

Warszawa, dnia 12 marca 2013 r.

Poz. 41

**DECYZJA NR 6
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 25 stycznia 2013 r.

zmieniająca decyzję w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO)

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2001 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2012 r. poz. 933 t.j.) zarządza się, co następuje:

§ 1. W Podręczniku certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO), stanowiącym załącznik do Decyzji Nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania Podręcznika certyfikacji przewoźnika lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO) (Dz. Urz. ULC Nr 6, poz. 24) wprowadza się do stosowania zmianę 14, stanowiącą załącznik do niniejszej decyzji.

§ 2. Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

z up. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Kasprzyk

URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

**PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI
PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO I
BIEŻĄCEGO NADZORU
OPERACYJNEGO**

PNO

Zmiana 14 z dnia 31.12.2012

Departament Operacyjno Lotniczy
Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Flisa 2
02-247 Warszawa
tel. +48 22 5207273

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Administrowanie Podręcznikiem
---------------------------------	---	--

SPIS TREŚCI

DZIAŁ 0 – ADMINISTROWANIE PODRĘCZNIKIEM

SPIS TREŚCI	PNO-0-01-00
WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN	PNO-0-02-00
WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH ROZDZIAŁÓW	PNO-0-02-01
BIBLIOGRAFIA	PNO-0-03-00
WPROWADZENIE	PNO-0-04-00
ADMINISTROWANIE PODRĘCZNIKIEM	PNO-0-05-00
OKREŚLENIA, DEFINICJE I SKRÓTY	PNO-0-06-00
WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH	PNO-0-07-00

DZIAŁ 1	ZASADY OGÓLNE
DZIAŁ 2	PODSTAWOWY PROCES CERTYFIKACJI
DZIAŁ 3	SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI
DZIAŁ 4	CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC)
DZIAŁ 5	BIEŻĄCY NADZÓR OPERACYJNY
DZIAŁ 6	MATERIAŁY DORADCZE
DZIAŁ 7	DRUKI

SZCZEGÓŁOWY SPIS TREŚCI

DZIAŁ 1 – ZASADY OGÓLNE

Rozdział 1	Wprowadzenie	PNO-1-01-00
Rozdział 2	Ogólne zasady prowadzenia certyfikacji i nadzoru	PNO-1-02-00
Rozdział 2.1	Zabezpieczenie statku na ziemi	PNO-1-02-01
Rozdział 2.2	Wydawanie zwolnień od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 zgodnie z art. 8 ust 2	PNO-1-02-02
Rozdział 2.3	Wydawanie odstępstw od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 zgodnie z art. 8 ust 3	PNO-1-02-03
Rozdział 2.4	Informowanie Komisji Europejskiej o utrzymaniu przepisów krajowych w części objętej regulacją części Q załącznika III do Rozporządzenia rady (EWG) 3922/91, zgodnie z art. 8 ust.4	PNO-1-02-04
Rozdział 2.5	Podejmowania działań w zawiązku z wystąpieniem problemu bezpieczeństwa w organizacji zgodnie z art. 8 ust. 1 Rozporządzenia rady (EWG) nr 3922/91	PNO-1-02-05
Rozdział 3	Proces certyfikacji EU OPS 1 i JAR-OPS 3	PNO-1-03-00
Rozdział 3.1	Uzyskiwanie zatwierdzenia/uznania przez Prezesa kandydatur osób nominowanych na stanowiska funkcyjne	PNO-1-03-01
Rozdział 3.2	Uzyskiwanie zezwolenia użytkownika urządzenia treningowego STD (<i>STD User Approval</i>)	PNO-1-03-02
Rozdział 3.3	Uznawanie kandydatury na instruktora CRM (PR-CRM-01)	PNO-1-03-03
Rozdział 4	Ogólne zasady prowadzenia audytu i/lub inspekcji operacyjnej Operatora	PNO-1-04-00
Rozdział 5	Organizacja audytów i inspekcji operacyjnych Operatora	PNO-1-05-00
Rozdział 5.1	Zasady planowania audytów i inspekcji operacyjnych	PNO-1-05-01
Rozdział 6	Certyfikacja systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu	PNO-1-06-00
Rozdział 7	Dokumentowanie przebiegu oraz wyników audytów i inspekcji operacyjnych	PNO-1-07-00
Rozdział 8	Polityka zatrudnienia i szkolenia inspektorów nadzoru operacyjnego	PNO-1-08-00
Rozdział 9	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-1-09-00
Rozdział 9.1	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-1-09-01
Rozdział 9.2	Szkolenie podstawowe inspektora (Szkolenie praktyczne (OJT))	PNO-1-09-02
Rozdział 9.3	<i>Usunięto zm.14</i>	PNO-1-09-03
Rozdział 9.4	<i>Usunięto zm.14</i>	PNO-1-09-04
Rozdział 9.5	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-1-09-05
Rozdział 9.6	Szkolenie okresowe (REC)	PNO-1-09-06

Rozdział 9.7	Inspekcje na płycie (APP) Program SANA	PNO-1-09-07
Rozdział 9.8	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-1-09-08
Rozdział 9.9	Program szkolenia Upoważnionego instruktora ULC (DSI)	PNO-1-09-09
Rozdział 9.10	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-1-09-10
Rozdział 10	Teczka wyszkolenia inspektora operacyjnego	PNO-1-10-00
Rozdział 11	Teczka certyfikacji Operatora	PNO-1-11-00
Rozdział 12	System prawny	PNO-1-12-00
Rozdział 12.1	PR-LEG-01	PNO-1-12-01
Rozdział 12.2	PR-LEG-02	PNO-1-12-02
Rozdział 12.3	PR-LEG-03	PNO-1-12-03
DZIAŁ 2 – PODSTAWOWY PROCES CERTYFIKACJI		
Rozdział 1	Zasady ogólne	PNO-2-01-00
Rozdział 2	Faza informacyjna	PNO-2-02-00
Rozdział 3	Faza wnioskowania	PNO-2-03-00
Rozdział 4	Faza oceny instrukcji wykonawczych	PNO-2-04-00
Rozdział 4.1	Instrukcja Operacyjna - wzór	PNO-2-04-01
Rozdział 4.2	Procedura zatwierdzania dokumentów typu instrukcja operacyjna (PR-IO-01) IO schemat zatwierdzania	PNO-2-04-02
Rozdział 5	Faza kontroli	PNO-2-05-00
Rozdział 5.1	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-2-05-01
Rozdział 5.2	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-2-05-02
Rozdział 5.3	Lot pokazowy	PNO-2-05-03
Rozdział 6	Faza wydania Certyfikatu AOC/AWC	PNO-2-06-00
Rozdział 7	Procedury certyfikacji	PNO-2-07-00
Rozdział 7.1	Procedura certyfikacji AOC, AWC i AHAC (PR-CERT-01)	PNO-2-07-01
Rozdział 7.2	Procedura przedłużenia ważności certyfikatów (PR-CERT-02)	PNO-2-07-02
Rozdział 7.3	Procedura wznowienia ważności certyfikatów (PR-CERT-03)	PNO-2-07-03
Rozdział 7.4	Procedura zmiany certyfikatów (PR-CERT-04)	PNO-2-07-04

DZIAŁ 3 – SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	SPIS TREŚCI	PNO-0-01-00 Strona 3/8
--	-------------	----------------------------------

Rozdział 1	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)	PNO-3-01-00
Rozdział 2	Operacje o zwiększonym zasięgu (ETOPS)	PNO-3-02-00
Rozdział 2.1	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-3-02-01
Rozdział 3	Operacje w przestrzeniach MNPS	PNO-3-03-00
Rozdział 4	Operacje w przestrzeniach RVSM	PNO-3-04-00
Rozdział 4.1	Tymczasowe wytyczne w sprawie wydawania zezwoleń dla operatorów na wykonywanie lotów powyżej poziomu lotu FL-290 w przestrzeni, w której obowiązuje zmniejszona do 300 m (1000 ft) separacja pionowa.	PNO-3-04-01
Rozdział 4.2	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-3-04-02
Rozdział 5	Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych (DGR)	PNO-3-05-00
Rozdział 5.1	Uznanie programu szkolenia z zakresu materiałów niebezpiecznych (PR-DGR-01)	PNO-3-05-01
Rozdział 6	Zatwierdzenie nawigacyjne PBN	PNO-3-06-00
Rozdział 6.1	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-3-06-01
Rozdział 6.2	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO 3-06-02
Rozdział 6.3	TGL.10 - Wytyczne w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych użycia precyzyjnej nawigacji obszarowej (P-RNAV) w wyznaczonej przestrzeni europejskiej	PNO 3-06-03
Rozdział 6.4	Wytyczne ICAO ws. certyfikacji operacji RNP-4 w przestrzeniach oceanicznych lub rozległych przestrzeniach nie oprzyrządowanych	PNO-3-06-04
Rozdział 7	Operacje leasingu statków powietrznych	PNO-3-07-00
Okólnik Nr 295 LE/2	Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym	PNO-3-07-01
Rozdział 8	Operacje śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (<i>Helicopter Emergency Medical Service – HEMS</i>) TBD	PNO-3-08-00
Rozdział 9	Śmigłowcowe operacje przybrzeżno-morskie (<i>Helikopter Coastal Transport – HCT</i>) - TBD	PNO-3-09-00
Rozdział 10	Operacje z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (<i>Helicopter Hoist Operations – HHO</i>) - TBD	PNO-3-10-00
Rozdział 11	Loty agrolotnicze i rekultywacji środowiska naturalnego AGRO Oznaczenie kodowe (AW - 1) TBD	PNO-3-11-00
Rozdział 12	Loty patrolowe i inspekcyjne z użyciem specjalistycznej aparatury pokładowej Oznaczenie kodowe (AW -2) TBD	PNO-3-12-00
Rozdział 13	Loty fotogrametryczne z użyciem statków powietrznych specjalnie zmodyfikowanych do tego celu Oznaczenie kodowe (AW -4) TBD	PNO-3-13-00

Rozdział 14	Loty p. pożarowe i gaśnicze z użyciem specjalnie do tego zmodyfikowanych statków powietrznych Oznaczenie kodowe (AW -5) - <i>TBD</i>	PNO-3-14-00
Rozdział 15	Zatwierdzanie Wykazu Minimalnego Wyposażenia MEL	PNO-3-15-00
Rozdział 15.1	Wytyczne w sprawie opracowania wykazu minimalnego wyposażenia	PNO-3-15-01

DZIAŁ 4 – CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC) I CERTYFIKAT USŁUG LOTNICZYCH (AWC)

Rozdział 1	Certyfikat AOC/AWC	PNO-4-01-00
Rozdział 2	Zmiany Certyfikatu AOC/AWC	PNO-4-02-00
Rozdział 3	Zawartość i porządek Certyfikatu AOC (OPS 1& JAR-OPS 3)	PNO-4-03-00
Rozdział 3.1	Redakcja Certyfikatu AOC (OPS)	PNO-4-03-01
Rozdział 4	Zawartość i porządek Certyfikatu AWC	PNO-4-04-00
Rozdział 4.1	Redakcja Certyfikatu AWC	PNO-4-04-01

DZIAŁ 5 – BIEŻĄCY NADZÓR OPERACYJNY

Rozdział 1	Ogólne zasady prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego	PNO-5-01-00
Rozdział 2	Program Ciągłego Nadzoru Operacyjnego (CNO)	PNO-5-02-00
Rozdział 2.1	Procedura prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego (PR-CNO-01)	PNO-5-02-01
Rozdział 2.2	Procedura nadzoru nad realizacją CNO (PR-CNO-02)	PNO-5-02-02
Rozdział 2.3	Schemat postępowania z niezgodnościami (NCR)	PNO-5-02-03
Rozdział 3	Zasady i procedury prowadzenia okresowych sprawdzianów kwalifikacji fachowych pilotów	PNO-5-03-00
Rozdział 4	Inspekcja operacyjna w locie na trasie (ENR)	PNO-5-04-00
Rozdział 5	Inspekcja operacyjna kabiny pasażerskiej (CAB)	PNO-5-05-00
Rozdział 6	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-5-06-00
Rozdział 7	Inspekcja operacyjna zaplecza placówki terenowej (STA)	PNO-5-07-00
Rozdział 8	Inspekcja operacyjna na płycie lotniska (APP/SANA)	PNO-5-08-00
Rozdział 9	Postępowanie po otrzymaniu zawiadomienia o zdarzeniu lotniczym	PNO-5-09-00
Rozdział 10	Postępowanie z Dyrektywami Zdatności	PNO-5-10-00

DZIAŁ 6 –MATERIAŁY DORADCZE

Rozdział 1	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-01-00
-------------------	------------------------	-------------

Rozdział 2	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-02-00
Rozdział 3	Korzystanie z przenośnych urządzeń elektronicznych podczas lotu	PNO-6-03-00
Rozdział 4	Operacje AWO z użyciem systemu wskaźnika refleksyjnego <i>head up display (hud)</i>	PNO-6-04-00
Rozdział 5	Niezamierzone zderzenia z ziemią w locie sterownym (CFIT)	PNO-6-05-00
Rozdział 6	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-06-00
Rozdział 7	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-07-00
Rozdział 8	Wytyczne dla procedur i programów szkolenia personelu pokładowego	PNO-6-08-00
Rozdział 9	Szkolenie załóg w procedurach i zasadach użycia systemu ACAS II	PNO-6-09-00
Rozdział 10	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-10-00
Rozdział 11	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-11-00
Rozdział 12	Wytyczne dla programu szkolenia pilotów w korzystaniu z systemów powiadamiania i ostrzegania o terenie (TAWS)	PNO-6-12-00
Rozdział 13	<i>Usunięto zm. 14</i>	PNO-6-13-00
Rozdział 14	System jakości dla małych operatorów	PNO-6-14-00

DZIAŁ 7 - DRUKI

Zestaw CAT	Druki Raportów z audytu certyfikacyjnego Operatora (CAT) (Zarobkowy przewóz lotniczy) (CAT) (EU OPS & JAR-OPS 3)	Kod dokumentu
Moduł CAT/A	Ocena wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji	CAT-A
Moduł CAT/B	Ogólne zasady i wymagania operacyjne	CAT-B
Moduł CAT/B(H)	Ogólne zasady i wymagania operacyjne (śmigłowce)	CAT(H)-B
Moduł CAT/C	Organizacja, zarządzanie i zaplecze materialne	CAT-C
Moduł CAT/C(H)	Organizacja, zarządzanie i zaplecze materialne (śmigłowce)	CAT(H)-C
Moduł CAT/D	Procedury operacyjne	CAT-D
Moduł CAT/D(H)	Procedury operacyjne (śmigłowce)	CAT(H)-D
Moduł CAT/E	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)	CAT-E
Moduł CAT/F-I	Osiągi i ograniczenia eksploatacyjne (samoloty)	CAT-F-I
Moduł CAT/F-I(H)	Osiągi i ograniczenia eksploatacyjne (śmigłowce)	CAT(H)-F-I
Moduł CAT/J	Masa i wyważenie	CAT-J
Moduł CAT/J(H)	Masa i wyważenie (śmigłowce)	CAT(H)-J
Moduł CAT/K	Wyposażenie pokładowe	CAT-K
Moduł CAT/K(H)	Wyposażenie pokładowe (śmigłowce)	CAT(H)-K
Moduł CAT/L	Wyposażenie nawigacyjne i łączności	CAT-L
Moduł CAT/L(H)	Wyposażenie nawigacyjne i łączności (śmigłowce)	CAT(H)-L
Moduł CAT/N	Załoga lotnicza	CAT-N
Moduł CAT/N(H)	Załoga lotnicza (śmigłowce)	CAT(H)-N
Moduł CAT/O	Personel pokładowy	CAT-O
Moduł CAT/O(H)	Personel pokładowy (śmigłowce)	CAT(H)-O
Moduł CAT/P	Dokumenty, instrukcje i rejestry	CAT-P
Moduł CAT/P(H)	Dokumenty, instrukcje i rejestry (śmigłowce)	CAT(H)-P
Moduł CAT/Q	Ograniczenia czasu lotu i wymogi dotyczące wypoczynku	CAT-Q
Moduł CAT/Q(H)	Ograniczenia czasu lotu i wymogi dotyczące wypoczynku (śmigłowce)	CAT(H)-Q

Moduł CAT/R	Przewóz materiałów niebezpiecznych (DGR)	CAT-R
Moduł CAT/R(H)	Przewóz materiałów niebezpiecznych (DGR) (śmigłowce)	CAT(H)-R
Moduł CAT/S	Ochrona	CAT-S
Moduł CAT/S(H)	Ochrona (śmigłowce)	CAT(H)-S
Zestaw CAW	Druki Raportów z audytu certyfikacyjnego usług lotniczych (AWC) (PL-6)	
Moduł AW/01	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji	CAW-01
Moduł AW/02	Organizacja, zarządzanie i zaplecze materialne	CAW-02
Moduł AW/03	Ogólne zasady eksploatacji	CAW-03
Moduł AW/04	Szczegółowe zasady użytkowania	CAW-04
Moduł AW/05	Ograniczenia użytkowania	CAW-05
Moduł AW/06	Wyposażenie statków powietrznych	CAW-06
Moduł AW/09	Załoga lotnicza statku powietrznego	CAW-09
Moduł AW/10	Instrukcje, dzienniki pokładowe i dokumentacja eksploatacyjna	CAW-10
Zestaw CAS	Druki Raportów z audytu certyfikacyjnego Operatora (CAS)	
	Szczególne przypadki certyfikacji	
Moduł MNPS	Certyfikacja MNPS	CAS/MNPS
Moduł RVSM	Certyfikacja RVSM (E-9)	CAS/RVSM
Moduł HCT	Certyfikacja śmigłowcowych operacji przybrzeżno-morskich (E-12/E-13)	CAS/HCT
Moduł HEMS	Certyfikacja operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego HEMS (A-3)	CAS/HEMS
Moduł HHO	Certyfikacja operacji z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)	CAS/HHO
Moduł AGRO	Certyfikacja operacji agrolotniczych i gaśniczych (AW-1)(AW-2)	CAS/AGRO
Moduł EFB	Zezwolenie operacyjne na używanie EFB	CAS/EFB
Moduł ETOPS	Certyfikacja ETOPS	CAS/ETOPS
Zestaw INSP	Druki Raportów z bieżących inspekcji operacyjnych	
Raport STA	Raport z inspekcji zaplecza placówki (STA)	STA
Raport APP	Raport z inspekcji statku na płycie (APP)	APP
Raport ENR	Raport z inspekcji w locie na trasie (ENR)	ENR
Raport CAB	Raport z inspekcji kabiny pasażerskiej w locie (CAB)	CAB
Raport CTD	Raport z inspekcji symulatora/ <i>mock-up</i>	CTD
Raport CSP I	Raport z inspekcji operacyjnej	CSP-I
Raport CSP II	Raport z inspekcji operacyjnej część II	CSP-II
Zestaw CNO	Druki Raportów dla Programu CNO	
Obwoluta CYKL	Obwoluta Raportów Programu CNO	CNO-OBW
Zestaw CERT	Druki dla dokumentowania procesów certyfikacji	
	Wniosek o zatwierdzenie RVSM	ULC-RVSM-01
	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji AOC	ULC-AOC-01
	Wniosek o udzielenie odstępstwa/zwolnienia	ULC-AOC-02
	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji AWC	ULC-AWC-01
	Załącznik do wniosku o akceptację kandydata na stanowisko nominowane OPS FORM 4	OPS-FORM-4
	Harmonogram certyfikacji	HC
	Charakterystyka przedsiębiorstwa	OPQ
	Charakterystyka zawodowa personelu kierowniczego	CHZ
	Przewodnik procesu certyfikacji Operatora lotniczego	ULC-PPCert-AOC
	Raport niezgodności NCR	NCR
	Karta kontrolna wyposażenia statku powietrznego (EQP)	EQP
	Wniosek o uznanie certyfikatu zagranicznego AOC	UCZ-01EN
	Wniosek o uznanie certyfikatu zagranicznego AOC	UCZ-01PL
	Wniosek o uznanie certyfikatu zagranicznego AWC	UCZ-02EN
	Wniosek o uznanie certyfikatu zagranicznego AWC	UCZ-02PL
	Wniosek w wydanie zezwolenia użytkownika urzędnika szkoleniowego STD (<i>STD User Approval</i>)	ULC-FSTD-01
	Wniosek o zatwierdzenie operacji PBN	ULC-PBN-01

	Wniosek o zatwierdzenie operacji non-ETOPS	ULC-nonETOPS-01
	Wniosek o zatwierdzenie EFB	ULC-EFB-01
	Wniosek o zatwierdzenie umowy leasingu	ULC-lease-01
	Wniosek o rozszerzenie zakresu zatwierdzenia o szkolenie wstępne personelu CC oraz wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy	ULC-CC_AT-01
	Raport z audytu	G-03
	Wniosek o zatwierdzenie operacji ETOPS	ULC-ETOPS-01
Zestaw GEN	Druki administracyjne ULC	
	Karta kontrolna uzgodnień dokumentu zakładowego Operatora	GEN-02
	Program szkolenia praktycznego (On-job training)	GEN-08
LK	LISTY KONTROLNE	
	Lista kontrolna do art. 8 ust.1	LK-8_1_3922
	Lista kontrolna do art. 8 ust 2	LK-8_2_3922
	Lista kontrolna do art. 8 ust 3	LK-8_3_3922
	Lista kontrolna zatwierdzania MEL	LK-MEL-01
	Lista kontrolna bieżącego nadzoru nad MEL	LK-MEL-02
	Lista kontrolna zatwierdzania umów leasingu	LK-wet Lease-01
	Lista kontrolna zatwierdzania Kierownika Odpowiedzialnego	LK-ACM
	Lista kontrolna zatwierdzania Kierownika Jakości	LK-QM
	Lista kontrolna zatwierdzania personelu nominowanego	LK-PH
	Lista kontrolna wydawania Specyfikacji Operacyjnych	LK-AOC-SO-01
	Lista kontrolna – weryfikacja zakresu zatwierdzenia specyfikacja operacyjna	LK-AOC-SO-02
	Lista kontrolna Upoważniania Operatora do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	LK-CC_AT-01
	Lista kontrolna Upoważniania Operatora do przeprowadzania szkoleń wstępnych personelu pokładowego	LK-CC_TRA-01
	Nadzór bieżący operacji ETOPS	LK-ETOPS-02
	Lista kontrolna audytu sesji symulatorowej (FSTD)	LK-FSTD-01
	Lista zgodności z wymaganiami OPS 1	CL-OPS-1
	Lista zgodności z wymaganiami JAR-26	CL-JAR 26
	Lista zgodności z wymaganiami JAR-OPS 3	CL-JAR OPS-3
	Lista kontrolna zatwierdzenia PRNAV	LK-PRNAV-01
	Uproszczona lista kontrolna zatwierdzenia PRNAV	LK-PRNAV-02
	Lista kontrolna zatwierdzenia LVTO	LK-LVTO-01
	Lista kontrolna uznania instruktora CRM	LK-CRM-01
	Lista kontrolna uznania dowódców do sprawdzeń wlotach liniowych	LK-LC-01
	Lista kontrolna akceptacji dowódcy do prowadzenia sprawdzianów umiejętności (OPC)	LK-OPC-01
	Lista kontrolna zatwierdzenia szkolenia z materiałów niebezpiecznych	LK-DGR-01
	Lista kontrolna zgodności instrukcji operacyjnej cz. A	LK-OM_A
	Lista kontrolna zgodności instrukcji operacyjnej cz. B	LK-OM_B
	Lista kontrolna zgodności instrukcji operacyjnej cz. C	LK-OM_C
	Lista kontrolna zgodności instrukcji operacyjnej cz. D	LK-OM_D
	Lista kontrolna zwolnienia z przepisów JAR-OPS 3	LK-OPS3-EXM

WYKAZ ZMIAN DO PODRĘCZNIKA

ZMIANY ZWYKŁE				ZMIANY TYMCZASOWE			
Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez	Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez
1-13	Wprowadzone do niniejszego wydania			1.			
14.	31.12.12			2.			
15.				3.			
16.				4.			
17.				5.			
18.				6.			
19.				7.			
20.				8.			
21.				9.			
22.				10			
23.				11			
24.				12			
25.				13			
26.				14			
27.				15			
28.				16			
29.				17			
30.				18			
31.				19			
32.				20			
33.				21			
34.				22			
35.				23			
36.				24			
37.				25			
38.				26			
39.				27			
40.				28			
41.				29			
42.				30			
43.				31			
44.				32			
45.				33			
46.				34			
47.				35			
48.				36			
49.				37			
50.				38			
51.				39			

ZMIANY ZWYKŁE				ZMIANY TYMCZASOWE			
Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez	Nr	Data wejścia w życie	Data wprowadzenia	Wprowadzona przez
52.				40			
53.				41			
54.				42			
55.				43			
56.				44			
57.				45			
58.				46			
59.				47			
60.				48			
61.				49			
62.				50			
63.				51			
64.				52			
65.				53			
66.				54			
67.				55			
68.				56			
69.				57			
70.				58			
71.				59			
72.				60			
73.				61			
74.				62			
75.				63			
76.				64			
77.				65			
78.				66			
79.				67			
80.				68			
81.				69			
82.				70			
83.				71			
84.				72			
85.				73			
86.				74			
87.				75			
88.				76			

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH ROZDZIAŁÓW PODRĘCZNIKA PNO

Nr rozdziału	Data wydania	Numer zmiany		wydania		
PNO-0-01-00	31.12.2012	14		PNO-1-12-01	31.12.2012	14
PNO-0-02-00	31.12.2012	14		PNO-1-12-02	31.12.2012	14
PNO-0-02-01	31.12.2012	14		PNO-1-12-03	31.12.2012	14
PNO-0-03-00	31.12.2012	14		PNO-2-01-00	31.12.2012	14
PNO-0-04-00	31.12.2012	14		PNO-2-02-00	31.12.2012	14
PNO-0-05-00	31.12.2012	14		PNO-2-03-00	31.12.2012	14
PNO-0-05-01	usunięte	14		PNO-2-04-00	31.12.2012	14
PNO-0-06-00	31.12.2012	14		PNO-2-04-01	31.12.2012	14
PNO-0-07-00	usunięte	14		PNO-2-04-02	31.12.2012	14
PNO-1-01-00	31.12.2012	14		PNO-2-04-03	31.12.2012	14
PNO-1-02-00	31.12.2012	14		PNO-2-05-00	31.12.2012	14
PNO-1-02-01	31.12.2012	14		PNO-2-05-01	usunięte	14
PNO-1-02-02	31.12.2012	14		PNO-2-05-02	usunięte	14
PNO-1-02-03	31.12.2012	14		PNO-2-05-03	31.12.2012	14
PNO-1-02-04	31.12.2012	14		PNO-2-06-00	31.12.2012	14
PNO-1-02-05	31.12.2012	14		PNO-2-07-01	31.12.2012	14
PNO-1-03-00	31.12.2012	14		PNO-2-07-02	31.12.2012	14
PNO-1-03-01	31.12.2012	14		PNO-2-07-03	31.12.2012	14
PNO-1-03-02	31.12.2012	14		PNO-2-07-04	31.12.2012	14
PNO-1-03-03	31.12.2012	14		PNO-3-01-00	31.12.2012	14
PNO-1-04-00	31.12.2012	14		PNO-3-02-00	31.12.2012	14
PNO-1-05-00	31.12.2012	14		PNO-3-02-01	usunięte	14
PNO-1-05-01	31.12.2012	14		PNO-3-03-00	31.12.2012	14
PNO-1-06-00	31.12.2012	14		PNO-3-04-00	31.12.2012	14
PNO-1-07-00	31.12.2012	14		PNO-3-04-01	31.12.2012	14
PNO-1-08-00	31.12.2012	14		PNO-3-04-02	usunięte	14
PNO-1-09-00	usunięte	14		PNO-3-05-00	31.12.2012	14
PNO-1-09-01	usunięte	14		PNO-3-05-01	31.12.2012	14
PNO-1-09-02	31.12.2012	14		PNO-3-06-00	31.12.2012	14
PNO-1-09-03	usunięte	14		PNO-3-06-01	usunięte	14
PNO-1-09-04	usunięte	14		PNO-3-06-02	usunięte	14
PNO-1-09-05	usunięte	14		PNO-3-06-03	31.12.2012	14
PNO-1-09-06	31.12.2012	14		PNO-3-06-04	30.04.2005	9
PNO-1-09-07	31.12.2012	14		PNO-3-07-00	31.12.2012	14
PNO-1-09-08	usunięte	14		PNO-3-07-01	24.09.2010	13
PNO-1-09-09	31.12.2012	14		PNO-3-15-00	31.12.2012	14
PNO-1-09-10	usunięte	14		PNO-3-15-01	31.12.2012	14
PNO-1-10-00	31.12.2012	14		PNO-4-01-00	31.12.2012	14
PNO-1-11-00	31.12.2012	14		PNO-4-02-00	31.12.2012	14
Nr rozdziału	Data	Numer zmiany	Nr rozdziału	Data wydania	Numer zmiany	

Wydanie z: 31.12.2012
zmiana Nr: 14

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH ROZDZIAŁÓW PODRĘCZNIKA PNO

PNO-0-02-01
Strona 1/4

PNO-4-03-00	31.12.2012	14
PNO-4-03-01	31.12.2012	14
PNO-4-04-00	31.12.2012	14
PNO-4-04-01	31.12.2012	14
PNO-5-01-00	31.12.2012	14
PNO-5-02-00	31.12.2012	14
PNO-5-02-01	31.12.2012	14
PNO-5-02-02	31.12.2012	14
PNO-5-02-03	31.12.2012	14
PNO-5-03-00	31.12.2012	14
PNO-5-04-00	31.12.2012	14
PNO-5-05-00	31.12.2012	14
PNO-5-06-00	usunięty	14
PNO-5-07-00	31.12.2012	14
PNO-5-08-00	31.12.2012	14
PNO-5-09-00	31.12.2012	14
PNO-5-10-00	31.12.2012	14
PNO-6-01-00	Usunięty	14
PNO-6-02-00	Usunięty	14
PNO-6-03-00	31.10.2003	6
PNO-6-04-00	31.10.2003	6
PNO-6-05-00	31.10.2003	6
PNO-6-06-00	Usunięty	14
PNO-6-07-00	Usunięty	14
PNO-6-08-00	31.12.2012	14
PNO-6-09-00	31.10.2003	6
PNO-6-10-00	Usunięty	14
PNO-6-11-00	Usunięty	14
PNO-6-12-00	31.10.2003	6
PNO-6-13-00	Usunięty	14
PNO-6-14-00	31.10.2003	6

DRUKI

Kod druku	Data wydania	Numer zmiany
CAT/A	31.12.2012	14
CAT/B	31.12.2012	14
CAT/C	31.12.2012	14
CAT/D	31.12.2012	14
CAT/E	31.12.2012	14
CAT/F-I(A)	31.12.2012	14
CAT/J	31.12.2012	14
Kod druku	Data wydania	Numer zmiany
CAT/K	31.12.2012	14

CAT/L	31.12.2012	14
CAT/M	31.12.2012	14
CAT/N	31.12.2012	14
CAT/O	31.12.2012	14
CAT/P	31.12.2012	14
CAT/Q	31.12.2012	14
CAT/R	31.12.2012	14
CAT/S	31.12.2012	14
CAT(H)/B	31.12.2012	14
CAT(H)/C	31.12.2012	14
CAT(H)/D	31.12.2012	14
CAT(H)/E	31.12.2012	14
CAT(H)/F-I(A)	31.12.2012	14
CAT(H)/J	31.12.2012	14
CAT(H)/K	31.12.2012	14
CAT(H)/L	31.12.2012	14
CAT(H)/M	31.12.2012	14
CAT(H)/N	31.12.2012	14
CAT(H)/O	31.12.2012	14
CAT(H)/P	31.12.2012	14
CAT(H)/Q	31.12.2012	14
CAT(H)/R	31.12.2012	14
CAT(H)/S	31.12.2012	14
CAW-01/09	30.04.2005	9
CAW-02/09	30.04.2005	9
CAW-03/09	30.04.2005	9
CAW-04/09	30.04.2005	9
CAW-05/09	30.04.2005	9
CAW-06/09	30.04.2005	9
CAW-09/09	30.04.2005	9
CAW-10/09	30.04.2005	9
CAS/MNPS	31.12.2012	14
CAS/ETOPS	30.10.2004	8
CAS/RVSM	31.10.2003	6
CAS/HCT	30.10.2004	8
CAS/HEMS	30.10.2004	8
CAS/HHO	30.10.2004	8
CAS/AGRO	30.04.2005	9
CAS/EFB	24.09.2010	13
Kod druku	Data wydania	Numer zmiany
ENR	30.04.2005	9
CAB	31.10.2003	6

CTD	30.04.2004	7
CSP I	24.09.2010	13
CSP II	24.09.2010	13
OPQ	30.04.2006	10
CHZ	01.03.2011	
ULC-PPCer-AOC	31.12.2012	
PZC	18.09.2011	
HC	31.12.2012	
EQP	30.04.2005	
CNO-OBW	31.12.2012	
NCR	24.08.2012	
ULC-UCZ-01EN	31.12.2012	
ULC-UCZ-01PL	31.12.2012	
ULC-UCZ-02EN	31.12.2012	
ULC-UCZ-02PL	31.12.2012	
CL- OPS 1	01.03.2011	
CL-JAR OPS-3	31.12.2012	
CL JAR 26	01.03.2011	
GEN-02	31.12.2012	
GEN-08	31.12.2012	
ULC-AOC-01	31.12.2012	
ULC-AOC-02	18.09.2011	
ULC-AWC-01	31.12.2012	
ULC-EFB-01	19.05.2011	
ULC-ETOPS-01	30.04.2012	
ULC-nonETOPS-01	01.05.2011	
ULC-PBN-01	31.12.2012	
ULC-RVSM-01	01.04.2011	
ULC-FSTD-01	19.05.2011	
ULC-CC_AT-01	31.12.2012	
ULC- lease-01	31.12.2010	
G-03	01.08.2011	
OPS-Form 4	01.05.2011	
LK-ACM	31.12.2012	
LK-QM	31.12.2012	
LK-PH	31.12.2012	
LK-AOC-SO-01	01.05.2011	
LK-AOC-SO-02	30.04.2012	
LK-CC_TAT-01	30.04.2012	
LK-ETOPS-02	31.12.2011	
LK-MEL-01	01.03.2011	
LK-MEL-02	01.03.2011	
LK-Wet lease in	31.12.2010	

LK-8_1_3922	18.09.2011	
LK-8_2_3922	18.09.2011	
LK-8_3_3922	18.09.2011	
LK-FSTD-01	01.06.2012	
LK-OPS3EXM	31.12.2012	
LK-CRM-01	31.12.2012	
LK-DGR-01	31.12.2012	
LK-LC-01	31.12.2012	
LK-LVTO-01	31.10.2012	
LK-OM_A	31.03.2012	
LK-OM_B	31.03.2012	
LK-OM_C	31.03.2012	
LK-OM_D	31.03.2012	
LK-OPC-01	31.12.2012	
LK-PRNAV-01	31.03.2012	
LK-PRNAV-02	31.12.2012	
LK-AWO-01	tbd	
LK-RVSM-01	tbd	
LK-RVSM-02	tbd	
LK-RNP1	tbd	
LK-RNP4	tbd	
LK-RNP APCH	tbd	
LK-RNP AR APCH	tbd	
LK-RNP10	tbd	
LK-CC_TRA-01	tbd	
LK-CC_AT-01	tbd	

Celowo
pozostawione
puste

Celowo
pozostawione
puste

BIBLIOGRAFIA

1.1 Podręcznik PNO opracowano przy wykorzystaniu różnorodnych materiałów źródłowych. Generalnie materiały te podzielono na dwie grupy:

- a) Materiały **podstawowe**;
- b) Materiały **uzupełniające**.

1.2 Za materiały **podstawowe** uznano te, które zawierają obowiązujące w RP przepisy i wymagania dotyczące lotnictwa cywilnego oraz zasad prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej i eksploatacji statków powietrznych.

1.3 Za materiały **uzupełniające** uznano inne dostępne publikacje podające rozwiązania przydatne przy opracowywaniu szczegółowych zasad i/lub procedur prowadzenia procesu certyfikacji przewoźnik lotniczego.

2. MATERIAŁY PODSTAWOWE

W Podręczniku (PNO) uwzględniono wymagania następujących dokumentów podstawowych:

2.1 Obowiązujących w RP przepisów oraz ratyfikowanych Konwencji, a także mających zastosowanie wymagań lotniczych ICAO.

2.2 Przepisy lotnicze Unii Europejskiej, a w szczególności Rozporządzenie Rady (EEC) Nr 3922/91 z dnia 16.12.1991r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w lotnictwie cywilnym, załącznik III (OPS-1).

2.3 Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011.

2.4 Rozporządzenie Komisji (WE) 2042/2003 załącznik 1 (Part-M)

2.5 Rozporządzenie Komisji (WE) 1178/20111 zmienianego rozporządzeniem Komisji (WE) 290/2012.

2.6 Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) 216/2008 zwane dalej „rozporządzeniem bazowym”.

2.7 Rozporządzenia Komisji (WE) 965/2012

2.8 Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282, z późn. zm.) –

- w zakresie wykonywania przewozu lotniczego z wykorzystaniem śmigłowców JAR OPS-3,
- JAR-MMEL/MEL,
- JAR-26.

3. MATERIAŁY UZUPEŁNIAJĄCE

Przy tworzeniu procedur szczegółowych wykorzystano jako materiały uzupełniające następujące dokumenty:

- a) Podręczniki i Okólniki ICAO (*ICAO Manuals and Circulars.*;
- b) Materiał Administracyjny i Doradczy JAA, Część IV, Operacje (JAR-OPS); (*Administrative & Guidance Material; Section Four, Operations JAR-OPS*);
- c) ICAO Doc. 7030, pt. „*Regional Supplementary Procedures*”; wydanie 5, 2008r.
- d) *Federal Aviation Administration (FAA) – podręczniki i materiały doradcze*
- e) *Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued¹ Surveillance, Wydanie 5, 2010. ICAO Doc. 8335*);
- f) *Akceptowalne sposoby spełniania EASA AMC oraz materiały doradcze GM publikowane przez Dyrektora Wykonawczego EASA*
- g) *Materiały doradcze JAA (TGL)*
- h) *Materiały doradcze Eurocontrol*

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

WPROWADZENIE

1. WSTĘP

1.1 Podręcznik certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego PNO, został wprowadzony do stosowania Decyzją Nr 25 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 sierpnia 2003 r. (Dz. Urz. ULC Nr 4, poz. 16).

1.2 Podręcznik certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego PNO został opracowany w celu ujednoczenia (standaryzacji) zasad postępowania Urzędu Lotnictwa Cywilnego i Operatorów w czasie prowadzenia procesów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego oraz ma za zadanie dostarczyć możliwie szczegółowych instrukcji jak ustanowić i utrzymywać bezpieczeństwo oraz wydajność krajowego i międzynarodowego przewozu lotniczego oraz usług lotniczych w sposób zgody z wymaganiami Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (ICAO) i jej Aneksami, a w szczególności z Aneksem 6, Część I – Międzynarodowy Zarobkowy Transport Lotniczy – Samoloty oraz Część III – Międzynarodowa Eksploatacja – Śmigłowce oraz Część II – Międzynarodowe Lotnictwo Ogólne.

1.3 Tak jak w poprzednich wydaniach Podręcznika PNO, szczególny położono nacisk na procedury certyfikacji Operatora oraz dodatkowo uzupełniono tekst o zasady prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego nad posiadaczami Certyfikatu Operatora Lotniczego AOC, Certyfikatu Operatora Usług Lotniczych (AWC) oraz nad innymi użytkownikami statków powietrznych, w zakresie przewidzianym w przepisach państwowych i Aneksach do Konwencji ICAO.

1.4 Wejście w życie, z dniem 17 listopada 2002 r. nowej ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951) w tym powstanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, oraz wydanie szeregu nowych przepisów wykonawczych, których wykaz podany jest w PNO-0-07-00, w tym wprowadzenia wymagań EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 jako przepisów krajowych regulujących zasady eksploatacji statków powietrznych spowodowało potrzebę wydania nowego Podręcznika PNO, w którym będą uwzględnione skutki tych zmian.

1.5 Zarówno Aneks 6 ICAO jak i Materiał Administracyjny i Doradczy JAA (A&GM) ograniczają się do opisu ogólnych zasad i nie podają dostatecznie szczegółowych metod i procedur prowadzących do zrealizowania standardów dlatego też szczegóły zasad podanych w Aneksie 6 ICAO oraz wymaganiach OPS zostały zawarte w tym Podręczniku PNO i stanowią uznane przez Urząd środki wykazania zgodności ze standardami

podanymi w Konwencji i jej Aneksach oraz wymaganiach EU-OPS 1 i JAR-OPS 3.

1.6 Podręcznik PNO określa obowiązki i odpowiedzialność zarówno organów państwowego nadzoru lotniczego Państwa Operatora jak i samego Operatora oraz innych użytkowników statków powietrznych i wyraźnie wskazuje na ich niezależność w utrzymywaniu uznanych standardów operacyjnych i bezpiecznych metod prowadzenia operacji lotniczych.

1.7 Podręcznik PNO określa jednakowe dla wszystkich zasady oraz procedury organizacyjne i administracyjne niezbędne dla prowadzenia inspekcji, certyfikacji i ciągłego nadzoru nad Operatorami oraz nad innymi użytkownikami statków powietrznych, w zakresie ustalonym w odpowiednich przepisach państwowych i w Aneksach do Konwencji ICAO.

1.8 Podręcznik PNO odnosi się głównie do wymagań operacyjnych, jakie powinny być spełnione przed wydaniem Certyfikatu AOC lub Certyfikatu Operatora Usług Lotniczych (AWC), oraz w trakcie prowadzenia przez Operatora operacji objętych Certyfikatem AOC lub AWC.

1.9 Ustanowione w Podręczniku PNO zasady i procedury są oparte na sprawdzonych doświadczeniach krajowych i międzynarodowych i odnoszą się do szerokiego zakresu operacji zarobkowego przewozu lotniczego oraz usług lotniczych.

1.10 Podręcznik PNO nie ustanawia ani nie wprowadza nowych wymagań, gdyż te są zawarte w ustawach i przepisach wykonawczych, ale podaje wyłącznie zasady, metody i procedury wykonania postanowień tych źródeł prawa.

1.11 W dalszej części tekstu tego Wprowadzenia do Podręcznika PNO zacytowano obszernie fragmenty podręcznika ICAO pt. „Podręcznik procedur dla inspekcji operacyjnych, certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego” (ICAO Doc. 8335) w zamiarze umożliwienia Operatorom zapoznania się z mającymi zastosowanie standardami ICAO i potwierdzenia praw i obowiązków wynikających z ratyfikowania przez Sejm RP szeregu konwencji międzynarodowych, w tym Konwencji ICAO.

2. OBOWIĄZKI PAŃSTWA I OPERATORA

2.1 Charakter obowiązków

2.1.1 Za bezpieczeństwo, regularność oraz wydajność prowadzonych operacji lotniczych odpowiada zarówno organ państwowego nadzoru lotniczego jak i sam Operator.

2.1.2 Państwo, sygnatariusz Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (ICAO zgodnie z Artykułem 37 tej Konwencji ponosi szczególną odpowiedzialność za stosowanie międzynarodowych standardów i zalecanych praktyk (*Standards & Recommended Practices* - SARPs) oraz za zapewnienie bezpieczeństwa transportu lotniczego w sposób podany w Aneksach do Konwencji ICAO. Do operacji międzynarodowego, zarobkowego przewozu lotniczego stosuje się SARP podane w Aneksie 6 ICAO. Pomimo, że mogą być stosowane różne metody wywiązywania się z przyjętej odpowiedzialności, to żadna z tych metod nie może zwolnić Państwa i Operatora od samej odpowiedzialności.

2.1.3 Operator jest niezbywalnie odpowiedzialny za bezpieczne prowadzenie swoich operacji oraz za ciągłe zachowanie zgodności z każdym prawem i przepisem obowiązującym w Państwie Operatora. Prawa i przepisy, będące instrumentem wdrażania przez Państwo postanowień Konwencji ICAO i Aneksów (SARP) nie są same w sobie wystarczające i nie mogą służyć jako szczegółowe i zrozumiałe instrukcje przy wykonywaniu podstawowych operacji lotniczych przez Operatora. Odpowiedzialność za opracowanie instrukcji operacyjnych niezbędnych dla zagwarantowania bezpieczeństwa, regularności i skuteczności operacji lotniczych ponosi Operator. Instrukcje operacyjne nie mogą być sprzeczne z prawem i przepisami Państwa Operatora ani żadnego innego Państwa, w którym lub nad którym Operator prowadzi operacje lotnicze.

2.2 Wywiązanie się Państwa z odpowiedzialności

2.2.1 Dla wywiązania się z odpowiedzialności wynikającej z przyjęcia Konwencji ICAO, Państwo musi ustanowić podstawowe prawo lotnicze obligujące właściwe organy tego Państwa do opracowywania i publikowania przepisów o transporcie lotniczym, zgodnych z Aneksami do Konwencji ICAO. Przy opracowywaniu tych przepisów, Państwo ma możliwość wyboru postanowień, które określają jego rolę we wdrażaniu i nadzorze nad stosowaniem przepisów operacyjnych jako aktywną lub pasywną.

2.2.2 W przypadku wyboru działań aktywnych, rola Państwa Operatora sprowadza się do spr-

wowania bieżącego, ścisłego nadzoru nad obranymi przez Operatora kierunkami działań oraz na ścisłej kontroli jego operacji za pośrednictwem zorganizowanej przez to Państwo organizacji nadzoru operacyjnego. Przy przyjęciu roli pasywnej, Państwo interweniuje tylko w celu ustanowienia zasad działania lub podjęcia działań dochodzeniowych w razie naruszenia przepisów. W praktyce, żadna z tych dwóch skrajnych opcji nie odpowiada dobrze intencjom ICAO zmierzającym do wyważonego podziału odpowiedzialności pomiędzy Państwem i Operatorem.

2.2.3 Państwo Operatora ma obowiązek ustanowić zasady prowadzenia inspekcji wstępnej oraz certyfikacji Operatora. Powinno również zapewnić ciągły nadzór nad działaniem Operatora dla upewnienia się, że przyjęte standardy bezpieczeństwa są stale przestrzegane. W skrajnych przypadkach, system aktywnego nadzoru prowadzonego przez Władzę lotniczą może się stać tak restrykcyjny, że doprowadzi do całkowitej dominacji i dyktatu Władzy lotniczej i co z tym się wiąże do podważenia morale personelu Operatora, co w ostatecznym efekcie może obniżyć poziom bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych. Jednocześnie taki system wymaga powołania przez Państwo Operatora organizacji nadzoru operacyjnego o bardzo skomplikowanej strukturze i zatrudniającej dużą liczbę wysokokwalifikowanego personelu.

2.2.4 Państwo Operatora, występujące w roli pasywnej pozostawia interpretację i wdrażanie przepisów w gestii Operatora, mając zaufanie do jego technicznej i prawnej fachowości, ale równocześnie pod groźbą stosowania działań przymusowych zmusza go do zachowywania zgodności z tymi przepisami. Taki sposób nadzoru nad Operatorem może spowodować nałożenie obowiązku interpretacji przepisów i zachowania zgodności z nimi tylko na Operatora. Z wyjątkiem sytuacji przypadkowych oraz sytuacji badania wypadku lub zdarzenia lotniczego Państwo Operatora nie będzie w stanie określić powstających u Operatora odstępstw od przepisów. System taki nie daje możliwości prawidłowego prowadzenia działań prewencyjnych i naprawczych przez Państwo Operatora i w przypadku jego stosowania Państwo Operatora nie będzie w stanie wywiązać się ze swoich obowiązków wynikających z Konwencji ICAO.

2.2.5 Powyższe prowadzi do wniosku, że istnieje optymalny system prawny Państwa Operatora, który mieści się pomiędzy skrajnymi opcjami pasywności i aktywności i który powinien:

a) reprezentować dobrze wyważony podział odpowiedzialności pomiędzy Państwem a Operatorem zapewniający zachowanie bezpieczeństwa operacji;

b) być uzasadniony ekonomicznie i mieścić się w ramach środków finansowych, które może na ten cel przeznaczyć Państwo Operatora;

c) umożliwić Państwu prowadzenie stałego nadzoru nad przepisami i działalnością Operatora bez nieuzasadnionych ingerencji w podejmowane przez niego decyzje, kierunki działań oraz w jego organizację;

d) prowadzić do utrzymywania harmonijnej współpracy pomiędzy Państwem i Operatorem.

2.2.6 Podstawowym elementem w systemie prawnym Władz lotnictwa cywilnego jest certyfikowanie Operatorów. W celu dokonania oceny fachowości Operatora, Państwo w pierwszej kolejności prowadzi analizę proponowanych operacji. Analiza obejmuje co najmniej organizację, zatrudniony personel, sprzęt, proponowane trasy, poziom i typ proponowanych usług oraz posiadane przez Operatora środki finansowe. Wydanie Certyfikatu AOC lub równoważnego dokumentu uzależnione jest od zademonstrowania przez Operatora faktu posiadania prawidłowej organizacji, prawidłowych metod kierowania i nadzoru nad operacjami lotniczymi, programów szkoleniowych dla personelu i zapewnienia obsługi technicznej, zgodnych z charakterem i zakresem wnioskowanych operacji. Po stwierdzeniu posiadania właściwej fachowości, Operator otrzyma Certyfikat AOC wraz z odpowiednimi upoważnieniami i ograniczeniami do prowadzenia określonych w nim operacji zarobkowego przewozu lotniczego (Specyfikacjami Operacyjnymi). Po wydaniu Certyfikatu AOC, Państwo będzie kontynuowało nadzór nad prowadzonymi przez Operatora operacjami poprzez realizację systemu nadzoru i inspekcji.

2.2.7 Wydanie Certyfikatu AOC umożliwi Państwu ochronę interesów publicznych, wpływ i kontrolę nad operacjami bez konieczności bezpośredniej ingerencji w zachowanie warunków bezpieczeństwa przez Operatora. Przyznanie Certyfikatu AOC przez to Państwo oznacza, że Operator spełnił wszelkie kryteria określone przez Państwo dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie operacji oraz, że zostało udowodnione, że Operator jest w stanie wykonywać operacje zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych z zachowaniem stałego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa i sprawności.

3. SYSTEM PRAWNY PAŃSTWA

3.1 Wstępna informacja o systemie

3.1.1 Istnieją dwa warunki wstępne potrzebne do wprowadzenia właściwego systemu prawnego w lotnictwie cywilnym:

a) Ustanowienie, ogłoszenie i wprowadzenie w podstawowym prawie lotniczym Państwa kodeksu przepisów lotniczych oraz;

b) Ustanowienie organu państwowego, dalej zwanego Władzą lotnictwa cywilnego (*Civil Aviation Authority - CAA*) z odpowiednimi upoważnieniami zapewniającymi zachowanie zgodności z tym kodeksem.

3.1.2 Podstawowe prawa Państwa dotyczące lotnictwa cywilnego obejmują:

a) Powołanie organu Władzy lotnictwa cywilnego (CAA) zarządzanej przez Dyrektora dalej zwanego Dyrektorem CAA oraz

b) Zapisy o przekazaniu Dyrektorowi CAA niezbędnych pełnomocnictw i wynikających z nich obowiązków, które umożliwią mu opracowywanie, wydawanie i uaktualnianie przepisów operacyjnych i reguł zgodnych z kodeksem przepisów lotniczych.

c) Zapisy o obowiązku wdrażania przepisów operacyjnych opartych o Aneksy do Konwencji ICAO.

d) Zapisy o obowiązku przestrzegania kodeksu przepisów lotniczych i związanych z nim przepisów operacyjnych.

e) Wymaganie, aby wszystkie operacje zarobkowego przewozu lotniczego były prowadzone pod nadzorem Państwa i były zgodnie z warunkami określonymi przez to Państwo. Określane przez Państwo warunki mają dotyczyć głównie bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych i mają być jednocześnie zgodne z obowiązującymi traktatami i umowami.

Uwaga: W odniesieniu do punktu (b) należy mieć świadomość, że szczegółowe przepisy operacyjne powinny ulegać zmianom, celem nadążania za zmieniającymi się zapotrzebowaniami zarobkowego transportu lotniczego. Jeżeli te szczegółowe przepisy operacyjne będą stanowić część kodeksu przepisów lotniczych, to nie będzie możliwe wprowadzanie zmian w tempie nadążającym za potrzebami; stąd konieczność upoważnień dla Dyrektora CAA.

3.2 Władza Dyrektora CAA

3.2.1 Kodeks przepisów lotniczych upoważnia Dyrektora CAA do:

a) Określenia warunków jakie ma spełniać Operator podczas wykonywania wnioskowanych przez niego operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych;

b) Określenia technicznych i finansowych możliwości Operatora do prowadzenia wnioskowanych operacji przy pomocy dostępnych służb naziemnych, (np. lotniska, pomoce nawigacyjne, służby ruchu lotniczego);

c) Wydawania Certyfikatu AOC stanowiącego ogólne zezwolenie na prowadzenie określonych w nim operacji lotniczych oraz wydawania Specyfikacji Operacyjnych stanowiących załączniki do Certyfikatu AOC zawierających postanowienia szczegółowe, uznane za konieczne dla zachowania bezpieczeństwa podczas wykonywania określonego w nich rodzaju i/lub zakresu operacji;

d) Odmowy wydania, prawa do cofnięcia, unieważnienia, zawieszenia ważności i/lub dokonania zmian w Certyfikacie AOC i/lub w Specyfikacjach Operacyjnych oraz zabronienia wykonania każdej operacji, która może być uznana jako zagrożąca bezpieczeństwu.

e) Ustanowienia organizacji nadzoru operacji lotniczych, która będzie pomagać w realizowaniu zadań i obowiązków biura Dyrektora CAA

f) Opracowywania, wprowadzania i wydawania zmian do przepisów operacyjnych, zgodnych z kodeksem przepisów lotniczych.

3.3 Struktura Władzy lotnictwa cywilnego (CAA)

3.3.1 Dyrektor CAA powinien powołać skuteczną organizację i zatrudnić niezbędny, wykwalifikowany personel, który będzie realizować różne funkcje jego biura. Struktura i wielkość organizacji CAA może i będzie znacząco różnić się w zależności od liczby, wielkości i złożoności operacji lotnictwa cywilnego w danym Państwie.

3.3.2 Przy podejmowaniu decyzji o strukturze organizacyjnej Władzy lotnictwa cywilnego Dyrektor CAA powinien uwzględnić obowiązujące przepisy krajowe i międzynarodowe dotyczące prowadzenia inspekcji, certyfikacji i nadzoru nad Operatorami jak też liczbę i wielkość Operatorów lotniczych oraz skalę operacji prowadzonych w danym Państwie i jeśli uzna to za konieczne, powoła inspektorat operacyjny, który będzie gwarantował prawidłową realizację obowiązków Dyrektora CAA w zakresie zachowania bezpieczeństwa operacji zarobkowego przewozu lotniczego i zabezpieczenia interesu publicznego.

3.4 Przepisy dotyczące certyfikacji Operatora

3.4.1 Państwowe przepisy prowadzenia certyfikacji i nadzoru operacyjnego Operatorów powinny być zgodne z Aneksami do Konwencji ICAO. Przepisy te mają zawierać dostateczną ilość szczegółów, umożliwiających zachowanie zadowalającej zgodności z SARP podanymi w tych Aneksach, co w rezultacie zapewni uzyskanie wymaganego i międzynarodowo uznanego poziomu bezpieczeństwa prowadzonych przez Operatorów operacji lotniczych. Należy jednak pamiętać, że pomimo szerokiego zakresu potrzebnych uregulowań w tworzonych przepisach, nie jest możliwe ani wskazane podejmowanie prób ujęcia w nich wszelkich możliwych szczegółów każdej operacji. Przepisy państwowe powinny stanowić ogólny zarys uregulowań i pomagać w organizowaniu i prowadzeniu prawidłowego nadzoru nad operacjami lotniczymi, ale powinny również dopuszczać pewną swobodę w opracowywaniu przez Operatora jego własnych instrukcji operacyjnych. Instrukcje te będą stanowiły niezbędną pomoc dla personelu Operatora dlatego też muszą określać możliwie szczegółowo wszystkie informacje niezbędne do prawidłowego prowadzenia operacji lotniczych. Jest to zgodne z zasadą „odpowiedzialności Operatora” i ułatwia opracowanie norm i technik operacyjnych najbardziej odpowiadających szczególnym sytuacjom i warunkom.

3.4.2 Przepisy państwowe powinny zawierać obowiązek przedstawiania przez każdego Operatora do zatwierdzenia przez Władzę lotniczą (CAA) szczegółowej instrukcji operacyjnej i procedur regulujących zasady prowadzonych przez niego operacji lotniczych. Stanowi to podstawę certyfikacji prowadzonej przez Operatora działalności operacyjnej. Zgodnie z SARP podanymi w Aneksie 6 ICAO, Operator powinien przedstawić instrukcję operacyjną i instrukcję zarządzania obsługą techniczną, spełniającą wymagania podane w tym Aneksie jak też każdy inny warunek, którego umieszczenie w tych instrukcjach jest wymagane przez Władzę lotniczą. Prawidłowo opracowane i przestrzegane instrukcje stanowią podstawę dla podjęcia przez Władzę lotniczą (CAA) decyzji o pozytywnym rozpatrzeniu wniosku Operatora o przyznanie Certyfikatu AOC.

Uwaga: Określenie „przepisy” stosowane jest tu w sensie ogólnym i obejmuje wszelkie uregulowania stosowane przez dane Państwo jak: dekrety, rozporządzenia, polecenia, zasady itp. Decyzją danego Państwa jest sposób prawnego umocowanie przepisów stosowanych w tym Państwie oraz kar wynikających z ich nie przestrzegania, przy jednoczesnym uwzględnieniu obowiązków wynikających z ratyfikowania Konwencji ICAO.

3.4.3 Certyfikat AOC jest międzynarodowo uznanym potwierdzeniem spełnienia przez Operatora wymagań, przepisów i standardów lotniczych obowiązujących w Państwie Operatora oraz zezwoleniem na prowadzenie określonych w tym AOC operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych innych niż zarobkowy przewóz lotniczy.

3.4.4 Dyrektor CAA powinien ustanowić procedury wydawania Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych jak też ustanowić procedury prowadzenia bieżącego nadzoru i kontroli zgodności prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych z warunkami i ograniczeniami przyznanymi mu przez CAA w jego AOC i Specyfikacjach Operacyjnych. Zazwyczaj, procedury te mają następującą kolejność:

- a) Wniosek Operatora;
- b) Wstępna ocena wniosku;
- c) Inspekcja operacyjna;
- d) Decyzja dot. wniosku oraz przyznanie AOC;
- e) Bieżący nadzór i kontrola.

3.4.5 Proces certyfikacji musi bez żadnych wątpliwości udowodnić Dyrektorowi CAA, że Operator jest zdolny zapewnić całkowitą i wyłączną odpowiedzialność za bezpieczeństwo prowadzonych przez niego operacji lotniczych oraz, że posiada odpowiednią fachowość zarówno do bezpiecznego prowadzenia zamierzonych operacji lotniczych jak i do utrzymania zgodności z mającymi zastosowanie przepisami, wymaganiami i standardami lotniczymi. Dyrektor CAA, niezależnie od dokonania oceny zdolności i fachowości Operatora, będzie udzielał mu pomocy w zakresie opracowania wewnętrznych uregulowań i procedur organizacyjnych, które zapewnią bezpieczeństwo prowadzonych operacji lotniczych. W rezultacie, jeżeli w trakcie procesu certyfikacji zostaną osiągnięte cele zarówno Państwa jak i Operatora w zakresie bezpieczeństwa, regularności i skuteczności operacji, to umocni się także zaufanie społeczeństwa do prowadzonych przez posiadacza Certyfikatu AOC operacji lotniczych.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

4. WYKONANIE ZOBOWIĄZAŃ PRZEZ RZĄD RP

4.1 Wykonaniem zobowiązań Rządu RP przyjętych wraz z ratyfikacją Konwencji chicagowskiej oraz zobowiązań wynikających z traktatu akcesyjnego do Unii Europejskiej jest ustawa Prawo lotnicze, która ustanawia ogólne ramy prawne dla władz lotniczych oraz norm bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i 951).

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ADMINISTROWANIE PODRĘCZNIKIEM PNO

1. WYDAWANIE PODRĘCZNIKA (PNO)

1.1 Za strukturę, układ, redakcję, aktualizację i prowadzenie **WZORCA** Podręcznika certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO) odpowiadają Naczelnicy właściwych Inspektoratów/Wydziału Operacyjnego ULC (LOL-1/LOL-2/LOL-3/LOL-4).

1.2 Za merytoryczną treść Podręcznika, zasad i procedur oraz za informowanie Dyrektora (LOL) o potrzebie wprowadzenia zmian do Podręcznika (PNO) odpowiedzialni są Naczelnicy Inspektoratów/ Wydziału w zainteresowanych komórkach organizacyjnych Urzędu.

1.3 Tekst Podręcznika PNO oraz kolejne jego zmiany będą rozprowadzane w formie zapisu elektronicznego na nośniku elektronicznym CD-ROM (oraz na dyskach sieciowych LOL), w formacie PDF (e-book).

2. SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN - POSTANOWIENIA OGÓLNE

2.1 Szczegółowy zakres zmian zwykłych i tymczasowych oraz polecenia dotyczące wymiany, dodania lub usunięcia stron w Podręczniku PNO dołączany jest do tekstu dystrybuowanego w formie elektronicznej jako oddzielny zbiór. Wzór zestawienia zmian zawarty jest w Załączniku 1.

2.2 Obowiązek aktualizacji wersji elektronicznej, w którym wprowadzono zmiany do Podręcznika PNO oraz wydrukowania tekstu otrzymanej wersji elektronicznej i fizycznego wprowadzenia ich do Podręcznika PNO spoczywa na osobie odpowiedzialnej za dany egzemplarz Podręcznika.

2.3 Użytkownik otrzymujący zmianę zwykłą lub tymczasową zobowiązany jest ją wprowadzić do swojego egzemplarza Podręcznika i odnotować zmianę w wersji papierowej, jeżeli taką posiada, w „**Wykazie wprowadzonych zmian**” do Podręcznika (PNO-0-02-00).

2.4 Zmiany zwykłe i tymczasowe przekazywane są pracownikom Departamentu drogą elektroniczną za potwierdzeniem odczytu.

2.5 Listę dystrybucyjną (wykaz imienny) Podręcznika prowadzi Wydział LOL-3 zgodnie z procedurą dystrybucji PNO zawartą w Załączniku 2..

2.6 Aktualna wersja podręcznika umieszczona jest na lokalnym dysku sieciowym dostępnym dla pracowników Departamentu.

2.7 Kontrola aktualności Podręcznika PNO zapewniona jest poprzez umieszczenie „**Wykazu obowiązujących rozdziałów**” (PNO-0-02-01).

2.8 Za obowiązującą wersję uważa się wersje elektroniczną.

3. SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN ZWYKŁYCH

3.1 Zmiany zwykłe do Podręcznika PNO mogą być wprowadzane do stosowania tylko po ich uprzednim zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z procedurami wewnętrznymi ULC.

3.2 Decyzja Prezesa ULC o wprowadzeniu zmiany zwykłej do Podręcznika PNO ogłaszana jest w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego w postaci Decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3.3 Zmiany zwykłe do Podręcznika PNO będą wprowadzane tylko w drodze wymiany całego Rozdziału na nowy. Każda zmiana będzie opatrzona w stopce strony kolejnym numerem, pod którym zmiana jest zarejestrowana w „**Wykazie wprowadzonych zmian**” (PNO-0-02-00) oraz datą jej wydania. Numer w stopce musi się zgadzać z „**Wykazem obowiązujących rozdziałów**” (PNO-0-02-01).

3.4 Zasadą jest, że każda zmiana stała usuwa jednocześnie wszystkie poprzednie zmiany tymczasowe, tym samym należy potwierdzić wprowadzenie zmiany stałej oraz usunięcie zmian tymczasowych.

4. SYSTEM WPROWADZANIA ZMIAN TYMCZASOWYCH

4.1 W przypadku pilnej konieczności wprowadzenia zmiany do Podręcznika wynikającej ze zmian przepisów i/lub norm międzynarodowych dopuszczalne jest wprowadzenie zmiany tymczasowej.

4.2 Decyzje o wydaniu zmiany tymczasowej podejmuje Wiceprezes ULC ds. Standardów Lotniczych poprzez wydanie Polecenia Służbowego.

4.3 Zmiana tymczasowa, będą wprowadzane tylko w drodze wymiany całego Rozdziału na nowy. Dodatkowo, na karcie ze zmianą zmienione zapisy oznaczone są pionową linią.

4.4 Zmianę tymczasową należy wprowadzić na początek rozdziału, którego dotyczy, nie usuwając żadnych stron zawierających zmiany zwykłe ani poprzednie zmiany tymczasowe (o ile instrukcja wprowadzania zmiany nie stanowi inaczej).

5. OZNAKOWANIE ZMIANY

5.1 Zmiana zwykła drukowana jest na papierze koloru białego, w stopce znajduje się data wydania zmiany oraz kolejny numer zmiany.

5.2 Zmiany tymczasowe wydawane są na papierze w kolorze żółtym, w stopce znajduje się data wydania zmiany oraz kolejny numer zmiany tymczasowej poprzedzony literami TR (*temporary revision*).

6. DATA OBOWIĄZYWANIA ZMIANY

6.1 Zmiana zwykła wchodzi w życie w terminie podanym w Decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wprowadzającej zmianę, ogłoszonej w Dzienniku Urzędowym ULC.

6.2 Zmiana tymczasowa wchodzi w życie w terminie podanym w Poleceniu Służbowym Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ZAŁĄCZNIK 1

ZESTAWIANIE ZMIAN ZWYKŁYCH / TYMCZASOWYCH*

wprowadzanych do Podręcznika certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO)

1. Decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego/z Polecenia Służbowego Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych* do „Podręcznika certyfikacji Operatora lotniczego i bieżącego nadzoru operacyjnego” (PNO) Wydanie, została wprowadzona Zmiana Nr, oznakowana datą
2. Użytkownicy Podręcznika PNO wprowadzą Zmianę do posiadanych egzemplarzy zgodnie z procedurą podaną w PNO-0-05-00.
3. Odpowiednio do podanych poniżej poleceń użytkownicy Podręcznika PNO **Wymienią**, **Usuną** lub **Dodadzą** w kopiach roboczych posiadanych egzemplarzy te Rozdziały Podręcznika PNO, które uległy zmianie.

ROZDZIAŁ	POLECENIE	ZMIANA DOTYCZY**

Zmiana obowiązuje od dnia

*Niepotrzebne skreślić

**Wpisać, punkty, które zostały zmienione

ZAŁĄCZNIK 2
PROCEDURA DYSTRYBUCJI ZMIAN DO PODRĘCZNIKA PNO

Komórka prowadząca sprawę: LOL-3

Komórki współpracujące: LOL-1, LOL-2, LOL-4, LEP-3, LBM, OI

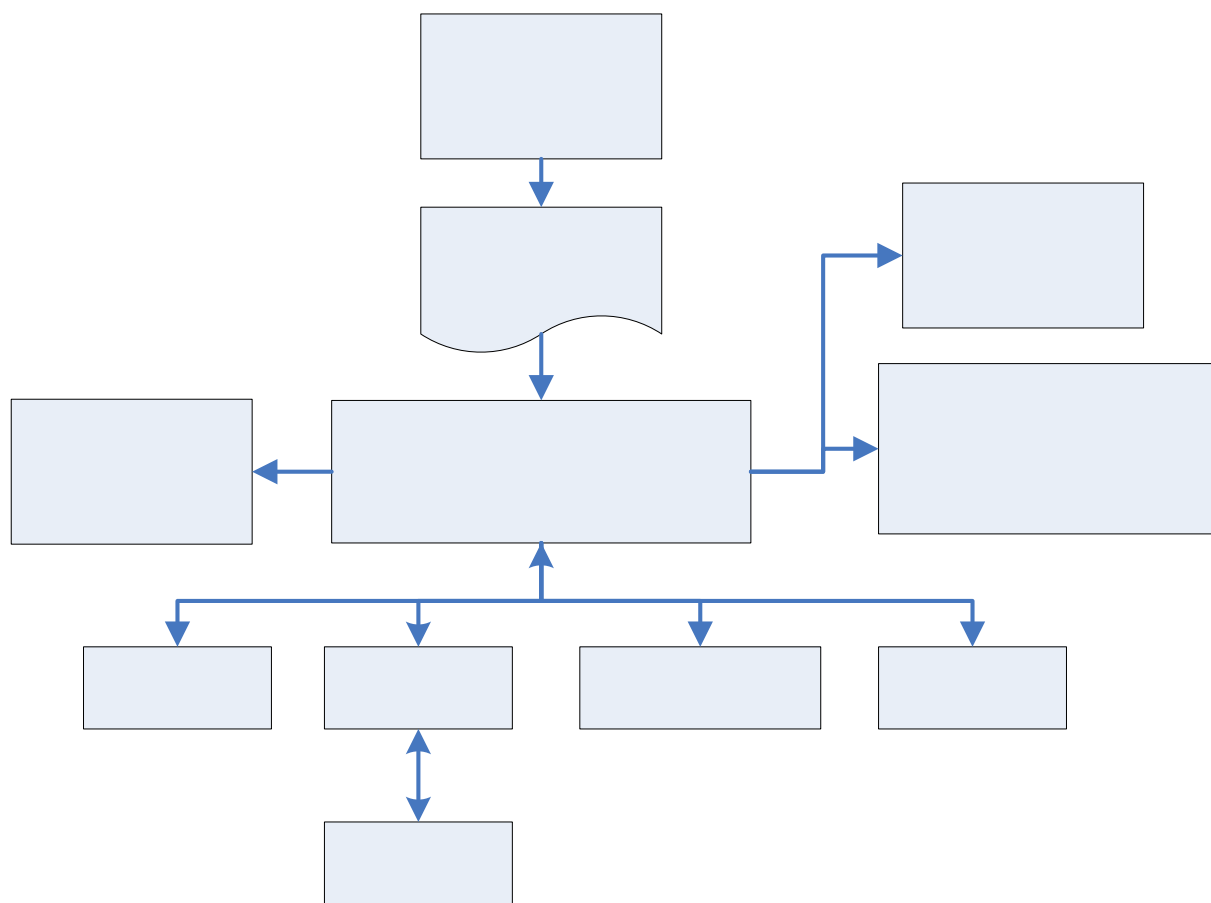
Cel procedury:

1. Zapewnienie płynnej wewnętrznej dystrybucji zmian do podręcznika PNO i informacji dla inspektorów i użytkowników zewnętrznych.
2. Uniknięcie sytuacji, w której inspektor posługuje się nieaktualną wersją podręcznika PNO lub nie został poinformowany o aktualizacji.
3. Wprowadzenie systemu potwierdzania przyjęcia zmiany przez użytkowników wewnętrznych. Zał. Lista z podpisami użytkowników i płyta CD

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Termin
1.	Wydanie decyzji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (zmiana do PNO) lub polecenia służbowego przez Wiceprezesa ULC ds. Standardów Lotniczych (zmiana tymczasowa TR – TEMPORARY REVISION). Przekazanie do LOL.	Obowiązuje z dniem podpisania lub innym terminem określonym przez L / LO
2.	LOL przekazuje sprawę LOL-3, który rozpoczyna wewnętrzny proces dystrybucji zmiany stałej lub zmiany tymczasowej do PNO, tak, aby najpóźniej w dzień po wydaniu decyzji lub polecenia użytkownicy mieli dostęp do aktualnej wersji PNO lub wprowadzonych zmian tymczasowych. LOL otrzymuje egzemplarz użytkowy 1	niezwłocznie
3.	LOL-3 informuje drogą elektroniczną LOL-1, LOL-2, LOL-4 o wprowadzonych zmianach. Dodatkowo wydają płytę CD ze zmianami, którą otrzymują naczelnicy właściwych inspektoratów. Do płyty CD załączona jest lista potwierdzająca przyjęcie zmiany przez poszczególnych użytkowników. W przypadku oddziałów terenowych zmianę dystrybuje drogą e-mailową właściwy naczelnik. LOL-3 zachowuje egzemplarz, 0 jako wzorzec. Egz. dostępny w pokoju 103	niezwłocznie
4.	Wszyscy użytkownicy wewnętrzni (wliczając delegatury) potwierdzają zapoznanie się ze zmianą i aktualizują swoje egzemplarze PNO. Dowodem jest podpisanie załączonej listy lub potwierdzenie otrzymania i zapoznania się ze zmianą drogą mailową w przypadku delegatur. Informacja redystrybuowana przez właściwego naczelnika	Do 5 dni
5.	LOL-3 zgłasza do LBM wnioski (drogą mailową) o publikację zmiany na stronie internetowej www.ulc.gov.pl , który powinien być dostępny dla użytkowników zewnętrznych w formacie PDF.	niezwłocznie
6.	LOL-3 informuje DG o wprowadzeniu zmian do PNO i wnosi o wydanie zmian na CD przez OI.	niezwłocznie
7.	LOL-3 przekazuje informacje do LEP-3 o ukazaniu się zmian do PNO. LEP-3 publikuje informacje o zmianie w dzienniku urzędowym.	niezwłocznie

SCHEMAT PROCEDURY :



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

OKREŚLENIA, DEFINICJE I SKRÓTY

1. Użyte w „Podręczniku certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego” (PNO) pojęcia, zwroty i skróty, które odnoszą się do przepisów polskich są znaczeniowo zgodne z definicjami podanymi w cytowanym przepisie.

2. Kiedy w przepisie polskim brak jest stosownej definicji dla terminu zwrotu lub skrótu użytego w Podręczniku (PNO) oraz tam, gdzie postanowienia tych dokumentów odnoszą się do standardów i podręczników ICAO, zastosowanie mają definicje ICAO zawarte w Doc. 9569 „DEFINITIONS”, Wydanie z 1991 r. z późniejszymi zmianami.

3. Tam, gdzie Podręcznik (PNO) odwołuje się do przepisów JAR (*Joint Aviation Requirements*) lub Specyfikacji Certyfikacyjnych (CS) zastosowanie mają definicje podane w CS-DEFINITIONS oraz definicje użyte w cytowanym przepisie.

UWAGA: Ilekroć w tym Podręczniku podano wartości liczbowe z użyciem pojęcia „masa statku powietrznego”, to zapis ten należy rozumieć jako ciężar statku, chyba że w tekście Instrukcji wartości te zdefiniowano inaczej”.

4. Poniżej podane są **OKREŚLENIA (5.1), DEFINICJE (5.2) i SKRÓTY (5.3)** właściwe dla prawidłowego odczytania i zrozumienia lub dodatkowego zdefiniowania, użytego w Podręczniku (PNO):

5.1 OKREŚLENIA

MOŻE – oznacza zgodę na postępowanie określone w danym zapisie, ale też dopuszczalność postępowania innego niż określone w tym zapisie.

MUSI – oznacza nakaz wykonania i niedopuszczalność postępowania innego niż określone w danym zapisie.

NALEŻY – oznacza konieczność postępowania zgodnego z warunkami określonymi w danym zapisie. Terminu używa się przy formułowaniu zasad stanowiących nakaz.

NIE MOŻE – oznacza brak zgody lub zakaz.

NIE POWINIEN – oznacza, że postępowanie określone w danym zapisie jest wysoce niepożądane, jednakże ostateczny wybór odpowiedniego sposobu postępowania pozostawia się adresatowi tego zapisu.

NIE WOLNO – oznacza zakaz postępowania w sposób inny niż określony w danym zapisie.

NIE WYMAGA – oznacza dopuszczalność postępowania innego niż określone w danym zapisie.

NIEZWŁOCZNIE – oznacza nakaz realizacji zadania określonego w danym zapisie, tak szybko jak to jest możliwe w danej sytuacji – bez zbędnej zwłoki.

POWINIEN – oznacza, że postępowanie określone w danym zapisie jest wysoce pożądane, jednakże ostateczny wybór sposobu postępowania pozostawia się adresatowi danego zapisu. Terminu używa się przy formułowaniu kwestii stanowiących zalecenie.

5.2 DEFINICJE

APLIKACJA lub **WNIOSEK** – oznacza formalne wystąpienie podmiotu (wnioskodawcy) do organu certyfikującego (Prezes ULC) w sprawach dot. wydania, przedłużenia lub zmiany Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC).

CERTYFIKACJA – oznacza wszelkie formy uznania, że organizacja lub osoba spełnia mające zastosowanie wymagania, jak również oznacza wydawanie odpowiednich certyfikatów potwierdzających to.

CERTYFIKAT – oznacza każde zatwierdzenie, licencję lub inny dokument wydany przez organ certyfikujący, który potwierdza spełnienie przez jego posiadacza wymagań ustanowionych dla uzyskania certyfikatu.

PODMIOT, APLIKANT lub **WNIOSKUJĄCY** – oznacza osobę fizyczną lub prawną ubiegającą się o wydanie lub posiadającą Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) lub Certyfikat Usług Lotniczych (AWC), wydane zgodnie z wymaganiami prawa polskiego

AUDYT – oznacza systematyczne i niezależne badanie mające na celu określenie czy prowadzone działania i związane z nimi wyniki są zgodne z planowanymi, czy przyjęte standardy są skutecznie wprowadzone oraz czy są odpowiednie dla osiągnięcia założonych celów.

INSPEKCJA – oznacza doraźne badanie czy aktualnie obserwowana czynność lub zadanie jest wykonywane fachowo i zgodnie z ustalonymi dla

niego normami, procedurami i zasadami dobrej praktyki lotniczej.

INSPEKTOR OPERACYJNY ASI (ASI - AIR SAFETY INSPECTOR) – oznacza inspektora wyznaczonego i upoważnionego przez ULC do prowadzenia bieżących inspekcji operacyjnych Operatora w trakcie wykonywania tych operacji. Inspektor ASI może jednocześnie pełnić, odpowiednio do posiadanych kwalifikacji funkcje inspektora procesów certyfikacji CPM.

INSPEKTOR PROCESÓW CERTYFIKACJI CPM - (CPM - CERTIFICATION PROJECT MANAGER) – oznacza inspektora wyznaczonego i upoważnionego przez Prezesa ULC do prowadzenia procesów certyfikacji podmiotów ubiegających się o uzyskanie Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC).

INSPEKTOR FOI (FLIGHT OPERATIONS INSPECTOR) – oznacza inspektora uprawnionego i upoważnionego do przeprowadzania inspekcji w locie typu ENR, CAB w ramach posiadanych licencji i uprawnień lotniczych, zgodnie z posiadany upoważnieniem instruktora ULC.

INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA W LOCIE (AFM/HFM – AIRPLANE/HELICOPTER FLIGHT MANUAL) – oznacza instrukcję, związaną ze świadectwem zdatności do lotu, zawierającą ograniczenia, w ramach których statek powietrzny jest uznawany za zdatny do lotu, oraz instrukcje i informacje niezbędne członkom załogi lotniczej dla bezpiecznego użytkowania statku powietrznego.

INSTRUKCJA OPERACYJNA (OM-OPERATIONS MANUAL) – oznacza podręcznik zawierający procedury, instrukcje i wskazówki do stosowania przez personel operacyjny podczas wykonywania ich obowiązków.

KIEROWANIE OPERACJAMI (OPERATIONAL CONTROL) – oznacza sprawowanie władzy nad rozpoczęciem, kontynuacją, zmianą lub zakończeniem lotu w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego regularności i efektywności lotu.

KONCESJA – oznacza uprawnienie przyznane przedsiębiorstwu przez właściwy organ wydający koncesję i umożliwiającą mu wykonywanie zarobkowych przewozów lotniczych na warunkach określonych w koncesji.

LOT – oznacza start z określonego portu lotniczego w kierunku określonego portu lotniczego przeznaczenia.

LOT LOKALNY – oznacza lot nie obejmujący przewozu pasażerów, poczty lub ładunków pomiędzy różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania.

MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE (DANGEROUS GOODS – DG) – oznacza artykuły lub substancje, które mogą stanowić znaczne zagrożenie dla zdrowia, bezpieczeństwa lub mienia, gdy przewożone są transportem lotniczym.

OPERACJE PRZEWOZU LOTNICZEGO (COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS) – oznacza lot lub serie lotów, w których przewozi się pasażerów, towary, bagaż lub pocztę za wynagrodzeniem w tym na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania. (Ustawa Prawo lotnicze, art. 2, pkt. 13)

OPERACJE LOTNICTWA OGÓLNEGO (GENERAL AVIATION OPERATIONS) – oznacza każde użycie statku powietrznego w operacji innej niż zarobkowy transport lotniczy lub pracach lotniczych.

OPERACYJNY PLAN LOTU – oznacza opracowany przez użytkownika plan bezpiecznego wykonania lotu, oparty o rozważenie osiągow samolotu, innych ograniczeń użytkowych i spodziewanych warunków na zamierzonej trasie lotu i na branych pod uwagę lotniskach.

PAŃSTWO REJESTRACJI – oznacza Państwo, do którego rejestru państwowego statek powietrzny jest wpisany.

PAŃSTWO OPERATORA – oznacza Państwo, w którym znajduje się główne miejsce prowadzenia działalności Operatora lub, jeśli nie ma takiego miejsca, stała siedziba Operatora.

OPERATOR albo UŻYTKOWNIK (OPERATOR) – oznacza każdą osobę prawną lub fizyczną użytkującą lub oferującą użytkowanie co najmniej jednego statku powietrznego.

PILOT – DOWÓDCA (*PILOT-IN-COMMAND – PIC*) – oznacza pilota odpowiedzialnego za użytkowanie i bezpieczeństwo statku powietrznego w czasie lotu.

PROWADZĄCY INSPEKTOR OPERACYJNY POI (*PRINCIPAL OPERATIONS INSPECTOR*) – oznacza inspektora wyznaczonego przez Prezesa ULC do sprawowania bieżącego nadzoru nad określonym Operatorem lub grupą Operatorów.

INSPEKTOR PRZEWOZÓW MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DG) – oznacza inspektora wyznaczonego przez Prezesa ULC do prowadzenia certyfikacji i nadzoru operacyjnego nad przewozami lotniczymi materiałów niebezpiecznych w ogólności, w tym nad Operatorami, jak również spedytorami materiałów niebezpiecznych upoważnionymi do spedykcji lotniczej materiałów niebezpiecznych na rzecz Zarządów portów lotniczych lub określonych Operatorów.

CERTYFIKAT OPERATORA LOTNICZEGO (*AIR OPERATOR CERTIFICATE - AOC*) – oznacza dokument wydany przedsiębiorstwu przez uprawnioną do tego Władzę (Prezesa ULC), potwierdzający, że operator ten posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne, pozwalające zapewnić bezpieczeństwo operacji określonych w certyfikacie, zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego lub krajowego.

PRACE LOTNICZE (*AERIAL WORKS*) – oznacza użycie statku powietrznego w celu wykonania specjalistycznej operacji lotniczej, jak np. agrolotniczej, budowlanej, fotografowania, nadzorowania, obserwacji i patrolowania, poszukiwania i ratownictwa (SAR), prowadzenia reklamy z powietrza itd.

WYMAGANE OSIĄGI NAWIGACYJNE (*REQUIRED NAVIGATION PERFORMANCE - RNP*) – oznacza oświadczenie o dokładności osiągnięć nawigacyjnych, niezbędnej dla operowania w określonej przestrzeni powietrznej.

5.3 SKRÓTY

AFM – *Aeroplane (Helicopter) Flight Manual (AFM/HFM)* – odpowiada polskiemu terminowi – Instrukcja Użytkowania w Locie;

AOM – oznacza Instrukcję Operacyjną statku powietrznego (*Aircraft Operations Manual – AOM*). Może być także oznaczona jako FCOM (*Flight Crew Operations Manual*);

CAME – oznacza charakterystykę organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (*Continuing Airworthiness Management Exposition - CAME*);

CAMO – oznacza Organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (*Continuing Airworthiness Management Organisation - CAMO*);

EASA – oznacza Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego (European Aviation Safety Agency);

MOE – oznacza charakterystykę zatwierdzonej organizacji obsługi technicznej PART-145 (*PART-145 Approved Maintenance Organization Exposition*);

ULC - oznacza Urząd Lotnictwa Cywilnego;

ULC (L) – oznacza Prezesa Urzędu;

ULC (LO) – oznacza Wiceprezesa ULC ds. Standardów Lotniczych;

ULC (LT) – oznacza Wiceprezesa ULC ds. Transportu Lotniczego;

ULC (LOL) – oznacza Departament Operacyjno-Lotniczy;

ULC (LOL-1) – oznacza Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego;

ULC (LOL-2) – Inspektorat Operacyjny Usług Lotniczych i Lotnictwa Ogólnego;

ULC (LOL-3) – Wydział Implementacji Standardów Operacyjnych;

ULC (LOL-4) – Inspektorat kontroli naziemnej SAFA i SANA;

ULC (LTT-1) – Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych (IKCSP);

ULC (LTT) – Departament Techniki Lotniczej

JAR - oznacza: *Joint Aviation Requirements* i odpowiada polskiemu – Wspólne Wymagania Lotnicze;

CAW – jest wspólnym oznaczeniem dla zestawu druków raportów z audytu certyfikacyjnego, stosowanych w procesie certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC);

CAS – jest wspólnym oznaczeniem dla zestawu druków raportów z audytu certyfikacyjnego, stosowanych w procesie certyfikacji dla uzyskania operatora lotniczego ubiegającego się o uzyskanie specjalistycznych zezwoleń operacyjnych, takich jak PBN, ACAS II MNPS itp.;

CAT – oznacza *Commercial Air Transport* i odpowiada polskiemu terminowi – zarobkowy przewóz lotniczy, a także jest wspólnym oznaczeniem dla zestawu druków raportów z audytu certyfikacyjnego, stosowanych w procesie certyfikacji Operatora lotniczego na zgodność z wymaganiami EU-OPS 1 i JAR-OPS 3;

CNO - PROGRAM CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO, program realizowany przez właściwy Inspektorat Operacyjny mający na celu zapewnienie, że posiadacz certyfikatu utrzymuje określone w nim warunki i w powiązanych z nim Specyfikacjach Operacyjnych.

PBN – (Performance Based Navigation) – oznacza nawigację opartą na osiągnięciach (zgodnie z ICAO Doc. 9613)

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

**WYKAZ AKTÓW PRAWNYCH
WYKAZ POLSKICH AKTÓW PRAWNYCH I DOKUMENTÓW
MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO PROWADZENIA NADZORU OPERACYJNEGO**

Rozdział usunięty zmianą 14

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 1 – WPROWADZENIE

1 ZASTOSOWANIE PODRĘCZNIKA PNO

1.1 Podręcznik PNO określa zasady i procedury postępowania mające zastosowanie do:

a) Prowadzenia procesów certyfikacji podmiotów gospodarczych zamierzających podjąć się i/lub aktualnie wykonujących operacje przewozów lotniczych z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców lub usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy z wykorzystaniem statków powietrznych, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu (Ustawa Prawo Lotnicze, art. 160, pkt. 3(1));

b) Prowadzenia przez Prezesa Urzędu ustawowego, bieżącego nadzoru operacyjnego nad użytkowaniem cywilnych statków powietrznych i operacjami wykonywanymi przez Operatorów lotniczych, jednostki organizacyjne polskiego lotnictwa cywilnego oraz polskie osoby prawne i fizyczne posiadające lub użytkujące statki powietrzne.

1.2 Podręcznik PNO nie zastępuje wymagań przepisów, jakie musi spełniać Operator dla wykazania w procesie certyfikacji trwałej zdolności do bezpiecznego prowadzenia wnioskowanych operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych i uzyskania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC), nazywanych dalej wspólnym określeniem Certyfikatem AOC.

1.3 Wymagania, jakie musi spełnić Operator dla uzyskania Certyfikatu (AOC) określone są w mających zastosowanie przepisach państwowych, wspólnoty europejskiej oraz międzynarodowo uznanych wymaganiach.

1.4 Przez pojęcie „proces certyfikacji Operatora lotniczego” rozumie się wszystkie działania podejmowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) w stosunku do podmiotów w związku z wydaniem, zmianą, przedłużeniem i/lub ograniczeniem ważności Certyfikatu (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych.

1.5 Przez pojęcie „bieżący nadzór operacyjny” rozumie się wszystkie działania podejmowane przez Urząd (ULC) w stosunku do Operatorów i każdego innego użytkownika statku powietrznego w związku z obowiązkiem zapewnienia ogólnego bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

1.6 Podręcznik PNO przeznaczony jest dla:

a) Komórek organizacyjnych Urzędu (ULC) oraz dla inspektorów operacyjnych ULC prowadzących czynności związane z certyfikacją Operatora lotniczego dla wydania Certyfikatu (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych;

b) Podmiotów ubiegających się o wydanie lub posiadających Certyfikatu (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych;

c) Osób fizycznych i prawnych będących właścicielami i/lub użytkownikami cywilnych statków powietrznych, bez względu na ich przeznaczenie i cele użytkowania w zakresie wynikającym z ustawowej funkcji sprawowania przez ULC bieżącego nadzoru nad lotnictwem ogólnym. Do tej kategorii Użytkowników statków powietrznych zastosowanie Podręcznika PNO ogranicza się w zasadzie wyłącznie do procedur podanych w PNO Dział 5 pt. „Bieżący nadzór operacyjny”.

1.7 Znajomość przez wszystkich uczestników procesu certyfikacji Operatora zasad i standardów proceduralnych certyfikacji podanych w Podręczniku PNO jest podstawowym warunkiem dla złożenia wniosku, prowadzenia procesu certyfikacji, otrzymania Certyfikatu (AOC) i Specyfikacji Operacyjnych oraz utrzymania jego ważności i wprowadzania kolejnych zmian. Brak znajomości tych zasad może być dostatecznym powodem dla odmowy przyjęcia wniosku i/lub przerwania procesu certyfikacji.

1.8 Szczególne aspekty zależności pomiędzy niektórymi rodzajami regulacji lotniczych obowiązujących w RP oraz Podręcznikiem PNO wyjaśniono w ust. 2 poniżej.

1.9 Podręcznik PNO nie podaje zasad i standardów proceduralnych dot.:

a) Certyfikacji i bieżącego nadzoru organizacjami obsługi technicznej (AMO), którym Operator lotniczy powierza wykonanie obsługi technicznej użytkowanego sprzętu lotniczego oraz zatwierdzania systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu przez Operatora. Procesy te są realizowane przez Departament Techniki Lotniczej (LTT) na podstawie odrębnych zasad i procedur opublikowanych w Podręczniku Inspektora zdatności;

b) Certyfikacji i bieżącego nadzoru nad organizacjami i ośrodkami szkolenia lotniczego (FTO/TRTO). Procesy te są realizowane przez Departament Personelu Lotniczego (LPL) na podstawie odrębnych zasad i procedur opublikowanych w zbiorach procedur LPL;

c) Certyfikacji i bieżącego nadzoru nad podmiotami świadczącymi usługi pomocnicze i/lub wspomagania przewozów i usług lotniczych: dostarczania i tankowania paliwa oraz obsługa towarów niebezpiecznych, są zdefiniowane w odrębnym podręczniku certyfikacji obsługi naziemnej (PNH).

1.10 Pomimo, że procesy certyfikacji i bieżącego nadzoru nad organizacjami obsługi technicznej oraz zatwierdzania systemu zarządzania ciągłą zdolnością do lotu znajdują się w wyłącznej kompetencji i odpowiedzialności LTT, a procesy związane z certyfikacją i bieżącym nadzorem nad organizacjami i ośrodkami szkolenia lotniczego (FTO/TRTO) znajdują się w wyłącznej kompetencji i odpowiedzialności LPL, Departament Operacyjny – Lotniczy ULC (LOL) spełnia funkcję koordynatora całego procesu certyfikacji Operatora i ponosi ogólną odpowiedzialność za wydanie mu Certyfikatu (AOC) i dlatego też w Podręczniku PNO umieszczono, w ślad za wytycznymi ICAO i EASA, szereg ogólnych informacji i zaleceń dotyczących powyższych zagadnień w celu ukazania zainteresowanym wzajemnych związków i komplementarności wszystkich tych procesów.

1.11 W związku ze zróżnicowaniem przez ICAO oraz EASA wymagań merytorycznych, jakie musi spełnić wnioskujący o wydanie lub utrzymanie (zmianę) ważności zezwolenia na prowadzenie operacji zarobkowego przewozu lotniczego (AOC) lub usług lotniczych (AWC), w Podręczniku PNO odpowiednio do tego zróżnicowano te zasady i standardy proceduralne dot. certyfikacji tych rodzajów działalności lotniczej, które są różne.

1.12 Podręcznik PNO składa się z siedmiu Działów uporządkowanych w logicznej kolejności procesów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora lotniczego i/lub podmiotu świadczącego usługi lotnicze inne niż zarobkowy przewóz lotniczy. Ogólny przegląd zawartości poszczególnych Działów Podręcznika PNO zaprezentowano dalej w ust. 3.

2 SYSTEM PRZEPISÓW I WYMAGAŃ

2.1 Zbiór obowiązujących w RP przepisów lotniczych tworzy strukturę hierarchiczną. Jej wierzchołek stanowi podstawowy akt normatywny, jakim jest Ustawa z 3 lipca 2002r. Prawo lotnicze. Poniżej usytuowane są przepisy wykonawcze do ustawy jak np. rozporządzenia i zarządzenia ministerialne wdrażające do polskiego systemu prawnego ogólne wymagania i standardy lotnicze wynikające z ratyfikowanej przez Sejm Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (nazywanej potocznie Konwencją ICAO) i innych ratyfikowanych przez Sejm umów międzynarodowych. Przepisy te wynikają ze standardów lotniczych i zalecanych praktyk (*Standard and Recommended Practices – SARPs*) podanych w Załącznikach (Aneksach) do tej Konwencji.

2.2 Należy mieć świadomość faktu, że od chwili wstąpienia Rzeczypospolitej Polskiej do Unii Europejskiej tj. od dnia 1 maja 2004r., prawo Unii Europejskiej jest także naszym prawem krajowym i zgodnie z art. 91 ust 3 Konstytucji RP „*prawo to jest stosowane bezpośrednio, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami.*”. Skutkiem tego jest przejście niektórych procesów przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (EASA) oraz poddanie działalności Prezesa Urzędu nadzorowi Komisji Europejskiej i EASA.

2.3 Kolejny poziom tej struktury tworzą zarządzenia i instrukcje Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydane w trybie art. 22 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, ogłaszane w Dzienniku Urzędowym Urzędu (ULC).

2.4 Podręcznik PNO jest w tej strukturze usytuowany na poziomie zarządzeń Prezesa Urzędu (ULC) i ustanawia szczegółowe zasady oraz procedury, jakie muszą być zastosowane dla prawidłowego wykonania postanowień przepisów państwowych w odniesieniu do certyfikacji oraz bieżącego nadzoru operacyjnego nad Operatorami i usługami lotniczymi, wykonywanymi przy użyciu statków powietrznych.

2.5 Dla umożliwienia wykazania zgodności z międzynarodowo uznawanymi standardami lotniczymi (SARPs), a przez to międzynarodowego uznawania wydawanych przez ULC certyfikatów, świadectw i zezwoleń jakimi są m. innymi Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacje Operacyjne, opisane w Podręczniku PNO zasady i standardy proceduralne

nawigacji w przestrzeniach gdzie obowiązują specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS) itp. Opisane w tym Dziale zasady mają zastosowanie tylko do tych Operatorów, którzy ubiegają się o wydanie takiego zezwolenia.

DZIAŁ 4 - CERTYFIKAT OPERATORA LOTNICZEGO (AOC) I/LUB CERTYFIKAT USŁUG LOTNICZYCH (AWC) - opisuje zasady i standardy proceduralne związane z administrowaniem procesem wydania, przedłużeniem lub wznowieniem ważności oraz ograniczeniem, zawieszeniem, rezygnacją i/lub cofnięciem ważności Certyfikatu AOC/AWC i Specyfikacji Operacyjnych. Opisane w tym Dziale zasady mają zastosowanie do każdego Operatora i każdego posiadanego przez niego zezwolenia operacyjnego.

DZIAŁ 5 – BIEŻĄCY NADZÓR OPERACYJNY - opisuje zasady i standardy proceduralne związane z prowadzeniem przez Urząd (ULC) bieżącego nadzoru operacyjnego nad utrzymaniem przez wszystkich Użytkowników cywilnych statków powietrznych operujących w polskiej przestrzeni powietrznej kwalifikacji do bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych. W tym Dziale opisane są także zasady i standardy operacyjne dla prowadzenia nadzoru operacyjnego nad obcymi Operatorami wykonującymi loty w polskiej przestrzeni powietrznej (tzw. program SAFA).

DZIAŁ 6 – MATERIAŁY DORADCZE – zawiera wytyczne, informacje, wyjaśnienia, zalecenia oraz inne wskazówki wykonawcze Urzędu (ULC) dotyczące operacyjnych aspektów użytkowania statków powietrznych, mające wyjaśnić użytkownikowi intencje i interpretację ULC określonych przepisów, wymagań, praktyk i zasad operacyjnych w celu ułatwienia dostosowania się do wymagań odnośnych przepisów.

DZIAŁ 7 - DRUKI – zawiera wzory każdego druku mającego zastosowanie w procesie certyfikacji i prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego oraz przykłady wypełnienia tych druków.

4. FORMALNA BUDOWA PODRĘCZNIKA PNO

4.1 Podręcznik PNO składa się z ośmiu Działów numerowanych kolejnymi liczbami arabskimi od 1 do 7 oraz Działu oznaczonego liczbą 0 opisującego ogólne zasady administrowania Podręcznikiem.

4.2 Każdy z Działów podzielony jest na rozdziały numerowane kolejnymi liczbami porządkowymi (1, 2, 3 itd.).

4.3 W Podręczniku PNO zastosowano jednolity system identyfikacji stron. Każda strona (wyjątki podano dalej) posiada nagłówek jednoznacznie identyfikujący jej przynależność do określonego

Działu. Typowe nagłówki nie posiadają niektóre strony załączników (np. strony będące wzorami formularzy). Każda strona dokumentu (wyjątki podano poniżej) posiada stopkę jednoznacznie identyfikującą poziom jej aktualności i kod pozwalający łatwo zidentyfikować, do którego Działu i/lub rozdziału dana strona należy oraz ile stron ten rozdział zawiera. Kod oznaczenia strony (np. PNO-1-02-03) czyta się jak następuje:

PNO – identyfikator Podręcznika;

PNO-1 – oznacza, że strona pochodzi z Działu 1;

PNO-1-02 – oznacza, że strona pochodzi z Działu 1, Rozdziału 2;

PNO-1-02-03 – oznacza, że strona pochodzi z Działu 1, Rozdziału 2; Sekcji, 3 co w tytule rozdziału oznacza się jako „Rozdział 2.3”).

Pod kodem identyfikacyjnym podany jest numer kolejnej strony/liczba stron w rozdziale oznaczonym danym kodem.

4.4 Typowej stopki nie posiadają niektóre strony załączników (np. strony będące wzorami formularzy). W celu zapewnienia identyfikacji tych stron, ekwiwalentne identyfikatory są podawane w dostępnym, optymalnie nie kolizyjnym rejonie, najczęściej w lewym dolnym rogu stopki z zastosowaniem dodatkowego identyfikatora druku (np. ULC-STA-01), który czyta się jak następuje:

ULC – oznacza, że druk należy do zbioru druków ULC;

ULC-STA – oznacza kod druku (może nie występować, kiedy druk nie ma przydzielonego kodu);

ULC-STA-01 – oznacza numer druku;

Każdy druk posiada w stopce: nr wydania, zmiany oraz datę jego wydania, np.

Wyd.0, zm.1, 11082011:

4.5 Poziom aktualności strony określają pola jej stopki - „Wydanie” i „Zmiana”. Parametr „Wydanie” - oznacza datę wydania strony/zmiany. Parametr „Zmiana” - oznacza numer ostatniej zmiany wprowadzonej na danej stronie (zero oznacza brak zmian na danej stronie).

4.6 Wszystkie rysunki, schematy i tabele zawarte w Podręczniku PNO są numerowane jako tzw. oddzielne obiekty graficzne przy zastosowaniu ogólnego kodu identyfikacji.

ROZDZIAŁ 2 – OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA CERTYFIKACJI I NADZORU

1. KONCESJA I ORGAN KONCESYJNY

1.1 Wymaganiem dot. posiadania **koncesji** na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej zawiera art. 164 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze oraz Rozporządzenie 1008/2008/WE.

1.2 Organem koncesyjnym, właściwym dla składania wniosków o udzielenie koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej jest:

**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Flisa 2
02-247 Warszawa
tel. + (22) 520 73 10/11
e-mail: kancelaria@ulc.gov.pl**

1.3 Obowiązkiem uzyskania koncesji objęte jest podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie zarobkowego przewozu lotniczego.

1.4 Warunkiem uzyskania koncesji i rozpoczęcia lotniczej działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego jest uzyskanie, przez podmiot, Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC).

1.5. Z obowiązku uzyskania koncesji jest zwolniony przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie (Ustawa Prawo Lotnicze art. 164, pkt. 2):

- Lotów lokalnych;
- Przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg.

2. CERTYFIKAT I ORGAN CERTYFIKUJĄCY

2.1 Wymaganiem dot. uzyskania **certyfikatu** na wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych zawiera art. 160 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

2.2 Szczegółowe zasady certyfikacji, tryb dokonywania i zakres oraz kryteria oceny, czy dany podmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.). Podręcznik PNO określa zasady prowadzenia procesów certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) oraz Certyfikatu Prac Lotniczych (AWC).

2.3 Wydanie Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Prac Lotniczych (AWC) jest poświadczeniem przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zdolności podmiotu (Operatora) do prowadzenia wymienionych w nim odpowiednio operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub prac lotniczych w sposób bezpieczny i zgodny z mającymi zastosowanie wymaganiami krajowymi i międzynarodowymi, a w szczególności z ustawą Prawo lotnicze i jej aktami wykonawczymi, Konwencją ICAO i jej Załącznikami (Aneksami) oraz prawodawstwem Unii Europejskiej.

2.4 Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) nie jest dokumentem upoważniającym jego posiadacza zwanego dalej Operatorem, do prowadzenia operacji przewozu lotniczego osób, towarów i poczty. Jest tylko dokumentem potwierdzającym spełnienie wymagań dla operatora lotniczego.

Certyfikat Prac Lotniczych (AWC), jest dokumentem upoważniającym Operatora, do prowadzenia odpowiednio operacji prac lotniczych (AWC) zgodnie z takimi warunkami i ograniczeniami, jakie w tym Certyfikacie zostały wymienione.

2.5 Wydanie Certyfikatu AOC/AWC musi być poprzedzone procesem certyfikacji, który jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej.

2.6 Organem certyfikującym, właściwym dla składania wniosków o wydanie, zmianę, przedłużenie i/lub wznowienie ważności Certyfikatu AOC/AWC jest:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ul. Flisa 2
02-247 Warszawa
tel. +(22) 520 72 15/25
E-mail: kancelaria@ulc.gov.pl**

2.7 Do wszczęcia postępowania w sprawie certyfikacji i/lub złożenia wniosku upoważniona jest każda z zainteresowanych certyfikacją stron:

- Podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC/AWC po raz pierwszy (Aplikant);
- Posiadacz Certyfikatu AOC/AWC ubiegający się o jego zmianę i/lub utrzymanie ważności, oraz
- Organ certyfikujący (Prezes ULC) – z urzędu.

3. OPŁATY I KOSZTY CERTYFIKACJI

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA CERTYFIKACJI I NADZORU	PNO-1-02-00 Strona 1/12
--	--	-----------------------------------

3.1 Obowiązek, zasady i terminy wnoszenia oraz wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe podejmowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego reguluje ustawa Prawo Lotnicze art. 26a i załącznik nr 6 do Ustawy.

3.2 Podmiot zobowiązany jest wnieść opłatę lotniczą w chwili złożenia wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (Art. 26e(1) ustawy Prawo Lotnicze), w wysokości określonej w ustawie, zgodnie ze specyfikacją czynności urzędowych, podaną w Załączniku 6 do tej ustawy. Kopię dowodu wpłaty należy dołączyć do wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (odpowiednio: druk ULC-AOC-01/ULC-AWC-01 zawarte w Dziale 7 lub za pomocą e-formularzy w Zintegrowanym Systemie Informatycznym LOL- podmioty mające dostęp do systemu).

3.3 Pracownik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (SKCP: LOL-1/LOL-2), który przyjmuje wniosek zobowiązany jest sprawdzić, czy wysokość wniesionej przez podmiot opłaty lotniczej jest naliczona zgodnie z tabelami należności, podanymi w załączniku 6 do ustawy Prawo Lotnicze. W przypadku wniesienia opłaty w wysokości niższej od wyznaczonej w ustawie, należy wezwać wnioskującego do uzupełnienia wpłaty do wysokości przewidzianej w ustawie.

3.4 W niektórych przypadkach certyfikacji, może powstać konieczność poniesienia przez Urząd kosztów dodatkowych związanych z przeprowadzeniem audytów, szkoleń, ekspertyz lub innych procesów dowodowych w kraju albo za granicą, nieprzewidzianych w podstawowym procesie certyfikacji (Art. 26(i)). W takich przypadkach Prezes Urzędu informuje wnioskodawcę na piśmie o możliwości wystąpienia kosztów dodatkowych w wysokości określonej na podstawie wstępnej kalkulacji kosztów postępowania, jaką sporządzi Urząd. Wnioskujący zobowiązany w ciągu 7 dni poinformować Prezesa Urzędu o akceptacji tych kosztów. W przypadku braku akceptacji uznaje się, że Wnioskodawca cofnął wniosek.

3.5 Pełne rozliczenie faktycznie poniesionych przez Urząd kosztów dodatkowych certyfikacji następuje po zakończeniu przedmiotowego procesu certyfikacji (Art. 26(i)(3) Ustawy Prawo Lotnicze).

3.6 Podmiot wnioskujący o wszczęcie procesu certyfikacji powinien dostarczyć własnym staraniem i na własny koszt każdy dokument, urządzenie, próbę i/lub usługę, jaka będzie uznana przez Prezesa Urzędu za niezbędną dla udowodnienia (uzasadnienia) wniosku lub wykazania zgodności z obowiązującymi

wymaganiami, w tym także wykonania na własny koszt lotu (lotów) pokazowych na typach, egzemplarzach statków, w ilości, czasie trwania, miejscu i trasach wskazanych przez Prezesa.

3.7 W każdym przypadku, kiedy Operator wnioskuje o prowadzenie procesu certyfikacji poza granicami RP powinien pokryć wszystkie faktycznie poniesione przez Urząd koszty, związane z zagraniczną podróżą służbową inspektorów Urzędu zgodnie z zasadami ustalonymi w przepisach państwowych. Warunki podróży określa Urząd (art. 26(i)(2)(4) ustawy Prawo Lotnicze).

4. PRZEDMIOT I KATEGORIE CERTYFIKACJI

4.1 W Podręczniku PNO wyodrębniono następujące rodzaje działań certyfikacyjnych:

- a) Podstawowy proces certyfikacji;
- b) Szczególne procesy certyfikacji;
- c) Bieżący nadzór operacyjny nad Operatorem.

4.2 Podstawowy proces certyfikacji jest to zespół (sekwencja) działań i czynności podejmowanych przez zainteresowany podmiot oraz organ certyfikujący (Prezesa ULC) w celu wydania Certyfikatu AOC/AWC po raz pierwszy albo przedłużenia jego ważności, bez zmiany zakresu dozwolonej w tym Certyfikacie AOC/AWC lotniczej działalności gospodarczej.

4.3 Szczególny proces certyfikacji są to działania podejmowane przez zainteresowany podmiot oraz organ certyfikujący (Prezesa ULC) w celu udzielenia zezwolenia na prowadzenie przez Operatora operacji innych niż objęte podstawowym procesem certyfikacji, jak np. operacje ETOPS, MNPS, RVSM, AWO, PBN, DGR, Steep approach, itd.

4.4 Bieżący nadzór operacyjny nad Operatorem jest to każde działanie organu certyfikującego (Prezesa ULC), podjęte w celu sprawdzenia i upewnienia się, że Operator prowadzi operacje lotnicze zgodnie z wymaganiami mających zastosowanie przepisów oraz udzielonymi w Świadectwie AOC/AWC zezwoleniami i ograniczeniami.

4.5 Szczegółowa metodyka postępowania w odniesieniu do poszczególnych rodzajów działań certyfikacyjnych podana jest w kolejnych rozdziałach Podręcznika PNO.

4.6 Nieodzownym warunkiem dla zapewnienia odpowiedniej sprawności przebiegu procesu certyfikacji jest znajomość przez Operatora

procedur opisanych w Podręczniku PNO. Ewentualne niedociągnięcia wynikające z braku znajomości tych procedur mogą stanowić podstawę do podjęcia przez organ certyfikujący decyzji o przerwaniu procesu i odmowie wydania świadectwa AOC/AWC.

5. PODSTAWOWY PROCES CERTYFIKACJI

5.1 Podstawowy proces certyfikacji obejmuje zespół wieloetapowych, odpowiednio opisanych procedurami działań. Formalnie działania te rozpoczynają się w momencie złożenia w ULC formalnego wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji na przewidzianym do tego druku (odpowiednio: ULC-AOC-01 lub ULC-AWC-01) wraz z wymaganymi załącznikami i kończą w momencie wydania Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych lub przekazania decyzji o odmowie wydania wnioskowanego zezwolenia.

UWAGA: podmioty mające dostęp do Zintegrowanego Systemu Informatycznego LOL mogą składać wszystkie wnioski za pomocą e-formularzy.

5.2 Podstawowy proces certyfikacji składa się z pięciu (5) kolejno następujących po sobie faz:

- Faza przed-aplikacyjna (*Pre-application phase*);
- Faza formalnej aplikacji (*Formal application phase*);
- Faza oceny dokumentacji (*Document compliance phase*);
- Faza audytów i demonstracji (*Inspection and demonstration phase*);
- Faza wydania Certyfikatu AOC/AWC (*Certification phase*).

5.3 Dla każdej z tych faz należy stosować właściwe procedury podane w dalszej części Podręcznika PNO.

5.4 W procesie certyfikacji aplikant ma stopniowo udowodnić i przekonać Urząd, że jest w stanie długofalowo prowadzić planowaną przez niego działalność lotniczą, spełniając przy tym wszystkie – mające zastosowanie do jego przypadku – wymagania przepisów i norm lotniczych.

6. SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI

6.1 Do szczególnych przypadków certyfikacji zalicza się te rodzaje operacji lotniczych, które dla jej wykonania wymagają:

a) dostosowania statku powietrznego lub jego charakterystyk użytkowych, operacyjnych, składu

załogi do wymagań wynikających ze specyfiki realizowanego zadania i/lub użycia specjalistycznego wyposażenia pokładowego;

b) posiadania przez członków załogi lotniczej i/lub przez członków personelu pokładowego specjalistycznych kwalifikacji lotniczych (zawodowych);

c) zastosowania specjalistycznych procedur i/lub technik operacyjnych i/lub wykonawczych;

d) zastosowania specjalnej organizacji przedsiębiorstwa i/lub procedur planowania, wykonywania, nadzorowania i dokumentowania prowadzonych operacji.

6.2 Szczegółowa specyfikacja operacji podlegających procesom szczególnych przypadków certyfikacji podana jest w Dziale 3 Podręcznika PNO.

6.3 Przebieg procesu certyfikacji szczególnych przypadków certyfikacji jest w zasadzie taki sam jak proces certyfikacji podstawowej (5 faz), jednak jego zakres szczegółowy będzie dotyczył tylko tych elementów, które są różne lub mają wpływ na ocenę zdolności Operatora do prowadzenia wnioskowanej operacji specjalnej.

7. ZEZWOLENIA OPERACYJNE

7.1 W procesie certyfikacji może zająć konieczność udzielenia Operatorowi zezwolenia tymczasowego lub doraźnego na prowadzenie określonego rodzaju operacji lotniczych albo też konieczność nałożenia dodatkowych warunków lub ograniczeń prowadzenia określonych rodzajów operacji lotniczych.

7.2 Zezwolenie Operacyjne będzie wydane w przypadku, kiedy okaże się to konieczne dla:

a) wprowadzenia dodatkowych warunków lub ograniczeń związanych ze specjalnymi procesami certyfikacji i upoważnieniami wpisanymi do Specyfikacji Operacyjnej;

b) uzyskania stałej, długoterminowej zgody na prowadzenie określonych operacji lotniczych kiedy nie można inaczej zgromadzić odpowiednio obszernej bazy danych statystycznych (np. wskaźników niezawodności lub skuteczności organizacji czy powtarzalności osiągnięć w locie), umożliwiającej dokonanie późniejszej, dodatkowej oceny aplikanta;

c) wykonania jednorazowej lub doraźnej serii operacji zarobkowego przewozu lotniczego na obszarach lub trasach, które nie są objęte

aktualnie posiadanymi Specyfikacjami Operacyjnymi, jak np. wykonanie lotu ETOPS na trasie, która nie jest wymieniona w Specyfikacjach jako stała trasa ETOPS pod warunkiem, że Operator w ogóle ma dopuszczenie do wykonywania operacji ETOPS;

d) leasingu statku powietrznego bez załogi (*Dry lease out*) obcemu Operatorowi (patrz PNO-3-08-00);

e) uzyskania przez polskiego Operatora zezwolenia zagranicznych władz lotniczych, jeśli wymagają tego opublikowane w AIP procedury lub jeśli władza ta zwróci się z takim wnioskiem do ULC.

7.3 Wydanie zezwolenia tymczasowego na próbne prowadzenie określonych operacji lotniczych powinno być poprzedzone postępowaniem proceduralnym, analogicznym, jak w przypadku wydawania stałej, długoterminowej zgody na prowadzenie tych operacji lotniczych.

7.4 Dla uzyskania zezwolenia tymczasowego na eksploatację próbną Operator powinien opracować i zatwierdzić w ULC program eksploatacji próbnej, szczegółowo opisujący podstawę certyfikacji (przepisy, wymagania i normy), jakie będą użyte dla dokumentowania zdolności do spełnienia wymagań certyfikacji oraz metody, warunki i ograniczenia, jakie będą stosowane podczas eksploatacji próbnej. Ogólne wymagania dotyczące zawartości programu eksploatacji próbnej podane są w ust. 21 poniżej.

7.5 Zezwolenie tymczasowe będzie wydane w formie oddzielnego zezwolenia operacyjnego, zawierającego wszystkie warunki zezwolenia oraz wskazującego przepisy, wymagania i normy, jakie mają być stosowane podczas prowadzenia eksploatacji próbnej.

7.6 Dla uzyskania stałej zgody długoterminowej na prowadzenie operacji lotniczych, dotychczas wykonywanych na podstawie zezwolenia tymczasowego, Operator zobowiązany jest sporządzić po zakończeniu pełnego cyklu prób i eksploatacji próbnej, szczegółowe sprawozdanie z eksploatacji próbnej. Ogólne wymagania dotyczące zawartości sprawozdania podane są w ust. 22 poniżej.

8. TERMINY W PROCESIE CERTYFIKACJI

9.1 Podstawowym terminem składania wniosków o wszczęcie procesu certyfikacji **dla wydania dowolnego zezwolenia po raz pierwszy lub wznowienia ważności zezwolenia wygasłego dawniej niż 12 miesięcy, jest 90 dni**

przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji.

8.2 Podstawowym terminem składania wniosków o wszczęcie procesu certyfikacji **dla przedłużenia ważności lub rozszerzenia posiadanego zezwolenia jest okres 30 dni** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji.

8.3 Podstawowym terminem składania wniosków o wszczęcie procesu certyfikacji **dla wznowienia ważności** zezwolenia wygasłego, cofniętego, zawieszzonego lub unieważnionego nie dawniej niż 12 miesięcy, **jest okres 60 dni** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji.

8.4 W uzasadnionych przypadkach, kiedy złożoność wnioskowanej zmiany wymaga przeprowadzenia długotrwałego postępowania dowodowego, poważnych zmian organizacyjnych lub kadrowych w przedsiębiorstwie, konieczności przeszkolenia znacznej liczby personelu albo zgromadzenia przez Operatora dostatecznego doświadczenia operacyjnego lub statystycznego materiału dowodowego, termin złożenia wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji w celu rozszerzenia zakresu Certyfikatu AOC/AWC będzie ustalany wspólnie przez Operatora i Urząd (ULC), z zastosowaniem zasad i procedur właściwych dla tych procesów, łącznie z rozpatrzeniem możliwości i uzasadnienia dla wydania zezwolenia tymczasowego.

8.5 W dalszych częściach Podręcznika PNO znajduje się szereg ustaleń dot. wymaganych lub niezbędnych terminów realizacji poszczególnych zadań i faz certyfikacji (np. złożenie aplikacji powinno nastąpić z odpowiednim wyprzedzeniem, dokonanie oceny tej aplikacji powinno nastąpić w ograniczonym czasie itd.). Terminy podawane w dniach dotyczą kolejnych dni roboczych. Przy podawaniu w treści procedur, terminów wyrażanych w dniach, czasami dodatkowo przypomina jest ww. zasada w formie użycia pełnej nazwy „dni robocze”, zamiast skróconej „dni”. Dotyczy to przypadków, w których rozróżnienie pomiędzy dniami roboczymi a kalendarzowymi ma szczególne znaczenie przy realizacji danego zadania lub fazy działań certyfikacyjnych. Terminy podawane w tygodniach i miesiącach dotyczą okresów kalendarzowych, liczonych jako iloczyn liczby tygodni przez 7 dni lub odpowiednio, liczby miesięcy przez 30 dni.

8.6 Wniosek o ograniczenie zakresu działalności lub rezygnacji z Certyfikatu AOC/AWC może być przez Operatora złożony w każdej chwili i będzie rozpatrzony w terminie ustawowym.

8.7 Jeżeli ustalenie wymaganego terminu realizacji jest trudne lub niemożliwe do określenia, w procedurach czasami stosowane jest słowo - „niezwłocznie”, w znaczeniu najszybciej jak to jest możliwe w danej sytuacji - bez zbędnej zwłoki.

8.8 Proces certyfikacji będzie przerwany, jeżeli aplikant nie wykazuje się działaniem, zgodnie z ustalonym harmonogramem certyfikacji, przez okres dłuższy niż 30 dni.

8.9 Proces certyfikacji będzie unieważniony, jeżeli od daty złożenia formalnej aplikacji upłynęło więcej niż 120 dni albo 30 dni od daty powiadomienia przez ULC o brakach w postępach procesu certyfikacji.

9. UTRZYMANIE BIEŻĄCEJ WAŻNOŚCI CERTYFIKATU AOC/AWC

9.1 Warunkiem utrzymania bieżącej ważności Certyfikatu AOC/AWC jest stałe spełnianie przez Operatora, nie mniejszych wymagań, jakie miały zastosowanie dla wydania Certyfikatu AOC/AWC.

9.2 Operator powinien nieprzerwanie spełniać każde wymaganie przepisu, normy, instrukcji i każdy inny warunek, jaki miał lub ma zastosowanie do prowadzonej przez niego operacji lotniczej i/lub utrzymania Certyfikatu AOC/AWC.

9.3 Spełnianie przez Operatora wymagań dla utrzymania ważności Certyfikatu AOC/AWC podlega obowiązkowi doraźnego sprawdzania przez ULC w okresach, miejscach, zakresie i sposobie ustalonym w szczegółowych procedurach ULC zgodnie z zasadami podanymi w Dziale 5 Podręcznika PNO.

9.4 Operator powinien, pod groźbą sankcji karno-administracyjnych, przerwać natychmiast prowadzenie każdej operacji, która zagraża lub potencjalnie może zagrozić bezpieczeństwu statku, osób lub rzeczy oraz powiadomić ULC o każdej sytuacji, w której nie może spełnić dowolnego warunku, jaki miał zastosowanie dla wydania przedmiotowego Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych.

10. BIEŻĄCY NADZÓR OPERACYJNY

10.1 Bieżący nadzór operacyjny polega na prowadzeniu przez odpowiednio wykwalifikowanych i upoważnionych do tego inspektorów nadzoru operacyjnego ULC inspekcji operacyjnych na ziemi i podczas lotu, zgodnie z zasadami ustalonymi w Podręczniku PNO, międzynarodowych programach bezpieczeństwa,

w których Polska uczestniczy (SAFA; ICAO Safety Oversight Programme) oraz poleceniami Prezesa ULC.

10.2 Bieżącemu nadzorowi operacyjnemu podlegają wszystkie cywilne statki powietrzne i ich załogi znajdujące się na terytorium RP, bez względu na Państwo rejestracji i cel użytkowania statku powietrznego.

10.3 Bieżący nadzór operacyjny w odniesieniu do Operatorów polskich oraz Operatorów obcych w czasie wykonywania przez nich operacji na terytorium RP prowadzi Prezes ULC.

10.4 Uprawnienie do przeprowadzenia inspekcji obcego statku powietrznego przebywającego na terytorium RP wynika z art. 16 ratyfikowanej przez Sejm Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212).

10.5 Szczegółowe zasady i procedury prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego podane są w Dziale 5 Podręcznika PNO.

11. UPRAWNIENIA ORGANU PAŃSTWOWEGO NADZORU LOTNICZEGO

11.1 Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

11.2 Zakres kompetencji Prezesa określa art. 21 ustawy Prawo lotnicze.

11.3 Prezes wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) (art. 22 ustawy Prawo lotnicze).

11.4 Inspektorzy ULC wykonują czynności służbowe na polecenie i w imieniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

11.5 Uprawnienia inspektorów operacyjnych ULC i obowiązki podmiotów kontrolowanych określa art. 27 i art. 157 ustawy - Prawo lotnicze. Inspektorzy ULC mają podczas wykonywania czynności służbowych, po okazaniu legitymacji służbowej prawo do:

a) swobodnego wstępu na teren lotniska, bazy technicznej i operacyjnej oraz do wszystkich pomieszczeń służbowych jednostek organizacyjnych polskiego lotnictwa cywilnego w kraju i za granicą, w których podejmowane są czynności służbowe związane z użytkowaniem statków powietrznych;

b) swobodnego dostępu do dokumentów organizacyjnych jednostek organizacyjnych polskiego lotnictwa cywilnego dotyczących użytkowania przez te jednostki statków powietrznych, w tym m. in. do dokumentów potwierdzających:

- Kwalifikacje personelu lotniczego;
- Bieżącą zdadność statków do lotu;
- Operacyjne planowanie, przygotowanie, wykonanie i dokumentowanie prowadzonych operacji lotniczych;

c) swobodnego dostępu do statków powietrznych, użytkowanych przez jednostkę organizacyjną polskiego lotnictwa cywilnego;

d) przeprowadzenia inspekcji jednostki organizacyjnej polskiego lotnictwa cywilnego w czasie i miejscu wybranym przez siebie lub wyznaczonym mu poleceniem przełożonych.

11.4 Inspektor operacyjny ULC, działając na podstawie ogólnych przepisów rozdziału XXI Kodeksu Karnego (przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji) (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z 1997 r. z późn. zm.) oraz art. 27 ust 3 pkt 5 ustawy - Prawo lotnicze ma prawo i obowiązek zabronić wykonania lub nakazać przerwanie użytkowania statku powietrznego w sposób niezgodny z wymaganiami prawa lub w sposób mogący stanowić zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego, jego ładunku albo osób znajdujących się na pokładzie lub na ziemi.

11.5 Inspektor operacyjny ULC, wyznaczony do prowadzenia określonego procesu certyfikacji (CPM), powinien aktywnie śledzić postępy tego procesu oraz powiadomić Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego o każdym stwierdzonym opóźnieniu procesu w stosunku do uzgodnionego Harmonogramu Certyfikacji (HC).

12. NIEZALEŻNOŚĆ INSPEKTORA PAŃSTWOWEGO NADZORU LOTNICZEGO

12.1 Podstawowymi cechami NIEZALEŻNOŚCI inspektora operacyjnego (ASI/POI/CPM/DSI) są prawa do:

- **Drogi bezpośredniego raportowania**, co polega na prawie inspektorów i audytorów operacyjnych ULC do bezpośredniego dostępu oraz raportowania o stwierdzonych naruszeniach bezpieczeństwa lotów Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- **Niezależności w podejmowaniu czynności kontrolnych**, co polega na swobodzie

inspektorów i audytorów operacyjnych ULC w wyborze przez nich obszarów i sposobów dochodzenia;

- **Swobodnego dostępu**, co polega na swobodzie inspektorów i audytorów operacyjnych ULC do wstępu i/lub prowadzenia dochodzeń w każdej z części organizacji każdego użytkownika statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej.

12.2 **Niezależność** inspektora operacyjnego ULC (ASI/CPM/DSI) polega na **ŚCISŁYM ODDZIELENIU** wykonywanych przez ten personel czynności, funkcji i zadań kontrolnych od **odpowiedzialności za WYKONANIE** zadań, które personel ten kontroluje. Przez to należy rozumieć, że **NIEDOPUSZCZALNE** jest, aby osoba odpowiedzialna za wykonanie danej czynności czy zadania, była **JEDNOCZEŚNIE** zaangażowana w ocenę lub nadzór nad jego wykonaniem, przez co należy rozumieć, że inspektor NIE MOŻE pełnić, np. funkcji pilota statku i jednocześnie prowadzić kontroli w tym rejsie (np. pracy załogi tego statku).

13. ZMIANY CERTYFIKATU AOC/AWC

13.1 Procesy związane ze zmianą Certyfikatu AOC/AWC mogą dotyczyć:

- a) przedłużenia ważności Certyfikatu AOC/AWC;
- b) rozszerzenia zakresu Certyfikatu AOC/AWC;
- c) ograniczenia zakresu Certyfikatu AOC/AWC;
- d) zawieszenia ważności Certyfikatu AOC/AWC;
- e) cofnięcia Certyfikatu AOC/AWC;
- f) wznowienia ważności Certyfikatu AOC/AWC,
- g) formalnej korekty Certyfikatu AOC/AWC;
- h) wydania duplikatu Certyfikatu AOC/AWC;

13.2 Każdy z procesów związanych ze zmianą Certyfikatu AOC/AWC powinien być prowadzony z zachowaniem ustalonych dla niego zasad i procedur.

14. STANDARYZACJA PROCESU CERTYFIKACJI

14.1 W procesie certyfikacji oraz przy wszelkich oficjalnych kontaktach aplikanta z Urzędem (ULC), jak np. zgłoszenia zamiarów, wymiana informacji, przekazywanie decyzji itp., należy stosować ustanowione dla tego w tym Podręczniku PNO zasady, procedury oraz standardowe formularze.

14.2 Zachowania niestandardowe (inne niż opisane w Podręczniku PNO) powinny być pisemnie uzgodnione pomiędzy stronami certyfikacji (np. protokołem odstępowania lub procedurą specjalną) i ograniczone do niezbędnego minimum.

15. DOKUMENTACJA CERTYFIKACJI

15.3 W procesach certyfikacji powinny być stosowane zatwierdzone i właściwe dla danego zadania certyfikacji druki i formularze.

15.2 Ogólna korespondencja dot. certyfikacji powinna być tak oznakowana, aby możliwa była jej identyfikacja z procesem certyfikacji, którego dotyczy.

15.3 Zasady stosowania i wypełniania odpowiednich formularzy podane są w procedurach certyfikacji oraz instrukcjach wypełniania druków.

15.4 Wzory zatwierdzonych druków i formularzy znajdują się w Dziale 7 Podręcznika PNO.

15.5 Aplikant powinien liczyć się z możliwością odrzucenia lub nie rozpatrzenia jego wniosku, jeśli nie odpowiada on ustalonym wymaganiom.

15.6 Cała dokumentacja dot. przebiegu **procesu certyfikacji** jest prowadzona, ewidencjonowana i gromadzona przez SKPC (Specjalistę koordynatora procesu certyfikacji) właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) w „Teczce Certyfikacji” wg następujących zasad:

a) oryginały Wniosków, wypełnionych i podpisanych list kontrolnych procesów certyfikacji, raporty niezgodności (NCR), sprawozdania i notatki inspektorów oraz cały zgromadzony w procesie certyfikacji materiał dowodowy powinien być przez inspektora operacyjnego (CPM) niezwłocznie dostarczony do właściwego SKPC (LOL-1/LOL-2);

b) operator otrzymuje za pismem przewodnim tylko kopię każdego raportu dot. stwierdzonej przez inspektora operacyjnego ULC niezgodności z mającym zastosowanie przepisem, standardem, instrukcją i/lub zasadą w celu podjęcia odpowiedniego działania naprawczego i trwałego usunięcia przyczyn powstania tej niezgodności;

c) cała korespondencja z Operatorem w sprawie programów naprawczych oraz odpowiedzi na raporty niezgodności (NCR) ma być ewidencjonowana i gromadzona we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (w bazie danych Niezgodności przez IQA), a następnie jej kopia dostarczona za pokwitowaniem wyznaczonemu inspektorowi operacyjnemu (CPM);

d) inspektor operacyjny (CPM) dokonuje oceny merytorycznej, otrzymanej od Operatora korespondencji i dostarcza do właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) projekt

odpowiedzi i/lub stanowisko merytoryczne w sprawie. Kopia tej oceny pozostaje w aktach Inspektoratu LOL-1/LOL-2.

e) formularze EQP po zatwierdzeniu przez inspektora LTT-1 oraz LOL-4 są przekazywane do „Teczki certyfikacji” prowadzonej przez SKPC.

f) dokumentacja związana z prowadzeniem zatwierdzeń specjalnych przechowywana jest w stosownych „Tęczkach zatwierdzeń” właściwych dla danego rodzaju zatwierdzenia, np. Teczka zatwierdzeń RVSM, Teczka zatwierdzeń PBN, itp. prowadzonych przez dedykowanego inspektora-specjalisty w tym zakresie. Inspektorów prowadzących procesy zatwierdzeń specjalnych wyznacza Naczelnik LOL-1 w porozumieniu z Dyrektorem LOL.

g) po zakończeniu procesu certyfikacji, zmiany zakresu zatwierdzenia, itp. cała korespondencja jest przekazywana przez inspektora prowadzącego do SKPC.

h) SKPC (LOL-1/LOL-2) prowadzi wykaz wydanych certyfikatów (okresowo aktualizowany na stronie internetowej ULC) oraz bazę danych zawierającą: szczegółowy zakres przyznanych uprawnień, wykaz personelu nominowanego, wykaz zatwierdzonych instrukcji wykonawczych (Instrukcji Operacyjnej oraz Wykaz Minimalnego Wyposażenia), skład floty, daty ważności.

15.7 Cała dokumentacja dot. wyników **bieżącego nadzoru operacyjnego** jest ewidencjonowana w „Obwoluście” i gromadzona przez wyznaczonego inspektora nadzorującego (POI) w „Teczce bieżącego nadzoru” wg następujących zasad:

a) oryginały raportów z inspekcji, sprawozdania, raporty i notatki inspektorów oraz cały zgromadzony materiał dowodowy związany z bieżącym nadzorem operacyjnym, powinny być niezwłocznie dostarczone do właściwego inspektora POI (LOL-1/LOL-2);

b) cała korespondencja z Operatorem w sprawie programów naprawczych oraz odpowiedzi na raporty niezgodności (NCR), związane z bieżącą działalnością Operatora, ma być ewidencjonowana i gromadzona w „Teczce bieżącego nadzoru” przez POI (LOL-1/LOL-2), a następnie jej kopia dostarczona jest do IQA..

c) inspektor operacyjny (POI) dokonuje oceny merytorycznej, otrzymanej od Operatora korespondencji i dostarcza do właściwego Inspektoratu Operacyjnego (SKPC LOL-1/LOL-2) projekt odpowiedzi i/lub stanowisko merytoryczne

w sprawie. Kopia stanowiska inspektora POI pozostaje w aktach LOL-1/LOL-2.

16. ODWOŁANIA

17.1 W każdym przypadku, kiedy wnioskujący (certyfikowany) nie zgadza się z decyzją Prezesa ULC przysługuje mu prawo złożenia odwołania w trybie przewidzianym w Kodeksie Postępowania Administracyjnego (KPA).

17. DYREKTYWY ZDATNOŚCI (OPERACYJNE)

17.1 Dyrektywy Zdatności są wydawane przez EASA w celu uprzedzenia nagle dostrzeżonego ryzyka wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych. Spostrzeżenie takie może pojawić się w związku z wstępnym badaniem wypadku lub poważnego zdarzenia, mającego przypuszczalnie wpływ także na innego Operatora, dlatego też Dyrektywy Operacyjne mogą dotyczyć więcej niż jednego Operatora lub jego floty statków powietrznych.

17.2 Dyrektywy Operacyjne wydawane są na podstawie przepisów Part-21 i mają status obowiązkowego ich wykonania w sposób i terminach określonych w Dyrektywie.

17.3 Dyrektywy Operacyjne publikowane są w w narzędziu publikacji Dyrektyw dostępnym na stronie internetowej EASA.

17.4 W Dyrektywie podane są następujące informacje:

- a) jakiego przedmiotu Dyrektywa **Dotyczy**;
- b) jaki jest **Powód** jej wydania;
- c) **Opis** sytuacji objętej Dyrektywą
- d) zakres **Zastosowania** Dyrektywy;
- e) opis poleconych do wykonania **Działań**;
- f) **Termin** wykonania postanowień Dyrektywy;

17.5 Dyrektywy rozpowszechniane są drogą e-mailową przez Departament Techniki Lotniczej – Wydział Dokumentacji Technicznej, zgodnie z listą mailingową.

18. MIESZANE FORMY UŻYTKOWANIA STATKÓW POWIETRZNYCH

18.1 Przez pojęcie „mieszane formy użytkowania statków powietrznych” należy rozumieć te wszystkie sytuacje, kiedy posiadacz Certyfikatu AOC/AWC, uprawniającego do prowadzenia operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych, jednocześnie użytkuje statek powietrzny lub ich flotę do obsługi **własnych zadań** transportowych, szkoleniowych, statutowych itp., **niebędących przedmiotem lotniczej działalności gospodarczej** w

rozumieniu ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze. W szczególności sytuacja ta dotyczy lotnictwa zakładowego (*Corporate/Business Aviation*) oraz zakładów produkcyjnych, Aeroklubów, związków i stowarzyszeń użytkujących statki powietrzne do realizacji celów i zadań innych niż określone w art. 160 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze.

18.2 Aplikant ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC/AWC i uzyskanie zezwolenia ULC na prowadzenie zarobkowej działalności lotniczej przy użyciu statków powietrznych i/lub jego zasobów organizacyjnych, personalnych albo materialnych wykorzystywanych przez niego także do wykonywania zadań innych niż wynikające z ustawy o działalności gospodarczej, powinien **wyraźnie i jednoznacznie rozdzielić** obszar działalności zarobkowej od działalności niekomercyjnej, służącej zaspokojeniu jego potrzeb własnych.

18.3 W praktyce oznacza to, że aplikant powinien jednoznacznie określić, wyznaczyć i opisać w Instrukcji Operacyjnej oraz w zakładowych dokumentach organizacyjnych te wszystkie elementy jego infrastruktury materialnej i niematerialnej, które będą przez niego użyte do prowadzenia wnioskowanej zarobkowej działalności lotniczej w warstwie struktury organizacyjnej, zarządzania operacyjnego, logistyki itp., co w konsekwencji wymaga prowadzenia oddzielnej dokumentacji operacyjnej i sprawozdawczości dla obu rodzajów prowadzonej działalności lotniczej.

18.4 Zaprezentowany do zatwierdzenia przez ULC i przyjęty przez aplikanta system organizacji zarobkowego użytkowania jego statków w formie mieszanej z innymi formami jego działalności lotniczej powinien być przejrzysty i pozwalać na jednoznaczne określenie i sprawdzenie, które z wykonanych operacji były operacjami zarobkowymi, a które stanowiły zaspokojenie tylko jego własnych potrzeb, bez elementu komercyjnego, tj. bez otrzymania zapłaty za wykonaną usługę, bez względu na formę tej zapłaty.

18.5 Przy projektowaniu systemów zarządzania, mieszanymi formami zarobkowej działalności lotniczej aplikant powinien mieć na uwadze i uwzględnić, co następuje:

- a) wymagania przepisów i norm mających zastosowanie dla operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub wyspecjalizowanych usług są częstokroć znacznie wyższe niż te, które mają zastosowanie wyłącznie do operacji o charakterze nie zarobkowym, co przyniesie skutki pozytywne w

postaci ogólnego zwiększenia bezpieczeństwa obu kategorii prowadzonych przez aplikanta operacji lotniczych, ale z drugiej strony zwiększy ogólne koszty eksploatacji;

b) aplikant ubiegający się o uzyskanie Certyfikatu AOC/AWC na prowadzenie operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych w oparciu o mieszaną formę użytkowania statków powietrznych, powinien **oszacować i uwzględnić rozmiar ryzyka** związanego z faktem, że skutki załamania się lub nieprawidłowego działania tych elementów i części systemów lub infrastruktury, które będą użytkowane wspólnie dla obu kategorii tych operacji, jak np. zdatowność do lotu statków powietrznych, zaplecze i system obsługi technicznej, kwalifikacje załóg lotniczych, dyspozytorów lotów oraz naziemnego personelu operacyjnego lub obsługi technicznej, czy też planowania i osłony operacyjnej lotów, będą negatywnie skutkować **na oba obszary** prowadzonej przez niego działalności lotniczej, zarówno tej zarobkowej jak i tej o charakterze niezarobkowym i związane z tym oceny i decyzje ULC w sprawie utrzymania przez aplikanta zdolności do bezpiecznego prowadzenia wszelkich operacji lotniczych;

c) prowadzony przez ULC, z tytułu i w zakresie wynikającym z ustaleń tego Podręcznika PNO, proces certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu AOC/AWC oraz dalszy bieżący nadzór operacyjny nad Operatorem lotniczym będzie rozciągnięty także na te obszary działalności niekomercyjnej aplikanta, które są wspólnie wykorzystywane dla obu tych systemów w formie mieszanego użytkowania statków powietrznych.

19. WPROWADZANIE DO UŻYTKOWANIA NOWEGO TYPU STATKU POWIETRZNEGO

19.1 W każdym przypadku, kiedy Operator wprowadza do Polskiego Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych nowy, wcześniej nie rejestrowany w Polsce typ lub model statku powietrznego, **powinien** on zapewnić bezpłatne szkolenie (Art. 26(i)(2)(3) ustawy Prawo Lotnicze:

a) **jednego** (1) inspektora operacyjnego ULC o kwalifikacjach pilota, w zakresie podanym w PNO-1-09-00 ust (e), w każdym przypadku kiedy wprowadza pojedynczy egzemplarz:

- samolotu o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) do 5700 kg włącznie;
- śmigłowca o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) do 2730 kg włącznie;

b) **dwu** (2) inspektorów operacyjnych ULC o kwalifikacjach pilota, w zakresie podanym w PNO-1-09-00 ust. (e), w każdym przypadku wprowadzania:

- więcej niż jednego egzemplarza statku powietrznego w kategorii podanej w ust. 19.1 (a) powyżej;
- pojedynczego egzemplarza samolotu o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) powyżej 5700 kg;
- pojedynczego egzemplarza śmigłowca o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) powyżej 2730 kg.

19.2 W przypadku, kiedy Operator wprowadza lub planuje wprowadzenie do swojej floty większej liczby samolotów o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) powyżej 10 ton, liczba szkolenych na koszt Operatora inspektorów operacyjnych (ASI/CPM/DSI) będzie zwiększona, odpowiednio do planowanej wielkości floty tak, aby liczba wyszkolonych inspektorów była wystarczająca do wykonania wszystkich zadań ULC związanych z certyfikacją i sprawowaniem bieżącego nadzoru nad Operatorem. Harmonogramy szkoleń inspektorów, ponad liczbę wymaganych w ust. 19.1 (b) i (c) powyżej, będą uzgadnianie w trybie roboczym pomiędzy Prezesem ULC i Operatorem.

19.3 Szkolenie inspektora operacyjnego ULC (ASI/CPM/DSI) na nowy typ statku **POWINNO** być udokumentowane świadectwem pozytywnego ukończenia szkolenia, wydanym przez ośrodek, który szkolenie prowadził. Certyfikaty potwierdzające jedynie fakt uczestnictwa inspektora ASI w szkoleniu (np. na prawach obserwatora) nie są wystarczające dla wykazania zgodności z wymaganiami ICAO Doc. 8335 i **NIE BĘDĄ** uznawane za wystarczające dla wydania zezwolenia na wprowadzenie statku do składu floty Operatora. Operator powinien uwzględnić szkolenie inspektorów operacyjnych ULC w harmonogramie wdrażania statku do eksploatacji oraz w planach szkolenia załóg.

20. ZAWARTOŚĆ PROGRAMU EKSPLOATACJI PRÓBNEJ

20.1 Typowy program eksploatacji próbnej powinien zawierać, co następuje:

- a) stronę tytułową, na odwrocie której będą podpisy uzgodnień wewnętrznych;
- b) spis zawartości programu oraz załączników;

c) zarządzenie zakładowe powołujące komisję odpowiedzialną za przeprowadzenie prób wraz z wykazem członków tej komisji;

d) określenie celu (potrzeby) wykonania próby wraz z wykazem przepisów, norm, podręczników, instrukcji i dokumentów będących podstawą (bazą) certyfikacji;

e) określenie obiektu (obiektów) próby oraz tych elementów obiektu, dla których próba jest miarodajna;

f) określenie kryteriów oceny próby wraz ze szczegółowym opisem metody prowadzenia próby (podstawy teoretyczne oraz praktyczny przebieg próby oraz podanie wszelkich wymagań, warunków i ograniczeń jakie będą stosowane podczas prób, łącznie z założeniami oraz wartościami wyników kwalifikujących próbę jako pozytywną);

g) wykaz obiektów będących przedmiotem próby (samolotów, lotnisk, załóg, służb i komórek organizacyjnych uczestniczących w próbie) wraz z materiałami dowodowymi potwierdzającymi zdolność tych obiektów (poszczególnych samolotów lub całej floty) do spełnienia założonych wymagań certyfikacji, jak np. Uzupełniające Certyfikat Typu (STC), potwierdzające techniczną zdolność do wykonywania operacji w AWO, ETOPS, RVSM itd.;

h) projekty nowych dokumentów lub zmian do istniejących dokumentów zakładowych takich jak np. Instrukcja Operacyjna, programy szkolenia, instrukcje wykonawcze dla personelu, zmiany organizacyjne itp., których wprowadzenie jest niezbędne dla prawidłowego przebiegu próby;

i) wymagania dotyczące kwalifikacji osób realizujących próbę oraz zasady dokumentowania wyników prób oraz wzory stosowanych druków;

j) załączniki w postaci materiałów pomocniczych takich jak instrukcje, podręczniki, świadectwa, certyfikaty, wykazy urządzeń pomiarowych jakie będą użyte podczas próby itp.

21. ZAWARTOŚĆ SPRAWOZDANIA Z EKSPLOATACJI PRÓBNEJ

21.1 Typowe sprawozdanie z eksploatacji próbnej powinno zawierać, co następuje:

a) stronę tytułową, na odwrocie której będą podpisy uzgodnień wewnętrznych;

b) spis zawartości sprawozdania oraz załączników;

c) informacje identyfikujące program będący podstawą prowadzenia próby;

d) informacje identyfikujące obiekt (obiekty) próby oraz tych elementów obiektu, dla których próba jest miarodajna, w tym osoby służby i komórki organizacyjne biorące udział w próbie;

e) szczegółowy opis (sprawozdanie) z przebiegu próby, wykonania kolejnych jej etapów, użytych narzędzi pomiarowych, z podaniem osiągniętych wyników tych prób (każdej z osobna, jeśli było wiele powtarzalnych), wprowadzonych zmian do dokumentów zakładowych jak Instrukcja Operacyjna, programy szkolenia itd.;

f) orzeczenie komisji zakładowej prowadzącej próbę o końcowym wyniku przeprowadzonej próby, podpisane przez członków komisji zakładowej przeprowadzającej próbę;

g) załączniki w postaci materiałów dowodowych, właściwych dla przedmiotu i zakresu próby, mających udokumentować osiągnięcie założonych celów, takie jak sprawozdania, raporty, świadectwa, obliczenia, wydruki pomiarów, analizy, dokumenty źródłowe potwierdzające, że wszystkie wymagania bazy certyfikacji i programu próby zostały spełnione.

22. MIESZANE ZAŁOGI MIĘDZYNARODOWE

22.1 Operator, który zamierza prowadzić operacje lotnicze na polskim lub obcym statku powietrznym, w ramach posiadanego Certyfikatu AOC/AWC, z wykorzystaniem zagranicznego personelu lotniczego (np. pilotów, mechaników pokładowych, nawigatorów i/lub personelu pokładowego) powinien:

a) ustalić w Instrukcji Operacyjnej (rozdział 2-02-00) wspólny język, w którym mają porozumiewać się członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego. Zaleca się, aby był to język angielski. Zmiana podlega zatwierdzeniu w ULC zgodnie z ogólnymi zasadami podanymi w PNO-2-04-00;

b) przetłumaczyć własnym staraniem i na własny koszt Instrukcję Operacyjną (Dział A) i każdy inny dokument zakładowy, jaki okaże się niezbędny (np. podręcznik stewardesy) na wybrany, wspólny język załogi;

c) uzyskać zezwolenie właściwego urzędu pracy na zatrudnienie obywatela zagranicznego, jeśli obowiązek uzyskania takiego zezwolenia

wynika z ustawy o zatrudnieniu i przeciwdziałaniu bezrobociu;

d) uzyskać uznanie przez Departament Personelu Lotniczego (LPL) licencji zagranicznej każdego członka personelu lotniczego, który będzie uczestniczył w operacjach w mieszanych składach załóg, zgodnie z wymaganiami przepisów w sprawie licencji lotniczych i procedurami podanymi w Podręczniku Licencjonowania Personelu Lotniczego (PEL);

e) **przed dopuszczeniem** członka zagranicznego personelu lotniczego i/lub personelu pokładowego **do wykonywania lotów** na polskim statku powietrznym **Operator powinien** podać go **wszystkim** szkoleniom i sprawdzianom kwalifikacji, ustalonym w Instrukcji Operacyjnej dla danej specjalności lotniczej i powierzonej funkcji w załodze (Część 5 – Wymagane kwalifikacje);

f) prowadzić dokumentację wyszkolenia, wymaganą w rozdziale 5-08-00 Instrukcji Operacyjnej oraz prowadzić ewidencje wymagane w rozdziale 2-05-00 dla każdego zagranicznego członka personelu latającego, uczestniczącego w operacjach zarobkowych w mieszanych składach załóg międzynarodowych;

g) prowadzić bieżący nadzór nad kwalifikacjami zagranicznego personelu latającego zgodnie z wymaganiami określonymi w Instrukcji Operacyjnej, rozdział 5-05-00 (Okresowe sprawdziany kwalifikacji).

23. ZASADY UDZIELANIA ZWOLNIEŃ LUB ODSTĘPSTW OD WYMAGAŃ EU-OPS-1 I JAR-OPS 3

23.1 Rozporządzenie (EWG) 3922/91 art. 8 i przepis JAR-OPS 3.010 upoważnia Prezesa Urzędu do udzielenia Operatorowi, pod pewnymi warunkami, zwolnienia/lub odstępstwa od wykonania określonego wymagania OPS 1 i JAR-OPS-3.

23.2 Ogólne zasady udzielania takich zwolnień określone są w Materiale Administracyjnym i Doradczym JAA (JAA A&GM) Sekcja 4, Część 2: Procedury JAR-OPS, Rozdział 9, pkt 9.2. oraz Art. 8 Rozporządzenia (EWG) 3922/91.

23.3 Zgodnie z tymi procedurami, zainteresowany Operator powinien złożyć do Prezesa Urzędu pisemny wniosek o udzielenie mu zwolnienia lub odstępstwa od określonego wymagania OPS-1 lub JAR-OPS-3, w którym poda pełne uzasadnienie przyczyn, dla których ubiega się o takie odstępstwo a także określi środki lub

działania, jakie zamierza podjąć w celu utrzymania równorzędnych do EU-OPS-1 lub JAR-OPS-3 standardów bezpieczeństwa lotów. Wniosek składany jest na druku ULC-AOC-02.

23.4 Zezwolenie na zwolnienie/odstępstwo może być wydane na podstawie **art. 8 Rozporządzenia (EWG) nr 3922/91** po uprzednim uzgodnieniu wewnętrznym w ramach Urzędu, a także pod warunkiem, że przedstawione przez Operatora argumenty i dowody potwierdzają obiektywną konieczność wydania takiego zezwolenia. Przyczyny finansowe nie mogą być jedyną podstawą dla udzielenia zwolnienia.

23.5 Szczegółowo opisuje to procedura PNO-1-02-02 (zwolnienia) i PNO-1-02-03 (odstępstwa).

24. Zasady utrzymania przepisów krajowych

Art. 8 ust 4 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego zezwala Państwowi Członkowskim na przyjęcie lub utrzymanie własnych przepisów krajowych dotyczących podczyści Q (czas pracy). Szczegółowo opisuje to procedura PNO-1-02-04.

25. Reagowanie na problemy bezpieczeństwa

W przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa eksploatacji statku powietrznego ULC podejmuje działania opisane szczegółowo w procedurze PNO-1-02-05.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 2.1 – ZABEZPIECZENIE STATKU NA ZIEMI

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Obowiązek zabezpieczenia (zatrzymania) statku powietrznego na ziemi w celu zapobiegnięcia jego użycia w sposób niezgodny z mającymi zastosowanie przepisami albo przez osoby do tego nieuprawnione, albo znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym wynika z ogólnych przepisów rozdziału XXI Kodeksu Karnego (przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji) (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z 1997 r., z późniejszymi zmianami) oraz art. 27 ust. 3a ustawy - Prawo lotnicze.

1.2 Decyzji inspektora o zabezpieczeniu statku na ziemi, wydawanej w imieniu Prezesa Urzędu może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) (Dz. U. z 1960 r. Nr 30, poz. 168, z późn. zm.). Przytoczony przepis stanowi o tym, że „Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności, gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany decyzji również po jej wydaniu. W tym przypadku organ wydaje postanowienie, na który służy zażalenie.”

1.3 Zabezpieczenie statku na ziemi przeprowadza się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640) i użyciem podanych tam druków (§ 10).

UWAGA: Należy korzystać z druków Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to ground the aircraft*) oraz druków Decyzji o zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia (*Aircraft release decision*), wydrukowanych dla tych potrzeb w formie bloków na papierze samokopiującym.

2. DZIAŁANIA INSPEKTORA

2.1 Ogólne zasady działań inspektora w przypadku stwierdzenia konieczności zabezpieczenia statku na ziemi, w tym współpracy z Policją oraz innymi organami władzy określone są w PNO-1-02-00 ust. 11.

2.2 W zależności od kategorii niezgodności, inspektor Urzędu zobowiązany jest podjąć następujące działania:

a) **Działania po stwierdzeniu niezgodności w kategorii (O) (Obserwacja).** Niezgodność kategorii (O) nie jest niezgodnością ale która może prowadzić do powstania niezgodności mającej wpływ na bezpieczne operacje statku powietrznego. Działanie polega na przekazaniu dowódcy statku informacji o opserwacji stwierdzonych podczas inspekcji. Może to być dokonane ustnie ale fakt ten musi zostać opisany w Raporcie z inspekcji/ kontroli.

b) **Działania po stwierdzeniu niezgodności kategorii (2).** Niezgodność kategorii (2) jest niezgodnością, która ma ograniczony wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego. Działanie składa się z kilku elementów. Informacja o stwierdzonych niezgodnościach powinna zostać przekazana dowódcy. Może to być dokonane ustnie lub przy pomoc fakt ten musi zostać opisany w Raporcie z inspekcji/ kontroli.

c) **Działania po stwierdzeniu niezgodności kategorii (1)** Niezgodność kategorii (1) jest niezgodnością, która ma bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego. Działanie składa się z kilku elementów. Po pierwsze, informacja o niezgodności powinna zostać przekazana dowódcy. Fakt ten musi zostać opisany w Raporcie z inspekcji/ kontroli. Ze względu na charakter niezgodności i jej możliwy wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się w nim osób, może być podjęte jedno lub więcej z poniższych działań:

(i) **Ograniczenie zakresu bieżącej operacji statku powietrznego Kategoria (K-1).** Przykładem może być tu przypadek, kiedy część foteli pasażerskich pozbawiona jest pasów bezpieczeństwa lub niesprawne są jedne z drzwi wejściowych lub awaryjnych. W takim przypadku statek może odlecieć pod warunkiem, że na miejscach bez pasów nie będą przewożone osoby albo liczba pasażerów zostanie odpowiednio zmniejszona. W przypadku niezgodności kategorii (1) należy odnieść się do przepisów w sprawie zdatności statków powietrznych do lotu i traktować ją jako „czasową utratę zdatności do lotu”. Wymiana informacji lub konsultacja z inspektorami LTT, jeśli nie uczestniczą w inspekcji, może być prowadzona drogą telefoniczną.

W oparciu o tę informację inspektor operacyjny podejmuje decyzję o podjęciu działań naprawczych i ustaleniu warunków, które powinny być spełnione, zanim statek powietrzny podejmie dalszy lot.

(ii) Nakazanie uzupełnienia braku lub usunięcia niezgodności na miejscu przed lotem (Kategoria (K-2)). W przypadku stwierdzenia braków w wyposażeniu pokładowym, a w szczególności wyposażeniu awaryjnym lub nawigacyjnym, albo braku dokumentów stwierdzających kwalifikacje, brak uprawnień lub nieprawidłowy skład załogi statku, albo wykrycia usterki technicznej zagrażającej bezpieczeństwu lotu, inspektor operacyjny ULC ma obowiązek wstrzymać odlot statku do czasu usunięcia stwierdzonej niezgodności z wymaganiami przepisów.

(iii) Zatrzymanie statku na ziemi (Kategoria K-3). W sytuacji, kiedy wykryta przez inspektora ULC niezgodność nie jest uznana przez dowódcę statku, który nie zgadza się na usunięcie stwierdzonego źródła zagrożenia bezpieczeństwa przed podjęciem dalszego lotu powstaje sytuacja, w której bezpieczeństwo statku powietrznego i znajdujących się na nim osób jest poważnie zagrożone i taki statek nie może być dopuszczony do dalszego lotu. W takim przypadku inspektor powinien podjąć decyzję o całkowitym zatrzymaniu statku na ziemi i dalszych sankcjach wobec jego dowódcy, do przekazania sprawy Policji.

(iv) Zawieszenie lub cofnięcie Certyfikatu AOC i/lub AWC – Kategoria K-4). Jeśli podczas kolejnych inspekcji operacyjnych zostaną stwierdzone powtarzające się u jednego Operatora przypadki występowania zagrożenia bezpieczeństwa lotów, które zakwalifikowane zostały do kategorii 1, o Prezes Urzędu może podjąć działania prowadzące do cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia na prowadzenie operacji tego Operatora w Polsce.

3. PROCEDURA ZATRZYMANIA STATKU NA ZIEMI ZE WZGLĘDU NA ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

3.1 W przypadku stwierdzenia przez inspektora ULC naruszenia norm bezpieczeństwa albo przepisów krajowych lub międzynarodowych, a w szczególności stwierdzenia, nieodpowiedniego stanu technicznego statku, lub używania go przez osoby nieuprawnione, albo naruszenia zasad eksploatacji, statek powietrzny należy zabezpieczyć przed dalszym jego użytkowaniem do czasu przywrócenia stanu zgodnego z normami bezpieczeństwa.

3.2 Inspektor ULC podejmujący decyzję o zabezpieczeniu statku na ziemi z powodu powstania bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotu (działanie w kategorii K-2 lub K-3) powinien :

a) powiadomić telefonicznie Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) o zdarzeniu, podać przyczyny podjęcia decyzji o zatrzymaniu statku na ziemi oraz uzyskać akceptację decyzji, jeśli okoliczności na to pozwalają;

b) wypełnić i podpisać druk Decyzji o zatrzymaniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*), zgodnie z rozdzielnikiem;

c) powiadomić dowódcę o decyzji zatrzymania jego statku z powodu zagrożenia bezpieczeństwa lotów i wręczyć mu wypełniony druk Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*);

d) powiadomić telefonicznie wieżę lotniska lub organ kontroli ruchu lotniczego oraz dyżurnego portu, jeśli taka funkcja istnieje, o zatrzymaniu statku i zakazie udzielenia mu zezwolenia na uruchomienie silników i odlotu, do czasu otrzymania od Urzędu Lotnictwa Cywilnego Decyzji o zwolnieniu statku (*Aircraft Release Report*);

e) dostarczyć kopię Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*) służbie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na lotnisku;

f) po powrocie do Urzędu złożyć kopię Raportu oraz Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*) we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2).

3.3 Do wydania Decyzji o zatrzymaniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*) uprawniony jest wyłącznie inspektor ULC, który posiada pisemne upoważnienie Prezesa Urzędu.

3.4 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL), w porozumieniu z Wiceprezesem ds. Standardów Lotniczych (LO) wysyła użytkownikowi statku (Operatorowi) pisemne powiadomienie o zatrzymaniu statku na lotnisku z powodu zagrożenia bezpieczeństwa lotów.

3.5 Druk Decyzji o zabezpieczeniu statku użytkowanego przez **podmiot polski** (*Decision to Ground the Aircraft*) **wypełnia się w języku polskim.**

4. PROCEDURA ZWOLNIENIA STATKU PO USUNIĘCIU BRAKÓW ZAGRAŻAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWU

4.1 Po otrzymaniu formalnego powiadomienia od użytkownika statku lub jego dowódcy o przywróceniu statku do stanu zgodnego z wymaganiami przepisów Dyrektor Departamentu Operacyjno–Lotniczego (LOL) wysyła inspektorów, którzy przeprowadzą ponowną inspekcję i sprawdzą, czy przyczyny, dla których statek został zatrzymany zostały usunięte. Wynik sprawdzenia dokumentowany jest na druku Raportu.

4.2 W przypadku, kiedy przyczyna zatrzymania statku została całkowicie usunięta, inspektor Urzędu:

a) wypełnia i podpisuje druk Decyzji o uchyleniu zabezpieczenia statku (*Aircraft Release Report*) w trzech egzemplarzach, zgodnie z rozdzielnikiem;

b) powiadamia telefonicznie wieżę lotniska lub organ kontroli ruchu lotniczego oraz dyżurnego portu, jeśli występuje, o zwolnieniu statku po ustaniu zagrożenia bezpieczeństwa lotów;

c) dostarcza kopię Decyzji o uchyleniu zabezpieczenia statku (*Aircraft Release Report*) służbie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na lotnisku.

4.3 Do wydania Decyzji o uchyleniu zabezpieczenia statku (*Aircraft Release Report*) uprawniony jest wyłącznie inspektor ULC, który posiada pisemne upoważnienie Prezesa Urzędu.

4.4 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL), w porozumieniu z Wiceprezesem ds. Standardów Lotniczych wysyła do użytkownika statku pisemne powiadomienie o zwolnieniu statku po ustaniu zagrożenia bezpieczeństwa lotów.

4.5 Druk o uchyleniu zabezpieczenia statku użytkowanego przez podmiot polski (*Aircraft Release Report*) **wypełnia się w j. polskim.**

5. PROCEDURA ZAWIESZENIA LUB COFNIĘCIA CERTYFIKATU AOC/AWC ZE WZGLĘDU NA STAŁE ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

5.1 W przypadku nagminnego naruszania przez określonego Operatora zasad bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, Prezes Urzędu może podjąć decyzję o zawieszeniu, ograniczeniu lub cofnięciu Certyfikatu AOC/AWC, zgodnie z art. 161 ust. 5 i 6 ustawy - Prawo lotnicze

5.2 Wniosek o zawieszenie, ograniczenie lub cofnięcie Certyfikatu AOC/AWC z powodu nagminnego naruszania przez niego posiadacza zasad bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, składa do Prezesa Urzędu Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL), poprzez Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych (LO).

5.3 Prezes podejmuje decyzję w trybie postępowania administracyjnego.

6. WSPÓLPRACA Z POLICJĄ I PROKURATURĄ

6.1 Inspektor operacyjny ULC, w przypadku ujawnienia w czasie wykonywania czynności urzędowych, zdarzeń lub okoliczności wskazujących na naruszenie przepisów art. 210 – 212 ustawy Prawo lotnicze ma obowiązek postąpić zgodnie z procedurą podaną w zarządzeniu Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 27 listopada 2003 r. w sprawie postępowania w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów art. 210 – 212 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, a w szczególności natychmiast powiadomić o tym na piśmie bezpośredniego przełożonego, zamieszczając w notatce informacje niezbędne do sporządzenia wniosku o ukaranie sprawcy, określone w ww. zarządzeniu Prezesa.

6.2 W przypadku konieczności zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia, albo konieczności tymczasowego zajęcia przedmiotu w przypadku wykroczenia zagrożonego przepadkiem przedmiotu, inspektor operacyjny ULC ma obowiązek zwrócić się do Policji o zatrzymanie takiej osoby lub tymczasowe zajęcie przedmiotu, zgodnie z art. 45 i art. 48 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1148.).

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Rozdział 2.2 - WYDAWANIE ZWOLNIEŃ OD WYMAGAŃ ZAŁĄCZNIKA III DO ROZPORZĄDZENIA RADY (EWG) NR 3922/91 ZGODNIE Z ART. 8 UST. 2

1. WSTĘP

Podstawę prawną wydawania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego/ Departament Operacyjno-Lotniczy zwolnień od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, stanowi art. 8 ust. 2.

Zgodnie z tym przepisem Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego **może** przyznać zwolnienia z wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku:

- nieprzewidzianych, nagłych okoliczności operacyjnych lub;
- w przypadku wymagań operacyjnych o ograniczonym czasie trwania.

Zgodnie z omawianym przepisem, Komisja Europejska oraz inne Państwa Członkowskie muszą być informowane o wydaniu tymczasowego zwolnienia od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w przypadku:

- jeżeli ma ono charakter powtarzający (tj. zostało wydane w stosunku do danego podmiotu więcej niż jeden raz lub dotyczy tej samej sprawy); oraz
- jest wydawane na okres dłuższy niż dwa miesiące.

Natomiast, jeżeli zwolnienie jest wydawane po raz pierwszy, a okres jego trwania nie przekracza dwóch miesięcy, to zgodnie z art. 8 ust. 2 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 nie ma obowiązku zgłaszania faktu wydania tymczasowego zwolnienia do Komisji Europejskiej oraz innym Państwom Członkowskim.

Zwolnienia wydawane na podstawie niniejszej procedury muszą zgodne z celami bezpieczeństwa określonymi w załączniku III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 lub jakimkolwiek innym stosownym przepisem prawodawstwa wspólnotowego.

2. CEL I PRZEDMIOT PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest określenie jednolitych zasad postępowania w przypadku wystąpienia wniosków od podmiotów będących operatorami lotniczymi posiadającymi certyfikat przewoźnika lotniczego, o wydanie zwolnienia od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, zgodnie z art. 8 ust. 2.

Przedmiotem niniejszej procedury jest decyzja przyznająca lub odmawiająca wydania tymczasowego zwolnienia od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, zgodnie z art. 8 ust. 2.

3. ZAKRES STOSOWANIA.

Procedura dotyczy Departamentu Operacyjno-Lotniczego, Departamentu Techniki Lotniczej i Departamentu Prawno-Legislacyjnego w obszarze współpracy i współdziałania przy wydawaniu tymczasowych zwolnień.

Stosowalność niniejszej procedury w zakresie dotyczącym zwolnień jest ograniczona do przypadków, w których są spełnione łącznie niżej podane warunki:

- zwolnienia wydawane na podstawie niniejszej procedury mogą dotyczyć tylko i wyłącznie organizacji, nad którymi Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawuje nadzór;
- dany podmiot złoży do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego odpowiednio umotywowany pisemny wniosek o wydanie tymczasowego zwolnienia od wymogów załącznika III do Rozporządzenia Rady nr 3922/91.

Zwolnienia muszą być zgodne z celami bezpieczeństwa określonymi w załączniku III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 lub jakimkolwiek innym stosownym przepisem prawodawstwa wspólnotowego.

4. DOKUMENTY ODNIESIENIA

- art. 8 ust. 2 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;
- załącznik III do rozporządzenia nr 3922/91, którego tekst został opublikowany w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego;
- ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks Postępowania Administracyjnego;
- wniosek o wydanie zwolnienia od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 – ULC-AOC-02;
- Lista kontrolna – LK_8_2_3922;
- wzór decyzji pozytywnej w sprawie wydania zwolnienia od wymagań załącznika III do Rozporządzenia 3922/91;
- wzór decyzji negatywnej w sprawie wydania zwolnienia od wymagań załącznika III do Rozporządzenia 3922/91.

5. STOSOWANE SKRÓTY I OZNACZENIA

L Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
LO Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
LOL Departament Operacyjno-Lotniczy
LOL-1 Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego
LOL-2 Inspektorat Operacyjny Usług Lotniczych i Lotnictwa Ogólnego
LOL-3 Wydział Implementacji Standardów Operacyjnych
LOL-4 Inspektorat Kontroli Naziemnej SAFA i SANA
LTT Departament Techniki Lotniczej
LTT-1 Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych
LTT-2 Inspektorat Certyfikacji Organizacji Obsługowych i Zarządzania Ciągłą Zdadnością
LTT-3 Inspektorat Certyfikacji WYROBÓW Lotniczych
LEP Departament Prawno-Legislacyjny
KE Komisja Europejska
OPS-1 Wymagania załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91
AOC Certyfikat Przewoźnika Lotniczego
POK Punkt Obsługi Klienta Urzędu Lotnictwa Cywilnego

6. Komórka odpowiedzialna

Merytorycznie za opracowanie niniejszej procedury i jej uzgadnianie z komórkami organizacyjnymi odpowiedzialny jest LOL-3.

7. PROCEDURA

7.1 Opis postępowania w przypadku rozpatrywania wniosku w ramach LOL

Postępowanie w przedmiocie wydania zwolnienia jest wszczynane na wniosek zainteresowanego podmiotu będącego posiadaczem certyfikatu AOC.

Wyżej wymieniony wniosek jest składany na druku ULC-AOC-02..

Wniosek podmiotu w przedmiocie wydania zwolnienia jest rozpatrywany w ramach LOL w następujący sposób:

- pod względem merytorycznym przez LOL-1
- pod względem formalnym przez LOL-3

Przy rozpatrywaniu wyżej wymienionego wniosku stosuje się listę kontrolną nr LK_8_2_3922 stanowiącą załącznik do niniejszej procedury.

LOL-1 rozpatrując wniosek w przedmiocie wydania zwolnienia przeprowadza konsultacje merytoryczne z LTT-1 i LTT-2.

Efektem konsultacji merytorycznych pomiędzy LOL-1 a LTT-1 i LTT-2 jest wniosek LOL-1 do LOL-3 o przygotowanie projektu decyzji L/LO o wydanie lub odmowę wydania zwolnienia od wymagań OPS-1.

Projekt decyzji o wydanie lub odmowę wydania tymczasowego zwolnienia od wymagań OPS-1 jest przygotowywany według wzoru określonego odpowiednio w załącznikach do niniejszej procedury, przez LOL-3.

Projekt wyżej wymienionej decyzji po akceptacji LOL i LTT jest przesyłany przez LOL-3 do LEP w celu uzgodnienia pod względem prawno-administracyjnym,

Projekt decyzji w przedmiocie wydania lub nie wydania tymczasowego zwolnienia jest przekazywany przez LOL-3 do L/LO celem akceptacji.

Zaakceptowana decyzja w przedmiocie wydania lub nie wydania tymczasowego zwolnienia jest przesyłana przez LOL-3 do podmiotu wnioskującego za pośrednictwem POK.

Wyżej wymienione pismo jest rejestrowane i archiwizowane przez LOL-3.

LOL-3 wnioskuje do LEP o poinformowanie Komisji Europejskiej oraz Państw Członkowskich o wydaniu zwolnienia w sytuacji gdy zwolnienie ma charakter powtarzający się lub jest przyznane na okres dłuższy niż dwa miesiące.

7.2 Opis postępowania w związku z powołaniem zespołu opiniującego

Postępowanie w przedmiocie wydania tymczasowego zwolnienia jest wszczynane na wniosek zainteresowanego podmiotu będącego posiadaczem certyfikatu AOC.

Wyżej wymieniony wniosek jest składany na druku ULC-AOC-02.

W przypadku dużej złożoności badanej sprawy LOL-1 w porozumieniu z LOL-3 wnioskuje za pośrednictwem LOL do L/LO o powołanie Zespołu Opiniującego.

Zespół Opiniujący powinien się składać z następujących komórek:

- LOL
- LOL-1;
- LOL-3;
- LTT
- LTT-1;
- LTT-2;
- LEP

Przy rozpatrywaniu wniosku w przedmiocie wydania tymczasowego zwolnienia stosuje się listę kontrolną stanowiącą załącznik nr 2 do niniejszej procedury.

Efektom pracy zespołu opiniującego jest wypracowanie projektu decyzji przyznającej lub odmawiającej wydania tymczasowego zwolnienia. Wzór decyzji określają załączniki do niniejszej procedury.

Projekt decyzji jest przekazywany przez LOL-3 do akceptacji L/LO

Zaakceptowana decyzja jest przesyłana przez LOL-3 do podmiotu wnioskującego za pośrednictwem POK.

Jeden egzemplarz wyżej wymienionej decyzji jest rejestrowany i archiwizowany przez LOL-3.

LOL-3 wnioskuje do LEP o poinformowanie Komisji Europejskiej oraz Państw Członkowskich o wydaniu tymczasowego zwolnienia w sytuacji, gdy zwolnienie ma charakter powtarzający się lub jest przyznane na okres dłuższy niż dwa miesiące.

Jeden egzemplarz informujący Komisję Europejską oraz Państwa Członkowskie o wydaniu tymczasowego zwolnienia w sytuacji gdy zwolnienie ma charakter powtarzający się lub jest przyznane na okres dłuższy niż dwa miesiące jest rejestrowany i archiwizowany przez LOL-3.

8.Załączniki

- a) Wniosek ULC-AOC-02
- b) Lista kontrolna LK_8_2_3922

CELOWO
POZOSTAWIONE
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONE
PUSTE

ROZDZIAŁ 2.3 - WYDAWANIE ODSTĘPSTW OD WYMAGAŃ ZAŁĄCZNIKA III DO ROZPORZĄDZENIA RADY (EWG) NR 3922/91 ZGODNIE Z ART. 8 UST. 3

1. WSTĘP

Podstawę prawną wydawania odstępstw od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, stanowi art. 8 ust. 3.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego poprzez LEP informuje Komisję Europejską o zamiarze przyznania stałego odstępstwa od wymogów załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z jednoczesnym wskazaniem:

- powodów przyznania stałego odstępstwa;
- warunków mających zapewnić równoważny poziom bezpieczeństwa.

Odstępstwa wydawane na podstawie niniejszej procedury muszą zapewnić osiągnięcie równoważnego poziomu bezpieczeństwa przewidzianego załącznikiem III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91.

W przypadku zastosowania odstępstwa równoważny poziom bezpieczeństwa może zostać osiągnięty przez zastosowanie innych środków.

2. CEL I PRZEDMIOT PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest określenie jednolitych zasad postępowania w przypadku wystąpienia wniosków od podmiotów będących operatorami lotniczymi posiadającymi certyfikat przewoźnika lotniczego (certyfikat AOC), o wydanie odstępstwa od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, zgodnie z art. 8 ust. 3.

Przedmiotem niniejszej procedury jest decyzja przyznająca lub odmawiająca wydania odstępstwa od wymagań załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, zgodnie z art. 8 ust. 3.

3 ZAKRES STOSOWANIA

Procedura dotyczy Departamentu Operacyjno-Lotniczego, Departamentu Techniki Lotniczej i Departamentu Prawno-Legislacyjnego w obszarze współpracy i współdziałania przy wydawaniu odstępstw.

4. DOKUMENTY ODNIESIENIA

- art. 8 ust. 3 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;
- załącznik III do rozporządzenia nr 3922/91, którego tekst został opublikowany w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego;

- ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- Kodeks Postępowania Administracyjnego

5. STOSOWANE SKRÓTY I OZNACZENIA

L Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
LO Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
LOL Departament Operacyjno-Lotniczy
LOL-1 Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego
LOL-2 Inspektorat Operacyjny Usług Lotniczych i Lotnictwa Ogólnego
LOL-3 Wydział Implementacji Standardów Operacyjnych
LOL-4 Inspektorat Kontroli Naziemnej SAFA i SANA
LTT Departament Techniki Lotniczej
LTT-1 Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych
LTT-2 Inspektorat Certyfikacji Organizacji Obsługowych i Zarządzania Ciągłą Zdadnością
LTT-3 Inspektorat Certyfikacji Wyrobów Lotniczych
LEP Departament Prawno-Legislacyjny
KE Komisja Europejska
OPS-1 Wymagania załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91
AOC Certyfikat Operatora Lotniczego
POK Punkt Obsługi Klienta Urzędu Lotnictwa Cywilnego

6. KOMÓRKA ODPOWIEDZIALNA

Merytorycznie za opracowanie niniejszej procedury i jej uzgadnianie z komórkami organizacyjnymi odpowiedzialny jest LOL-3.

7. PROCEDURA

7.1 Opis postępowania w przypadku rozpatrywania wniosku w ramach LOL

Postępowanie w przedmiocie wydania odstępstwa jest wszczynane na wniosek zainteresowanego podmiotu będącym posiadaczem certyfikatu AOC.

Wyżej wymieniony wniosek jest składany na druku ULC-AOC-02.

Wniosek podmiotu w przedmiocie wydania odstępstwa jest rozpatrywany w ramach LOL w następujący sposób:

- pod względem merytorycznym przez LOL-1
- pod względem formalnym przez LOL-3

Przy rozpatrywaniu wyżej wymienionego wniosku stosuje się listę kontrolną stanowiącą załącznik nr 2 do niniejszego rozporządzenia.

LOL-1 rozpatrując wniosek w przedmiocie stałego odstępstwa, przeprowadza konsultacje merytoryczne z LTT-1 i LTT-2.

Efektom konsultacji merytorycznych pomiędzy LOL-1 a LTT-1 i LTT-2 jest wniosek LOL-1 do LOL-3 o przygotowanie projektu decyzji o wydanie lub odmowę wydania odstępstwa od wymagań OPS-1.

Projekt decyzji o wydanie lub odmowę wydania odstępstwa od wymagań OPS-1 jest przygotowywany według wzoru określonego w załącznikach do niniejszej procedury, przez LOL-3.

Projekt wyżej wymienionej decyzji po akceptacji LOL i LTT jest przesyłany przez LOL-3 do LEP w celu uzgodnienia pod względem prawno-administracyjnym,

Projekt decyzji w przedmiocie wydania lub nie wydania odstępstwa jest przekazywany do L/LO celem akceptacji.

Zaakceptowana decyzja w przedmiocie wydania lub nie wydania odstępstwa jest przesyłana przez LOL-3 do podmiotu wnioskującego.

Wyżej wymieniona decyzja jest rejestrowana i archiwizowana przez LOL-3.

LOL-3 wnioskuje do LEP o przygotowanie pisma informującego Komisję Europejską oraz Państw Członkowskich o zamiarze wydaniu odstępstwa.

Jeden egzemplarz wyżej wymienionego pisma jest rejestrowany i archiwizowany przez LOL-3.

7.2 Opis postępowania w związku z powołaniem zespołu opiniującego

Postępowanie w przedmiocie wydania tymczasowego zwolnienia jest wszczynane na wniosek zainteresowanego podmiotu będącym posiadaczem certyfikatu AOC.

Wyżej wymieniony wniosek jest składany na druku ULC-AOC-02.

W przypadku dużej złożoności badanej sprawy LOL-1 w porozumieniu z LOL-3 wnioskuje za pośrednictwem LOL do L/LO o powołanie Zespołu Opiniującego.

Zespół Opiniujący powinien się składać z następujących komórek:

- LOL
- LOL-1;
- LOL-3;
- LTT
- LTT-1;
- LTT-2;
- LEP

Przy rozpatrywaniu wniosku w przedmiocie wydania odstępstwa stosuje się listę kontrolną stanowiącą załącznik nr 2 do niniejszej procedury.

Efektom pracy zespołu opiniującego jest wypracowanie projektu decyzji przyznającej lub odmawiającej wydania tymczasowego zwolnienia. Wzór decyzji określają załączniki do niniejszej procedury.

Projekt decyzji jest opracowywany i przekazywany przez LOL-3 do akceptacji L/LO. Zaakceptowana decyzja jest przesyłana przez LOL-3 do podmiotu wnioskującego.

Wyżej decyzja jest archiwizowana przez LOL-3.

LOL-3 wnioskuje do LEP o przygotowanie pisma informującego Komisję Europejską oraz Państw Członkowskich o zamiarze wydaniu odstępstwa.

Jeden egzemplarz wyżej wymienionego pisma jest rejestrowany i archiwizowany przez LOL-3.

8. Załączniki

- wniosek o wydanie odstępstwa od wymagań załącznika III do Rozporządzenia 3922/91 – ULC-AOC-02
- lista kontrolna – LK-8_3_3922
- wzór decyzji pozytywnej w sprawie wydania odstępstwa od wymagań załącznika III do Rozporządzenia 3922/91
- wzór decyzji negatywnej w sprawie odstępstwa od wymagań załącznika III do Rozporządzenia 3922/91

CELOWO
POZOSTAWIONE
PUSTE

ROZDZIAŁ 2.4 - INFORMOWANIE KOMISJI EUROPEJSKIEJ O UTRZYMANIU PRZEPISÓW KRAJOWYCH W CZĘŚCI OBJĘTEJ REGULACJĄ CZĘŚCI Q ZAŁĄCZNIKA III DO ROZPORZĄDZENIA RADY (EWG) 3922/91, ZGODNIE Z ART. 8 UST.4

1. WSTĘP

Art. 8 ust 4 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego zezwala Państwu Członkowskim na przyjęcie lub utrzymanie własnych przepisów krajowych dotyczących:

- OPS 1.1105 punkt 6 – wydłużony okres pełnienia czynności lotniczych (FDP);
- OPS 1.1110 punkt 1.3 – zapewnianie przez operatora lotniczego wypoczynku dodatkowego w związku z przekraczaniem stref czasowych;
- OPS 1.1110 punkt 1.4.1 – wyrażanie zgody przez Właściwą Władzę Lotniczą Państwa Członkowskie na skrócony okres wypoczynku;
- OPS 1.1115 – wydłużenie okresu pełnienia obowiązków lotniczych z powodu wypoczynku podczas lotu;
- OPS 1.1125 punkt 2.1 – określanie przez Właściwą Władzę Lotniczą Państwa Członkowskiego innych form gotowości.

Niniejsza procedura opisuje czynności jakie są podejmowane w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w związku utrzymywaniem przepisów krajowych zawartych w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego w zakresie uregulowanym przepisami OPS 1.1105 punkt 6, OPS 1.1110 punkt 1.3, OPS 1.1110 punkt 1.4.1, OPS 1.1115, OPS 1.1125 punkt 2.1.

2 CEL I PRZEDMIOT PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest opisanie procesu informowania KE o utrzymaniu przepisów krajowych w części Q załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

Przedmiot procedury stanowi sposób analizy przepisów odnoszących się do OPS.

3 ZAKRES STOSOWANIA.

Procedura dotyczy Departamentu Operacyjno-Lotniczego i Departamentu Prawno-Legislacyjnego.

4. DOKUMENTY ODNIESIENIA

- Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;

- Załącznik III do rozporządzenia nr 3922/91, którego tekst został opublikowany w rozporządzeniu Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego;
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- Kodeks Postępowania Administracyjnego
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego.

5. STOSOWANE SKRÓTY I OZNACZENIA

L Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
LO Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ds. Standardów Lotniczych
LOL Departament Operacyjno-Lotniczy
LOL-1 Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego
LOL-3 Wydział Implementacji Standardów Operacyjnych
LEP Departament Prawno-Legislacyjny
KE Komisja Europejska
OPS-1 Wymagania załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91

6. KOMÓRKA ODPOWIEDZIALNA

Merytorycznie za opracowanie niniejszej procedury i jej uzgadnianie z komórkami organizacyjnymi odpowiedzialny jest LOL-3.

7. PROCEDURA

LOL-3 we współpracy z LOL-1 dokonuje analizy, które przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury dotyczące czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego, należy utrzymać w zakresie, o którym mowa w następujących przepisach części Q załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91:

- OPS 1.1105 punkt 6
- OPS 1.1110 punkty 1.3 oraz 1.4.1
- OPS 1.1115
- OPS 1.1125 punkt 2.1

Wyżej wymieniona analiza obejmuje sprawdzenie czy przepisy rozporządzenia Ministra

Infrastruktury dotyczące czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego zawierają normy dotyczące:

- wydłużonego okresu pełnienia czynności lotniczych (FDP);
- zapewniania przez operatora lotniczego wypoczynku dodatkowego w związku z przekraczaniem stref czasowych;
- wyrażania zgody przez Właściwą Władzę Lotniczą Państwa Członkowskie na skrócony okres wypoczynku;
- wydłużania okresu pełnienia obowiązków lotniczych z powodu wypoczynku podczas lotu;
- określania innych form gotowości.

Przedmiotowa analiza jest dokonywana w oparciu o listę kontrolną, której wzór określa załącznik Nr 1 do niniejszej procedury.

LOL-3 wyniki analizy przekazuje do konsultacji do LEP po uprzedniej akceptacji LOL

Uzgodnione stanowisko z LEP w zakresie omawianych zagadnień, LOL-3 przesyła do akceptacji przez L/LO.

Po uzyskanej akceptacji L/LO, LOL-3 wnioskuje do LEP o poinformowanie KE o utrzymaniu przepisów krajowych w części dotyczącej:

- OPS 1.1105 punkt 6
- OPS 1.1110 punkty 1.3 oraz 1.4.1
- OPS 1.1115
- OPS 1.1125 punkt 2.1

Wyżej wymieniony wniosek jest rejestrowany i archiwizowany przez LOL-3.

Jeden egzemplarz pisma LEP informującego KE o utrzymaniu przepisów krajowych w części dotyczącej OPS 1.1105 punkt 6, OPS 1.1110 punkt 1.3 oraz 1.4.1, OPS 1.1115, a także OPS 1.1125 punkt 2.1 jest archiwizowany przez LOL-3.

8. Załączniki

- lista kontrolna – LK-8_4_3922

CELOWO
POZOSTAWIONE
PUSTE

**ROZDZIAŁ 2.5 - PODEJMOWANIE DZIAŁAŃ W ZAWIĄZKU Z WYSTĄPIENIEM PROBLEMU
BEZPIECZEŃSTWA W ORGANIZACJI ZGODNIE Z ART. 8 UST. 1 ROZPORZĄDZENIA RADY (EWG)
NR 3922/91**

1 WSTĘP

Niniejsza procedura opisuje czynności, jakie są podejmowane w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego w związku z wystąpieniem **problemu bezpieczeństwa** w organizacji będącej przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat przewoźnika lotniczego (certyfikat AOC), wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z art. 8 ust. 1. Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, **problem bezpieczeństwa** jest następstwem niespełnienia wymagań Załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, którego tekst został opublikowany w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym rozporządzenie w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego zwanym dalej „**OPS-1**”.

Poziom bezpieczeństwa w operacjach przewozu lotniczego przy użyciu samolotów, wyznacza **OPS-1**.

2. CEL I PRZEDMIOT PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest określenie jednolitych zasad postępowania w przypadku wystąpienia problemu bezpieczeństwa w organizacji będącej operatorem lotniczym posiadającym certyfikat AOC.

Przedmiotem niniejszej procedury jest podjęcie decyzji w przypadku wystąpienia problemu bezpieczeństwa.

3. ZAKRES STOSOWANIA.

Procedura dotyczy Departamentu Operacyjno-Lotniczego, Departamentu Techniki Lotniczej i Departamentu Prawno-Legislacyjnego w obszarze współpracy i współdziałania w przypadku wystąpienia problemu bezpieczeństwa.

4. DOKUMENTY ODNIESIENIA

- Art. 8 ust. 1 Rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego;
- Załącznik III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91, którego tekst został opublikowany w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniającym

- rozporządzenie w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego;
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
 - Kodeks Postępowania Administracyjnego;
 - Lista kontrolna – Załącznik nr 1.

5. STOSOWANE SKRÓTY I OZNACZENIA

- L** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
LO Wiceprezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego ds. Standardów Lotniczych
LOL Departament Operacyjno-Lotniczy
LOL-1 Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego
LOL-3 Wydział Implementacji Standardów Operacyjnych
LOL-4 Inspektorat Kontroli Nziemnej SAFA i SANA
LTT Departament Techniki Lotniczej
LTT-1 Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych
LTT-2 Inspektorat Certyfikacji Organizacji Obsługowych i Zarządzania Ciągłą Zdadnością
LTT-3 Inspektorat Certyfikacji Wytrobów Lotniczych
LEP Departament Prawno-Legislacyjny.
KE Komisja Europejska
OPS-1 Wymagania załącznika III do Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91
CNO Ciągły Nadzór Operacyjny
SANA Krajowe Inspekcje Statków Powietrznych
AOC Certyfikat Przewoźnika Lotniczego
POK Punkt Obsługi Klienta Urzędu Lotnictwa Cywilnego
ULC Urząd Lotnictwa Cywilnego

6. KOMÓRKA ODPOWIEDZIALNA

Merytorycznie za opracowanie niniejszej procedury i jej uzgadnianie z komórkami organizacyjnymi odpowiedzialny jest LOL-3.

7. PROCEDURA

Komórkami mogącymi wykryć wystąpienie problemu bezpieczeństwa w organizacji są LOL-1 lub LOL-4.

LOL-1 posiada możliwość wykrycia problemu bezpieczeństwa w ramach inspekcji CNO.

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	PODEJMOWANIA DZIAŁAŃ W ZAWIĄZKU Z WYSTĄPIENIEM PROBLEMU BEZPIECZEŃSTWA W ORGANIZACJI	PNO-1-02-05 Strona 1/2
--	--	----------------------------------

LOL-4 posiada możliwość wykrycia problemu bezpieczeństwa w ramach inspekcji SANA.

LOL-1 lub LOL-4 przy wykrywaniu problemu bezpieczeństwa posługuje się listą kontrolną, której wzór określa załącznik nr 1 do niniejszej procedury.

W przypadku wykrycia problemu bezpieczeństwa LOL-1 lub LOL-4 określa sposoby rozwiązania problemu bezpieczeństwa.

Możliwym sposobem rozwiązania problemu bezpieczeństwa to jest wezwanie danego podmiotu do usunięcia niezgodności pod rygorem cofnięcia lub zawieszenia certyfikatu AOC.

Możliwym sposobem rozwiązania problemu bezpieczeństwa jest również wydanie na wniosek zainteresowanego podmiotu:

- zwolnienia od wymagań OPS-1 na podstawie art. 8 ust.2 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91; lub
- odstępstwa od wymagań OPS-1 na podstawie art. 8 ust. 3 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91.

Przy wydawaniu zwolnień lub odstępstw od wymagań OPS-1 stosuje się odpowiednio procedurę przewidzianą dla art. 8 ust. 2 albo art. 8 ust. 3.

W wezwaniu do usunięcia problemu bezpieczeństwa LOL-1 lub LOL-4 określa sposób jego rozwiązania poprzez określenie działań naprawczych.

Działania naprawcze są opisywane w liście kontrolnej, którego wzór określa załącznik nr 1 do niniejszej procedury.

Zakres działań naprawczych jest uzgadniany z LTT-1 i LTT-2.

Uzgodnienia w celu ustalenia zakresu działań naprawczych z LTT-1 i LTT-2, inicjuje pismo LOL-3 na podpis LOL kierowane do LTT.

Uzgodnienia LOL-1 lub LOL-4 z LTT-1 i LTT-2 w przedmiocie zakresu działań naprawczych muszą być zaakceptowane przez LOL i LTT.

LOL-1 lub LOL-4 przekazuje zaakceptowany przez LOL i LTT zakres działań naprawczych do LOL-3 z wnioskiem o przygotowanie pisma do podmiotu, u którego wystąpił problem bezpieczeństwa.

LOL-1 lub LOL-4 ww. wniosku do LOL-3, określa czy pismo do podmiotu, u którego wystąpił problem bezpieczeństwa ma wzywać ten podmiot do podjęcia środków w celu usunięcia problemu bezpieczeństwa pod rygorem zawieszania lub cofnięcia certyfikatu AOC.

Projekt ww. pisma opracowuje LOL-3, który pod względem formalno-prawnym jest uzgadniany z LEP.

Uzgodnione z LEP pismo wzywające do usunięcia problemu bezpieczeństwa, LOL-3 przekazuje do L/LO celem akceptacji.

Zaakceptowane przez L/LO pismo, LOL-3 przesyła za pośrednictwem POK do podmiotu, którego problem bezpieczeństwa dotyczy.

Wyżej wymienione pismo jest rejestrowane i archiwizowane przez LOL-3.

LOL-3 występuje do LEP o poinformowanie Komisji Europejskiej oraz pozostałych Państw Członkowskich o treści pisma skierowanego do podmiotu, u którego wystąpił problem bezpieczeństwa.

Jeden egzemplarz pisma powiadamiające Komisję Europejską oraz pozostałe Państwa Członkowskie jest rejestrowany i archiwizowany przez LOL-3

CELOWO
POZOSTAWIONE
PUSTE

ROZDZIAŁ 3 – PROCES CERTYFIKACJI AOC

1. WPROWADZENIE

1.1 Podstawą prowadzenia procesów certyfikacji Operatora lotniczego ubiegającego się o uzyskanie Certyfikatu AOC:

- a) dla samolotów - jest EU-OPS 1, Załącznik III do Rozporządzenie (EEG) 3922/91;
- b) dla śmigłowców – jest JAR-OPS 3 rev. 5, przepis wydany w oparciu o art. 3 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze.
- c) dla balonów – ustawa Prawo Lotnicze.
- d) dla szybowców- ustawa Prawo Lotnicze.

1.2 Podczas procesu certyfikacji stosuje się również przepisy związane:

- a) JAR-MMEL/MEL – do oceny Listy Minimalnego Wyposażenia;
- b) JAR-26 – dodatkowe wymagania zdatności dla samolotów;
- c) Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011 – do oceny systemu ACAS oraz materiały doradcze TGL, AMC 20 i stosowne podręczniki ICAO.

1.3 Ustalenia tego rozdziału w niczym nie naruszają uprawnień w zakresie certyfikacji zastrzeżonych do kompetencji EASA.

1.4 Podane w tym Dziale zasady i procedury prowadzenia procesów certyfikacji Operatora OPS 1 i JAR-OPS 3 oparte są na Materiale Administracyjnym i Doradczym JAA, Część IV Operacje (JAR-OPS) (*JAA Administrative and Guidance Material (JAA AGM), Section IV Operations (JAR-OPS)*) oraz materiale doradczym TGL.44 opublikowanym w Dzienniku Urzędowym Prezesa Urzędu.

1.5 Zasady i procedury prowadzenia procesów certyfikacji Operatora OPS 1 oraz JAR-OPS 3 w części dotyczącej zatwierdzania **symulatorów lotu** wykorzystywanych przez Operatora do treningu ciągłego oraz przeprowadzania okresowych sprawdzianów kwalifikacji jego pilotów podane są w Materiale Administracyjnym i Doradczym JAA, Część VI - Urządzenia do szkolenia i treningu (*JAA Administrative and Guidance Material (JAA AGM), Section VI – Synthetic Training Devices (JAR-STD)*). Procesy certyfikacji i zatwierdzania **symulatorów lotu** prowadzi Departament Personelu Lotniczego (LPL) w ramach procesów certyfikacji ośrodków szkolenia lotniczego JAR-FCL (FTO/TRTO) na podstawie zasad i procedur należących do zbioru dokumentów zarządzanych przez IPL.

Procesy certyfikacji i zatwierdzania **systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (*Continuing Airworthiness Management System*)** prowadzi Departament Techniki Lotniczej (LTT) na podstawie zasad i procedur należących do zbioru dokumentów zarządzanych przez LTT (Podręcznik Inspektora) opracowanych na podstawie wymagań Part-M (Załącznik 1 do Rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003).

2. ZASTOSOWANIE

2.1 Podane w tym Dziale zasady i procedury mają zastosowanie do:

a) Prowadzenia procesów certyfikacji Operatora ubiegającego się o wydanie Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych zgodnie z wymaganiami EU-OPS 1/JAR-OPS 3 po raz pierwszy.

b) Prowadzenia procesów certyfikacji w celu wprowadzenia zmian i/lub przedłużania ważności Certyfikatu AOC wydanego zgodnie z wymaganiami EU-OPS 1/JAR-OPS 3

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Sam Przebieg procesu certyfikacji Operatora OPS 1/ JAR-OPS 3 nie różni się od przebiegu certyfikacji podanych w podręczniku procedur dla inspekcji operacyjnych, certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego (*Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Inspection – ICAO Doc. 8335*) i oparty jest na Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. 146 poz. 1421 z 2003r).

Różnice pomiędzy OPS 1 a JAR-OPS 3 występują wyłącznie w warstwie wymagań merytorycznych, jakie są zastosowane i jakie Operator musi spełnić dla uzyskania Certyfikatu AOC.

3.2 Cały proces certyfikacji podstawowej, procesy specjalne oraz procesy nadzorowania Operatora mają przebiegać w kolejności faz i według zasad i procedur podanych w Podręczniku PNO.

3.3 **Stosując wszystkie zasady ogólne i procedury opisane Podręczniku**, które mają związek z przedmiotem i zakresem wnioskowanej przez Operatora certyfikacji OPS 1/JAR-OPS 3, w tym także do procesów zawieszenia, ograniczenia lub cofnięcia Certyfikatu AOC, procesów specjalnych oraz odpowiednio do prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego nad Operatorem..

4. INSPEKTOR PROWADZĄCY PROCES CERTYFIKACJI (CPM)

4.1 Kluczową rolę we wszystkich procesach certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego nad Operatorem OPS 1/JAR OPS-3 pełni:

- **Specjalista Koordynator Procesu Certyfikacji (SKPC)**, który jest odpowiedzialny za obsługę administracyjną całego procesu certyfikacji, a także jest łącznikiem pomiędzy Operatorem i ULC oraz
- **inspektor prowadzący proces certyfikacji (Certification Project Manager – CPM)**, który jest bezpośrednim partnerem i konsultantem Operatora we wszystkich sprawach merytorycznych dotyczących certyfikacji, utrzymania ważności i zmian Certyfikatu AOC oraz wszelkich bieżących problemów i spraw natury operacyjnej. Inspektor CPM jest szefem zespołu certyfikacyjnego i on jest odpowiedzialny za właściwe przydzielenie zadań członkom zespołu (ASI).

4.2 Inspektora prowadzącego (CPM) wyznacza Dyrektor Departamentu Operacyjno–Lotniczego (LOL) indywidualnie każdemu Operatorowi w momencie złożenia przez niego aplikacji o pierwsze wydanie Certyfikatu AOC.

4.3 Inspektor prowadzący (CPM) powinien posiadać w swoim Zespole inspektora nadzorującego (POI) który dysponuje pełną wiedzą, o ile taki już jest określony. CPM lub POI powinien współpracować i kontaktować się z osobami funkcyjnymi odpowiedzialnymi w strukturze organizacyjnej Operatora za planowanie, przygotowanie i wykonywanie operacji lotniczych w celu ostatecznych ustaleń co do planowanego procesu certyfikacyjnego.

4.4 Inspektor prowadzący (CPM) powinien organizować, we współpracy z pracownikami odpowiedzialnymi za przygotowanie procesu certyfikacji (SKPC LOL-1/LOL-2), oraz osobistego prowadzenia oraz przewodniczenia zespołowi certyfikacji.

4.5 Inspektor prowadzący (CPM) powinien informować Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL) o wynikach prowadzonych przez niego procesów certyfikacji oraz dokumentowania prowadzonych czynności certyfikacji zgodnie z ustalonymi dla tego w tym Podręczniku zasadami i procedurami.

4.6 Inspektor prowadzący (CPM) powinien posiadać kwalifikacje określone w PNO-1-08-00.

4.7 Dyrektor Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL) może zmienić inspektora prowadzącego (CPM), którego wcześniej wyznaczył do prowadzenia procesów certyfikacji .

4.8 W przypadku opisanym w pkt 4.7 SKPC zobowiązany jest powiadomić Operatora o wyznaczeniu i każdej zmianie inspektora prowadzącego (CPM) w sposób dający pewność, że informacja dotarła do Operatora.

5. OSOBY WYZNACZONE U OPERATORA DO PEŁNIENIA FUNKCJI KIEROWNICZYCH

5.1 Operator przystępujący do procesu certyfikacji musi posiadać wyznaczone i zweryfikowane przez Prezesa ULC osoby pełniące funkcje kierownicze. Do takich osób należą:

1. **KIEROWNIK ODPOWIEDZIALNY (Accountable)**;
2. **KIEROWNIK** zarządzania operacjami lotniczymi (*Flight Operations Postholder*);
3. **KIEROWNIK** zarządzania Ciągłą zdatnością do lotu (*Continuing Airworthiness Management Postholder*)
4. **KIEROWNIK** zarządzania operacjami naziemnymi (*Ground Operations Postholder*)
5. **KIEROWNIK** zarządzania szkoleniem personelu lotniczego (*Flight Crew Training Postholder*) oraz

Kierownik jakości (Operator's Quality System Manager), który nie należy do osób nominowany ale osoba pełniąca te funkcję musi uzyskać akceptację Prezesa ULC.

5.2 Proces uznawania przez Prezesa ULC Kierownika Odpowiedzialnego, Kierownika jakości i osób nominowanych opisany został w PNO1-03-01.

UWAGA 1: Zatwierdzenie kandydatury Szefa zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz Kierownika Jakości jest realizowane w uzgodnieniu z LTT (PNO-1-06-00). LTT jest powiadamiane także o kandydaturze Kierownika Odpowiedzialnego.

UWAGA 2: Nazwy stanowisk kierowniczych u operatora mogą być różne od podanych, jednak bez względu na przyjętą nazwę należy podać charakterystyki zawodowe osób funkcyjnych, które dają się zdefiniować opisami wykonywanych przez te osoby zadań i funkcji (Patrz PNO-1-03-00 dla certyfikacji OPS (AOC) oraz PNO-PNO-2-03-00 ust. 9.6(b)) dla usług lotniczych (AWC).

5.3 Zaleca się aby, wniosek o zatwierdzenie/uznanie kandydatury osoby, której powierzone zostaną obowiązki określone dla stanowisk podanych w ust 5.1 **złożony był** w Urzędzie **przed ich formalną nominacją** w przedsiębiorstwie. Wynika to z faktu, że Prezes Urzędu może odmówić akceptacji kandydatury.

UWAGA 3: Złożenie Wniosku o uzyskanie zatwierdzenia, akceptacji lub uznania kandydatury na stanowiska określone w ust 5.1 powyżej wymaga jednoczesnego wprowadzenia nazwiska tej osoby do Instrukcji Operacyjnej Operatora (Dział A, Rozdział 1).

5. KIEROWNIK JAKOŚCI OPERATORA

5.1 Ze strony Operatora kluczową rolę w procesie certyfikacji i ciągłego nadzoru jest **osoba pełniąca funkcje Kierownika jakości (Operator's Quality System Manager)** (OPS 1/JAR-OPS3.035(a), M.A.712).

5.2 Zadania Kierownika jakości (*Quality System Manager*) opisane są w przytoczonych przepisach i nie będą tutaj omawiane.

5.3 W przypadku **utraty akceptacji Prezesa ULC** dla Kierownika jakości Operator **powinien zmienić** szefa służby jakości na inną osobę, która takie uznanie uzyskała, w wyznaczonym przez ULC terminie.

5.4 W związku z brakiem określonych wymagań co do kwalifikacji dla Kierownika Jakości zawartych w wymaganiach operacyjnych zostały ustanowione minimalne kryteria wg. Jakich przeprowadza się weryfikację kwalifikacji kandydata.

5.5 Kandydaturę osoby wyznaczonej do pełnienia funkcji Kierownika Jakości Operatora uznaje się za uzgodnioną, jeśli w procesie certyfikacji Prezes ULC zaakceptował osobę podaną przez Operatora w druku „Charakterystyka zawodowa personelu kierowniczego” (Druk ULC-CHZ-01) oraz druku OPS Form 4, wspartym „Protokołem wewnętrznej oceny kandydata” (wraz z kopiami materiałów dowodowych) i ujawnionego w Instrukcji Operacyjnej cz. A..

5.6 Ze względu na zakres obowiązków Kierownika Jakości zaleca się aby, osoba pełniąca tę funkcję posiadała następujące kwalifikacje:

a) Uprawnienia co najmniej audytora wewnętrznego systemu jakości ISO-9000/19011, udokumentowane certyfikatem wydanym przez akredytowaną jednostkę certyfikującą.

b) Znajomość wymagań:

- OPS 1 i/lub JAR OPS 3
- JAR-FCL 1&2 (Part-FCL, ORA, CC)
- Part M

oraz, jeśli ma to zastosowanie, ze względu na strukturę organizacyjną Operatora i zadania służby jakości, to także szczegółową znajomość wymagań:

- PART-145;
- PART-147
- PART 66.
-

c) Praktykę co najmniej 5 lat na stanowiskach operacyjnych lub w systemie jakości;

d) Znajomość struktury organizacyjnej i zarządzania Operatora oraz stosowanych przez niego zasad, metod i procedur prowadzenia operacji;

5.8 Osoba pełniąca funkcję **Kierownika jakości** Operatora powinna mieć przyznane w strukturze organizacyjnej Operatora uprawnienia umożliwiające prawidłowe wykonywanie przez nią powierzonych zadań oraz nieograniczone prawo bezpośredniego kontaktu z członkami najwyższego kierownictwa Operatora (Kierownika Odpowiedzialnego)

6. ŁĄCZENIE FUNKCJI I STANOWISK

6.1 W małych organizacjach dopuszczalne jest łączenie stanowisk, jednakże, dla organizacji zatrudniających co najmniej 21 pełnoetatowych pracowników musi być wyznaczonych co najmniej 2-ech postholderów. (OPS 1/JAR-OPS 3.175(j))

STANOWISKO	DOZWOLONE JEST ŁĄCZENIE STANOWISKA Z FUNKCJAMI ZARZĄDZANIA	OGRANICZENIA I UWAGI
Dyrektor/Prezes (Accountable Manager)	<ul style="list-style-type: none"> Operacjami lotniczymi; Operacjami naziemnymi; Szefa wyszkolenia. 	Nie może jednocześnie pełnić funkcji zarządzającego obsługą techniczną.
Dyrektor/Prezes (Accountable Manager)	<ul style="list-style-type: none"> Systemem obsługi technicznej; Operacjami naziemnymi. 	Nie może jednocześnie pełnić funkcji zarządzającego operacjami lotniczymi.
Zarządzający operacjami lotniczymi (Flight Operations Postholder)	<ul style="list-style-type: none"> Operacjami naziemnymi; Szefa wyszkolenia. 	Nie wolno jednocześnie powierzyć funkcji zarządzania obsługą techniczną.
Zarządzający Ciągłą Zdatością do Lotu (Continuing Airworthiness Management Postholder System)	<ul style="list-style-type: none"> Operacjami naziemnymi. 	Nie może jednocześnie pełnić funkcji zarządzającego operacjami lotniczymi i/lub szefa szkolenia.
Szef służby jakości (Operator's Quality System Manager)	Łączenie stanowiska Szefa Służby Jakości z innymi stanowiskami kierowniczymi w systemie organizacji Operatora jest niedozwolone.	Może być zastąpiony przez zlecenie nadzorowania systemu jakości organizacjom zewnętrznym.

7. UZYSKIWANIE DODATKOWYCH ZEZWOLEŃ PREZESA WYMAGANYCH W PRZEPISACH OPS

7.1 Wprowadzenie

7.1.1 W przepisach OPS 1/JAR-OPS 3 oprócz obowiązku uzyskania Certyfikatu AOC (OPS 1.175(a), wielokrotnie występuje obowiązek uzyskania przez Operatora dodatkowych zezwoleń Prezesa Urzędu, które uzupełniają Certyfikat AOC i Specyfikacje Operacyjne. Typową grupą takich zezwoleń są zezwolenia związane bezpośrednio z wykonywaniem określonych rodzajów operacji lotniczych, które wymagają posiadania szczególnych kwalifikacji lub zastosowania specjalistycznych technologii i praktyk operacyjnych, jak np. operacje RVSM, MNPS, ETOPS, PBN itd. (patrz także rozporządzenie Ministra Infrastruktury ws. certyfikacji działalności lotniczej (Dz. U. Nr 146, poz. 1421) oraz Dział 3 Podręcznika PNO, Szczególne przypadki certyfikacji).

7.1.2 Do tej grupy zezwoleń należy także zaliczyć także zezwolenia specyficzne jak np. zezwolenie na wykonywanie lotów z czasowym przekroczeniem osiągow (exposure time), wydanego zgodnie z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.175(h); JAR-OPS 3.517 i JAR-OPS 3.540 albo zezwolenia na wykonywanie lotów widokowych z A do A samolotami w klasie osiągow B (Dodatek 1 do OPS 1.005(a)).

7.1.3 Konieczność wprowadzenia odrębnych zezwoleń w tym zakresie wynika także z konieczności określenia w nich szczegółowych warunków korzystania z uprawnień jak też wpisania koniecznych ograniczeń i warunków eksploatacyjnych. Zezwolenia te stanowią formalne uzupełnienie i nieodłączną część Certyfikatu AOC oraz towarzyszą mu Specyfikacji Operacyjnych.

7.1.4 Poniżej podane są zasady i procedury uzyskiwania wybranych zatwierdzeń i zezwoleń Prezesa Urzędu, wymaganych w przepisach OPS. Procedury te będą uzupełniane w miarę zgłaszania potrzeb przez przewoźników.

7.2. Zasady postępowania

7.2.1 Prezes wydaje, na wniosek Operatora, pisemne zezwolenie na prowadzenie przez tego Operatora określonych w tym zezwoleniu działań, albo

7.2.2 Operator opracowuje metodę lub procedurę postępowania w określonej sprawie, zgodną z warunkami przepisu lub wymagania, która po zaakceptowaniu przez Prezesa stanowi dla tego Operatora obowiązującą zasadę postępowania w przedmiotowej sprawie.

7.3. Zezwolenia dodatkowe związane z uprawnieniami wpisywanymi do Specyfikacji Operacyjnych

7.3.1 Do zezwoleń dodatkowych związanych z uprawnieniami wpisywanymi do Specyfikacji Operacyjnych zgodnie z PNO-4-03-00 należą:

- a) Zezwolenia AWO (CAT II/III & LVTO);
- b) Zezwolenie MNPS;
- c) Zezwolenie ETOPS;
- d) Zezwolenia PBN;
- e) Zezwolenie RVSM
- f) Zezwolenie DGR;
- g) Zezwolenie na operacje przybrzeżno-morskie;
- h) Zezwolenie na transport pilotów morskich.
- i) Zezwolenie na wykonywanie operacji tzw. non-ETOPS
- j) Zezwolenie na prowadzenie szkolenia wstępnego personelu pokładowego i wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy zgodnie z Part-ARA i Part-CC.
- k) Zezwolenie EFB
- l) zezwolenie na podejścia ze stromą ścieżką schodzenia
- m) Zezwolenia na operacje z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym HHO
- n) Zezwolenia na operacje NVIS
- o) Zezwolenia na operacje HEMS

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

7.3.2 Zasady prowadzenia procesów certyfikacji dla uzyskiwania wpisów tych uprawnień do Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych podane są w Podręczniku PNO, Dział 3 – Szczególne przypadki certyfikacji.

7.3.7 Operator przystępujący do procedury aplikacyjnej dla uzyskania zezwolenia jako użytkownik urządzenia szkoleniowego STD powinien spełnić warunki określone w procedurze PNO-1-03-02.

7.3.8 Szczegółowe zasady i procedury uzyskiwania dodatkowych zezwoleń Prezesa Urzędu podane są w procedurach w PNO Dział 3.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3.1 – UZYSKIWANIE ZATWIERDZENIA/UZNANIA KANDYDATUR OSÓB NA STANOWISKA FUNKCYJNE

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Osoby funkcyjne powinny spełniać wymagania ustanowione przez Prezesa Urzędu w zakresie wykształcenia, doświadczenia zawodowego oraz uprawnień lotniczych.

1.2 Prezes Urzędu może uznać nominację osoby, która nie spełnia wszystkich wymagań, ale w takim przypadku osoba nominowana powinna wykazać się doświadczeniem, które Prezes uzna za porównywalne do wymaganego, jak też zdolnościami i umiejętnościami wywiązywania się z nałożonych zadań, związanych z poprzednio pełnioną funkcją.

1.3 Kierownik odpowiedzialny (Accountable Manager ACCM) powinien:

- a) posiadać co najmniej 5-letnie doświadczenie w zarządzaniu;
- b) posiadać znajomość przepisów dotyczących zarobkowej działalności lotniczej;
- c) posiadać znajomość systemów jakości;
- d) wykazać się uprawnieniami do zarządzania organizacją;
- e) wykazać się podjęciem odpowiedzialności za politykę jakości;
- f) wykazać się podjęciem odpowiedzialności za przestrzeganie warunków Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC).

Kierownik odpowiedzialny (ACCM) oznacza zwykle Dyrektora wykonawczego organizacji (CEO), który przez swoje usytuowanie ma pełną (w tym szczególnie finansową) odpowiedzialność za działanie organizacji. Jeżeli ACCM nie pełni jednocześnie obowiązków CEO, Nadzór Lotniczy musi się upewnić, że taki ACCM ma bezpośredni dostęp do CEO i ma dostęp do funduszy zapewniających właściwe funkcjonowanie organizacji.

ACCM musi posiadać upoważnienia do zapewnienia, że wszystkie operacje lotnicze mogą być sfinansowane i wykonane zgodnie ze standardami OPS 1/JAR-OPS 3.

1.4 Wymaga się, aby wniosek o zatwierdzenie/uznanie kandydatury osoby nominowanej przez Operatora na stanowisko funkcyjne **złożony był** w Urzędzie **przed jej formalną nominacją** w przedsiębiorstwie. Zalecany terminem jest, co najmniej 10 dni przed objęciem stanowiska.

1.5 Operator składa wniosek odpowiednio na druku ULC-AOC-01/ULC-AWC-01 do którego załącza: ULC-CHZ, ULC-OPQ, EASA OPS Form 4

i kopię protokołu wewnętrznej oceny kandydata sporządzonej przez Kierownika Odpowiedzialnego (dla Kierownika Jakości) oraz Kierownika Jakości (dla pozostałych osób nominowanych) wraz z kopiami stosownych materiałów dowodowych

1.6 Wniosek należy złożyć także w każdym przypadku zmiany osoby funkcyjnej, dołączając ponadto, oprócz wymienionych w ppkt. 1.5, projekt zmiany do Instrukcji Operacyjnej.

1.7 Dla każdej osoby, której kandydatura wymaga uzyskania zatwierdzenia lub uznania przez Prezesa Urzędu należy złożyć odrębny wniosek. Wnioski wypełnione niekompletnie nie będą rozpatrywane.

1.8 Prezes może zażądać okazania dodatkowych dokumentów potwierdzających kwalifikacje kandydata i ukończenia szkoleń

1.9 Wraz z wnioskiem o akceptację personelu należy złożyć projekt zmiany do Instrukcji Operacyjnej cz. A obejmująca zmianę na stanowiskach osób nominowanych

2. PRAWO DO PODPISU WNIOSKU

2.1 Wniosek o zatwierdzenie/uznanie kandydatury osoby funkcyjnej powinien być podpisany przez upoważnioną do tego osobą funkcyjną w strukturze Operatora. Na przykład: wniosek o zatwierdzenie kierownika odpowiedzialnego (ACCM) powinien być podpisany przez członka Zarządu albo przez przedsiębiorcę lub jego prokurenta, odpowiednio do zapisów w Krajowym Rejestrze Sądowym podmiotu. Wniosek o uznanie kandydatury każdej z pozostałych osób funkcyjnych powinien być podpisany przez kierownika odpowiedzialnego (ACCM).

3. PROCEDURY WYDAWANIA ZATWIERDZENIA /AKCEPTACJI

3.1 Po wpłynięciu wniosku Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1) wyznacza inspektora prowadzącego proces oceny.

3.2 Inspektor prowadzący sprawę dokonuje jego merytorycznej oceny, wpisując na wniosku opinię o możliwości wydania przez Prezesa Urzędu zatwierdzenia/uznania kandydatury. W przypadku wątpliwości co do kwalifikacji kandydata żąda przekazania stosownych materiałów dowodowych (np. kopii certyfikatów ze szkoleń).

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	UZYSKIWANIE ZATWIERDZENIA/UZNANIA PRZEZ PREZESA KANDYDATUR OSÓB NOMINOWANYCH NA STANOWISKA FUNKCYJNE	PN0-1-03-01 Strona 1/2
--	--	----------------------------------

3.3 Inspektor operacyjny bada czy kandydat nie miał wcześniej cofniętego podobnego uznania oraz czy daje gwarancję prawidłowego wykonywania obowiązków na powierzonym mu stanowisku. Ocena inspektora wpisywana jest do druku stosownych list kontrolnych. W tym celu wykorzystuje Listy Kontrolne zawarte w Dziale 7, odpowiednio:

- a) LK-ACM - do oceny Kierownika odpowiedzialnego
- b) LK-QM – do oceny Kierownika Jakości
- c) LK-PH – do oceny Kierownika operacji lotniczych, Kierownika Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu; Kierownika działu szkolenia i Kierownika Operacji naziemnych

UWAGA:

Dla AOC, przed zatwierdzeniem Kierownika Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, Kierownika Jakości oraz Kierownika Odpowiedzialnego należy uzyskać pozytywną opinię Departamentu Techniki Lotniczej (poprzez podpis na Liście kontrolnej).

3.4 Dalsze postępowanie z wnioskiem odbywa się zgodnie z pragmatyką Urzędu.

3.5 Po zakończeniu procesu decyzyjnego w Urzędzie, wnioskujący Operator otrzymuje:

- a) Decyzję administracyjną, podpisaną przez Prezesa Urzędu, która stanowi zatwierdzenie/akceptację kandydatury osoby na stanowisko funkcyjne.
- b) zmianę do Specyfikacji Operacyjnej AOC (*będzie stosowane po zmianie wzoru druku OPK zgodnego z wymaganiami Part-ARO*) wraz z decyzją administracyjną
- c) zatwierdzenie zmiany do Instrukcji Operacyjnej cz. A

3.6 SKPC zobowiązany jest do wprowadzenia danych osoby nominowanej do Bazy Danych LOL. W przypadku Kierownika Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, Kierownika Jakości oraz Kierownika Odpowiedzialnego należy przekazać kopie dokumentów do Departamentu Techniki Lotniczej

4. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

4.1 Kopia robocza wniosku sporządzona przez inspektora wraz z materiałami dowodowymi, podpisana przez osoby funkcyjne w Urzędzie zostaje archiwizowana w Inspektoracie Operacyjnym, w teczce dokumentacji certyfikacyjnej tego Operatora (PNO-1-11-00).

5. Załączniki

- Wniosek ULC-AOC-01
- Wniosek ULC-AWC-01

- Druk ULC OPS Form 4
- Druk ULC-CHZ
- Druk ULC-OPQ
- Lista kontrolna ULC-ACM
- Lista kontrolna ULC-QM
- Lista kontrolna ULC-PH

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3.2 – UZYSKIWANIE ZEZWOLENIA UŻYTKOWNIKA URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO STD (*STD USER APPROVAL*)

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Zgodnie z wymaganiem OPS 1.005(d) (samoloty) oraz JAR-OPS 3 (śmigłowce), obowiązek uzyskania przez przewoźnika zezwolenia użytkownika urządzenia szkoleniowego STD (*STD User Approval*) dotyczy każdego urządzenia symulującego warunki lotu, które jest zdefiniowane w wymaganiach JAR-FSTD i które będzie przez tego przewoźnika wykorzystane do celów szkoleniowych lub sprawdzania kwalifikacji zatrudnionych przez niego załóg lotniczych.

1.2 Wymagania JAR-FSTD definiują następujące urządzenia szkoleniowe, symulujące warunki lotu:

a) Symulatory lotu (*Flight Simulators – FS*) wierna kopia kokpitu danego typu, modelu i wersji statku powietrznego wyposażona w: całe wyposażenie i oprogramowanie niezbędne do symulacji operacji naziemnych i lotniczych, system wizualizacji zapewniający widok poza kabinę pilotów oraz mechanizm zapewniający ruch kabiny

b) Urządzenia treningowe (*Flight Training Device – FTD*) wierna kopia przyrządów, wyposażenia i paneli danego typu statku powietrznego z wyposażona w przyrządy i oprogramowanie niezbędne do symulacji operacji naziemnych i lotniczych w zakresie wyposażenia zamontowanego na symulatorze. mechanizm zapewniający ruch kabiny nie jest wymagany

c) Urządzenia treningowe dla szkolenia procedur nawigacyjnych w locie procedur treningu w locie (*Flight & Navigation Procedures Trainer – FNTP*) urządzenie szkoleniowe odzwierciedlające kokpit samolotu z wyposażone we wszystkie urządzenia i oprogramowanie komputerowe niezbędne do symulacji operacji lotniczych samolotu lub klasy samolotu w zakresie w jakim jest to stosowane na samolocie;

d) Urządzenia szkolenia podstaw lotu wg wskazań przyrządów (*Basic Instrument Training Device – BITD*), naziemne urządzenie szkoleniowe symulujące sytuację w klasie samolotów. może być wyposażone w wyświetlane przyrządy i układ sterowania oparty na sprężynach zapewniające możliwość szkolenia co najmniej do lotów według wskazań przyrządów

e) Inne urządzenie szkoleniowe (*Other training device – OTD*). Pomoc szkoleniowa inna niż FFS,

FTD, FNPT lub BITD wykorzystywana do szkolenia, gdzie kokpit nie jest wymagany

1.4 Zezwolenia użytkownika urządzenia szkoleniowego STD (*STD User Approval*) może być wydane przewoźnikowi jedynie w przypadku, kiedy urządzenie STD, z którego zamierza korzystać posiada certyfikat instalacyjny wydany zgodnie z wymaganiami JAR-FSTD przez władze państwa, w którym to urządzenie jest zainstalowane. W praktyce oznacza to, że jednostka zarządzająca symulatorem lub urządzeniem szkoleniowym (STD) musi posiadać certyfikat ośrodka szkolenia lotniczego (FTO/TRTO), wydany przez jej Władze zgodnie z wymaganiami JAR-FCL.

1.5. Przewoźnik, który zamierza korzystać z symulatora lotu certyfikowanego zgodnie z przepisami i normami amerykańskimi (FAR) powinien przedstawić Urzędowi, wraz z wnioskiem WZD, certyfikat tego urządzenia oraz certyfikat ośrodka szkoleniowego wraz ze wszystkimi towarzyszącymi mu specyfikacjami, wydanymi przez Federalny Urząd Lotnictwa (FAA). W takim przypadku przewoźnik ponosi odpowiedzialność za zakwalifikowanie tego symulatora do właściwej kategorii urządzeń szkoleniowych zdefiniowanych w wymaganiach JAR-FSTD. Pozostałe elementy procedury aplikacyjnej są identyczne jak dla urządzeń szkoleniowych certyfikowanych zgodnie z wymaganiami JAR-FSTD.

1.6 Druk (ULC-FSTD-01) **wniosku przewoźnika** o wydanie zezwolenia użytkownika urządzenia szkoleniowego STD (*STD User Approval*) zamieszczony jest w Podręczniku PNO, Dział 7 – Druki.

2. PROCEDURY APLIKACYJNE DLA WYDANIA ZEZWOLENIA UŻYTKOWNIKA URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO STD (*STD USER APPROVAL*)

2.1 Przewoźnik ubiegający się o uzyskanie zezwolenia użytkownika urządzenia szkoleniowego STD składa wniosek na druku ULC-FSTD-01 w terminie, co najmniej 14 dni przed planowaną rozpoczęcia datą rozpoczęcia korzystania z tego urządzenia.

2.2 Na **każde urządzenie STD**, jakie przewoźnik zamierza wykorzystywać do szkolenia i prowadzenia okresowych i/lub doraźnych sprawdzianów kwalifikacji pilotów, należy **złożyć odrębny wniosek ULC-FSTD-01**.

2.3 Do każdego wniosku ULC-FSTD-01 należy załączyć wymagane w nim dokumenty potwierdzające standard certyfikacji i kwalifikacji urządzenia STD określający jego osiągi i zakres zastosowania tego urządzenia szkoleniowego.

2.3 Wnioski niekompletnie wypełnione lub bez wymaganych załączników (certyfikatów) nie będą rozpatrywane.

2.5 Po wpłynięciu wniosku ULC-FSTD-01, Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1) wyznacza inspektora prowadzącego (CPM) proces wydawania zezwolenia użytkownika urządzenia STD.

2.7 Wyznaczony Inspektor dokonuje analizy merytorycznej wniosku i w razie potrzeby informuje wnioskującego o brakujących dokumentach.
Podstawą oceny jest lista LK-FSTD-02.

2.7 Dalsze postępowanie z wnioskiem odbywa się zgodnie z pragmatyką Urzędu.

2.8 Po zakończeniu procesu decyzyjnego w Urzędzie, wyznaczony inspektor przygotowuje zezwolenie na korzystanie z urządzenia szkoleniowego (*STD Approval*) i przekazuje do akceptacji drogą służbową.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

3. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

3.1 Wniosek ULC-FSTD-01 podpisany przez osoby funkcyjne w Urzędzie zostaje archiwizowana w Inspektoracie Operacyjnym, w teczce dokumentacji certyfikacyjnej tego przewoźnika (PNO-1-11-00) wraz z wypełnioną listą kontrolną LK-FSTD-02.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 3.3 – UZNAWANIE INSTRUKTORA CRM

1. ZASADY OGÓLNE

Kandydat (operator) składa wniosek (pismo) o przyjęcie kandydatury na Instruktor CRM wraz z odpowiednimi załącznikami.

Wniosek przekazywany jest bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.

Dyrektor LOL przekazuje wniosek (pismo) do LOL-1.

Wyznaczony przez Naczelnika LOL-1 Inspektor, we współpracy ze specjalistą z LOL-3, dokonuje weryfikacji kompletności oraz ocenia pod względem formalno-prawnym wniosek (pismo):

- a) jeśli wniosek (pismo) nie jest poprawny – aplikant jest wezwany do jego uzupełnienia pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia.
- b) jeśli wniosek jest poprawny – przejście do pkt. 5.

UWAGA. Proces akceptacji będzie przerwany, jeżeli wnioskujący nie wykazuje się działaniem, przez okres dłuższy niż 10 dni od otrzymania zawiadomienia o brakach.

W oparciu o wstępną ocenę wniosku (pisma) wraz z załącznikami naczelnik LOL-1 podejmuje decyzję o kontynuacji lub zaprzestaniu procesu.

Jeżeli:

- a) są uwagi lub ocena negatywna, wyznaczony Inspektor LOL-1 przygotowuje projekt pisma informującego aplikanta o powodach takiej oceny i wzywa do usunięcia błędów (niewłaściwości) pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. Pismo podlega akceptacji naczelnika LOL-1 i jest zatwierdzane przez dyrektora LOL. Wnioskujący dokonuje korekty. W przypadku nie usunięcia uwag, wnioskujący na piśmie jest informowany o zamknięciu sprawy
- b) Ocena jest pozytywna – kontynuacja procesu.

Inspektor LOL-1 na podstawie listy kontrolnej LK-CRM-01 dokonuje oceny merytorycznej, którą przygotowuje i kieruje odpowiednie załączniki wraz z kopią wniosku w celu oceny, do LOL-3 oraz nadzoruje proces uzgadniania.

- 1) W przypadku braku uzyskania uzgodnienia Naczelnik LOL-1 podejmuje decyzję o udzieleniu odmowy w zakresie akceptacji.
- 2) Ocena kandydata jest pozytywna- przejście do następnego punktu.

Wyznaczony Inspektor LOL-1 przygotowuje

projekt pisma w sprawie akceptacji kandydatury na Instruktor CRM. Pisma i dokumenty (drogą służbową) akceptuje Prezes Urzędu.

2. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

2.1 Kopia robocza wniosku sporządzona przez inspektora, podpisana przez osoby funkcyjne w Urzędzie zostaje archiwizowana w Inspektoracie Operacyjnym, w teczce dokumentacji certyfikacyjnej tego przewoźnika (PNO-1-11-00) wraz z wypełnioną listą LK-CRM-01

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 4 - OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ OPERATORA

UWAGA 1: Ogólne zasady i warunki prowadzenia kontroli reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640)

UWAGA 2: Zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

UWAGA 3: Zasady prowadzenia nadzoru reguluje zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003 r. w sprawie zasad prowadzenia nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 25).

UWAGA 4: Podane niżej zasady dot. prowadzenia audytu oraz bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora spełniają wymagania podane w podręczniku ICAO pt. „*Manual of Procedures for Operations Inspections, Certification and Continued Surveillance*”, wydanie 10, 2010 (Doc 8335, AN/879).

UWAGA 5: Podane niżej zasady dot. prowadzenia audytu oraz bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora spełniają wymagania podane w *JAA Administrative and Guidance Material, Section Four: Operations, Part Two: Procedures (JAR-OPS)*

UWAGA 6: Podane niżej zasady prowadzenia audytu oraz bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora spełniają wymagania podane w „Wytocznych dotyczących audytowania systemów zarządzania jakością i/lub zarządzania środowiskowego PN-EN ISO 19011:2012.”

1 WSTĘP

1.1 Badanie zdolności Operatora do bezpiecznego prowadzenia wnioskowanych i/lub już prowadzonych operacji lotniczych w większości przypadków obejmuje, co najmniej audyt oraz inspekcje funkcji operacyjnych, obsługi technicznej i naziemnej (handlingu), szkolenia, finansowania operacji oraz aspekty prawne tych operacji (uwarunkowania kontraktowe). Obszar audytu można także podzielić na operacje zarobkowego przewozu lotniczego, usług lotniczych innych niż zarobkowy przewóz lotniczy oraz na operacje lotnictwa ogólnego, w tym operacje lotnictwa zakładowego (*corporate fleet*). Niezależnie od

sposobu podziału organizacyjnego, konieczna jest bardzo ścisła współpraca pomiędzy komórkami organizacyjnymi ULC uczestniczącymi w procesach certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego oraz właściwymi służbami Operatora, a w szczególności z jego służbami zapewnienia jakości (*Quality Assurance – QA*).

1.2 Pomimo, że poniższe rozdziały odnoszą się głównie do operacji zarobkowego przewozu lotniczego, to opisane dalej zasady organizacja audytu operacyjnego Operatora prowadzącego operacje zarobkowego przewozu lotniczego mają również zastosowanie do wszystkich pozostałych rodzajów operacji lotniczych w tym usług lotniczych.

1.3 Struktura zarządzania, metody i praktyki organizowania operacji lotniczych przez Operatora, kwalifikacje jego personelu, stan techniczny statków powietrznych i ich wyposażenia pokładowego oraz każdego innego wyposażenia służącego do kierowania lub nadzorowania prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych, a także związane z nimi procedury, powinny być zgodne z wymaganiami obowiązującego prawa krajowego i powszechnie uznawanych norm międzynarodowych takich jak standardy i zalecane praktyki ICAO podane w Załącznikach (od *Annex 1* do *Annex 18*) do Konwencji Chicagowskiej.

1.4 Operator powinien uwzględniać w swoich działaniach wymagania i przepisy państw, nad terytorium których wykonuje loty oraz wymagania oraz warunki techniczne (*Approved Data*) podawane przez producentów sprzętu lotniczego. Operator często także uzupełnia te wymagania swoimi własnymi standardami i zasadami operacyjnymi opisując je w Instrukcji Operacyjnej oraz w pozostałej dokumentacji zakładowej.

1.5 Prawidłowe działanie państwowego systemu certyfikacji Operatora lotniczego oraz sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego nad prowadzonymi na podstawie Certyfikatu AOC operacjami ma zasadniczy wpływ na osiągnięcie i utrzymanie najwyższego, możliwego do uzyskania racjonalnymi sposobami, bezpieczeństwa lotów.

1.6 Podstawowym zadaniem inspektorów ULC jest upewnienie się, czy Operator jest trwale zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, wymaganiami oraz zasadami operacyjnymi opisanymi w Instrukcji Operacyjnej, a także wykrywanie i dokumentowanie wszelkich praktyk

niezgodnych z tymi zasadami oraz kontrolowanie skuteczności podejmowanych przez Operatora działań korygujących, przy jednoczesnym pozostawieniu Operatorowi pełnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo prowadzonych przez niego operacji oraz za zachowanie zgodności z wymaganiami.

1.7 W wyniku prowadzenia audytów i procesów inspekcyjnych, ULC ma niewątpliwie wpływ zarówno na kształtowanie standardów operacyjnych jak i na metody ich spełniania przez Operatora tak poprzez zmianę przepisów, zasad i/lub wymagań jak też poprzez ukierunkowanie działań korygujących Operatora na rozwiązania preferowane przez ULC.

2. DEFINICJE

2.1(a) **Audyt** oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces pozyskiwania **dowodów z audytu** oraz jego obiektywnej oceny w celu określenia stopni spełniania **kryteriów audytu**;

2.1(b) **Kryteria audytu** – zestaw polityk, procedur lub wymagań – kryteria audytów są stosowane jako odniesienie, z którym porównuje się **dowody z audytu**;

2.1(c) **Dowody z audytu** – zapisy, stwierdzenia faktu lub inne informacje, które są istotne ze względu na **kryteria audytu** i możliwe do zweryfikowania;

2.1(d) **Ustalenia z audytu (niezgodności)** – wyniki oceny zebranych **dowodów z audytu** w stosunku do **kryteriów audytu** – ustalenia z audytu mogą wskazywać na zgodność albo niezgodność z kryteriami audytu, lub na możliwości doskonalenia;

2.1(e) **Wniosek z audytu** – wynik **audytu**, przedstawiony przez **zespół audytujący** po rozważeniu celów audytu i wszystkich **ustaleń z audytu**;

2.2 **Inspekcja** oznacza akt obserwowania w czasie rzeczywistym określonego zdarzenia lub działania w celu upewnienia się, że służby i osoby funkcyjne Operatora uczestniczące w tym działaniu przestrzegają wszystkich ustalonych zasad, norm, wymagań i procedur opisanych w Instrukcji Operacyjnej i innych dokumentach zakładowych Operatora.

2.3 „**Nie spełnianie ustalonych wymagań**”, nazywane też zamiennie „**brakiem**” lub „**niezgodnością**”, należy rozumieć jako wykonanie lub zastosowanie ustalonych dla danego wyrobu lub czynności wymagań albo procedur w sposób

niezgodny z obowiązującym dla nich standardem albo częściowe lub zupełne zaniechanie ich wykonania.

2.4 Audyty dzielą się na:

a) **Audyty certyfikacyjne**, stosowane są w przypadkach kiedy ocena prawidłowości określonego procesu, produktu, operacji lotniczej i/lub usługi dokonywana jest po raz **PIERWSZY**, a w jej wyniku sprawdzany proces, produkt, operacja lotnicza i/lub usługa ma uzyskać określone zezwolenie, certyfikat lub Certyfikat kwalifikacji wydawane przez ULC. System audytów kwalifikacyjnych ma także zastosowanie do procesów związanych ze wznowieniem zezwoleń wygasłych.

b) **Audyty okresowe**, wykorzystywane są do prowadzenia planowej, okresowej kontroli zgodności stosowanych przez Operatora procedur i praktyk z wymaganiami odnośnych przepisów, norm i zasad w celu przedłużenia ważności wcześniej wydanych Certyfikatów, zezwoleń, upoważnień itp.;

c) **Audyty doraźne**, wykorzystywane są dla doraźnego sprawdzenia zgodności stosowanych przez Operatora procedur i praktyk z wymaganiami odnośnych wymagań i przepisów.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Podstawowym narzędziem, przy pomocy którego Urząd (ULC) sprawdza i kontroluje bezpieczeństwo prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych, są audyty oraz inspekcje operacyjne.

3.2 Zasadniczym celem prowadzenia audytu jest możliwie wczesne wykrywanie i/lub zapobieganie zdarzeniom, które obecnie lub w przyszłości będą wywierać negatywny wpływ na bezpieczeństwo lotów, a w szczególności poszukiwanie praktyk sprzecznych z:

- Wymaganiami mających zastosowanie przepisów krajowych i międzynarodowych;
- Wymaganiami operacyjnymi i organizacyjnymi ustalonymi dla realizacji danego procesu (operacji) w Instrukcji Operacyjnej;
- Procedurami zakładowymi Operatora podanymi w szczegółowych instrukcjach wykonawczych.

3.3 Audyty są działaniami planowymi, prowadzonymi w oparciu o plan audytów certyfikacyjnych oraz okresowy (roczny i miesięczny) plan bieżącego nadzoru (CNO)

zatwierdzony przez Wiceprezesa Urzędu ds. Standardów Lotniczych (LO). Możliwe jest też podjęcie audytu doraźnego całej struktury Operatora lub wybranej jego części w razie wystąpienia podejrzenia, że operacje prowadzone są niezgodnie z ustalonymi dla nich wymaganiami i zasadami.

3.4 Inspekcje operacyjne są działaniami kontrolnymi planowanymi zazwyczaj w cyklu miesięcznym w oparciu o zasady podane w PNO-1-05-00 i PNO-1-05-01.

3.5 Audyty i inspekcje operacyjne prowadzone są przez **zespół audytujący** - inspektorów ULC posiadających kwalifikacje właściwe dla zakresu przeprowadzanego audytu i/lub inspekcji, typu statku powietrznego, sprawdzanej czynności itp.

3.6 Potwierdzeniem kwalifikacji i uprawnień inspektorskich jest legitymacja służbowa i upoważnienie (*Authorization*), uprawniające do prowadzenia inspekcji, które jest wydawane po ukończeniu wymaganych szkoleń i praktyk. Dalsze szczegóły w tej sprawie podane są w ust. 7 poniżej.

3.7 Inspektorzy ULC mają zagwarantowane prawo do niezależności swoich ocen i opinii.

3.8 Informacje zebrane w trakcie audytu i/lub inspekcji mają charakter poufny i nie mogą być publikowane w sposób bezpośredni.

3.9 Wykryte podczas audytu i/lub inspekcji wadliwe struktury, działania, technologie i procedury muszą zostać w pełni zbadane, a przyczyny powstania niezgodności opisane i wyjaśnione tak, aby ryzyko powtórzenia się niezgodności zostało zlikwidowane; jak też musi zostać określone, jakie działania korygujące, przez kogo i w jakim terminie muszą być podjęte. Konieczne jest także określenie wymagań i warunków związanych ze sprawdzeniem skuteczności wdrożonych działań korygujących.

3.10 Do zasadniczych form **działań korygujących** należą:

- a) Działania przywracające stan zgodny z mającymi zastosowanie wymaganiami;
- b) Wycofanie z użycia lub wprowadzenie zakazu korzystania z wadliwego produktu;
- c) Podjęcie procedury dla uzyskania zezwolenia ULC na zastosowanie odstępstwa od ustalonych warunków;
- d) Ponowne wykonanie oryginalnych procedur i czynności;

3.11 Jeżeli podczas audytu lub inspekcji operacyjnej zostanie stwierdzone, że aktualnie wykonywana praca (czynność) nie spełnia ustalonych dla niej wymagań lub wyznaczonych standardów, to działania korygujące muszą zostać podjęte zanim praca ta zostanie ukończona.

3.12 Wszelkie odstępstwa od zatwierdzonych standardów muszą być zatwierdzone przez upoważnione do tego osoby funkcyjne w strukturze Operatora oraz, odpowiednio do wymagań przepisów zatwierdzone lub uzgodnione z innymi zainteresowanymi stronami takimi jak np. z organem nadzoru państwowego, który standard ten wydał i/lub zatwierdził, producentem, zleceniodawcą itp.

3.13 Wystąpienie o uzyskanie zgody na zastosowanie odstępstwa od zatwierdzonych standardów, niezależnie od tego, czy jest to odstępstwo jednorazowe, stałe, czy też występujące w określonym przedziale czasowym, musi być odpowiednio udokumentowane.

3.13 Samo wystąpienie Operatora do ULC o zastosowanie odstępstwa nie jest równoznaczne z otrzymaniem zgody ULC na jego stosowanie. Operator musi otrzymać zgodę na piśmie i ściśle zastosować się do warunków, jakie ULC wyznaczy mu dla skorzystania z prawa do odstępstwa.

4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ OGÓLNA

4.1 Bezpośredni nadzór nad audytami i inspekcjami operacyjnymi sprawuje Dyrektor Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL). Do jego podstawowych obowiązków należy:

- a) Wyznaczanie zakresów audytów operacyjnych zgodnie z wnioskami o wszczęcie procesu certyfikacji;
- b) Wyznaczanie ogólnych i szczegółowych zadań dla inspektorów operacyjnych (ASI/CPM) i zespołu certyfikującego;
- c) Opracowanie rocznych i bieżących (miesięcznych) planów audytów oraz inspekcji operacyjnych;
- d) Wyznaczanie inspektorów operacyjnych (ASI/CPM) do prowadzenia poszczególnych audytów;
- e) Zatwierdzanie raportów z audytów, inspekcji oraz poleceń pokontrolnych;
- f) Przedkładanie Prezesowi ULC wniosków dotyczących wydania Certyfikatu AOC i związanych z nim Specyfikacji Operacyjnych oraz informacji o ocenach bieżącej fachowości Operatora do kontynuowania korzystania z przywilejów wynikających z tego Certyfikatu;

- g) Przedkładanie Prezesowi ULC wniosków dotyczących wszelkich warunków i/lub ograniczeń specjalnych, które w świetle wyników z przeprowadzonych audytów i inspekcji Operatora powinny być nałożone;
- h) Informowanie Prezesa ULC i Operatora o wszelkich uchybieniach, które wymagają podjęcia działań korygujących;
- i) Informowanie Prezesa ULC o konieczności podjęcia niezbędnych kroków dyscyplinujących Operatora lub egzekucyjnych;
- j) Przedstawianie Prezesowi ULC syntetycznych wyników działania systemu nadzoru operacyjnego;

4.2 Odpowiedzialność za przygotowanie i przebieg audytu zgodnie z ustanowionymi dla tego zasadami i procedurami spoczywa na inspektorze prowadzącym audyt.

4.3 Odpowiedzialność za przygotowanie i przebieg inspekcji operacyjnej zgodnie z ustanowionymi dla tego zasadami i procedurami spoczywa na inspektorze wyznaczonym do jej przeprowadzenia.

4.4 Właściwy Inspektorat Operacyjny (LOL-1/LOL-2) ściśle współpracuje z Departamentem Techniki Lotniczej (LTT), Departamentem Personelu Lotniczego (LPL) oraz innymi komórkami organizacyjnymi ULC odpowiednio do rodzaju i obszaru prowadzonych audytów i/lub inspekcji, szczególnie związanych z pierwszym wydaniem, zmianą, przedłużeniem lub wznowieniem ważności Certyfikatu AOC oraz z prowadzeniem bieżącego nadzoru i inspekcji operacyjnych nad operacjami lotnictwa cywilnego w Polsce.

4.5 Ogólny nadzór nad działalnością Inspektoratów Operacyjnych/Wydziału (LOL-1/LOL-2/LOL-3) sprawuje Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL).

5. KWALIFIKACJE INSPEKTORA OPERACYJNEGO

5.1 W dużej mierze interes społeczny i zdolność ULC do prowadzenia skutecznego nadzoru i kontroli operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych zależy od fachowości inspektorów ULC. Aby skutecznie wykonywać swoje obowiązki, ULC musi być prawidłowo zorganizowany i zatrudniać wykwalifikowany personel posiadający umiejętności realizowania szerokiego zakresu działań wynikających z potrzeb audytów i inspekcji operacyjnych Operatora.

5.2 Wskazane jest posiadanie przez inspektora operacyjnego takich samych kwalifikacji jak personel, którego działania kontroluje lub nadzoruje. Inspektor prowadzący inspekcje w locie lub inspekcje (audyty) techniczne powinien posiadać kwalifikacje nie tylko właściwe dla danego typu statku powietrznego, ale powinien także posiadać odpowiednie doświadczenie praktyczne dot. znajomości zasad operacyjnych i technicznych właściwych dla nadzorowanych operacji.

5.3 Kandydat na inspektora nadzoru operacyjnego powinien posiadać kwalifikacje i doświadczenie zawodowe nabyte wcześniej w lotnictwie cywilnym, takie jak np. aktualne lub niedawno wygasłe licencje lotnicze potwierdzające jego kwalifikacje i doświadczenie zawodowe jako członka personelu latającego (pilota, nawigatora, mechanika pokładowego) nabyte na typie statku powietrznego porównywalnym z typami statków użytkowanych przez Operatora albo aktualne lub niedawno wygasłe kwalifikacje i doświadczenie licencjonowanego członka personelu technicznego (mechanika lotniczego) nabyte na typie statku powietrznego porównywalnym z typami statków użytkowanych przez Operatora oraz doświadczenie w zakresie szkolenia lotniczego, łącznie ze znajomością korzystania z zaawansowanych technik nauczania oraz z symulatorów lotu statków powietrznych.

5.4 Ponadto, powinien wyróżniać się znajomością i umiejętnością zastosowania oraz interpretacji mających zastosowanie przepisów oraz posiadać przekrojową znajomość ogólnych zasad działania i oceniania systemów organizacji przewozów i usług lotniczych oraz stosowanych procedur w organizacji przewozów i usług lotniczych.

5.5 Na przykład, inspektor operacji lotniczych wykonujący inspekcje w locie powinien mieć szerokie doświadczenie operacyjne - nie mniejsze niż 1000 godzin jako dowódca statku powietrznego w transporcie lotniczym na cywilnych lub wojskowych typach statków powietrznych. Osoby starające się o pracę jako inspektor operacji lotniczych, powinny uprzednio piastować stanowiska w kierownictwie operacyjnym albo mieć doświadczenie zawodowe na stanowiskach pilota, instruktora, nawigatora, inżyniera pokładowego itp.

5.6 Zadawalające wykonywanie wszelkich funkcji Urzędu w dużej mierze zależy od uprawnień, doświadczenia, fachowości i osobistego zaangażowania indywidualnych inspektorów. Niezależnie od bezwarunkowego znaczenia fachowości i umiejętności technicznych

w prowadzeniu certyfikacji, kontroli czy nadzoru, niezmiernie ważne jest także posiadanie przez inspektora wysokiego poziomu uczciwości, a ponadto zachowanie obiektywizmu przy wykonywaniu swoich zadań, przestrzegania reguł poprawnego zachowania, rozumienia charakteru drugiego człowieka i posiadanie umiejętności łatwego komunikowania się z ludźmi.

5.7 Osoby inspekcjonowane przez inspektorów są często niezadowolone z wkraczania w ich dziedzinę przez przedstawicieli władzy lotniczej. Obawy i urazy mogą być ograniczone lub przełamane, gdy inspektorzy odpowiedzialni za nadzór dołożą starań, aby wyjaśnić, że ich celem jest udzielenie pomocy, a nie utrudnianie i że prowadzone przez nich działania nadzoru leżą w interesie podwyższenia poziomu bezpieczeństwa. Biorąc pod uwagę specjalny i delikatny charakter zadania inspektora władzy lotniczej ważnym jest by uprawnienia, wcześniejsze doświadczenie i indywidualne cechy charakteru każdego przyszłego pracownika zatrudnianego do prowadzenia zadań inspekcyjnych i nadzoru były zweryfikowane i bardzo dokładnie ocenione przez przełożonych przed jego zatrudnieniem.

UWAGA: Szczegółowe wymagania kwalifikacyjne dla kandydata na inspektora operacyjnego Urzędu oraz wymagane szkolenia podane są w PNO-1-08-00 oraz w PNO-1-09-00.

6. OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

6.1 Standardowe zakresy obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień inspektorów operacyjnych (CPM/ASI/GSI/CSI) podane są w Dziale 7 Podręcznika PNO. Pojęcie inspektora ASI obejmuje grupy inspektorów GSI/CSI, którzy są dedykowaniu do prowadzenia inspekcji w wybranych obszarach kontroli, odpowiednich do swoich zakresów, a także do prowadzenia sprawdzeń wykonywania inspekcji tych obszarów przez pozostałych inspektorów ASI.

6.2 Podstawowym zadaniem inspektora operacyjnego jest badanie, jaki poziom bezpieczeństwa operacyjnego Operator jest w stanie osiągnąć oraz jaki faktycznie uzyskuje. Aby z audytu i/lub inspekcji operacyjnej mogły wyniknąć konstruktywne wnioski, inspektor musi wykonać takie czynności jak audyt (inspekcję), zebranie dowodów, dokonanie oceny oraz opracowanie sprawozdania, Raportu niezgodności (NCR) oraz zaleceń pokontrolnych.

6.3 Zarówno zalecenia jak i uwagi krytyczne powinny być oparte na odpowiednio udokumentowanych faktach. Wszelkie

stwierdzone przez inspektorów operacyjnych uchybienia (niezgodności z ustanowionym standardem) muszą być natychmiast zgłoszone zainteresowanym pracownikom Operatora. Jeżeli w określonym czasie Operator nie podejmie działań korygujących w odpowiedzi na niezgodności podane przez inspektora w Raporcie NCR, to taką sprawę należy przekazać Prezesowi Urzędu w celu podjęcia działań prawnych wobec Operatora lub jego pracowników.

6.4 Inspektorzy operacyjni powinni utrzymywać częsty kontakt z przypisanymi im Operatorami w celu dokonywania bieżącej oceny funkcjonowania ich organizacji oraz pracy personelu podczas prowadzenia operacji, obsługi technicznej i szkolenia. W trakcie spotkań z dyrekcją Operatora i personelem lotniczym, inspektorzy operacyjni powinni zawsze zalecać zachowywanie zgodności z przepisami bezpieczeństwa i starać się stworzyć i utrzymywać zgodną współpracę. Należy podkreślić znaczenie właściwego zachowania, inicjatywy, dobrych stosunków i pojęcia sprawiedliwości wraz ze zdecydowaniem inspektora w kontaktach z przedstawicielami Operatora.

6.5 Niepraktyczne jest podjęcie próby opracowania szczegółowych materiałów pomocniczych ujmujących wszystkie sytuacje i problemy, które mogą powstać w trakcie pracy inspektorów. Ponadto, szczegółowe obowiązki i odpowiedzialności indywidualnego inspektora będą się różnić w zależności od specjalności i wyznaczonych mu specjalistycznych obowiązków. Zasadniczo jednak oczekuje się od inspektora wypełnienia niżej wymienionych obowiązków, związanych z jego określoną specjalnością:

a) Prowadzenia rutynowych audytów i/lub inspekcji zaplecza, płyty lotniskowej, bazy, inspekcji w locie, itp. oraz prowadzenia nadzoru i kontroli jakie zostaną uznane za niezbędne w określonych odstępach czasu;

b) Prowadzić audyty i/lub inspekcje oraz bieżący nadzór operacyjny Operatora zgodnie z opracowanym planem, programem audytu (inspekcji) oraz odnośnymi przepisami i instrukcjami;

c) Informować Operatora na piśmie (Raportem NCR) o wszelkich stwierdzonych uchybieniach z poleceniem przedstawienia w określonym terminie propozycji działań korygujących;

d) Przedstawiać sprawozdania z każdego audytu i/lub inspekcji, oraz wypełnić i opracować wszystkie odnośne druki pokontrolne;

e) Badać i raportować zgodnie z ustalonymi procedurami o każdym wykroczeniu przeciwko przepisom ustawy Prawo lotnicze i/lub przepisom wykonawczym wydanym na podstawie tej ustawy oraz standardom i wymaganiom operacyjnym a także zasadom bezpieczeństwa ustanowionymi przez Operatora.

f) Informować na bieżąco kierownictwo ULC o wszystkich sprawach dotyczących bieżących operacji i planowanego rozwoju przedsiębiorstwa z uwzględnieniem pracowników kierownictwa, zmian w przypisanych obowiązkach lub ogólnych zmian w organizacji Operatora.

g) Stale analizować odnośne dokumenty Operatora (np. instrukcje operacyjne, obsługowe i szkoleniowe), przepisy wewnętrzne przedsiębiorstwa, dyrektywy operacyjne, metody i praktyki przekazywania informacji pracownikom oraz system wprowadzania zmian celem stwierdzenia, czy są one dokładne i w każdym momencie dostępne osobom, których obowiązków one dotyczą.

6.6 Inspektorzy nadzoru operacyjnego (ASI/GSI/CSI) są uprawnieni do prowadzenia:

- Inspekcji załogi lotniczej podczas lotu na trasie (*En-route Inspection – ENR*) o ile posiada kwalifikacje i szkolenie FOI;
- Inspekcji personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej podczas lotu (*Cabin Inspection – CAB*) o ile posiada kwalifikacje i szkolenie FOI;
- Sprawdzania kwalifikacji członka załogi lotniczej (*Proficiency / Qualification Check – PRQ*);
- Inspekcji statku na płycie lotniska (*Apron Inspection – APP/SANA*) oraz (*Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA*), z ograniczeniem do spraw operacyjnych i przeszedł szkolenie SAFA;
- Innych rodzajów inspekcji operacyjnych, do których posiada ważne licencje, uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków;
- Uczestniczenia i oceniania lotów pokazowych i testach na ziemi podczas certyfikacji dla otrzymania Certyfikatu AOC/AWC;
- kontroli prowadzenia treningu na symulatorze lotu lub urządzeniu treningowym (STD/Mock-up);
- inspekcji placówki terenowej (STA).

6.7 Inspektor procesów certyfikacji (CPM) jest uprawniony do:

- Administrowania i uczestniczenia w procesach certyfikacji dla wydania, zmiany lub przedłużenia ważności Certyfikatów

AOC/AWC, zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami i uprawnieniami zawodowymi;

- Przewodniczenia zespołom certyfikacji i zespołom inspekcji operacyjnych;
- Prowadzenia audytów, inspekcji i bieżącego nadzoru nad systemami jakości (*Quality System*) posiadaczy Certyfikatów AOC/AWC;
- Oceniania dokumentacji operacyjnej wymaganej od Operatorów w przepisach, a w szczególności Instrukcji Operacyjnej, MEL, oraz innych instrukcji i podręczników Operatora dot. spraw operacyjnych;
- Prowadzenia inspekcji statku na płycie lotniska (*Apron Inspection – APP/SANA*) z ograniczeniem do spraw operacyjnych;
- Prowadzenia audytów, inspekcji i bieżącego nadzoru nad przewozem lotniczym materiałów niebezpiecznych (DGR), jeśli takie kwalifikacje posiada;
- Prowadzenia audytów oraz procesów uznawania certyfikatów zagranicznych dot. spraw operacyjnych;
- Innych rodzajów inspekcji operacyjnych, do których posiada wymagane licencje, uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków.

6.8 Inspektor DSI jest *pracownikiem operatora*, upoważnionym przez Prezesa ULC do wykonywania niektórych czynności nadzoru i kontroli, zgodnie z delegacją zawartą w art. 22 ust. 3 ustawy Prawo Lotnicze. W zakresie operacyjnym korzystanie z usług inspektorów DSI nie ma zastosowania i zastępowany on jest przez inspektora FOI (*Flight Operations Inspector*)

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może delegować część zadań inspekcyjnych wyznaczonemu personelowi operatora. Zasadą podstawową jest, że wyznaczony personel (FOI) nie jest zatrudniony u operatora u którego przeprowadza kontrolę. Kwalifikacja i zatwierdzenie wyznaczonego personelu (FOI) wykonane musi być przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. Urząd Lotnictwa Cywilnego jest odpowiedzialny za wyznaczonych inspektorów FOI i ściśle nadzoruje ich pracę. Powinno się ustanowić wymagania dotyczące minimalnej liczby inspekcji w ciągu roku przez każdego wyznaczonego inspektora FOI. Powinno się ustanowić także wymagania dotyczące sprawdzenia co pewien czas uprawnień i kontroli uprawnień wyznaczonych inspektorów FOI, które pozwolą monitorować czynności i jeśli jest to konieczne przedłużyć zezwolenie dla wyznaczonego FOI. Urząd Lotnictwa Cywilnego akceptuje członka załogi lotniczej operatora (doświadczonego dowódcę) do sprawowania funkcji pilota sprawdzającego na linii. Personel taki nie jest w tej samej kategorii co wyznaczeni

inspektor FOI, jednakże, ich kwalifikacje i czynności sprawdzające muszą być odpowiednio nadzorowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Upoważniony Inspektor FOI jest uprawniony do przeprowadzania:

- Inspekcji załogi lotniczej podczas lotu na trasie (*En-route Inspection – ENR*);
- Inspekcji personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej podczas lotu (*Cabin Inspection – CAB*);

Upoważniony Inspektor FOI może być zastąpiony przez inspektora ASI/CSI tylko w zakresach, w których inspektor zastępujący posiada odpowiednie kwalifikacje i upoważnienia.

6.8 Inspektorzy operacyjni, posiadający upoważnienie Prezesa, mają prawo zabezpieczyć statek powietrzny przed jego dalszym użytkowaniem, zgodnie z zasadami podanymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640).

7. AKREDYTACJA INSPEKTORA OPERACYJNEGO

7.1 Inspektor operacyjny, który nabył kwalifikacje do samodzielnego prowadzenia inspekcji operacyjnych otrzymuje legitymację służbową Urzędu oraz Upoważnienie (*Authorization*) upoważniające go do pełnienia czynności inspekcyjnych określonych w ustawie Prawo lotnicze i przepisach wykonawczych, a w szczególności wydanych na podstawie art. 30 i art. 159 ust. 2 ustawy. Wzór upoważnienia podany jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. MI Nr 168, poz. 1640).

7.2 Inspektor operacyjny zamierzający przeprowadzić inspekcję doraźną, a w szczególności inspekcję SAFA w odniesieniu do Operatorów zagranicznych oraz inspekcję APP-SANA w odniesieniu do Operatorów polskich, musi okazać legitymację osobie kontrolowanej **przed przystąpieniem** do czynności służbowych.

7.3 W przypadku inspekcji lub audytów wykonywanych w składzie zespołu operacyjnego, przewodniczący zespołu okazuje przed przystąpieniem do czynności inspekcyjnych Polecenie Prezesa Urzędu, wystawione na druku ULC-PID-01, podające nazwiska inspektorów upoważnionych do wykonania, w składzie zespołu określonych w tym Poleceniu, czynności inspekcyjnych (audytu).

OSTRZEŻENIE !!!

Skuteczne poinformowanie służb i osób funkcyjnych oraz zainteresowanych członków personelu operacyjnego Operatora, w tym pilotów i personelu pokładowego o uprawnieniach posiadacza Upoważnienia należy do obowiązków Operatora. Zaleca się dokonać tego poprzez umieszczenie odpowiednich zapisów w Instrukcji Operacyjnej (Patrz PNO-2-04-01, procedura 2-06-00).

8. PRZEBIEG AUDYTU

Procedura przeprowadzenia audytu jest podzielona na następujące fazy:

Faza I - Przygotowanie audytu

Podczas tej fazy wyznaczeni inspektorzy gromadzą ogólne informacje związane z przedmiotem audytu, określają i wyznaczają szczegółowe zadania inspekcyjne, opracowują niezbędne dokumenty wyjściowe oraz ustalają plan audytu.

8.1 Spotkanie otwierające audyt

Plan audytu jest prezentowany osobie odpowiedzialnej za sprawdzany obszar i omówiony na spotkaniu otwierającym audyt.

8.2 W spotkaniu otwierającym powinni uczestniczyć:

- a) Inspektor prowadzący (CPM);
- b) Inspektorzy – członkowie zespołu (w tym POI o ile jest wyznaczony);
- c) Przedstawiciel Operatora (Kierownik Jakości, Szef obszaru, na audycie certyfikacyjnym – Kierownik Odpowiedzialny).

8.3 Zakres tego omówienia ma obejmować:

- a) Przedstawienie uprawnień inspektora, celu, zakresu, terminów i miejsc prowadzenia audytu oraz wskazanie materiałów i dokumentów, jakie Operator ma udostępnić audytorom;
- b) Przedstawienie członków zespołu inspekcyjnego (jeśli ma zastosowanie) z podaniem przydzielonych im zadań szczegółowych;
- c) Uzgodnienie i ewentualna modyfikacja planu audytu;
- d) Dokonanie stosownych ustaleń organizacyjnych;
- e) Uzgodnienie sposobów komunikowania się.

Faza II - Przeprowadzenie audytu

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ OPERATORA	PNO-1-04-00 Strona 7/12
--	---	-----------------------------------

8.4 Audyt wykonywany jest w oparciu o przygotowaną listę kontrolną, zgodną z zatwierdzonym planem audytu.

Podczas tej fazy inspektorzy:

- a) Weryfikują usunięcie niezgodności z poprzednich audytów;
- b) Gromadzą informacje i dowody szczegółowe;
- b) Rozpoznają i wstępnie analizują stwierdzone fakty.

8.5 W przypadku wystąpienia konieczności rozszerzenia zakresu audytu (np. z powodu wykrycia dodatkowych faktów lub okoliczności wskazujących na szerszy kontekst wykrytej nieprawidłowości), inspektor prowadzący (CPM) zobowiązany jest uzgodnić takie rozszerzenie zakresu audytu z właściwym Naczelnikiem Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) i z Operatorem.

8.6 Stwierdzone fakty, niezgodności, jak też wszelkie niejasności muszą być na bieżąco zgłaszane Operatorowi, wyjaśniane i odpowiednio dokumentowane (podstawa prawna, obszar, źródła, dowody itp.).

Faza III - Wnioski z audytu

8.7 Każdy audyt musi być zakończony pisemnym raportem/Protokołem kontroli zgodnym z Załącznikiem 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. MI Nr 168, poz. 1640). Wstępne wnioski z audytu są przedstawiane przedstawicielowi Operatora na spotkaniu zamykającym. Przedstawiciel Operatora jest zobowiązany do podpisania Protokołu kontroli.

8.8 Wnioski z audytu mogą obejmować także propozycje procedur, jakie mają zostać zastosowane dla monitorowania skuteczności proponowanych działań korygujących.

8.9 Podczas tego spotkania inspektor prowadzący (CPM) i przedstawiciel Operatora ustalają wspólnie działania korygujące, jakie mają być podjęte, jak też terminy ich wprowadzenia. Działania korygujące muszą być ukierunkowane na usuwanie przyczyn powstania wykrytej nieprawidłowości oraz mają być opracowane w taki sposób, aby wykluczać możliwość powtórzenia się wykrytej nieprawidłowości.

8.10 Spotkanie zamykające audyt.

W spotkaniu zamykającym powinni uczestniczyć:

- a) Inspektor prowadzący (CPM);
- b) Inspektorzy pomocniczy (jeśli są wyznaczeni);
- c) Przedstawiciel Operatora (np. Kierownik Jakości).

8.11 Zakres tego spotkania ma obejmować:

- a) Omówienie przebiegu audytu i stwierdzonych niezgodności;
- b) Podanie wstępnych wyników i wniosków z audytu;
- c) Wstępną analizę wyników audytu;
- d) Uzgodnienie propozycji działań korygujących, metod, możliwości, warunków i terminów ich wykonania.

9. PRZEBIEG INSPEKCJI

9.1 Ogólne i szczegółowe zasady prowadzenia inspekcji operacyjnych podane są w Rozdziale 5 Podręcznika PNO.

10. KLASYFIKACJA NIEZGODNOŚCI I ODSZTĘPSTW

10.1 Każda wykryta w trakcie audytu i/lub inspekcji operacyjnej niezgodność i/lub odstępstwo od mających zastosowanie zasad, norm i procedur musi być odpowiednio opisana i sklasyfikowana (na druku raportu niezgodności NCR).

10.2 Wstępnej klasyfikacji dokonuje w raporcie z audytu (Druk G-03) inspektor prowadzący audyt (CPM) albo (ASI).

10.3 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) jest uprawniony do zmiany kategorii niezgodności, jeśli uzna to za konieczne np. ze względu na wcześniejsze zachowania Operatora w podobnych sprawach albo też szczególne nasilenie innych okoliczności sprzyjających niepożądanemu rozwojowi sytuacji.

10.4 W celu zmiany kategorii niezgodności określonej w trakcie audytu i/lub inspekcji przez inspektora uczestniczącego CPM, POI lub ASI, Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) powołuje zespół roboczy. Zadaniem zespołu jest dokonanie ostatecznej kwalifikacji rozpatrywanej niezgodności.

W skład zespołu wchodzi:

1. Dyrektor LOL
2. Naczelnik LOL-1/2
3. CPM
4. ASI, który stwierdził niezgodność
5. Ekspert o ile zachodzi taka potrzeba.

10.5 Ustala się następujące rodzaje i kryteria klasyfikacji odstępstw i/lub niezgodności:

a) Niezgodność **POZIOMU 1 (KRYTYCZNA)** oznacza, że stwierdzono znaczącą niezgodność i/lub odstępstwo od wymagań przepisów, procedur i podręczników organizacji lub warunków zatwierdzenia i certyfikatów, co stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów i jej przyczyny i/lub skutki **MUSZĄ być usunięte NATYCHMIAST**, przed podjęciem operacji albo też proces lub operacja niezgodne ze standardem **muszą zostać natychmiast WSTRZYMANE**. Do kategorii **KRYTYCZNE** zalicza się każdy przypadek:

- **Naruszenia** w fazie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **ograniczeń eksploatacyjnych** statku powietrznego podanych w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM);
- **Planowania** operacyjnego lotu w sposób, który może naruszać **zasady ruchu lotniczego** lub wymagania związane z dostępem do określonej przestrzeni powietrznej oraz posługiwanie się niekompletną lub nieaktualną **dokumentacją operacyjną**;
- **Wyznaczenia** na lot statku lub podjęcie decyzji o wykonaniu lotu statkiem nie spełniającym wymagań dot. jego **bieżącej zdolności do lotu** a w szczególności mającego braki albo niesprawne **wyposażenie awaryjne i /lub ewakuacyjne** w tym przystąpienie do wykonania lotu z naruszeniem warunków i ograniczeń wynikających z MMEL/MEL;
- **Wyznaczenia** na lot lub podjęcia się przez członka personelu lotniczego wykonania czynności lotniczych bez posiadania wymaganych do tego **kwalifikacji potwierdzonych ważną licencją lotniczą i wpisanymi do niej uprawnieniami**;
- **Przystąpienia do wykonania lotu** z niedostateczną ilością paliwa, nieprawidłowym rozmieszczeniem lub umocowaniem ładunku lub z naruszeniem podstawowych zasad bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych;
- **Użycia statku** przez Operatora lub jego personel **w sposób niezgodny** z jego przeznaczeniem i/lub wydanymi przez Władze zezwoleniami, świadectwami i upoważnieniami.

OSTRZEŻENIE !!!

Odmowa usunięcia niezgodności zakwalifikowanej do **POZIOMU 1 (KRYTYCZNE)** lub kontynuowanie operacji bez podjęcia uzgodnionych z ULC działań naprawczych będzie skutkowało natychmiastowym wszczęciem procedury zawieszenia ważności

Certyfikatu AOC lub jego ograniczenia w części lub całości.

Odstępstwa i/lub niezgodności mające cechy **KRYTYCZNE** mogą być też zakwalifikowane z mocy ustawy Prawo lotnicze oraz ustawy Kodeks karny, jako wykroczenia lub przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i są zagrożone sankcjami karnymi.

b) Niezgodność **POZIOMU 2** oznacza, wszystkie inne niezgodności z wymaganiami przepisów, procedur i podręczników organizacji lub warunków zatwierdzenia i certyfikatów które **MOGĄ** w krótkim czasie doprowadzić do **STANU KRYTYCZNEGO**, albo trwale obniżyć i/lub utrudnić spełnienie wymagań dotyczących bezpieczeństwa prowadzonych operacji. Przyczyny i/lub skutki niezgodności zakwalifikowanej do tej kategorii muszą być usunięte w terminie nie uzgodnionym z Nadzorem. Przedłużenie tego terminu wymaga złożenia przez Operatora merytorycznie uzasadnionego, pisemnego wniosku zawierającego dowody na niemożność trwałego usunięcia przyczyn niezgodności w uzgodnionym terminie (nie dłużej niż 3 miesiące). Do kategorii **POWAŻNE** zalicza się każdy stwierdzony przypadek:

- Występowania w Instrukcji Operacyjnej Operatora zapisów sprzecznych z normami prawa krajowego lub międzynarodowego;
- Nieprzestrzegania przez personel operacyjny Operatora krajowych i/lub międzynarodowych przepisów, wymagań lub standardów lotniczych i/lub postanowień Instrukcji Operacyjnej;
- Przystąpienia do wykonania lotu z niekompletną lub nieaktualną dokumentacją pokładową statku, jakiej posiadania na pokładzie wymagają przepisy krajowe i międzynarodowe;
- Nieprzestrzegania przez personel Operatora oraz jego podwykonawców wymagań dot. obsługi technicznej statku powietrznego i/lub obsługi płytowej, w tym niedostateczne odłodzenie statku przed lotem, a także przypadki użycia niewłaściwego lub zabrudzonego paliwa, oleju i innych płynów lub gazów technicznych;
- Obniżenia się kwalifikacji fachowych personelu uczestniczącego w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu operacji lotniczych, w tym umiejętności samodzielnego wykonania czynności wynikających z posiadanej licencji albo nieznaności procedur mających wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych;
- Niejasności lub sprzeczności w zapisach w dokumentach operacyjnych, procedurach albo

w zakładowych instrukcjach wykonawczych Operatora, co utrudniają prawidłowe wykonanie czynności lub procesu;

- Nieprawidłowości w kierowaniu i/lub nadzorowaniu przez Operatora prowadzonych przez niego operacji lotniczych;

c) **INFORMACYJNA (I)** oznacza, że stwierdzony stan, choć nie jest odstępstwem (niezgodnością), to w opinii inspektora jest on na tyle różny od powszechnie stosowanych praktyk, że powinien być dodatkowo opisany i zarejestrowany w raporcie w celu dalszej obserwacji skutków takiego postępowania.

11. DOKUMENTOWANIE PRZEBIEGU I WYNIKÓW AUDYTU I/LUB INSPEKЦИИ OPERACYJNEJ

11.1 Podstawową dokumentację audytu stanowią:

- a) Plan audytu - przewodnik procesu certyfikacji /protokół zamknięcia ULC-PPCert-AOC/ULC-PPCert-AWC
- b) Listy kontrolne audytu (dla każdego obszaru);
- c) Raporty niezgodności (NCR) (jeśli stwierdzono niezgodności i/lub odstępstwa);
- d) Sprawozdanie, (jeżeli charakter audytu tego wymaga)
- e) Programy i zarządzenia wykonawcze dla działań korygujących;
- f) Raporty z audytów sprawdzających skuteczność podjętych działań korygujących;
- g) Protokół kontroli G-03.

11.2 Podstawową dokumentację inspekcji stanowią:

- a) Raport z inspekcji (odpowiednio ENR, CAB, STA, APP/SANA, FSTD itd.);
- b) Korespondencja z Operatorem potwierdzająca usunięcie nieprawidłowości;
- c) Decyzja inspektora (CPM/ASI) o skuteczności wprowadzonych działań korygujących i zamknięciu Raportu.

12. DZIAŁANIA KORYGUJĄCE I WSPÓLPRACA OPERATORA

12.1 Informacje o niezadowolających wynikach audytu lub inspekcji operacyjnej powinny być przekazane Operatorowi pisemnie, celem podjęcia przez niego działań korygujących. Należy jednocześnie określić termin usunięcia stwierdzonej niezgodności (braku) albo wprowadzenia zmian i/lub usunięcia niezgodności, jeśli jest inny niż podany w ust. 11 powyżej.

12.2 Korespondencja będzie kierowana do Kierownika Odpowiedzialnego chyba, że Operator

pisemnie wyznaczy inną osobę upoważnioną do kontaktów roboczych z Urzędem w sprawach operacyjnych i do podejmowania działań korygujących.

12.3 Operator zobowiązany jest opracować i zrealizować pisemny program działań korygujących **trwale likwidujący przyczyny** powstania niezgodności z przepisem i/lub wymaganiem.

12.4 Urząd może zażądać przedstawienia programu korygującego do wglądu lub akceptacji. Przedstawienie programu korygującego do akceptacji ULC jest obowiązkowe w każdym przypadku, kiedy Operator ubiega się o przedłużenie uzgodnionego terminu usunięcia nieprawidłowości.

12.5 Program korygujący musi zawierać, co najmniej następujące elementy:

- a) Przedmiot działania korygującego;
- b) Osoby odpowiedzialne za realizację i sprawdzenie wykonania;
- c) Terminy realizacji poszczególnych zadań programu;
- d) Sposób udokumentowania wykonania działania korygującego;
- e) Zalecenia pokontrolne dla upewnienia się o trwałym wyeliminowaniu przyczyn powstania korygowanej nieprawidłowości;
- f) Zatwierdzenie przez osobę upoważnioną do zainicjowania i egzekucji poleconego działania korygującego.

12.6 W przypadku nie podjęcia przez Operatora działań korygujących lub braku odpowiedzi w wyznaczonym terminie, Dyrektor Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL) -powiadamia o tym Prezesa Urzędu i proponuje środki dyscyplinujące Operatora, nie wyłączając wniosku o cofnięcie, ograniczenie lub zawieszenie ważności Certyfikatu AOC.

12.7 Każda niezgodność Poziomu 2 nie usunięta w uzgodnionym terminie staje się niezgodnością Poziomu 1 i podejmowane są działania adekwatne dla tej niezgodności.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 5 - ORGANIZACJA AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH OPERATORA

1. STANDARYZACJA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI

1.1. Inspekcje powinny być prowadzone w sposób ustandaryzowany. W związku z tym należy je prowadzić zgodnie z ustanowionymi metodami i kryteriami tak, aby wyeliminować sprzeczności wynikające z różnych rodzajów procedur i doświadczeń indywidualnych inspektorów. Podane w tym Podręczniku (PNO) instrukcje dla inspektorów, zawierają szczegółowe procedury i techniki audytu i/lub inspekcji i mają za zadanie wspierać standaryzację procesów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora.

1.2 W dalszych częściach tego rozdziału podane są krótkie charakterystyki poszczególnych rodzajów audytów i/lub rutynowych inspekcji operacyjnych. Szczegółowe zakresy audytów i/lub inspekcji określone są w listach kontrolnych (*check list*) właściwych dla danego audytu (inspekcji). Druki standardowych list kontrolnych znajdują się w Dziale 7 Podręcznika (PNO). Dla procesu ciągłego Nadzoru operacyjnego nie stosuje się standardowych list kontrolnych. Inspektor POI tworzy samodzielnie listę kontrolną w zależności od sytuacji opartą na przyjętych kryteriach i potrzebach, w odniesieniu do kontrolowanego operatora. Przy komponowaniu list kontrolnych muszą zostać zachowane zasady opisane w Dziale 5. Podręcznik (PNO).

2. INSPEKCJA PLACÓWKI TERENOWEJ (STA)

2.1 Celem inspekcji placówki terenowej ustanowionej przez Operatora jest stwierdzenie jej zdolności do wykonania zamówionych przez Operatora usług i/lub prowadzenia operacji lotniczych, w tym zapewnienia wymaganych obsługa technicznych i zaopatrzenia użytkowanych przez Operatora statków powietrznych.

2.2 Dodatkowym celem inspekcji placówki terenowej (STA) jest dokonanie oceny fachowości personelu wykonawczego. Wynik inspekcji ma potwierdzić, że wyznaczona przez Operatora placówka terenowa spełnia mające zastosowanie wymagania dot. organizacji, wyposażenia, kwalifikacji personelu oraz, że odpowiednia dokumentacja jest prowadzona prawidłowo.

2.3 Zaleca się, aby inspekcje placówki terenowej (STA) były prowadzone w czasie faktycznie prowadzonych operacji startów i lądowań, celem uzyskania ogólnego obrazu działania placówki terenowej oraz skuteczności używanego sprzętu, wykorzystywanych usług podwykonawców, procedur i personelu. Inspektor operacyjny ULC powinien przeanalizować z

kierownictwem placówki terenowej Operatora zatrudnienie i podział różnych funkcji w danej placówce. W trakcie inspekcji należy dokonać analizy stosowanych instrukcji (operacyjnej, obsługowej, szkoleniowej itp.) celem upewnienia się o ich aktualności i dostępności. Należy sprawdzić czy personel odpowiedzialny za różne zadania posiada dostateczną znajomość instrukcji operacyjnej w części odnoszącej się do ich obowiązków oraz czy wykonuje przypisane w tych dokumentach zadania zgodnie z ustalonymi dla nich zasadami i procedurami. Należy przeanalizować i przedyskutować z zainteresowanym personelem rutynowe i awaryjne procedury Operatora właściwe dla operacji prowadzonych z danej placówki terenowej i jej zaplecza operacyjnego.

2.4 Szczegółowy zakres i procedury prowadzenia inspekcji placówki terenowej (STA) podane są w Dziale 5 Podręcznika (PNO) oraz w Dziale 7 – Druki.

3. INSPEKCJA NA PŁYCIE LOTNISKA (APP - SANA)

3.1 Inspekcja na płycie lotniska (APP) daje możliwość dokonania ogólnej oceny aktualnie realizowanej operacji oraz dokonania analizy stosowanych przez Operatora procedur oraz fachowości zaangażowanego personelu.

3.2 Inspektor prowadzący inspekcje na płycie lotniska musi posiadać odpowiednie przepustki uprawniające go do wstępu na płytę lotniska, rękawów, stanowisk postojowych, samolotów i innych elementów infrastruktury lotniskowej. Jeśli procedury lokalne tego wymagają, to odpowiednie władze lotniska, kontroli bezpieczeństwa, urzędu celnego i obszaru imigracyjnego muszą być informowane o danych personalnych inspektora operacyjnego ULC i/lub o zamiarze przeprowadzenia przez niego inspekcji na płycie lotniska.

3.3 Jeżeli inspekcja na płycie lotniska samolotu (APP - SANA) Operatora polskiego jest prowadzona w innym kraju, inspektor operacyjny ULC powinien wcześniej uzyskać zgodę na przeprowadzenie takiej inspekcji i jednoznacznie uświadomić władzom lotniska, że jedynym celem prowadzenia tej inspekcji jest stwierdzenie, czy kontrolowana operacja Operatora polskiego i polski statek powietrzny zachowują zgodność z przepisami polskimi.

3.4 Inspekcje na płycie lotniska (APP - SANA) mogą być prowadzone w miejscu rozpoczęcia rejsu lub w porcie docelowym. Inspekcje takie zazwyczaj powinny być przeprowadzone bez

wcześniejszego uprzedzenia Operatora i składać się z selektywnych inspekcji statku powietrznego oraz jego załogi w celu upewnienia się o bieżącej zgodności prowadzonej operacji z wymaganiami odnośnych przepisów.

3.5 Szczegółowy zakres i procedury prowadzenia inspekcji na płycie lotniska (APP - SANA) podane są w Dziale 5 Rozdział 5-08-00 w rozdziale dot. inspekcji SANA– oraz w druku „Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli SANA”

4. INSPEKCJA W LOCIE (ENR) (CAB)

4.1 Inspekcja w locie (ENR i CAB) umożliwia inspektorowi operacyjnemu ULC dokonanie obserwacji i oceny stylu pracy i współpracy między członkami załogi, czujności i przestrzegania odpowiednich przepisów operacyjnych, zasad i wytycznych zawartych w Instrukcji Operacyjnej oraz fachowości członków załogi lotniczej i personelu pokładowego w rzeczywistym środowisku prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych.

4.2 Głównym celem prowadzenia inspekcji w locie ENR i CAB jest ocena dokładności i przydatności procedur kierowania operacjami oraz praktyk związanych z użyciem sprzętu, wyposażenia i usług, a także określenie umiejętności prowadzenia operacji przez personel lotniczy i naziemny Operatora. Inspektor operacyjny ULC powinien wykorzystać tę sytuację do zbadania fachowości wszystkich pracowników uczestniczących w realizacji przypisanych im zadań na ziemi i w powietrzu, obowiązków przed startem i po lądowaniu. Inspektor operacyjny ULC musi również upewnić się, że wszystkie operacje są prowadzone zgodnie z instrukcjami zaleconymi przez Operatora oraz zgodnie z odnośnymi przepisami państwowymi.

4.3 Ważne jest by inspektorzy operacyjni ULC prowadzący inspekcje w locie byli zaznajomieni z Instrukcją Operacyjną, procedurami i praktykami stosowanymi przez Operatora. Inspekcje w locie mają być prowadzone przez inspektorów operacyjnych, którzy posiadają kwalifikacje na danym rodzaju, klasie i/lub typie statku powietrznego i mają znajomość trasy przelotu.

4.4 Tam gdzie to jest możliwe, inspekcje w locie ENR i CAB mają być planowane z wyprzedzeniem, celem uniknięcia konfliktu z wcześniej planowanymi wewnętrznymi inspekcjami Operatora, kiedy miejsce obserwatora (*jump seat*) w kabinie załogi jest zajęte.

4.5 Inspektor operacyjny ULC rozpoczyna inspekcję już w biurze operacji lotniczych lub kontroli operacyjnej Operatora celem zapoznania

się z dowódcą statku powietrznego i personelem zaangażowanym w proces przygotowywania zaplanowanej operacji.

4.6 W czasie inspekcji w locie sprawdzaniu podlegają elementy wynikające z stosowanych list kontrolnych.

4.7 Każda inspekcja w locie powinna być prowadzona w taki sposób, aby nie kolidowała z obowiązkami wykonywanymi przez członków załogi oraz nie prowadziła do zmniejszenia ich koncentracji.

OSTRZEŻENIE !!!

Inspektorowi operacyjnemu ULC NIE WOLNO w żaden sposób ingerować w decyzje, kompetencje i czynności dowódcy statku i/lub innych członków załogi. Inspektor operacyjny ULC jest w tych lotach tylko i wyłącznie obserwatorem !!!

4.8 Jeżeli podczas lotu inspektor operacyjny ULC zauważy, że działania podejmowane przez członków załogi lotniczej wskazują na niepewność lub nieznaną ograniczeń statku powietrznego, procedur kontroli lotu, instalacji statku powietrznego, wyposażenia, normalnych lub awaryjnych procedur, to wszelkie pytania prowadzące do określenia poziomu znajomości tych zagadnień należy przedstawić na odprawie po przeprowadzonym locie.

4.9 Na pewnym etapie inspekcji w locie lub po jego zakończeniu, inspektor operacyjny ULC powinien również sprawdzić pokładowy sprzęt awaryjny i pierwszej pomocy. Należy również dokonać obserwacji procedur bezpieczeństwa zarówno w kabinie jak i w bufetach, przydatność i wykorzystanie miejsc siedzących dla personelu pokładowego, posługiwanie się sprzętem, załadunek bagażu podręcznego, zachowanie porządku na pokładzie, obsługę pasażerów i przestrzeganie zapięcia pasów oraz instrukcji zakazu palenia.

4.10 Inspektor operacyjny ULC powinien również sprawdzić znajomość rozmieszczenia i wykorzystania sprzętu pierwszej pomocy oraz procedur awaryjnych przez personel pokładowy i upewnić się czy personel ma wystarczające i ważne szkolenie w tym zakresie.

4.11 Podczas lotu inspektor operacyjny ULC powinien monitorować wszelką łączność z kontrolą ruchu lotniczego na ziemi i podczas lotu oraz prowadzenie lotu przez personel ATS. Wszelkie stwierdzone uchybienia w ATS, AIS i na lotnisku lub w procedurach z tym związanych, z usługami lub urządzeniami, które mogą mieć znaczący

wpływ na bezpieczeństwo, muszą być natychmiast zameldowane odpowiednim władzom.

4.12 Po zakończeniu każdej inspekcji w locie, zaleca się, aby inspektor operacyjny ULC przedyskutował z dowódcą i odpowiednimi członkami załogi wyniki przeprowadzonej inspekcji, zarówno elementy pozytywne jak i negatywne.

4.13 Szczegółowy zakres i procedury prowadzenia inspekcji w locie (ENR) oraz inspekcji w kabinie (CAB) podane są w Dziale 5 Podręcznika (PNO) oraz Dziale 7 – Druki.

5. INSPEKCJA KWALIFIKACJI PERSONELU

5.1 Inspektor operacyjny ULC ma sprawdzić, czy wszystkie wymagane przepisami i Instrukcją Operacyjną sprawdziany kwalifikacji załóg lotniczych, personelu pokładowego i operacyjnego Operatora są prowadzone zgodnie ze standardami i częstotliwością określoną w przepisach. Inspektor operacyjny ULC nie prowadzi osobiście sprawdzianów umiejętności załogi. Zasady i zakres inspekcji kwalifikacji opisane są w Dziale 5 Podręcznika (PNO)

5.2 Elementem, który zawsze musi zostać poddany kontroli jest obszar współpracy w załodze CRM.

6. Inspekcja STD

6.1 Celem inspekcji użytkowanego przez Operatora symulatora lotu jest weryfikacja czy:

- użytkowane urządzenie treningowe STD posiada aktualny Certyfikat wystawiony przez uprawnioną Władzę Lotniczą;
- zakres zatwierdzenia ujęty Certyfikatem jest obejmuje typ statku powietrznego użytkowanego przez Operatora
- użytkowane przez Operatora urządzenie treningowe STD jest odpowiednie statku powietrznego eksploatowanego przez Operatora;
- Operator jest w stanie wykonać zatwierdzony przez Prezesa ULC program szkoleniowy;
- użytkowane urządzenie treningowe STD ma techniczne możliwości przeprowadzenia wszystkich elementów programu szkoleniowego Operatora;

- personel prowadzący szkolenie posiada odpowiednie kwalifikacje, spełnia wymagania Operatora i są możliwe do przejęcia przez Prezesa ULC.

6.2 Przed przystąpieniem do Inspekcji inspektor operacyjny musi upewnić się, że Operator wystąpił do Prezesa ULC z wnioskiem o uznanie urządzenia treningowego i zapoznać się z dokumentacją załączoną do ww wniosku.

6.3 Szczegółowy zakres prowadzenia inspekcji symulatora lotów, lub urządzenia treningowego (STD/ Moc-up) oraz Wniosek wraz z listą niezbędnych dokumentów podane są w Dziale 7 - Druki Podręcznika (PNO).

6.4 Zasady planowania inspekcji STD zawarte są w Rozdziale PNO-1-05-01.

UWAGA: Inspekcja nie jest prowadzona w celu weryfikacji Urządzenia treningowego w zakresie posiadanego przez ośrodek Certyfikatu.

7. OCENA PROGRAMÓW SZKOLENIA

6.1 Ocena programów szkolenia jest elementem audytu certyfikacyjnego Operatora oraz okresowej inspekcji jego bazy operacyjnej. Inspektor operacyjny ULC powinien dokonać analizy programów szkolenia naziemnego i w locie (zawarte są one w Instrukcji Operacyjnej Cz. D) w celu upewnienia się o ich dokładności i aktualności. Jeżeli zachodzi potrzeba, Inspektor operacyjny ULC powinien przeprowadzić kontrolę wybranego etapu szkolenia aktualnie realizowanego przez Operatora w czasie prowadzonej inspekcji bazy w celu ocenienia jego treści, przydatności oraz skuteczności instruktorów.

6.2 Inspektor operacyjny ULC powinien upewnić się, czy dla każdego zatrudnionego w organizacji pracownika służb operacyjnych i/lub technicznych Operatora, który musi odbyć zatwierdzone szkolenie lotnicze, prowadzona jest dokumentacja każdego odbytego przez tego pracownika szkolenia w celu potwierdzenia, że:

- a) Przeprowadzono odpowiednie szkolenie w terminie i w zakresie wymaganym programem szkolenia;
- b) Dokumenty szkolenia potwierdzają uczestnictwo, udział i postępy w nauce każdego indywidualnego pracownika;

c) Dokładność i szczegółowość prowadzonej i przechowywanej dokumentacji jest zgodna z odnośnymi przepisami.

7. OCENA DOKUMENTACJI LOTÓW I OPERACJI

7.1 Ocena dokumentacji lotów i operacji jest elementem audytu certyfikacyjnego Operatora oraz okresowej inspekcji jego bazy operacyjnej. Inspektor operacyjny ULC powinien dokonać analizy reprezentatywnej liczby planów lotu, druków przeliczania masy i wyważania, dokumentacji paliwowej i olejowej, pokładowych dzienników technicznych, zezwoleń na lot, dzienników łączności i/lub nawigacyjnych, sprawozdań z lotu (lub meldunków o podróży) oraz wszelkich innych, dostępnych i związanych z operacją dokumentów w celu upewnienia się o dokładności i właściwości procedur oraz ich zgodności z ustanowionymi przez Operatora procedurami i odpowiednimi przepisami lotnictwa cywilnego.

8. OCENA DOKUMENTACJI OBSŁUGI TECHNICZNEJ STATKU POWIETRZNEGO

8.1 Ocena dokumentów potwierdzających wykonanie obsługi technicznej użytkowanych przez Operatora statków jest elementem audytu certyfikacyjnego Operatora oraz kontroli SANA. Podstawowym celem sprawdzania tych dokumentów jest upewnienie się, czy Operator przechowuje dokumentację wymaganą przepisami i czy ta dokumentacja jest dostateczna, prawidłowo zbierana i przechowywana przez wymagany okres czasu.

8.2 Do przeprowadzania oceny dokumentacji obsługi technicznej statku powietrznego upoważniony jest wyłącznie Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych (LTT-1).

9. PLANOWANIE AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH

9.1 Audyty związane z procesami certyfikacji Operatora i wydaniem, zmianą, przedłużeniem lub wznowieniem ważności Certyfikatu AOC należy prowadzić w oparciu o Wnioski Operatorów składane w Departamencie Operacyjno-Lotniczym ze stosownym wyprzedzeniem.

9.2 Inspekcje bieżące (ENR, CAB, STA, APP – SANA, FSTD) należy prowadzić w oparciu o plany roczne/miesięczne inspekcji operacyjnych.

9.3 Plany audytów i inspekcji operacyjnych opracowuje właściwy Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) we współpracy z SKPC. Są one realizowane po ich zatwierdzeniu przez Dyrektora Departamentu.

9.4 Metody planowania częstotliwości audytów i inspekcji operacyjnych Operatora podane są w PNO-1-05-01 PNO-5-02-00 i PNO-5-08-00.

9.5 Częstotliwość prowadzenia audytów i inspekcji operacyjnych może ulegać modyfikacji w zależności od spodziewanej aktywności Operatora, złożoności prowadzonych operacji lotniczych, konieczności objęcia szczególnym nadzorem nowych kategorii operacji lub po wprowadzeniu nowego typu statku, czy zaistnieniu niekorzystnych zjawisk w działalności Operatora, a także w wyniku ograniczeń kadrowych Urzędu.

9.6 Pełny audyt Operatora (wszystkie obszary wynikające z zakresu zatwierdzenia) w ramach CNO musi być przeprowadzony nie rzadziej niż raz na 24 miesiące, bez względu na okres ważności jego Certyfikatu AOC. Warunkiem koniecznym podczas każdego audytu jest sprawdzenie:

- struktury organizacyjnej,
- systemu jakości i programu bezpieczeństwa lotów (BL) oraz
- adekwatności zakresu zatwierdzenia (Specyfikacji Operacyjnych) do możliwości i procedur operatora.

9.7 Częstotliwość powtarzania audytów i inspekcji operacyjnych w poszczególnych obszarach u każdego z nadzorowanych Operatorów będzie wynikać z warunków podanych w PNO-1-05-01 ust. 4.

9.8 Do audytów i inspekcji operacyjnych Operatorów certyfikowanych zgodnie z wymaganiami OPS 1 i JAR-OPS 3 zastosowanie mają procedury podane w PNO-1-03-00, PNO-4-04-00 oraz w Dziale 5 PNO.

9.9 Roczny i miesięczne plany audytów przekazywane są Operatorom w drodze pisemnej (listownie) oraz drogą elektroniczną.

UWAGA: W przypadku nie złożenia przez posiadacza AOC wniosku o przedłużenie ważności certyfikatu w terminie 30 dni przed jego upłynięciem może zaistnieć sytuacja, że w planie miesięcznym nie będzie można umieścić audytu u tego Operatora i audyt re certyfikacyjny nie będzie mógł być wykonany. Tym samym posiadacz AOC utraci ważność certyfikatu.

10. PODSUMOWANIE

10.1 Analiza sprawozdań z różnych inspekcji stworzy obraz słabych punktów i braków, jeżeli takie istnieją, i będzie również wskazywać przyczyny ich powstania oraz sugerować działania korygujące. Urząd musi mieć przekonanie, że fachowość Operatora zapewnia dostateczne bezpieczeństwo prowadzonych przez niego operacji.

10.2 Warunkiem skuteczności i wydajności działania tego systemu jest, aby każde stwierdzone niedociągnięcie było zgłoszone Operatorowi w formie pisemnej. Zaleca się wcześniejsze, ustne omówienie z Operatorem wykrytych niezgodności (Raportem NCR) i możliwych działań korygujących tak, aby korespondencja była ograniczona do minimum.

10.3 Inspektorzy operacyjni ULC muszą dołożyć starań, aby nie przekroczyć swoich upoważnień i uprawnień udzielonych im przez Prezesa Urzędu. Inspektorzy operacyjni ULC nie mogą nakładać na Operatorów swoich własnych wymogów i nie wolno im przedstawiać własnej interpretacji prawa lotniczego, i związanych z tym przepisów i zasad operacyjnych.

10.4 Biorąc pod uwagę zwiększającą się złożoność współczesnych technik operacyjnych, statków powietrznych i ich wyposażenia, istnieje stała konieczność prowadzenia analiz zakresów inspekcji oraz związanych z nimi technik i procedur, celem dokładniejszego sprawdzania konkretnych obszarów zainteresowania Urzędu.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 5.1 – ZASADY PLANOWANIA AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Zespół działań związanych z planowaniem oraz prowadzeniem audytów i inspekcji operacyjnych tworzy **program sprawowania nadzoru operacyjnego nad lotnictwem cywilnym**, który powinien być realizowany w czterech fazach:

Faza I – obejmująca planowanie audytów i inspekcji operacyjnych z określeniem ich rodzajów oraz częstotliwości w określonym cyklu czasowym. Opracowując plany audytów i inspekcji operacyjnych należy brać pod uwagę wszystkie te czynniki, które mają lub potencjalnie mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo prowadzonych operacji lotniczych, takich jak np. intensywność prowadzonej działalności, liczba personelu, liczba i skład floty, specyfika prowadzonych operacji lotniczych, wcześniejsze oraz bieżące wskaźniki bezpieczeństwa lotów, zmiany w organizacji firmy lub jej zarządzie oraz informacje uzyskane z raportów z inspekcji na ziemi i w powietrzu (ENR, CAB, STA, APP - SANA, STD), a także z informacji płynących ze strefy publicznej tj. skargi pasażerów, doniesienia medialne.

FAZA II – obejmująca prowadzenie audytów i inspekcji zgodnie z zatwierdzonymi planami. Ta faza wymaga przeprowadzenia audytu (inspekcji) oraz dokładnego i prawidłowego zidentyfikowania oraz określenia stwierdzonych braków i niezgodności. Jakość sporządzanych, przez inspektorów, raportów ma decydujące znaczenie dla prawidłowego wnioskowania oraz opracowania programów naprawczych.

FAZA III – obejmująca analizę, zgromadzonych podczas audytów i inspekcji, informacji oraz danych, a także przetwarzanie tych danych na inne formy informacji źródłowej, takie jak np. dane statystyczne, syntetyczne, profilowe itp., które będą użyte w dalszych procesach dla poprawy bezpieczeństwa lotów oraz zwiększenia efektywności systemu certyfikacji i sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego. Zasadniczym celem analiz jest ustalenie, do jakich kategorii zakwalifikować raportowane zdarzenia oraz jakie są trendy i dynamika obserwowanych zjawisk. Dane syntetyczne, statystyczne i profilowe pozwalają na wnioskowanie natury ogólnej mogącej być podstawą do podejmowania działań systemowych ukierunkowanych na zmiany przepisów, norm, zasad, technik, procedur itp.

FAZA IV – obejmująca cykl działań naprawczych, których celem jest trwałe usunięcie stwierdzonych podczas audytu (inspekcji) braków, niezgodności. Faza ta może być zakończona dopiero po ponownym sprawdzeniu czy zalecone działania naprawcze zostały przez Operatora zrealizowane. Może zaistnieć konieczność przeprowadzenia audytu lub inspekcji. Podstawową rolę w tej fazie odgrywa inspektor prowadzący (CPM) lub nadzorujący (POI), który musi zweryfikować proponowane przez Operatora działania naprawcze, a następnie sprawdzić czy Operator zrealizował założony i zatwierdzony program naprawczy. Wszelkie odstępstwa lub brak działania ze strony Operatora muszą być raportowane Dyrektorowi Departamentu Operacyjno – Lotniczego (LOL), który zobowiązany jest przedstawić Wiceprezesowi Urzędu ds. Standardów Lotniczych wnioski dotyczące dalszego trybu postępowania.

2. CEL AUDYTU I INSPEKCJI OPERACYJNEJ

2.1 Zasadniczym **celem audytu jest** planowe, regularne badanie czy stosowane przez Operatora zasady, normy, procedury, technologie oraz dokumenty zakładowe zgodne z wymaganiami odpowiednich przepisów krajowych oraz norm międzynarodowych. Audytem może być objęta cała organizacja Operatora lub tylko jej wybrane części, w zależności od potrzeb albo zakresu audytu wyznaczonego w Przewodniku procesu certyfikacji Operatora Lotniczego (Druk ULC-PPC-AOC).

2.2 Zasadniczym **celem inspekcji jest** planowe lub doraźne badanie, czy ustanowione przez Operatora w dokumentach zakładowych zasady, normy, procedury, technologie są przez personel przestrzegane. Inspekcja prowadzona jest zazwyczaj na obszarze ograniczonym do zakresu podanego w odpowiednich formularzach raportów z inspekcji operacyjnych (ENR, CAB, STA itd.).

3. METODY PLANOWANIA AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH

3.1 Audyty związane z procesami certyfikacji Operatora dla przedłużenia ważności Certyfikatu AOC planowane są w cyklu rocznym z takim wyliczeniem, aby planowana data audytu wyprzedzała nie więcej niż 30 dni termin upływu ważności Certyfikatu AOC.

3.2 Audyty związane z procesami certyfikacji Operatora dla wydania Certyfikatu AOC po raz pierwszy, rozszerzenia zakresu wykonywanych operacji oraz dla wznowienia ważności Certyfikatu AOC planowane są na zasadach procesów doraźnych i nie powodują uzupełniania rocznego planu audytów operacyjnych.

3.3 Audyty o charakterze doraźnym, których potrzeba lub konieczność przeprowadzenia wynika z czynników bieżących, planuje się i wykonuje na zasadzie procesów doraźnych w oparciu o postanowienia rozporządzenia ministra właściwego dla spraw transportu w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego bez konieczności uzupełniania rocznego planu audytów i inspekcji.

3.4 Przy planowaniu inspekcji operacyjnych należy uwzględnić wielkość Operatora, skalę wykonywanych przez niego operacji lotniczych, a także ilość typów statków powietrznych używanych w operacjach lotniczych. Wyróżnia się dwie metody planowania inspekcji operacyjnych:

3.5 Inspekcja ENR/CAB

1) W odniesieniu do operatorów₇, których certyfikat AOC uprawnia do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego minimalna liczba i częstotliwość inspekcji operacyjnych w zakresie ENR/CAB nie może być niższa niż raz na kwartał dla każdego użytkowanego przez operatora typu statku powietrzego. W przypadku braku występowania niezgodności ilość inspekcji może zostać zmniejszona do jednej kontroli dla całej floty operatora. Analogicznie w przypadku występowania nieprawidłowości ilość może zostać zwiększona do niezbędnej, aż do upewnienia się, że przyczyna została trwale usunięta. Po wprowadzenie przez operatora nowego typu statku powietrzego ilość inspekcji musi uwzględnić ten fakt niezależnie od standardowego planowania.

2) W przypadku typów statków powietrznych na których nie ma możliwości przeprowadzenia Inspekcji ENR (np. brak miejsca w kabinie pilotów) należy zastosować metodę alternatywną. Przy zastosowaniu Raportu ENR, należy sprawdzić wszystkie elementy możliwe do sprawdzenia przed i po locie.

3) W przypadku małych statków powietrznych, używanych w operacjach typu AeroTaxi (przy założeniach zawartych w pkt 3.4(1)), gdzie zajęcie jednego miejsca przez inspektora powoduje utratę sensu wykonania operacji należy zastosować metodę opisaną w pkt 3.5, a w razie konieczności przeprowadzić inspekcje na zasadach lotu

pokazowego. Dotyczy to zarówno inspekcji ENR. W tym przypadku nie ma zastosowania wymagania ilości kontroli w kwartale. Wynika to z faktu, że operacje w pewnych porach roku mogą się odbywać bardzo rzadko lub wcale.

3.6 **Inspekcja APP - SANA** – inspekcja na płycie jest tożsama z inspekcją SANA. Przy planowaniu liczby inspekcji należy wziąć pod uwagę liczbę wykonywanych przez Operatora operacji lotniczych. W zależności od potrzeb można dokonać dalszego uszczegółowienia planowanej liczby biorąc pod uwagę dane związane z flotą (typem) statku powietrzego. Szczegółowe zasady planowania zawarte są w PNO -5-08-00.

3.7 **Inspekcja kwalifikacji** – inspekcja przeprowadzana jest na bazie analizy dokumentacji gromadzonej przez operatora dotyczącej prowadzonych przez niego kontroli OPC, KTP, LC. Sprawdzeniu podlegają:

- aktualność przeprowadzonych kontroli;
- zakresy kontroli;
- uprawnienia kontrolującego;
- metody i stan archiwizacji.

Inspektor przeprowadza sprawdzenie każdorazowo w trakcie każdej zaplanowanej inspekcji w siedzibie operatora, tak aby w okresie jednego cyklu CNO sprawdzeniu poddanych było nie mniej niż 10% stanu osobowego pilotów oraz licencjonowanych członków załogi lotniczej innych niż piloci.

3.8 **Inspekcja STA** – wielkością braną do wyliczeń dla planowania liczby inspekcji jest liczba placówek (baz) terenowych Operatora. W zależności od potrzeb można dokonać dalszego podziału związanego z rozmieszczeniem geograficznym i/lub specyfiką działania. Założeniem musi być, że w okresie trzech cykli CNO przy równomiernym rozkładzie, każda placówka terenowa zostanie skontrolowana nie mniej niż jeden raz. Nowo uruchamiana przez Operatora placówka STA musi zostać poddana inspekcji nie wcześniej niż po 1 miesiącu funkcjonowania ale nie później niż 6 miesięcy.

Właściwe jest także wykorzystanie audytów w placówkach STA, wykonywanych przez system Jakości Operatora. Każdy Operator posiadający placówkę STA zobowiązany jest do przesyłania wyników z audytów w tych placówkach do SKPC (na adres e-mail podany na stronie internetowej ULC). Pozytywna ocena wyników audytu (wykonana przez właściwego POI) może być zaakceptowana jako audyt ULC w tym obszarze. W przypadku wątpliwości, dana placówka STA jest audytowana przez ULC w pierwszej kolejności.

Przy planowaniu ilości placówki STA muszą zostać uwzględnione dane:

1. Liczba placówek Operatora;
2. Wyniki audytów wewnętrznych Operatora;
3. Wyniki i data ostatniej kontroli operacyjnej;
4. Specyfikę prowadzonych operacji;
5. Umieszczenie placówki;
6. Specyfika działania placówki w zakresie np. upoważnień specjalnych tj ETOPS, obsługi techniczne, materiały niebezpieczne;
7. Wyniki inspekcji ENR;
6. Informacje inne np. skargi pasażerów.

3.9 Inspekcja STD/Mock-up – inspekcję operacyjną symulatora lotu przeprowadza się w związku z używaniem tego urządzenia przez operatora w jego procesie szkolenia i treningu personelu.

Zasadą podstawową przy planowaniu ilości kontroli jest

jedna kontrola u jednego Operatora AOC w cyklu rocznym

W przypadku operatorów eksploatujących kilka typów statków powietrznych należy wybrać symulator biorąc pod uwagę elementy:

- urządzenie ma zastosowanie do typu statku powietrznego będącego podstawowym typem u Operatora (największa liczba personelu lotniczego, najwięcej operacji itp.)
- historię przeprowadzonych inspekcji na danym urządzeniu (przypadek gdy użytkowanych jest kilka symulatorów dla tego samego typu w różnych ośrodkach)
- częstotliwość użycia danego symulatora przez Operatora.

Powyższe wytyczne nie mogą wykluczać przeprowadzenia kontroli użytkowanych przez Operatora urządzeń treningowych dla innych typów.

Przy planowaniu kontroli konieczne jest także uwzględnienie informacji dotyczących:

- efektów szkolenia załóg lotniczych widoczna podczas inspekcji ENR/CAB;
- zdarzeń lotniczych będących efektem błędu załogi;
- zgłoszeń i skarg.

Konieczne jest także przeprowadzenie kontroli na urządzeniu treningowym, które zostało zaproponowane przez Operatora po raz pierwszy. Zalecane jest aby w takim przypadku kontrola została przeprowadzona z pierwszą grupą załóg lotniczych ale nie później niż przy trzeciej sesji treningowej.

3.10 W przypadku nowych Operatorów lub, których historia nie pozwala na zgromadzenie dostatecznej liczby wiarygodnych danych niezbędnych w procesie planowania albo w odniesieniu do Operatorów, w działalności, których zachodzą intensywne zmiany w obrębie tych danych np. wzrost lub spadek liczby pilotów, personelu pokładowego, liczby lub typów statków albo podjęcie (zaprzestanie) wykonywania określonych operacji lotniczych należy dokonać szacunku tych zmian na podstawie deklarowanych przez Operatora danych i odpowiednio do tego korygować miesięczne i półroczne plany inspekcji operacyjnych.

3.11 Wymieniane wyżej metody są wytycznymi pomocniczymi (systematyzującymi) do planowania potrzebnej liczby inspekcji operacyjnych.

3.12 Nadrzędnym celem planowania inspekcji operacyjnych jest wyznaczenie dla każdego Operatora takiej liczby inspekcji operacyjnych, która pozwoli uzyskać przedział ufności pozwalającą stwierdzić, że operator ten prowadzi operacje w sposób bezpieczny i zgodny z przepisami, normami oraz ustalonymi dla nich praktykami.

4. PRAGMATYKA POSTĘPOWANIA PODCZAS PLANOWANIA INSPEKCJI OPERACYJNYCH.

Krok I – założmy, że mamy zaplanować liczbę inspekcji operacyjnych dla operatora Linie Lotnicze ABC na rok następny. W tym celu, na podstawie danych wynikających z dokumentów dostarczanych przez Linie Lotnicze ABC z ostatnich trzech lat przed rozpoczęciem planowania określamy np. liczbę zatrudnionych pilotów, ilość eksploatowanych przez niego typów statków powietrznych i przyjmujemy ją jako wielkość użytą do obliczeń.

Założmy, że jest to 450 pilotów i 4 typy statków powietrznych oraz operator posiada 6 placówek terenowych. Użytkuje także 8 STD z czego 4 na podstawowy typ statku powietrznego, a dodatkowo jeden z nich będzie użytkowany po raz pierwszy.

Uwaga: W przypadku planowania inspekcji operacyjnych podmiotu rozpoczynającego lotniczą działalność gospodarczą, wielkość ww określa się w oparciu o jego pisemną deklarację. Jeżeli podmiot rozpoczyna działalność w ciągu pierwszego półrocza danego roku, Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego dokonuje korekty planu na drugie półrocze. Inspekcje prowadzone w pierwszym półroczu mają charakter doraźny i nie mają wpływu na plan roczny.

Krok II – na podstawie założeń pkt. 3, dla takich danych należy w jednym cyklu CNO należy

poddać inspekcji dokumenty, co najmniej 45 pilotów (PRQ), 2 inspekcje STA, 16 inspekcji ENR, 16 inspekcji CAB 1 inspekcję STD. Z otrzymanych wielkości można przejść na planowanie kwartalne i miesięczne. W przypadku znaczących wahań sezonowych lub różnic w ilościach operacji w zależności od typu statku powietrznego, plan inspekcji operacyjnych na dany miesiąc należy odpowiednio skorygować zwiększając lub zmniejszając liczbę inspekcji. W terminie do dnia 30 czerwca Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego przedstawia do zatwierdzenia Wiceprezesowi ds. Standardów Lotniczych korektę planu inspekcji operacyjnych na drugie półrocze tego roku.

Krok III – operator ABC powiadamiany jest pisemnie jaka liczba inspekcji ENR, CAB i STA jest planowana u niego w okresie cyklu CNO z zaznaczeniem typów statków powietrznych. Operator powiadamiany jest także o wybranym do inspekcji Urzędzeniu STD a termin ustalany jest w zależności od planów treningowych Operatora

Krok IV – operator udostępnia plany miesięczne lotów (o ile ma to zastosowanie) z zaznaczeniem w których lotach planowane są przez niego wewnętrzne kontrole w locie przez co nie może on zagwarantować wolnego miejsca w kabinie pilotów dla inspektora operacyjnego ULC. W planie miesięcznym inspekcji operacyjnych podawane są daty inspekcji, numery rejsów (trasy) lub miejsca (porty, placówki) inspekcji oraz inne niezbędne dane (np. nazwisko dowódcy załogi i inspektora wyznaczonego do przeprowadzenia inspekcji). Należy przy tym uwzględnić, aby inspekcje tego samego obiektu (dowódcy lub portu) nie były powtarzane częściej niż co 4 miesiące. Podobnie wyznacza się minimalne liczby pozostałych inspekcji operacyjnych.

Krok V – miesięczny plan inspekcji operacyjnych (ENR, CAB, STA, STD) należy wysłać do Wydziału Operacyjnego Linii ABC w celu zaplanowania w tych rejsach udziału inspektora operacyjnego ULC.

Krok VI – Realizacja planu miesięcznego jest na bieżąco monitorowana i w razie wystąpienia zakłóceń, np. z braku miejsca w kabinie lub odwołania rejsu podejmowane są środki korygujące tak, aby liczba faktycznie wykonanych inspekcji operacyjnych nie była niższa od liczby minimalnej wyznaczonej zgodnie z powyższą procedurą i zasadami. W przypadku, kiedy wyznaczony na rejs inspektor nie może w nim uczestniczyć należy dążyć do jego zastąpienia innymi inspektorem. Zastępstwo lub odwołanie inspekcji wymaga uzyskania akceptacji Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL).

5. ZASADY PLANOWANIA KRÓTKOTERMINOWEGO

Planowanie krótkoterminowe (miesięczne) ma za zadanie takie planowanie inspekcji i audytów, które pozwoli na rzeczywiste i zgodne z procedurami realne ich wykonanie.

Plany krótkoterminowe budowane są w oparciu o plan roczny i uwzględniają aktualne uwarunkowania.

Terminy audytów oraz skład zespołu audytorskiego są przekazywane Operatorom pisemnie oraz elektronicznie (na podany w CHZ adres e-mail).

Zasady postępowania zawarte są w Załączniku do tego Rozdziału i zawierają także opisy egzekwowania, dokumentowania i archiwizacji prowadzonych kontroli, a także wielostopniowy nadzór nad wykonaniem.

W skład Załącznika wchodzi:

- Zasady postępowania
- Graficzna forma postępowania
- Wzór Noty

6. ZASADY PLANOWANIA INSPEKCJI SAFA

Zasady planowania inspekcji SAFA zawarte są w Podręczniku Inspektora SAFA.

ZAŁĄCZNIK

Zasady postępowania w zakresie miesięcznego planowania, egzekwowania i rozliczania audytów, inspekcji i kontroli

1. ZAŁOŻNIA

Na serwerze ULC funkcjonuje baza danych pod nazwą *CZAS PRACY* (BDCP) zawierająca rozpisany na dni cały rok kalendarzowy.

Wszyscy pracownicy mają dostęp do BDCP bez możliwości wprowadzania zmian. Możliwość zmian posiada jedynie Sekretariat.

Wiąże się to z koniecznością zgłaszania do Sekretariat informacji o:

- szkoleniach;
- urlopach;
- audytach (Re-certyfikacja, CNO, audyty doraźne i inspekcje).

2. WDROŻENIE

ETAP I – faza organizacyjna – do 15 grudnia kończącego się roku

Sekretariat – uzyskuje od każdego pracownika wstępnie rozplanowany urlop (jest to tylko propozycja pracownika).

SKPC – tworzy projekt planu rocznego z naniesionymi datami ważności certyfikatów oraz CNO (w odniesieniu do POI) i przekazuje do uzgodnień wewnętrznych LOL. Po uzgodnieniach plan audytów certyfikacyjnych i recertyfikacyjnych przekazany zostaje do Sekretariatu celem wprowadzenia do BDCP.

Sekretariat – wprowadza do BDCP

- znane i zaplanowane szkolenia przypisana personalnie;
- blokady terminów nałożone przez Kierownictwo;
- inne znane terminy.

ETAP II – faza ostatecznych uzgodnień – do 22 grudnia kończącego się roku

Sekretariat – wprowadza plany urlopowe pracowników (w przypadku kolizji z elementami z Etapu I pracownik musi dostosować swoje plany urlopowe do planu rocznego) Uwaga: jeżeli pracownik nie dostarczy swoich planów do końca roku jego urlop każdorazowo musi zostać zaakceptowany, lub nie przez przełożonego.

SKPC – na podstawie zebranych informacji i gotowego planu rocznego, jako załącznika do Polecenia Operacyjnego, wprowadza do BDCP audyty CNO w odniesieniu do POI, oraz inne znane terminy (np. nowe certyfikacje) koloryzując cały tydzień. Przygotowuje plan na styczeń.

IKW - uczestniczy w tej fazie w celu zarezerwowania terminów dla konkretnego inspektora/ów, którzy realizować będą zaległości powstałe w kończącym się roku, lub innych niezbędnych działań.

Audyty planuje się z dokładnością do tygodnia, przyjmując założenie, że w jednym tygodniu zespół może wykonać TYLKO jeden audyt.

ETAP III - faza realizacji

Sekretariat aktualizuje dane w BDCP biorąc pod uwagę:

1. dokładne daty urlopów planowanych (należy odblokować niewykorzystane dni urlopów wpisanych w Etapie II);
2. zaakceptowane urlopy nieplanowane – konieczna jest weryfikacja czy nie kolidują z planem rocznym;
3. urlopy na żądanie (4 dni w roku);
4. zwolnienia lekarskie;
5. odbiór godzin - konieczna jest weryfikacja czy nie kolidują z planem rocznym;
6. dokładne daty szkoleń naniesionych w Etapie I;
7. dokładne daty nieplanowanych wcześniej szkoleń.

SKPC w ostatnim tygodniu każdego miesiąca, na podstawie Polecenia Służbowego, aktualnego stanu nowych procesów certyfikacji i BDCP przygotowuje szczegółowy plan audytów na miesiąc następny (z dokładnością do dnia).

Wymaga to:

1. wyegzekwowania od POI określenia dokładnych dat wykonania zaplanowanych audytów CNO (należy odblokować niewykorzystane dni zakolorowane w arkuszu w Etapie II);
2. uzgodnienia Naczelnika LOL-1/LOL-2, CPM dla certyfikacji i recertyfikacji i określenia z CPM dokładnych terminów;
3. złożenia propozycji składu zespołu wg schematu:
 - dla CNO: POI + 1 inspektor + ew. inspektor praktykant
 - dla certyfikacji i Re-certyfikacji: CPM + POI danej firmy + ew. inspektor + ew. inspektor praktykant (należy odblokować niewykorzystane dni zakolorowane w arkuszu w Etapie I);
 - dla audytów doraźnych i innych: nie mniej niż 2 inspektorów – uzgodnionych Naczelnika LOL-1/LOL-2;
4. zablokowania w BDCP dni dla każdego członka wyznaczonego zespołu.

IKW – nanosi na przygotowany plan miesięczny i wprowadza do BDCP plany ENR, CAB, APP - SANA, STA.

Przygotowany miesięczny szczegółowy plan audytów, drogą służbową po akceptacji Dyrektora i poprzez Sekretariat, zostaje rozesłany wszystkim zainteresowanym inspektorom, BDT oraz pisemnie zainteresowanym Operatorom.

ETAP IV faza weryfikacji

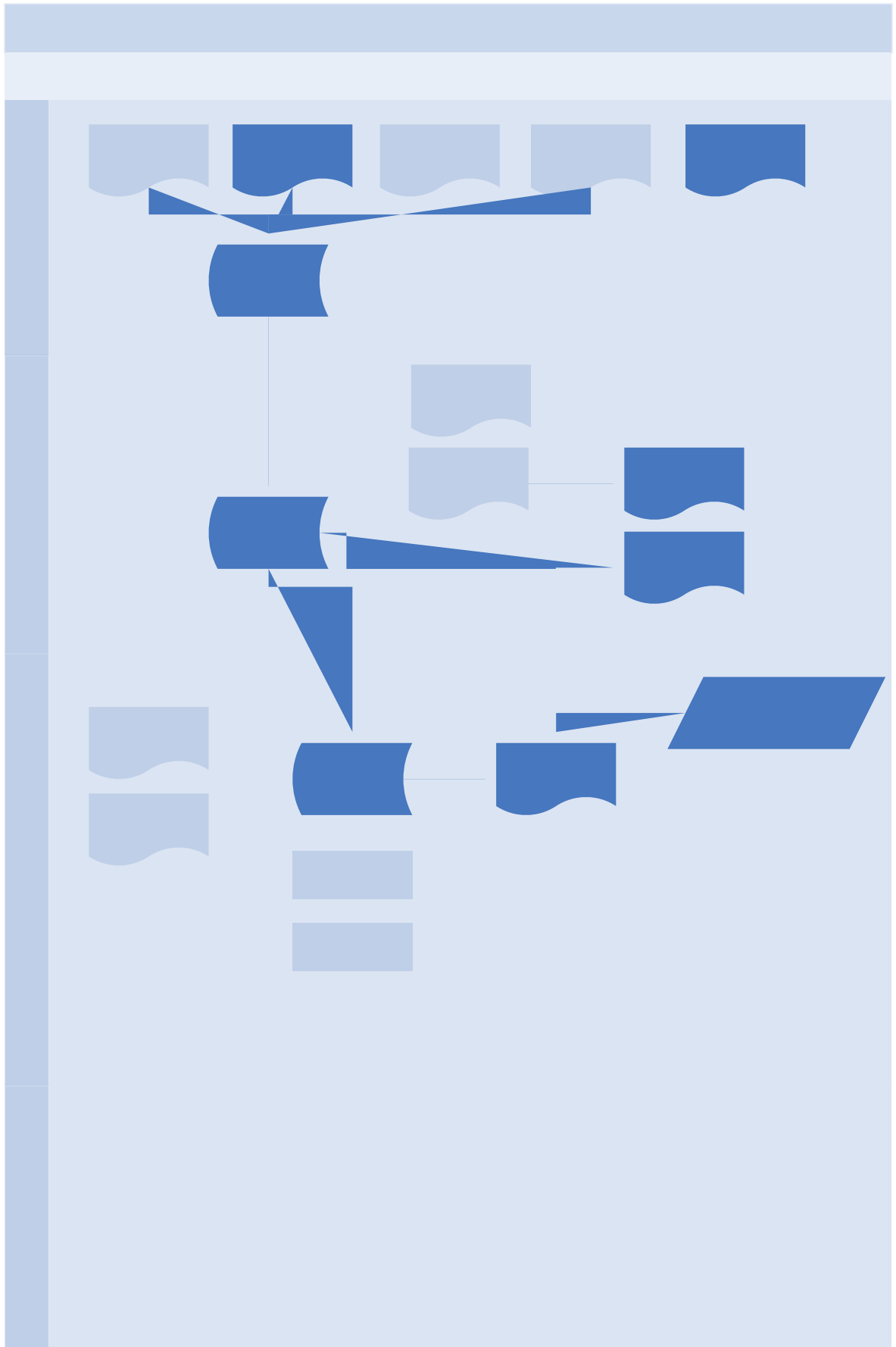
SKPC w pierwszym tygodniu każdego miesiąca przedstawia „Raport z realizacji planu” za miesiąc poprzedni (we współpracy z IKW) wg wzoru.

Raport musi zawierać dane:

- a) wykaz audytów;
- b) wykaz inspekcji;
- c) planowane składy zespołów;
- d) rzeczywiste daty audytów;
- e) rzeczywiste składy zespołów;
- f) ilość i poziomy NCR.

Uwaga:

1. Każde niewykonanie zaplanowanych audytów lub inspekcji, każda zmiana np. składu zespołu, przesunięcia terminu itp. musi zostać **pisemnie** uzasadniona w formie NOTY z podaniem przyczyn i propozycją działań koniecznych do wykonania.
2. Przy blokowaniu dni audytowych konieczne jest uwzględnienie czasu na przygotowanie (1-2 dni), dojazd inspektora do miejsca przeprowadzenia audytu, audyt (1-3 dni) i czynności po-audytowe (1 dzień).



NOTA zmieniająca		Nr.
Operator:		Inspektor POI
Dane	PLANOWANE	ZMIENIONE
Data		
Skład Zespołu (status CPM, POI, INS, PR)		
Przyczyna:		
Sporządził:..... data		
Uzgodnienia		Zatwierdził
1	SKPC	Naczelnik
2	IKW	
3	Sekretariat	

ROZDZIAŁ 6 – CERTYFIKACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU OPERATORA

1 ZASADY OGÓLNE

1. Obowiązkiem ubiegającego się o wydanie Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) jest udowodnienie, że zapewnił on wszelkie środki dla utrzymania użytkowanych statków powietrznych i ich wyposażenia w stanie ciągłej zdatności do lotu.

2. Operator może wypełnić to zobowiązanie albo poprzez zorganizowanie i prowadzenie własnej bazy obsługi technicznej, będącej integralną częścią struktury organizacyjnej Operatora, albo poprzez zlecenie wykonania obsługi technicznych upoważnionym do tego organizacjom zewnętrznym Part-145 (tzw. obsługa zakontraktowania lub powierzona), co ma miejsce także wtedy, kiedy jego baza techniczna jest zakładem wydzielonym ze struktury Operatora. W praktyce rzadko zdarza się, aby Operator był zdolny do wykonania w pełnym zakresie każdej obsługi technicznej, jaka jest wymagana programem obsługi i instrukcjami eksploatacji (np. łącznie z naprawami zespołów napędowych czy wyposażenia elektronicznego), dlatego też najbardziej powszechnym modelem jest wykonywanie części obsług we własnej bazie technicznej natomiast te zadania, które przekraczają możliwości techniczne bazy lub, których wykonywanie we własnej bazie jest ekonomicznie nieuzasadnione zazwyczaj zlecane jest podwykonawcom zewnętrznym na podstawie umów obsługowych zatwierdzanych przez Prezesa.

3. Taki stan rzeczy wymaga od Operatora wprowadzenia systemu organizacyjnego, który zapewni koordynację procesów bieżącej eksploatacji statku z wymaganiami związanymi z zapewnieniem ciągłej zdatności do lotu użytkowanych przez niego statków powietrznych, jak również zagwarantuje koordynację procesów obsługi technicznej zlecanej różnym podwykonawcom. Przyjęty przez Operatora system zapewnienia ciągłej zdatności do lotu wymaga certyfikowania organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu (*Continuing Airworthiness Management Organisation - CAMO*). System ten musi być opisany w Charakterystyce Zarządzania Ciągłą zdatnością do Lotu (*Continuing Airworthiness Management Exposition - CAME*). W przypadku certyfikacji usług lotniczych (AWC) dopuszcza się podpisanie umowy o zarządzaniu ciągłą zdatnością do lotu z odpowiednio zatwierdzoną organizacją CAMO.

4. Szczegółowe wymagania dot. zawartości CAME podane są w Załączniku I do

Rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003 PART M podczęść G M.A. 704 oraz w „*Podręczniku Inspektora, Dział C, Zapewnienie ciągłej zdatności do lotu*”.

5. W przyjętym w ULC systemie certyfikacji Operatora lotniczego do prowadzenia procesów certyfikacji systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz do wydawania Certyfikatu organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wyznaczony jest i upoważniony wyłącznie Departament Techniki Lotniczej (LTT).

6. Departament Techniki Lotniczej (LTT) realizuje te zadania zgodnie z procedurami podanymi w „*Podręczniku Inspektora, Dział C, Zapewnienie ciągłej zdatności do lotu*”.

2. PROCES CERTYFIKACJI

2.1 Proces certyfikacji systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu Operatora zaczyna się z chwilą złożenia przez niego do Departamentu Techniki Lotniczej (LTT) wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji na druku Formularz 2 EASA wraz z towarzyszącymi mu dokumentami, który uruchamia procedury podane w „*Podręczniku Inspektora, Dział C, Zapewnienie ciągłej zdatności do lotu*”.

2.2 Kopia wniosku ULC-AOC-01/ULC-AWC-01 przekazywana jest przez właściwy Inspektorat Operacyjny (LOL-1/LOL-2) do Departamentu Techniki Lotniczej (LTT) do wiadomości, jako informacja o wszczęciu procesu certyfikacji operatora lotniczego.

UWAGA 1: Z chwilą złożenia wniosku, aż do uzyskania Certyfikatu organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu Operator we wszelkich sprawach dotyczących certyfikacji systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu ma współpracować z wyłącznie z Departamentem Techniki Lotniczej (LTT).

UWAGA 2: Proces certyfikacji systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z wymaganiami PART M Część G stanowiącymi załącznik 1 do rozporządzenia Komisji Europejskiej Nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i urządzeń a także w sprawie zatwierdzenia organizacji i personelu wykonujących takie zadania, opisany jest w „*Podręczniku Inspektora, Dział C, Zapewnienie ciągłej zdatności do lotu*”.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	CERTYFIKACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU OPERATORA	PNO-1-06-00 Strona 1/2
--	--	----------------------------------

2.3 Po pozytywnym zakończeniu procesu certyfikacji systemu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu Operatora Prezes ULC wydaje Operatorowi „**Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu**”, w którym określa warunki i ograniczenia dotyczące tego systemu.

2.4 „**Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu**” jest podstawą dla wydania Operatorowi Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC).

2.5 Wygaśnięcie ważności certyfikatu CAMO lub umowy na zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu jest różnoznacznym z zawieszeniem ważności Certyfikatu AOC/AWC.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 7 – DOKUMENTOWANIE PRZEBIEGU ORAZ WYNIKÓW AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Każde podejmowane przez ULC działania kontrolne czy inspekcyjne muszą być odpowiednio udokumentowane, poczynając od fazy planowania poprzez fazę wykonawczą i analityczną aż do oceny końcowej o skuteczności podjętego i wykonanego przez Operatora programu korygującego. Powyższe działania Urzędu wynikają z przepisów:

1) Ustawy z dnia 3 lipca 2003 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 Nr 100, poz. 696, z późn. zm.);

2) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640, z późn. zm.);

3) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.).

1.2 Wyniki i przebieg audytu oraz inspekcji operacyjnej należy dokumentować przy pomocy:

- Raportu z kontroli (druk nr G-03);
- Raportu z inspekcji (ENR/CAB/STA/STD);
- Raportu niezgodności (NCR);
- Wyników badania przesłanki, zdarzenia lub wypadku lotniczego;
- Meldunków i sprawozdań złożonych przez zainteresowane osoby i służby;
- Analizowania zapisów w dokumentacji zakładowej Operatora, a w szczególności jego Instrukcji Operacyjnej;
- Zapisów pokładowych rejestratorów parametrów w locie (FDR; CVR);
- Analizowania dokumentacji sprawozdawczej z wykonanych przez Operatora operacji lotniczych;
- Analizowania metod działania wewnętrznego systemu sprawowania przez Operatora nadzoru nad prowadzoną przez niego działalnością lotniczą;
- Analizowania zapisów w Instrukcji Operacyjnej i innych dokumentach zakładowych Operatora;

1.3 Każdy inspektor operacyjny ULC powinien natychmiastowo sporządzić sprawozdania zawsze, kiedy napotka zdarzenie mogące mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego i/lub znajdujących się na nim osób, ładunków albo osób znajdujących się na ziemi. Raporty są podstawowym źródłem informacji o rzeczywistym stanie bezpieczeństwa prowadzonych przez Operatorów operacji lotniczych, dlatego też każde działanie zmierzające do zablokowania przepływu informacji w tym kanale, nieuzasadnione opóźnianie rozpatrywania Raportów, szykanowanie czy wywieranie nacisków na inspektorów **będzie traktowane jako działanie naganne**, ze wszystkimi wynikającymi z tego faktu skutkami.

1.4 Nadawca Raportu **ma zagwarantowane prawo do złożenia skargi lub odwołania się** w sprawach związanych z Raportem bezpośrednio do Prezesa Urzędu, z pominięciem obowiązującej drogi służbowej.

2. ZAKRES AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ ORAZ LISTY KONTROLNE

2.1 Dla każdego rodzaju kontroli przewidziano oddzielny wzór standardowego druku, nazywanego dalej wspólną nazwą „Raport”, który jednocześnie określa zakres każdego standardowego audytu lub inspekcji oraz dokumentuje przebieg, stwierdzony stan faktyczny oraz wykryte nieprawidłowości. Wzory druków tych Raportów znajdują się w Dziale 7 (Druki).

2.2 Przy tworzeniu niestandardowych list kontrolnych (zakresów) audytu lub inspekcji operacyjnej należy uwzględnić wymagania przepisów krajowych i standardów międzynarodowych oraz procedur zakładowych przyjętych przez Operatora w przedmiotowej sprawie.

3. SPRAWOZDANIE Z KONTROLI I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ

3.1 Raport z kontroli/audytu lub inspekcji operacyjnej, sporządzony zarówno na przewidzianym do tego druku jak i każde indywidualne sprawozdanie opisowe, ma wyczerpująco odpowiadać na zadania postawione zespołowi inspekcyjnemu w zatwierdzonym planie audytu i/lub inspekcji i powinno zawierać:

- 1) Dane ogólne o podmiocie, przedmiocie i zakresie audytu lub inspekcji;
- 2) Wypełnioną listę kontrolną audytu lub inspekcji;
- 3) Część opisową zawierającą spostrzeżenia, opisy stanu faktycznego potwierdzonego badanymi dowodami, stwierdzone nieprawidłowości, potencjalne zagrożenia, identyfikację osób i służb, których nieprawidłowe działania lub zaniechania wiążą się lub miały wpływ na stwierdzone nieprawidłowości itp.;
- 4) Wypełnione Raporty w tym Raporty niezgodności (NCR) z klasyfikacją wykrytych niezgodności i braków (jeśli stwierdzono) oraz podaniem szczegółów jaki przepis, wymaganie, norma lub zasada została naruszona i w jaki sposób;
- 5) Proponowane przez Operatora działania korygujące;
- 6) Załączniki - dowody w sprawie.

3.2 Wszystkie fakty, spostrzeżenia, uwagi i wnioski zawarte w sprawozdaniu **MUSZA** być udokumentowane materiałami dowodowymi. Rolę materiału dowodowego może pełnić każdy dokument, jaki potwierdza stwierdzony przez inspektora stan faktyczny.

3.3 Formularz raportu powinien zostać wypełniony tak aby umożliwił rozpoznanie i zbadanie stwierdzonego przypadku w sposób najbardziej pełny i rzetelny nawet przez osobę niezaangażowaną w odbyty proces.

3.4 Niezgodności stwierdzone podczas inspekcji ENR/CAB/STA/STD muszą zostać opisane w wystawionym Raporcie NCR.

UWAGA !!!

Formularz **Raportu NCR MUSI być sporządzony** w chwili wykrycia (stwierdzenia) niezgodności i **natychmiast** przedstawiony upoważnionemu lub obecnemu przy wykryciu niezgodności przedstawicielowi Operatora, odpowiedzialnemu za obszar, na którym wykryto niezgodność. W przypadku, kiedy przedstawiciel Operatora odmawia potwierdzenia otrzymania Raportu NCR, inspektor ma obowiązek wpisania tego faktu do Raportu oraz rozważyć czy nie zachodzi konieczność zakwalifikowania niezgodności do **kategorii 1 (KRYTYCZNEJ)** i natychmiastowego powiadomienia o zdarzeniu Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL).

3.4 Każdy Raport z kontroli/audytu lub z inspekcji operacyjnej powinien być rejestrowany w Rejestrze Raportów z inspekcji operacyjnych w bazie danych Departamentu, gdzie następuje uzupełnienie jego numeru identyfikacyjnego oraz przedstawiany do oceny właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), który podejmuje decyzję o dalszym toku postępowania z Raportem.

3.5 W przypadku, kiedy inspektor operacyjny ULC dokonał w Raporcie zapisu wskazującego na braki, niezgodności lub nieprawidłowości występujące podczas przeprowadzanej inspekcji, należy powiadomić o treści zapisu zainteresowanego Operatora i zażądać wyjaśnień lub podjęcia odpowiednich działań korygujących w terminach wyznaczonych w piśmie przewodnim.

3.6 Formularz Raportu może jednocześnie służyć jako dokument powiadomienia każdej z zainteresowanych osób i służb o każdym zdarzeniu związanym z przeprowadzoną inspekcją, jakie inspektor nadzoru uzna za wymagające takiego zgłoszenia.

3.7 Zamknięcie Raportu jest możliwe i następuje z chwilą potwierdzenia, że stwierdzone nieprawidłowości zostały przez Operatora trwale usunięte.

3.8 Zamknięcia Raportu dokonuje inspektor, który dokonał wpisu albo właściwy Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) po zgromadzeniu materiałów dowodowych potwierdzających trwałe usunięcie opisanej w Raporcie niezgodności. Naczelnik może w tym celu wyznaczyć innego inspektora, uwzględniając jego kwalifikacje. Nie zwalnia go to jednak z funkcji nadzoru.

3.9 Po zakończeniu toku postępowania Raport w zależności od procesu w którym się pojawił, jest archiwizowany w Teczce certyfikacji (dla audytów certyfikacyjnych) lub Teczce bieżącego nadzoru (dla CNO) we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2).

4. SYSTEMATYKA NUMERACJI RAPORTÓW

4.1 Każdy Raport musi mieć nadany swój własny i indywidualny numer, który pozwoli powiązać go z listą kontrolną wypełnianą przez inspektora w konkretnej sytuacji tj.:

- 1) Proces certyfikacji (CAT/CAW/CAH)
- 2) Proces nadzoru (CSP);
- 3) Inspekcje (ENR/CAB/STD itp.).4)

W numerze Raportu musi zostać zakodowana data wykonania audytu/inspekcji

4.2 Inspektor sporządzający Raport powinien wpisać Numer swojego Upoważnienia w pierwszej części nagłówka. Pozostałe numery Raportu uzupełnia osoba odpowiedzialna w Departamencie Operacyjno-Lotniczym (LOL) za prowadzenie Rejestru Raportów z inspekcji operacyjnych.

4.3 Raport niezgodności NCR opatrzony musi zostać numerem tworzonym według reguły:

NCR-A/B/mm/rr , gdzie

A – nr kolejny w danym module

B – symbol modułu

Przykłady:

NCR-2/D/06/08 oznacza, że jest to drugi w kolejności NCR w module CAT D, wykonany podczas inspekcji w miesiącu czerwcu w roku 2008.

NCR-3/CSP I/09/09 oznacza, że jest to trzeci w kolejności NCR w module CSP I, wykonany podczas inspekcji CNO w miesiącu wrześniu w roku 2009.

W przypadku inspekcji doraźnej ukierunkowanej tylko na sprawdzenie operatora w wybranym, nie przypisanym do żadnego modułu zakresie, zamiast symbolu modułu należy wpisać „SPEC”.

W sytuacji wystąpienia ponownej kontroli, w zakresie tego samego modułu, w tym samym miesiącu, przy cyfrze miesiąca należy dopisać małą literkę a, b itd.

5. CZYNNOŚCI NADAWCY RAPORTU

5.1 Nadawca wypełnia poszczególne bloki Raportu zgodnie z opisem. Jeżeli uzna on, że dla zbadania raportowanego zdarzenia uzasadnione będzie podanie dodatkowych informacji, to załącza do Raportu dodatkowe strony i zaznacza ten fakt w Raporcie.

5.2 Nadawca Raportu zobowiązany jest wpisać **własny numer** Raportu, zgodnie z ustalonymi zasadami numeracji Raportów.

5.3 Nadawca Raportu zobowiązany jest dostarczyć wypełniony druk Raportu do właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) w terminie do 3 dni po wykonanym locie lub inspekcji, z wyjątkiem Raportów zakwalifikowanych jako **KRYTYCZNE**, które muszą być dostarczone do Urzędu **NATYCHMIAST !!!**

5.4 Kiedy jest to uzasadnione, należy sporządzić dodatkowe sprawozdanie lub notatkę, opisujące szczegóły przeprowadzonej inspekcji i stwierdzonych faktów.

UWAGA 1: Do nadania Raportowi statusu **KRYTYCZNY** upoważnia każde zdarzenie, które w ocenie Raportującego ma **BEZPOŚREDNI** wpływ lub jego skutki **MOGĄ W NAJBLIŻSZYM LOCIE ZAGROZIĆ** bezpieczeństwu lotów. (Patrz PNO-1-04-00 ust. 10.4 (a).

UWAGA 2: Jeżeli zgłaszający naruszenie przepisów lub niezgodność (nadawca Raportu) zaznaczył na druku Raportu, że zdarzenie to zaliczył do **kategorii 1 (KRYTYCZNE)**, a z dostarczonego mu potwierdzenia wynika, że w trakcie analizy zmieniono tę kwalifikację na niższą, to może on ponowić Raport umieszczając na nim adnotację „**PONOWNE RAPORTOWANIE**” co jest równoznaczne z automatycznym przywróceniem poprzedniego statusu i nakazem skierowania Raportu bezpośrednio do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, z pominięciem drogi służbowej.

5.6 Raporty zakwalifikowane jako **KRYTYCZNE** powinny być nadane najszybszym, dostępnym środkiem łączności (faksem, e-mail, telefonem).

5.7 Raporty zakwalifikowane jako **KRYTYCZNE** mają **ZAWSZE** pierwszeństwo w ich dystrybucji i rozpatrywaniu, przed wszystkimi innymi sprawami i Raportami.

5.8 Jeżeli dla zbadania zdarzenia lub niezgodności konieczne będzie dokonanie odczytu danych z pokładowego rejestratora parametrów lotu (*Flight Data Recorder - FDR*) lub rejestratora rozmów (*Cockpit Voice Recorder - CVR*), to inspektor operacyjny **MUSI** wpisać w dokumenty pokładowe statku żądanie zabezpieczenia tych urządzeń lub zdjęcia i zabezpieczenia kasety z nośnikiem ich zapisu ze statku powietrznego.

5.9 Kasety, nośniki, dokumenty, części składowe i zespoły statku powietrznego podlegające badaniom w związku z raportowanym zdarzeniem powinny zostać odpowiednio przez inspektora oznaczone, zabezpieczone i za pokwitowaniem dostarczone do właściwego warsztatu lub laboratorium.

6. CZYNNOSCI INSPEKTORA BADAJACEGO ZDARZENIE LUB NIEZGODNOSC

6.1 Inspektor ULC, badajacy zdarzenie lub niezgodnosc powinien zawsze wykazac czujnosc, czy raportowane zdarzenie nie wymaga zmiany jego klasyfikacji i podwyzszenia statusu (np. z powaznego na krytyczny), szczegolnie, jezeli przy badaniu Raportu wykryto nowe okolicznosci sprawy, ktore mogly byc nieznanne nadawcy Raportu.

6.2 Personel badajacy zdarzenie lub niezgodnosc powinien jak najdokladniej sprawdzic wszystkie wzczesniej otrzymane i zbadane Raporty o podobnych zdarzeniach, w sposob okreslony przez osobę odpowiedzialna za przeprowadzenie tego badania.

6.3 Raporty zwiazane z wadami przepisow państwowych maja zostac oznaczone adnotacja **PRZEPISY** i przekazane za pismem przewodnim do Departamentu Prawno-Legislacyjnego (LEP) w celu podjecia wlasciwych dzialan.

6.4 Wszystkie zwiazane z Raportem odpowiedzi i opinie zainteresowanych osob i sluzb musza zostac przekazane wlasciwemu Naczelnikowi Inspektoratu Operacyjnego (LOL-/LOL-2), ktory jest odpowiedzialny za powiadomienie nadawcy Raportu o podjetych dzialaniach korekcyjnych.

7. CZYNNOSCI NACZELNIKA INSPEKTORATU OPERACYJNEGO- LOL-1/LOL-2

7.1 Zapewnic, aby caly podlegly personel byl swiadomy obowiazku raportowania wszystkich wykrytych podczas inspekcji nieprawidlowosci i brakow.

7.2 Zapewnic, aby caly podlegly personel byl zapoznany z obowiazujacymi drukami Raportow, zasadami raportowania oraz wypehniania drukow.

7.3 Zapewnic, aby informacja o podjetych w wyniku kazdego z Raportow dzialan korekcyjnych zostala przekazana inspektorowi zgloszajacemu zdarzenie lub niezgodnosc.

7.4 Upewnic sie, ze personel badajacy zdarzenie lub niezgodnosc przejrzal wszystkie posiadane Raporty i uwzględnil:

1) Kazdy wzczesniejszy Raport w podobnej lub tej samej sprawie zakwalifikowany jako **KRYTYCZNY**;

2) Kazdy wzczesniejszy Raport dotyczacy danego Operatora, ktory wskazuje na pogorszenie standardow operacyjnych.

7.5 Skierowac Raport do odpowiedniego specjalisty i/lub inspektora operacyjnego ULC w celu jego zbadania lub udzielenia wyjasnienia czy odpowiedzi.

7.6 Zapewnic, aby Raporty oznaczone jako **KRYTYCZNE** lub **PONOWNE RAPORTOWANE** zostaly zbadane najpозniej w ciagu 3 dni roboczych od daty podjecia takiej wiadomosci.

7.7 Zapewnic, aby kazda informacja o wykrytych odstepstwach od obowiazujacych standardow, a szczegolnie o kazdym stanie zagrozenia bezpieczenstwa statku powietrznego zostala niezwlocznie przekazana Operatorowi.

7.8 Zapewnic, aby oryginaly Raportow i dokumentacji towarzyszacej badaniu zdarzenia byly przechowywane przez przewidziane okresy czasu.

7.9 Powiadomic Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) oraz Wiceprezesa ds. Standardow Lotniczych (LO) o kazdym raportowanym zdarzeniu, ktore mogloby skutkowac zawieszeniem, ograniczeniem lub cofnieniem waznosci Certyfikatu AOC.

8. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI AUDYTU ORAZ INSPEKCJI OPERACYJNYCH

8.1 Dokumentacja audytow operacyjnych przechowywana jest we wlasciwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) przez okres, co najmniej, 5 lat od daty inspekcji.

8.2 Dokumentacja z inspekcji operacyjnych przechowywana jest we wlasciwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) przez okres 2 lat od daty inspekcji.

8.3 Dokumenty analityczne oraz wyniki syntetyczne audytow i inspekcji operacyjnych maja byc przechowywane bez ograniczenia zadnym terminem.

8.4 Zasady prowadzenia teczek z dokumentami dotyczacymi certyfikacji i inspekcji Operatora podane sa w PNO-1-11-00.

ROZDZIAŁ 8 – POLITYKA ZATRUDNIENIA I SZKOLENIA INSPEKTORÓW NADZORU OPERACYJNEGO

1. CELE POLITYKI SZKOLENIOWEJ

1.1 Inspektor nadzoru operacyjnego ULC, jako członek korpusu służby cywilnej zobowiązany jest ukończyć szkolenie przygotowawcze do służby cywilnej zgodnie z wymaganiami ustawy o służbie cywilnej.

1.2. Kwalifikacje personelu uczestniczącego w procesie prowadzenia nadzoru operacyjnego mają decydujące znaczenie dla prawidłowego wykonania zaplanowanych zadań inspekcyjnych i uzyskania prawdziwego obrazu bezpieczeństwa transportu lotniczego.

1.3 Kwalifikacje kadry kierowniczej zarządzającej tymi procesami, inspektorów przygotowujących procedury i techniki inspekcyjne, a w szczególności kwalifikacje inspektorów prowadzących audyty i inspekcje Operatorów są przedmiotem stałego nadzoru i szkolenia.

1.4 Kreowana przez ULC polityka szkoleniowa polega na tworzeniu warunków do podnoszenia przez personel nadzoru operacyjnego posiadanych kwalifikacji przy jednoczesnym wymaganiu stałego nadążania za bieżącym rozwojem techniki lotniczej i bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych, a także zmianami we flotach użytkowanych przez Operatorów statków powietrznych oraz podnoszenia i rozszerzania kwalifikacji, umiejętności i uprawnień zawodowych i formalnych.

Szczegóły dotyczące polityki szkoleniowej pracowników Departamentu Operacyjno-Lotniczego zawarte są w „Zasadach szkolenia” wydanie II, grudzień 2012.

2. ZASADY PLANOWANIA ZATRUDNIENIA

2.1 Planowanie zatrudnienia odbywa w ULC się w cyklach rocznych, z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym oraz z uwzględnieniem przyznaných środków i etatów. Planowanie realizowane jest zgodnie z wymaganiami Part-ARO.GEN.200 oraz stosownymi AMC.

2.2 Plany zatrudnienia w Departamencie Operacyjno-Lotniczym sporządza Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) a zatwierdza Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych (LO).

2.3 Przy planowaniu zatrudnienia (opracowania planu pracochłonności) należy wziąć pod uwagę następujące parametry ilościowe i jakościowe:

a) parametry ilościowe:

- Ilość nowych certyfikatów jakie będą wydane;
- Ilość podmiotów certyfikowanych przez Nadzór lotniczy;
- Ilość osób, którym Nadzór Lotniczy wydał upoważnienie lub zaświadczenie;
- Ilość osób i organizacji działających na terenie Polski i certyfikowanych przez inne Nadzory Lotnicze;
- Ilość organizacji składających deklaracje działalności.

b) parametry jakościowe:

- Wielkość, typ i skomplikowanie działań organizacji podlegających certyfikacji lub deklaracji działalności:
 - Uprawnienia organizacji;
 - Typy zatwierdzeń, zakres zatwierdzeń;
 - Możliwość certyfikacji zgodnie ze standardami przemysłowymi;
 - Typy użytkowanych statków powietrznych;
 - Ilość personelu oraz
 - Strukturę organizacyjną, organizacje zależne, stacje liniowe.
- Wyniki nadzoru bieżącego (CNO) w latach poprzednich, wyniki audytów, inspekcji i przeglądów, jako warunki ryzyka i zgodności z przepisem:
 - Ilość i poziom niezgodności;
 - Czasokres realizacji działań korekcyjnych;
 - Informacji dostarczanych przez inne Nadzory związane z czynnościami realizowanymi na terytorium Polski.
- Wielkość szerokorozumianego przemysłu lotniczego i potencjalny wzrost aktywności, który może się objawić ilością nowych wniosków lub zmian do istniejących certyfikatów.

Przy przygotowywaniu planu pracochłonności należy również uwzględnić:

- Rzeczywistą pracochłonność procesów audytorskich, inspekcyjnych i obciążenia pracowników zadaniami nie produkcyjnymi (szkolenia, dojazdy) oraz możliwą absencję (urlopy, święta, choroby itd.);
- Dysponowaną ilość roboczogodzin („mocy przerobowej”) w analizowanym okresie czasu z uwzględnieniem zmienności i innych czynników wpływających na dysponowaną ilość godzin pracy.

2.4 Bazując na powyższych założeniach i istniejących danych z poprzedniego cyklu nadzoru bieżącego Nadzór lotniczy może oszacować:

- Standardowy czas pracy niezbędny do przeprowadzenia procesu nowej certyfikacji (osoby lub organizacji);
- Standardowy czas pracy niezbędny do oceny deklaracji działalności;
- Ilość nowych deklaracji lub deklaracji zmienionych;
- Ilość nowych certyfikatów, które należy wydać w kolejnym planowanym cyklu oraz
- Ilość zmian do istniejących certyfikatów, które należy ocenić w planowanym cyklu.

2.5 Uwzględniając politykę ULC w zakresie sprawowania nadzoru bieżącego, dla każdego typu organizacji (np. AOC, AWC, AHAC) powinno się określić dane planistyczne:

- Standardowa ilość audytów realizowanych w ramach jednego cyklu nadzoru bieżącego;
- Standardowy czas trwania jednego audytu;
- Standardowy czas pracy do przygotowania do audytu, czas rzeczywistego audytu on-site, przygotowania raportu oraz działań kontrolnych (follow-up) na jednego inspektora;
- Standardową ilość inspekcji doraźnych, w tym inspekcji ramp;
- Standardową długość inspekcji doraźnych, w tym przygotowanie, raportowanie i działania pokontrolne na inspektora;
- Minimalna ilość i wymagane kwalifikacje inspektorów na każdy audyt/inspekcję.

2.6. Plan pracochłonności powinien być przygotowany w formie arkusza kalkulacyjnego, uwzględniającego wszystkie powyższe założenia.

2.7 Opracowany w ten sposób pracowników plan pracochłonności musi zostać przeanalizowany tak, aby:

- Rzeczywista liczba zatrudnionych pracowników była wystarczająca dla kierowania, planowania, wykonania i sprawowania nadzoru nad wszystkimi zadaniami związanymi z prowadzeniem nadzoru operacyjnego;
- Inspekcje były prowadzone w sposób systematyczny i planowy, z wymaganą częstotliwością i efektywnym wykorzystaniem posiadanych środków;
- Organizacja pracy (zmianowość, podział zadań, koordynacja) była dostosowana do planów przewozowych i produkcyjnych Operatorów (np. rozkład lotów, strefy czasowe), przy czym zasadniczy wolumen pracy ma być wykonany w ustawowym

wymiarze czasu (z ograniczeniem godzin nadliczbowych);

- Założona wydajność pracy (produktywność) uwzględniała kwalifikacje, doświadczenie i wprawę personelu w wykonywaniu rutynowych czynności obsługowych, jaką nabywa w miarę upływu czasu;
- Uwzględniać procesy racjonalizacji zatrudnienia poprzez usprawnianie organizacji pracy w drodze podniesienia kwalifikacji personelu, wprowadzenia nowych form organizacyjnych oraz efektywne wykorzystanie czasu pracy.

2.8 Przy planowaniu zatrudnienia należy wziąć pod uwagę specyfikę prowadzonych audytów i inspekcji, uwzględniając strukturę i przekrój wymaganych dla każdej z tych działań kwalifikacji zawodowych inspektorów (licencje, uprawnienia, kwalifikacje specjalistyczne).

2.9 Plany zatrudnienia mają określać:

- Liczbę planowanego zatrudnienia oddzielnie dla każdej z grup zawodowych;
- Szkolenia, jakie nowi pracownicy muszą przejść przed samodzielnym podjęciem zadań;
- Uzasadnienie rzeczowe zwiększenia (zmniejszenia) zatrudnienia wsparte analizą uwzględniającą powyższe założenia.

3. KWALIFIKACJE KANDYDATA NA INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

3.1 Dla wykonania zadań stawianych Departamentowi Operacyjno-Lotniczemu (LOL) w regulaminie organizacyjnym ULC, konieczne jest zatrudnienie specjalistów z różnych dziedzin lotnictwa cywilnego, posiadających zróżnicowane kwalifikacje lotnicze i uprawnienia zawodowe. Zasadniczymi grupami zawodowymi, których kwalifikacje mają podstawowe znaczenie dla prawidłowego i zgodnego z wymaganiami norm międzynarodowych ICAO i EASA wykonania zadań przez Departament Operacyjno-Lotniczy (LOL), są: piloci, inny licencjonowany personel latający, kadra zarządzająca operacjami lotniczymi, obsługą techniczną i zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu, z doświadczeniem w pracy w liniach lotniczych oraz przedsiębiorstwach eksploatujących statki powietrzne i wykonujących usługi lotnicze przy użyciu tych statków, wojsku, policji, itp.

W Departamencie Operacyjno-Lotniczym wyróżnia się następujące grupy pracowników:

1. Etatowi pracownicy inspekcyjni:
 - a) Inspektorzy operacyjni **ASI** (*Aviation Safety Inspector*);

- b) Inspektorzy operacyjni **GSI** (*Ground Safety Inspector*);
- c) Inspektorzy operacyjni **CSI** (*Cabin Safety Inspector*);
- d) inspektorzy SAFA i SANA.

2. Etatowi pracownicy wspomagający (asystenci):

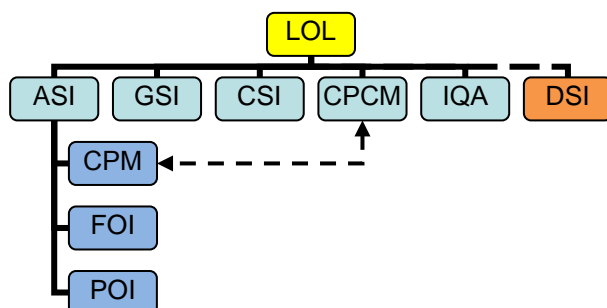
- a) Specjalista koordynator procesów certyfikacji **SKPC/CPCM** (*Certification process coordination manager*);
- b) Wewnętrzny audytor jakości **IQA** (*Internal quality auditor*).

3. Zewnętrzni inspektorzy ASI z funkcją FOI.

3.2 Inspektorzy ASI mogą pełnić funkcje zależne od ich doświadczenia lub kwalifikacji formalnych:

- a) Inspektorzy procesów certyfikacji **CPM** (*Certification Project Manager – CPM*);
- b) latający Inspektorzy operacyjni **FOI** (*Flight Operations Inspector – FOI*).
- c) inspektorzy nadzorujący **POI** (*Principal Operations Inspector*).

UWAGA: Inspektor ASI, który nie ma przypisanych funkcji POI/FOI/CPM nie może samodzielnie pełnić funkcji audytorskich.



3.3. Inspektorzy ASI, w zależności od przypisanych funkcji: prowadzą bieżący nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych przez uczestniczenie w programie CNO (**POI**), prowadzenie inspekcji podczas lotu na trasie (ENR) (**FOI**), inspekcje w kabinie (CAB) oraz inspekcje kwalifikacji personelu (PRQ), a także oceniają zgodność stosowanych przez Operatorów procedur operacyjnych z wymaganiami (SARPs) Aneksu 6 ICAO, Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady 216/2008 oraz Rozporządzeń wykonawczych. Uczestniczą także w procesach certyfikacyjnych. Inspektorzy ASI mogą wykonywać zadania GSI/CSI, jeśli posiadają wymagane kwalifikacje lotnicze.

3.3 Inspektorzy operacyjni CSI prowadzą bieżący nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych

przez uczestniczenie w programie CNO w zakresie właściwość, prowadzenie inspekcji podczas lotu w kabinie (CAB) oraz inspekcje kwalifikacji personelu pokładowego, oraz dokonują analiz i ekspertyz w sprawach wymagających kwalifikacji personelu pokładowego, a także oceniają zgodność stosowanych przez Operatorów procedur operacyjnych z wymaganiami (SARPs) Aneksu 6 ICAO, Rozporządzeń Parlamentu Europejskiego i Rady 216/2008 oraz Rozporządzeń wykonawczych.. Uczestniczą także w procesach certyfikacyjnych. Przeprowadzają kontrolę (co najmniej raz na 12 miesięcy) umiejętności inspektorów ASI w zakresie prowadzenie przez nich inspekcji bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej.

3.4 Inspektorzy operacyjni GSI prowadzą bieżący nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych przez uczestniczenie w programie CNO w zakresie właściwość, prowadzenie inspekcji na płycie lotniska APP inspekcje kwalifikacji personelu operacyjnego w zakresie obsługi naziemnej, oraz dokonują analiz i ekspertyz w sprawach wymagających kwalifikacji personelu pokładowego, a także oceniają zgodność stosowanych przez Operatorów procedur operacyjnych z wymaganiami (SARPs) Aneksu 6 ICAO. Prowadzą procesy certyfikacyjne Agentów Handlinowych, a także uczestniczą w procesach certyfikacyjnych operatorów. Przeprowadzają kontrolę (co najmniej raz na 12 miesięcy) umiejętności inspektorów ASI w zakresie prowadzenie przez nich inspekcji bezpieczeństwa operacji naziemnych. W gestii Inspektora GSI pozostają zagadnienia związane z bezpiecznym transportem materiałów niebezpiecznych (DGR).

3.5 Inspektorzy ASI z funkcją CPM prowadzą procesy certyfikacji podmiotów ubiegających się o certyfikaty określone w art. 160 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, należące do kompetencji właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), w szczególności dla uzyskania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC). Do wyznaczenia inspektora ASI na funkcje CPM należy spełnić wymagania stawiane dla funkcji POI. W sytuacjach szczególnych Dyrektor Departamentu może wyznaczyć innego inspektora ASI. Do głównych zadań inspektorów ASI z funkcją CPM należą:

- koordynowanie /zarządzanie procesem certyfikacji (we współpracy z właściwym CPCM, który zapewnia obsługę administracyjną), kontakty z wnioskodawcą, oraz zapewnienie, że Dyrektor Departamentu jest w pełni i właściwie informowany o postępach procesu certyfikacji;
- CPM jest pierwszym merytorycznym punktem kontaktowym wnioskodawcy z

Nadzorem Lotniczym. CPM zapewnia, że zadania certyfikacyjne są właściwie rozdysponowane wśród członków zespołu certyfikacyjnego, są realizowane w sposób akceptowalny i terminowy;

- CPM (we współpracy z CPCM) planuje i prowadzi spotkanie przedaplikacyjne oraz formalnej aplikacji.
- CPM informuje Dyrektora Departamentu o wszystkich danych, które mogą znacząco wpłynąć lub opóźnić proces certyfikacji, lub mogą zainteresować media lub osoby polityków. Okresowe spotkania zapewniają wszystkim zaangażowanym właściwy przepływ informacji i aktualny stan procesu certyfikacji. Jeżeli CPM nie może uczestniczyć w planowanych spotkaniach to zastępuje go CPCM.

3.6 Upoważnieni Inspektorzy DSI prowadzą inspekcje podczas lotu na trasie (ENR), inspekcje w kabinie (CAB) oraz inspekcje kwalifikacji personelu (PRQ), oraz okresowe i doraźne sprawdziany kwalifikacji (*proficiency & line & recurrent checks*) pilotów uczestniczący w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego oraz usług lotniczych. Inspektorzy DSI są pracownikami Operatorów, upoważnionymi przez Prezesa ULC do wykonywania niektórych czynności nadzoru i kontroli, zgodnie z delegacją zawartą w art. 22 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze. Szczegółowe zasady udzielania upoważnień podane są w PNO-5-09-00. Inspektorzy DSI wykonują swoje zadania na zasadach umowy zlecenia. **Zasada podstawowa jest, aby inspekcje i kontrole NIE były wykonywane u operatora, u którego inspektor DSI jest zatrudniony.**

3.7 Ogólne wymagania dot. kwalifikacji i szkolenia inspektorów operacyjnych podane są w podręczniku *ICAO Doc. 8335-AN/879 Rozdział 6* oraz w *JAA A&GM Section Four, Part Two, Procedures (JAR-OPS) Rozdział 3, Part-AR.GEN.200* oraz stosownym AMC (w trakcie publikacji). Wymagania te zostały uwzględnione w procedurach PNO-1-09-00 do PNO-1-09-08.

3.8 Zgodnie z ICAO Doc. 8335 i *ICAO State Letter AN 12/34-03/28* z dnia 28.03.2003 r. oraz w ślad za takim podziałem ról inspektorów operacyjnych w ULC, następuje zróżnicowanie kwalifikacji i wymagań, jakie musi spełnić kandydat na podane wyżej stanowiska inspektorskie.

3.9 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego ASI (*Aviation Safety Inspector – ASI*) musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- a) Wykształcenie wyższe o kierunku lotniczym (preferowane jest wykształcenie techniczne);
- b) Co najmniej 5-cio letnie doświadczenie w transporcie lotniczym;
- c) Doświadczenie w obszarze operacji lotniczych lub obsługi technicznej/zarządzania ciągłą zdadnością do lotu transportowych statków powietrznych;
- d) Doświadczenie w szkoleniu technicznym, włącznie z wizualnymi pomocami szkoleniowymi, urządzeniami szkoleniowymi i symulatorami lotu statków powietrznych;
- e) Umiejętność podejmowania inicjatyw, takt, tolerancję, cierpliwość i posiadać dobre zrozumienie natury ludzkiej;
- f) Doświadczenie w technikach audytu;
- g) Znajomość języka angielskiego na poziomie komunikatywnym;

UWAGA: doświadczenie w technikach audytu może być nabyte podczas pracy w Nadzorze, po odbyciu właściwych kursów szkoleniowych i praktyki pod nadzorem doświadczonego audytora.

3.10 W celu objęcia funkcji **POI** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- a) Co najmniej roczny staż pracy w nadzorze lotniczym;
- b) Ukończone szkolenie wstępne oraz szkolenie stanowiskowe POI (On-job-training);
- c) Udział w co najmniej 10-cu audytach w roli inspektora-praktykanta;
- d) Dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (Rozporządzenie 216/2008 oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, procedur Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;
- e) Znajomość języka angielskiego na poziomie komunikatywnym.

3.11 W celu objęcia funkcji **CPM** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej kwalifikacje niezbędne dla funkcji POI oraz następujące kwalifikacje dodatkowe:

- a) Co najmniej 3 letni staż pracy w nadzorze lotniczym;
- b) Ukończone szkolenie wstępne oraz szkolenie stanowiskowe CPM (On-job-training);
- c) Sprawowanie funkcji POI przez jeden okres rozliczeniowy (12/24 miesiące);
- d) Bardzo dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (Rozporządzenie 216/2008 oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, ich interpretacji, procedur

Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;

- e) Umiejętność zarządzania zespołami ludzkimi;
- f) Umiejętność planowania pracy zespołu.
- g) Dobrą reputację i autorytet w środowisku lotniczym.

3.12 W celu objęcia funkcji **FOI** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- a) Ważną lub wygasłą licencję pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami na co najmniej jeden typ statku aktualnie użytkowanego w przewozie lotniczym przez nadzorowane przedsiębiorstwa lotnicze;
- b) Nalot życiowy w zarobkowym przewozie lotniczym, co najmniej 2000-3000 godzin jako dowódca statku powietrznego w transporcie lotniczym na cywilnych lub wojskowych typach statków powietrznych;
- c) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych co najmniej na poziomie 10 (Doc ICAO 9284-AN/905);
- d) Znajomość j. angielskiego na poziomie operacyjnym (*Level 4*) (ICAO State Letter AN 13/48.1-02/1 z dnia 31.05.2002 r.);
- e) Dobrą reputację i autorytet w środowisku lotniczym.
- f) Ukończone szkolenie wstępne oraz szkolenie stanowiskowe FOI (On-job-training);
- g) Udział w szkoleniu rocznym inspektorów FOI;

UWAGA: W indywidualnych przypadkach, za pisemną zgodą Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych (LO) dopuszczalne jest zakwalifikowanie kandydata, który posiada ważną licencję pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami na typy samolotów lub śmigłowców certyfikowanych zgodnie z wymaganiami CS/FAR 23 lub odpowiednio CS/FAR 27 albo przepisami ekwiwalentnymi, aktualnie użytkowanymi w Polsce, jeśli spełnia wszystkie pozostałe warunki dot. kwalifikacji lotniczych.

3.13 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego GSI (*Ground Safety Inspector*) musi posiadać następujące kwalifikacje:

- a) 5 lat praktyki na samodzielnych stanowiskach operacyjnych w zakresie obsługi naziemnej w przewozie lotniczym;
- b) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych co najmniej na poziomie 6 (Doc ICAO 9284-AN/905);

3.14 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego CSI (*Cabin Safety Inspector*) musi posiadać następujące kwalifikacje:

- a) Ważne lub wygasłe uprawnienia instruktora personelu pokładowego z uprawnieniami na co najmniej jeden typ statku aktualnie użytkowanego w przewozie lotniczym przez nadzorowane przedsiębiorstwa lotnicze;
- b) Nalot życiowy w zarobkowym przewozie lotniczym, co najmniej 5000 godzin jako członek personelu pokładowego;
- c) 5 lat praktyki na stanowiskach operacyjnych w przewozie lotniczym lub w szkoleniu lotniczym;
- d) Dobrą reputację i autorytet w środowisku lotniczym.

3.15 Kandydat na stanowisko inspektora ULC (DSI) musi posiadać następujące kwalifikacje:

- a) Ważną licencję pilota zawodowego (CPL) lub liniowego (ATPL);
- b) Ważne uprawnienia na typ statku, na którym prowadzi kontrole techniki pilotażu i/lub inne kontrole umiejętności lotniczych pilota;
- c) Nalot życiowy w zarobkowym przewozie lotniczym, co najmniej 2000-3000 godzin jako dowódca statku powietrznego w transporcie lotniczym na cywilnych lub wojskowych typach statków powietrznych;
- d) Ważne uprawnienia instruktora odpowiednio I lub II klasy na typ statku, na którym prowadzi kontrole techniki pilotażu i/lub inne kontrole umiejętności lotniczych pilota.
- e) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych co najmniej na poziomie 10 (Doc ICAO 9284-AN/905);
- f) Odbycie szkolenia inspektora DSI (doroczne).

4. WNIOSK O ZATRUDNIENIE I OCENA WSTĘPNA KANDYDATA

Zatrudnianie pracowników Departamentu realizowane jest zgodnie z obowiązującą polityką zatrudniania określona przez Dyrektora Generalnego ULC.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 9 – SZKOLENIE INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

Rozdział usunięty zmianą 14

Zawartość przeniesiono do „Zasad szkolenie pracowników Departamentu Operacyjno-Lotniczego”

ROZDZIAŁ 9.1 – SZKOLENIE PODSTAWOWE INSPEKTORA (SZKOLENIE REORETYCZNE (B))

Rozdział usunięty zmianą 14

ROZDZIAŁ 9.2 - SZKOLENIE PODSTAWOWE INSPEKTORA SZKOLENIE PRAKTYCZNE (OJT)

MODUŁ OJT-01 INSPEKCJA I OCENA DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH OPERATORA

1. Cel szkolenia

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić zgodność badanego dokumentu z wymaganiami przepisów;
- Prawidłowo ocenić kompletność i przydatność dokumentów zakładowych Przewoźnika do prowadzenia opisanych w nich operacji lotniczych;
- Prawidłowo opracować i przekazać autorowi dokumentu wytyczne (uwagi) pomocne dla nadania temu dokumentowi treści i formy zgodnej z wymaganiami;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z inspekcją i oceną dokumentów zakładowych Przewoźnika podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora certyfikacji (CPM);
- Szkolenie jest prowadzone na prawdziwych dokumentach Przewoźnika;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją i oceną dokumentów zakładowych Przewoźnika podane w Podręczniku PNO.
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło co najmniej Instrukcji Operacyjnej oraz jednej instrukcji wykonawczej niższego rzędu (np. operacji w CAT II/III).

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Znajdowania wewnętrznych niespójności w badanym dokumencie;
- Znajdowania błędnie zastosowanych przepisów, norm i wymagań;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną dokumentów zakładowych Przewoźnika.

MODUŁ OJT-02 INSPEKCJA I OCENA INFRASTRUKTURY ZAPLECZA OPERACYJNEGO

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić zgodność badanego obiektu z wymaganiami przepisów;
- Prawidłowo ocenić kompletność i przydatność infrastruktury i zaplecza operacyjnego Przewoźnika do prowadzenia wnioskowanych operacji lotniczych;
- Prawidłowo opracować i przekazać autorowi dokumentu wytyczne (uwagi) pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z inspekcją i oceną infrastruktury zaplecza operacyjnego Przewoźnika podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora certyfikacji (CPM);
- Szkolenie jest prowadzone podczas rzeczywistych procesów certyfikacji lub inspekcji infrastruktury zaplecza operacyjnego Przewoźnika;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją i oceną infrastruktury zaplecza operacyjnego podane w Podręczniku PNO;
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło co najmniej jednego Przewoźnika dysponującego złożoną infrastrukturą i jednego, który korzysta z zaplecza innego Przewoźnika.

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Znajdowania braków i nie dostosowania infrastruktury zaplecza operacyjnego Przewoźnika do prowadzonych operacji lotniczych;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną infrastruktury zaplecza operacyjnego Przewoźnika.

MODUŁ OJT-03 INSPEKCJA I OCENA ORGANIZACJI OPERACYJNEGO KIEROWANIA LOTAMI ORAZ DOKUMENTACJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić organizację operacyjnego kierowania lotami przez Przewoźnika oraz związaną z tym dokumentację operacyjną;
- Prawidłowo ocenić kompletność i przydatność procedur, zaplecza operacyjnego, kwalifikacji personelu kierującego operacjami, łącznie z metodami dokumentowania operacji;
- Prawidłowo opracować i przekazać Przewoźnikowi wytyczne (uwagi) pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z inspekcją i oceną organizacji operacyjnego kierowania lotami podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora certyfikacji (CPM);
- Szkolenie jest prowadzone podczas rzeczywistych procesów certyfikacji lub inspekcji organizacji operacyjnego kierowania lotami przez Przewoźnika;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją i oceną organizacji operacyjnego kierowania lotami przez Przewoźnika podane w Podręczniku PNO;
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło co najmniej jednego Przewoźnika dysponującego wydzieloną służbą planowania i nadzorowania operacji lotniczych i jednego, u którego nadzór operacyjny sprawowany jest przez pilotów.

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Znajdowania braków i nie dostosowania organizacji operacyjnego kierowania lotami w tym dokumentowania prowadzonych operacji lotniczych;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną organizacji operacyjnego kierowania lotami przez Przewoźnika oraz stosowanej przez niego dokumentacji operacyjnej.

MODUŁ OJT-04 INSPEKCJA I OCENA KWALIFIKACJI, UPRAWNIENI, PROGRAMÓW SZKOLENIA ORAZ DOKUMENTACJI WYSZKOLENIOWEJ I OPERACYJNEJ PERSONELU LOTNICZEGO

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić stosowane przez Przewoźnika metody nabywania i utrzymywania kwalifikacji i uprawnień lotniczych personelu lotniczego oraz prowadzenia dokumentacji potwierdzającej posiadanie tych kwalifikacji oraz metod sprawdzania;
- Prawidłowo ocenić kompletność i przydatność procedur stosowanych dla utrzymania i sprawdzania kwalifikacji personelu lotniczego, instruktorów i egzaminatorów, łącznie z metodami dokumentowania;
- Prawidłowo opracować i przekazać Przewoźnikowi wytyczne (uwagi) pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z inspekcją i oceną nabywania i utrzymywania kwalifikacji i uprawnień lotniczych personelu operacyjnego podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora certyfikacji (CPM);
- Szkolenie jest prowadzone na podczas rzeczywistych procesów certyfikacji lub inspekcji metod nabywania i utrzymywania kwalifikacji i uprawnień lotniczych personelu operacyjnego przez Przewoźnika;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją i oceną metod nabywania i utrzymywania kwalifikacji i uprawnień lotniczych personelu operacyjnego przez Przewoźnika podane w Podręczniku PNO;
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło co najmniej jednego Przewoźnika dysponującego wydzieloną służbą szkolenia personelu operacyjnego i jednego, u którego szkolenia prowadzone są w zewnętrznych ośrodkach szkoleniowych.

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Znajdowania braków w programach szkolenia, okresowych kontroli kwalifikacji, egzaminów wewnętrznych, kwalifikacji instruktorów lub nie dostosowania kwalifikacji lub dokumentacji wyszkoleniowej personelu operacyjnego do wymagań przepisów i prowadzonych operacji lotniczych;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną kwalifikacji i uprawnień personelu operacyjnego.

MODUŁ OJT-05 INSPEKCJA I OCENA DOKUMENTÓW POKŁADOWYCH STATKÓW POWIETRZNYCH

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić kompletność, aktualność i przydatność dokumentów pokładowych statku powietrznego w odniesieniu do wymagań przepisów oraz rodzaju i zakresu wykonywanych operacji;
- Prawidłowo opracować i przekazać Przewoźnikowi wytyczne (uwagi) pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z inspekcją i oceną dokumentów pokładowych statku powietrznego podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora certyfikacji (CPM);
- Szkolenie jest prowadzone na podczas rzeczywistych inspekcji na płycie (APP), inspekcji SAFA oraz procesów certyfikacji lub inspekcji organizacji operacyjnego kierowania lotami przez Przewoźnika;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją i oceną dokumentów pokładowych statku podane w Podręczniku PNO;
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło zarówno Przewoźników użytkujących małe statki powietrzne (do 10 ton i 19 miejsc pasażerskich) jak i Przewoźników użytkujących duże statki w regularnym przewozie lotniczym;

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Znajdowania braków i nie dostosowania dokumentów pokładowych statku do wymagań przepisów oraz rodzaju wykonywanych operacji lotniczych;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną dokumentów pokładowych statku.

MODUŁ OJT-06 INSPEKCJA W LOCIE (ENR)

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić prawidłowość i bezpieczeństwo wykonanego przez załogę Przewoźnika lotu łącznie z oceną pracy służb planowania, przygotowania i kierowania przebiegiem operacji;
- Prawidłowo opracować i przekazać Przewoźnikowi wytyczne (uwagi) pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z prowadzeniem inspekcji w locie (ENR) podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora operacyjnego (ASI) z uprawnieniami do prowadzenia inspekcji operacyjnych (ENR) na danym typie statku powietrznego;
- Szkolenie musi być prowadzone w rzeczywistych warunkach operacji zarobkowego przewozu lotniczego;

- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją w locie na trasie (ENR) podane w Podręczniku PNO;
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło zarówno Przewoźników użytkujących małe statki powietrzne (do 10 ton i 19 miejsc pasażerskich) jak i Przewoźników użytkujących duże statki w komunikacji regularnej;

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Wykrywania przypadków nie stosowania przez załogę i służby operacyjne Przewoźnika oraz współpracujące z nim przy planowaniu, przygotowaniu i prowadzeniu operacji lotniczych organizacje wymagań, zasad i procedur operacyjnych, właściwych dla rodzaju prowadzonej operacji;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną prawidłowości inspekcjonowanej operacji lotniczej.

MODUŁ OJT-07 INSPEKCJA KABINY (CAB)

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić prawidłowość wykonanych przez personel pokładowy czynności przed, podczas i po zakończeniu lotu;
- Prawidłowo opracować i przekazać Przewoźnikowi wytyczne (uwagi) pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z prowadzeniem inspekcji w kabinie (CAB) podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora operacyjnego (ASI) z uprawnieniami do prowadzenia inspekcji operacyjnych (CAB) na danym typie statku powietrznego;
- Szkolenie musi być prowadzone w rzeczywistych warunkach zarobkowego przewozu lotniczego z udziałem pasażerów;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją kabiny w locie na trasie (CAB) podane w Podręczniku PNO;

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Wykrywania przypadków nie stosowania się personelu pokładowego Przewoźnika do zasad, norm i procedur związanych z jego obowiązkami i czynnościami przed, podczas i po zakończeniu lotu;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną prawidłowości prowadzonej operacji lotniczej.

MODUŁ OJT-08 INSPEKCJA NA PŁYCIE LOTNISKA (APP I SAFA)

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Ocenić prawidłowość wykonania przez personel operacyjny Przewoźnika i współpracujące z nim organizacje czynności związanych z planowaniem, przygotowaniem i dokumentowaniem wykonanego lotu zgodnie z zakresem inspekcji na płycie (APP) (SAFA);
- Prawidłowo opracować i przekazać zainteresowanym służbom uwagi pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami mających zastosowanie przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z prowadzeniem inspekcji na płycie (APP) i inspekcji (SAFA) podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora operacyjnego (ASI) z uprawnieniami do prowadzenia inspekcji operacyjnych (APP) oraz inspekcji SAFA;
- Do szkolenia w zakresie inspekcji SAFA może być dopuszczony inspektor, który ukończył szkolenie teoretyczne wg programu podanego w PNO-1-09-06 pt. Inspekcje na płycie (APP) oraz program SAFA;
- Szkolenie musi być prowadzone w rzeczywistych warunkach zarobkowego przewozu lotniczego i obsługi peronowej statku na płycie lotniska;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją na płycie (APP) oraz inspekcją SAFA podane w Podręczniku PNO;
- Instruktor certyfikacji szkolenie pokazuje prawidłowe wykonanie czynności inspekcyjnej, która jest następnie powtarzana przez studenta aż do uzyskania niezbędnej biegłości w jej wykonywaniu.
- Po każdym ćwiczeniu instruktor certyfikacji dokona analizy działań studenta i udzieli mu wskazówek pomocnych w poprawieniu jakości prowadzonej inspekcji.

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Wykrywania przypadków nie stosowania się uczestników inspekcjonowanej operacji do zasad, norm i procedur związanych z jego obowiązkami i czynnościami;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną prawidłowości prowadzonej operacji lotniczej.

4. Opis ćwiczeń

Ćwiczenie Nr 1 przeznaczone jest na pokazanie studentowi prawidłowego przebiegu inspekcji na płycie lotniska – do wyboru APP lub SAFA;

Ćwiczenia 2 i 3 przeznaczone są na przeprowadzenie inspekcji na płycie odlatującego samolotu polskiego w ramach inspekcji APP;

Ćwiczenia 4 i 5 przeznaczone są na przeprowadzenie inspekcji na płycie przylatującego samolotu obcego w ramach programu SAFA;

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	SZKOLENIE PODSTAWOWE INSPEKTORA SZKOLENIE PRAKTYCZNE (OJT)	PNO-1-09-02 Strona 7/12
--	---	----------------------------

Ćwiczenia 6 i 7 przeznaczone są na doskonalenie umiejętności studenta w samodzielnym przeprowadzaniu odpowiednio inspekcji APP i SAFA

Uwaga: Po każdym Ćwiczeniu student ma obowiązek wypełnić odpowiednio Raport APP lub Raport SAFA. W odniesieniu do Raportu SAFA student musi umieć wypełnić druk JAA Form 20 i wysłać go pocztą elektroniczną do JAA HQ.

5. Dokumentowanie szkolenia praktycznego (OJT)

Szkolenie praktyczne (OJT) jest dokumentowane na druku GL C-GEN-16/xx, który jest przechowywany w osobistej teczce wyszkolenia inspektora zgodnie z procedurą podaną w PNO-1-10-00.

MODUŁ OJT-09 INSPEKCJA PLACÓWKI (STA)

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Ocenić prawidłowość wykonania przez personel operacyjny Przewoźnika i współpracujące z nim organizacje czynności związanych z planowaniem, przygotowaniem i dokumentowaniem wykonanego lotu zgodnie z zakresem inspekcji placówki (bazy) terenowej (STA);
- Prawidłowo opracować i przekazać zainteresowanym służbom uwagi pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z prowadzeniem inspekcji placówki (bazy) terenowej (STA) podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora operacyjnego (ASI) z uprawnieniami do prowadzenia inspekcji placówki (bazy) terenowej (STA);
- Do szkolenia w zakresie inspekcji placówki (bazy) terenowej (STA) może być dopuszczony inspektor, który ukończył szkolenie teoretyczne wg programu podanego w PNO-1-09-02 Podstawy systemów jakości oraz techniki audytu i inspekcji;
- Szkolenie musi być prowadzone w rzeczywistych warunkach działania placówki (bazy terenowej) Przewoźnika;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z inspekcją placówki (STA) podane w Podręczniku PNO;

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Wykrywania przypadków nie stosowania się personelu placówki oraz współpracujących z nią organizacji do zasad, norm i procedur związanych z jego obowiązkami;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną prawidłowości prowadzonej operacji lotniczej.

MODUŁ OJT-10 INSPEKCJA I OCENA SPEDYCJI MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DGR)

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić prawidłowość wykonanych przez personel operacyjny Przewoźnika oraz współpracujące z nim organizacje czynności związanych z transportem lotniczym materiałów niebezpiecznych (DGR);
- Prawidłowo opracować i przekazać zainteresowanym służbom uwagi pomocne dla usunięcia stwierdzonych braków i niezgodności z wymaganiami przepisów i norm;
- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z prowadzeniem inspekcji i oceny spedycji materiałów niebezpiecznych transportem lotniczym podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora operacyjnego (CPM lub ASI) z uprawnieniami do prowadzenia inspekcji spedycji lotniczej materiałów niebezpiecznych (DGR);
- Do szkolenia w zakresie inspekcji spedycji lotniczej materiałów niebezpiecznych (DGR) może być dopuszczony inspektor, który ukończył szkolenie teoretyczne w zatwierdzonym do tego ośrodku szkolenia;
- Szkolenie musi być prowadzone w rzeczywistych warunkach spedycji materiałów niebezpiecznych (DGR);
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z certyfikacją i inspekcją spedycji lotniczej materiałów niebezpiecznych (DGR) podane w Podręczniku PNO;
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło co najmniej jednego Przewoźnika dysponującego wydzieloną służbą przygotowania spedycji materiałów niebezpiecznych (DGR) i jednego, u którego czynności przygotowania transportu są prowadzone przez zewnętrznych podwykonawców.

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Wykrywania przypadków nie stosowania się personelu placówki oraz współpracujących z nią organizacji do zasad, norm i procedur związanych z jego obowiązkami i czynnościami przewidzianymi dla spedycji lotniczej materiałów niebezpiecznych (DGR);
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z inspekcją i oceną prawidłowości prowadzonej operacji lotniczej.

MODUŁ OJT-11 ASYSTA PRZY AUDYCIE CERTYFIKACYJNYM PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

1.1 Po zakończeniu szkolenia uczestnik będzie umiał:

- Zastosować w praktyce wiedzę uzyskaną podczas szkolenia teoretycznego;
- Prawidłowo ocenić zgodność badanego obszaru działalności Przewoźnika z wymaganiami przepisów;
- Prawidłowo wykonać czynności audytora (inspektora certyfikacji (CPM) związane z prowadzeniem procesów certyfikacji Przewoźnika lotniczego;
- Prawidłowo opracować i przekazać Przewoźnikowi wytyczne (uwagi) istotne dla prawidłowego przebiegu procesy certyfikacji oraz pomocne dla usunięcia stwierdzonych podczas audytu nieprawidłowości;
- Prawidłowo ocenić i sformułować warunki oraz ograniczenia operacyjne jakie należy umieścić w Specyfikacjach Operacyjnych Przewoźnika;

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	SZKOLENIE PODSTAWOWE INSPEKTORA SZKOLENIE PRAKTYCZNE (OJT)	PNO-1-09-02 Strona 9/12
--	---	-----------------------------------

- Prawidłowo zastosować wszystkie procedury związane z procesami certyfikacji Przewoźnika podane w Podręczniku PNO.

2. Wskazówki metodyczne

2.1 Podczas szkolenia praktycznego należy stosować następujące zasady:

- Szkolenie prowadzi instruktor posiadający kwalifikacje inspektora certyfikacji (CPM);
- Szkolenie musi być prowadzone w rzeczywistym środowisku operacyjnym podczas prawdziwych procesów certyfikacji Przewoźnika lotniczego;
- Należy w pełni stosować wszystkie procedury i druki związane z procesami certyfikacji Przewoźnika lotniczego podane w Podręczniku PNO.
- Wskazane jest, aby ćwiczenie dotyczyło zarówno Przewoźników użytkujących małe statki powietrzne (do 10 ton i 19 miejsc pasażerskich) jak i Przewoźników użytkujących duże statki w komunikacji regularnej;

3. Szczegółowy zakres szkolenia

3.1 W trakcie szkolenia instruktor oceni umiejętność wykonania następujących zadań:

- Znajdowania wewnętrznych niespójności w badanym obszarze audytu certyfikacyjnego Przewoźnika;
- Znajdowania błędów w organizacji, strukturze klub metodach planowania, przygotowaniu, prowadzenia i dokumentowania audytowanych operacji lotniczych;
- Analitycznego podejścia do badanego problemu i sformułowania jednoznacznych wniosków;
- Wskazania przepisów, norm itp., które zostały naruszone;
- Prowadzenia korespondencji służbowej związanej z procesami certyfikacji Przewoźnika lotniczego.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 9.3 – PODSTAWY SYSTEMÓW JAKOŚCI OPERATORA EU-OPS 1.035 I JAR-OPS 3.035

Rozdział usunięty zmianą 14

ROZDZIAŁ 9.4 – TRANSPORT LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DGR)

Rozdział usunięty zmianą 14

**ROZDZIAŁ 9.5 – SZKOLENIE W ZARZĄDZANIU ZASOBAMI ZAŁOGI (CRM)
(EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 CZĘŚĆ N)**

Rozdział usunięty zmianą 14

ROZDZIAŁ 9.6 – SZKOLENIE OKRESOWE (REC)

1. PRZEZNACZENIE I CEL SZKOLENIA

1.1 Szkolenie przeznaczone jest dla inspektorów operacyjnych ASI/POI/CPM/FOI/DSI oraz personelu pomocniczego Inspektoratu Operacyjnego i ma za zadanie dostarczyć wiedzy o zmianach w przepisach lotniczych oraz w procedurach Urzędu, jakie zaszły w ostatnim okresie czasu. Ponadto, ma za zadanie standaryzowanie postępowania i ocen inspektorów dokonywanych podczas wykonywania przez nich zadań inspekcyjnych a także wymianę doświadczeń oraz omówienie przypadków szczególnych, jakie inspektorzy napotkali podczas swojej praktyki.

2. WSKAZÓWKI METODYCZNE

2.1 Szkolenie ma być przeprowadzane przez właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego/Wydziału (LOL-1/LOL-2/LOL-3) z oderwaniem od pracy.

3. RAMOWY PROGRAM SZKOLENIA

NR MODUŁU	PRZEDMIOT SZKOLENIA	SPECJALNOŚĆ INSPEKTORA			
		ASI	POI	CPM	FOI/DSI
REC	Zmiany w przepisach i wymaganiach lotniczych	X	X	X	X
	Zmiany w międzynarodowych wymaganiach, standardach i zaleceniach ICAO i EASA	X	X	X	X
	Standaryzacja procedur i procesów audytu i inspekcji operacyjnej ULC	X	X	X	X
	Zmiany w Podręczniku PNO	X	X	X	X
	Typowe niezgodności i braki stwierdzone u Operatorów	X	X	X	X
	Warsztaty z Technik audytów (opcja)	X	X	X	
	Typowe nieprawidłowości i braki stwierdzone w ULC	X	X	X	X
	Wnioski dot. usprawnienia procedur, procesów i dokumentów nadzoru operacyjnego oraz kwalifikacji inspektorów	X	X	X	X
	Trening okresowy na symulatorze lotu				X ⁽¹⁾

X⁽¹⁾ – Szkolenia okresowe inspektorów DSI na symulatorach lotu prowadzi Operator zgodnie z własnymi programami i przepisami w sprawie licencjonowania.

4. SZCZEGÓŁOWY ZAKRES SZKOLENIA

Podczas szkolenia należy omówić:

4.1 Zmiany w przepisach i wymaganiach lotniczych

Należy poinformować o wprowadzonych ostatnio zmianach do:

1) Przepisów krajowych:

- a) Ustawy Prawo lotnicze;
- b) Aktów wykonawczych do ustawy –obowiązujące zmiany;
- c) Innych ustawach i przepisach mających zastosowanie do certyfikacji i nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych.

2) Wymagań przepisów międzynarodowych:

- a) ICAO Annex 1;
- b) ICAO Annex 6
- d) ICAO Annex 18.

3) Przepisów UE:

- a) Rozporządzenie (EEC) Nr 3922/91 załącznik III;
- b) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 216/2008 (EASA);
- c) Rozporządzeń wykonawczych do Rozporządzenia 216/2008
- d) Dyrektywa 2003/42/EC (Raportowanie zdarzeń);
- e) Dyrektyw i Rozporządzeń regulujących wykonywanie inspekcji SAFA;
- f) Innych aktach prawnych UE wg potrzeb.
- g) Projekty nowych aktów prawnych EU

4.2 Standaryzacja procedur i procesów audytu i inspekcji operacyjnej ULC i zmiany w Podręczniku PNO.

Należy pokrótce przypomnieć, jakie aktualnie obowiązują procedury audytu i inspekcji oraz wskazać na znaczące zmiany procedur wprowadzone do Podręcznika PNO.

4.3 Typowe niezgodności i braki stwierdzone u Operatorów i w ULC podczas audytów i inspekcji.

4.4 Wnioski dot. usprawnienia procedur, procesów i dokumentów nadzoru operacyjnego oraz kwalifikacji inspektorów

Ta część szkolenia okresowego powinna mieć formę swobodnej dyskusji inspektorów, w której wymienione zostaną informacje na tematy będące przedmiotem zainteresowania i szczególnych problemów zawodowych. Wynik tej dyskusji ma się przełożyć na poprawę procedur w Podręczniku PNO oraz wzajemne doinformowanie się inspektorów o problemach, jakie napotkali podczas prowadzenia audytów i inspekcji.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 9.7 – INSPEKCJE NA PŁYCI (APP) PROGRAM SANA

1. PRZEZNACZENIE I CEL SZKOLENIA

1.1 Szkolenie przeznaczone jest dla inspektorów operacyjnych ASI/CPM prowadzących inspekcje operacyjne polskich statków powietrznych podczas ich postoju na płycie lotniska i ma za zadanie dostarczyć wiedzy teoretycznej oraz wykształcić umiejętności praktyczne, a także standaryzować postępowanie, metody oceny i dokumentowania wyników inspekcji na płycie (APP) realizowanych w ramach programu SANA oraz programu SAFA.

1.2 Program SANA (*Safety Assessment of National Aircraft*) obejmuje tylko statki powietrzne wpisane do rejestru polskiego.

1.3 Inspekcje obcych statków powietrznych reguluje Program SAFA (*Safety Assessment of Foreign Aircraft*) (Dz. Urz. ULC Nr 4, poz. 14) .

2. WSKAZÓWKI METODYCZNE

2.1 **Szkolenie teoretyczne** ma być przeprowadzane przez inspektora (CPM), systemem stacjonarnym, z oderwaniem od pracy, w zorganizowanych grupach do 15 osób.

2.2 **Szkolenie praktyczne** ma być prowadzone przez inspektora ASI lub CPM), w grupach nie większych niż 2 osoby podczas rzeczywistych inspekcji na płycie (APP). Podczas ćwiczeń praktycznych należy stosować zasady i procedury podane w PNO-1-09-00 Tabela Nr 2B Moduł szkolenia podstawowego, Szkolenie praktyczne (OJT), Moduł OJT Inspekcja na płycie lotniska (APP i SAFA) oraz szczegółowe zakresy poszczególnych przedmiotów szkolenia podstawowego praktycznego (OJT) podane w PNO-1-09-02.

3. RAMOWY PROGRAM SZKOLENIA

NR MODUŁU	PRZEDMIOT SZKOLENIAU	SPECJALNOŚĆ INSPEKTORA		
		ASI	CPM	DSI
SANA	Ogólne założenia programu SANA	X	X	-
	Aspekty prawne prowadzenia inspekcji i kontroli	X	X	-
	Standardy i zalecane praktyki ICAO w zarysie	X	X	-
	Wymagania EU-OPS 1 i JAR-OPS 3, JAR-FCL 1,2,3	X	X	-
	Procedury wykonawcze inspekcji na płycie (APP)	X	X	-
	Wypełnienie Raportu z inspekcji na płycie (APP)	X	X	-
	Decyzja o zatrzymaniu statku na ziemi	X	X	-
	Wymiana doświadczeń i ćwiczenie typowych zachowań	X	X	-
	Egzamin testowy	X	X	-

Uwaga: Godzina lekcyjna trwa 45 minut. Program jest realizowany w blokach po 2 godziny lekcyjne tj. 1 godz. 30 minut zegarowych.

4. SZCZEGÓŁOWY ZAKRES SZKOLENIA

Podczas szkolenia należy omówić:

4.1 Ogólne założenia programu SANA

- Definicje i przedmiot programu SANA.
- Uczestnicy programu SANA.
- Rodzaje inspekcji operacyjnych i ich zastosowanie.
- Związki programu SANA z programem SAFA.
- Inne programy nadzoru nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym (ICAO/FAA)

4.2 Aspekty prawne prowadzenia inspekcji i kontroli

- Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 3 lipca 2002r. Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130 poz. 1112 z późn. zm.) dotyczące inspekcji i kontroli.
- Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (KPA) (Dz. U. Nr 30 poz. 168 z późn. zm.) dotyczące zasad postępowania administracyjnego podczas inspekcji i kontroli.
- Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr 88 poz. 553) dotyczące przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu (Rozdział XX) oraz bezpieczeństwu w komunikacji (Rozdział XXI).
- Omówić zasady współpracy ze służbami kontroli ruchu lotniczego, zarządzającym lotniskiem oraz policją i prokuraturą.

4.3 Standardy i zalecane praktyki ICAO w zarysie

- Omówić prawne aspekty inspekcji statku powietrznego na płycie w świetle Konwencji chicagowskiej (wstęp na pokład statku, zatrzymanie statku itd.).
- Omówić podstawowe wymagania ICAO Annex 1 i Annex 6 do Konwencji chicagowskiej.
- W oparciu o *ICAO Annex 1*, *ICAO Annex 6* oraz *Annex 8* omówić typowe rodzaje wymaganych przez ICAO dokumentów załogi, użytkownika i statku itd.

4.4 Wymagania EU-OPS 1 i JAR-OPS 3, JAR-FCL 1,2,3

Omówić wybrane zagadnienia z EU-OPS 1 i JAR-OPS 3, JAR-FCL 1,2,3 ze szczególnym zwróceniem uwagi na te regulacje, które są przedmiotem sprawdzania podczas inspekcji APP.

- Dokumenty załogi statku powietrznego – rodzaje licencji, daty ważności, uprawnienia, ograniczenia, warunki korzystania itd.).
- Dokumenty statku powietrznego – świadectwo rejestracji, sprawności technicznej, hałasu, radiostacji.
- Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) i Specyfikacje Operacyjne.
- Instrukcja Operacyjna (IO) albo Instrukcja Wykonywania Lotów (IWL).
- Instrukcje eksploatacyjne statku powietrznego – instrukcja użytkownika w locie (AOM; AFM), obsługi technicznej itd.).
- Operacyjne przygotowanie do lotu – operacyjny plan lotu, arkusz załadunku, NOTAM, METAR, TAF itp.).
- Dokumenty techniczne związane z bieżącą zdadnością statku powietrznego do lotu (MEL, HIL; CRS, CoA, PDT i.t.d.).
- Wyposażenie pokładowe statku w przyrządy oraz urządzenia wymagane przepisami, w tym wyposażenie awaryjne.

4.5 Procedury wykonawcze inspekcji na płycie (APP)

W oparciu o Podręcznik certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO) należy omówić:

- Podstawowe cele, zadania i organizację prowadzenia inspekcji (APP).
- Kwalifikacje inspektorów prowadzących inspekcje (APP).
- Skład zespołu inspekcyjnego, podział zadań i współpraca inspektorów.
- Ustalenie głównego celu (zadania) inspekcji.
- Obowiązki i uprawnienia inspektora Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC).
- Udział w inspekcji innych osób (przedstawiciela użytkownika).
- Standaryzacja techniki prowadzenia inspekcji.
 - dokumenty osobiste inspektora ULC.
 - planowanie inspekcji APP.
 - zgłoszenie zamiaru inspekcji dowódcy statku powietrznego i uzyskanie zezwolenia wstępu na jego pokład.
 - zadania inspektora operacyjnego i technicznego podczas inspekcji.
 - kryteria oceny obserwowanych zdarzeń, procesów i dokumentów.
 - zasady dokumentowania inspekcji.
 - działania po zakończeniu inspekcji.
- Zasady oceniania braków, usterek i niezgodności z przepisami polskimi, wymaganiami i instrukcjami producenta statku powietrznego oraz przepisów i norm międzynarodowych.
- Klasyfikacja stwierdzonych nieprawidłowości.
- Zakończenie inspekcji i informacja dla dowódcy statku powietrznego.
- Postępowanie z Raportem (APP).
- Działania korygujące stwierdzone nieprawidłowości.

4.6 Wypełnienie Raportu z inspekcji na płycie (APP)

Szczegółowo omówić:

- Zawartość druku Raportu z inspekcji (APP).
- Znaczenie treści poszczególnych zadań inspekcyjnych i ich związek z przepisami i normami
- Zasady wypełniania arkusza Raportu APP.
- Obieg Raportu (APP).

4.7 Decyzja o zatrzymaniu statku powietrznego na ziemi albo licencji lotniczej

Szczegółowo omówić:

- Prawne aspekty zatrzymania statku powietrznego na ziemi w oparciu o ustawę Prawo lotnicze, Kodeks postępowania administracyjnego oraz Kodeks cywilny.
- Prawne aspekty zatrzymania licencji lotniczej w oparciu o ustawę Prawo lotnicze, Kodeks postępowania administracyjnego oraz Kodeks cywilny.
- Nadanie i skutki rygoru natychmiastowej wykonalności decyzji.

4.8 Wymiana doświadczeń i ćwiczenie typowych zachowań

Ta część szkolenia obejmuje, w formie dyskusji z doświadczonym inspektorem (CPM), wymianę doświadczeń i omówienie szeregu przypadków i zdarzeń, jakie miały miejsce podczas rzeczywistych inspekcji na płycie. Głównym zadaniem tej części szkolenia jest poszerzenie wiedzy uczestników o praktycznych aspektach prowadzenia inspekcji. Zaleca się także przeprowadzenie symulowanych ćwiczeń na materiałach szkoleniowych, kiedy uczestnicy szkolenia odgrywają pod nadzorem instruktora (CPM) rolę dowódcy statku powietrznego i inspektorów prowadzących inspekcję.

4.9 Egzamin testowy

- Przeprowadzić egzamin, sprawdzić i ocenić wyniki.
- Wydać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia SANA.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSPEKCJE NA PŁYCI (APP) PROGRAM SANA	PNO-1-09-07 Strona 3/4
--	--	---------------------------

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

**ROZDZIAŁ 9.8 – INSPEKCJE NA PŁYCI (APP)
PROGRAM SAFA**

Zawartość rozdziału została usunięta

ROZDZIAŁ 9.9 – PROGRAM SZKOLENIA UPOWAŻNIONEGO INSPEKTORA DSI

1. PRZEZNACZENIE I CEL SZKOLENIA

1.1 Szkolenie przeznaczone jest dla:

- 1) Upoważnionych Inspektorów DSI, którzy prowadzą inspekcje operacyjne ENR/CAB/PRQ okresowe i doraźne sprawdziany kwalifikacji pilotów (KTP) (*proficiency & line checks*), których głównym pracodawcą są przewoźnicy;
- 2) Inspektorów operacyjnych ASI oraz CPM jako uzupełnienie szkolenia pomostowego podanego w PNO-1-09-00 ust. 2 pkt (b).

1.2 Szkolenie ma za zadanie:

- 1) Dostarczyć wiedzy teoretycznej, wykształcić umiejętności praktyczne oraz standaryzować procedury, metody oceny i dokumentowanie wyników KTP oraz doraźnych inspekcji doraźnych operacyjnych (ENR/CAB/PRQ).

2. WSKAZÓWKI METODYCZNE

2.1 **Szkolenie teoretyczne** ma być przeprowadzane przez inspektora (CPM) współpracującego z inspektorem (ASI), systemem stacjonarnym, z oderwaniem od pracy, w zorganizowanych grupach do 15 osób.

2.2 **Szkolenie praktyczne:** Dla Upoważnionych inspektorów operacyjnych DSI szkolenia praktycznego nie przewiduje się. Inspektorzy operacyjni DSI odbywają praktykę zgodnie z PNO-1-09-00 Tabela Nr 2A Moduł OJT.

3. RAMOWY PROGRAM SZKOLENIA

NR MODUŁU	PRZEDMIOT SZKOLENIA	SPECJALNOŚĆ INSPEKTORA		
		ASI	CPM	DSI
Część I (KTP)	Źródła prawa międzynarodowego (ICAO) dotyczące kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej	-	-	X
	Wymagania JAR-FCL oraz EU-OPS dot. kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej	-	-	X
	Wymagania przepisów polskich w sprawie licencjonowania personelu lotniczego oraz zasad eksploatacji statków powietrznych dot. kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej	X	X	X
	Rodzaje i zakres okresowych i doraźnych kontroli kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej	X	X	X
	Kryteria oceny kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej	X	-	X
	Dokumentowanie wyników kontroli kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej	X	X	X
Część II (INSP)	Aspekty prawne prowadzenia inspekcji operacyjnych Operatorów polskich	X	X	X
	Procedury wykonawcze inspekcji operacyjnych (ENR), (CAB), (PRQ)	X	-	X
	Dokumentowanie wyników inspekcji operacyjnych Operatorów polskich	X	X	X

NR MODUŁU	PRZEDMIOT SZKOLENIA	SPECJALNOŚĆ INSPEKTORA		
		ASI	CPM	DSI
Część III (ADM)	Prawa i obowiązki Upoważnionego Instruktor DSI	-	-	X
	Prawa i obowiązki inspektora operacyjnego DSI	-	-	X
	Zasady planowania inspektorów DSI na loty inspekcyjne	-	-	X
	Dyscyplina pracy i zasady rozliczania czasu pracy inspektorów DSI	-	-	X
	Obieg Raportów z inspekcji operacyjnych (ENR/CAB/PRQ)	-	-	X
	Rozliczenia kosztów podróży służbowych inspektorów operacyjnych DSI	-	-	X
TEST	Egzamin testowy, oddzielnie dla każdej Części szkolenia	-	-	X

UWAGA 1: Szkolenie obejmuje 12 godzin wykładów. Godzina lekcyjna trwa 45 minut. Program jest realizowany w blokach po 2 godziny lekcyjne, tj. 1 godz. 30 minut zegarowych.

UWAGA 2: W procesie szkolenia Część I (KTP) należy wykorzystać zasady i procedury podane w PNO-5-09-00.

UWAGA 3: W procesie szkolenia Część II (INSP) należy wykorzystać zasady i procedury podane w PNO-5-01-00.

UWAGA 4: W procesie szkolenia Część III (ADM) należy wykorzystać zasady i procedury podane w PNO-1-05-00.

4. SZCZEGÓŁOWY ZAKRES SZKOLENIA

Szkolenie ma za zadanie zapoznanie uczestników z następującymi zagadnieniami:

Część I (KTP) Zasady i procedury prowadzeniem okresowych i doraźnych kontroli kwalifikacji u licencjonowanych członków załogi lotniczej

4.1 Źródła prawa międzynarodowego (ICAO) dotyczące kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej

- 1) Omówić wybrane artykuły Konwencji ICAO dot. certyfikatów i świadectw członków załóg statków powietrznych (art. 16, art. 32, art. 33, art. 39 oraz art. 40);
- 2) Omówić wybrane *SARPs ICAO Annex 1* dotyczące nabywania kwalifikacji lotniczych przez członków załogi lotniczej, z wyeksponowaniem specyfiki międzynarodowego przewozu lotniczego. Zwrócić uwagę na ograniczenia uprawnień wynikających z licencji dot. wieku, okresu ważności orzeczeń lotniczo-lekarskich oraz funkcji w załodze;
- 3) Omówić wybrane *SARPs ICAO Annex 6* dotyczące utrzymywania kwalifikacji lotniczych przez członków załogi lotniczej, ze szczególnym uwzględnieniem obowiązku odbycia okresowych szkoleń i sprawdzianów kwalifikacji.

4.2 Wymagania JAR-FCL oraz EU-OPS dot. kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej

- 1) Omówić wybrane normy JAR-FCL dotyczące nabywania kwalifikacji lotniczych przez członków załogi lotniczej. Zwrócić uwagę na status prawny licencji JAA oraz implikacje wynikające z Konwencji ICAO dot. państwa rejestracji, państwa licencjonowania i państwa operatora;
- 2) Omówić wybrane normy EU-OPS i JAR-OPS 3 Część N – Załoga lotnicza. Zwrócić uwagę na rozszerzone wymagania dot. utrzymywania ważności licencji i uprawnień lotniczych.

4.3 Wymagania przepisów polskich dotyczące kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej

- 1) Omówić wybrane artykuły ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz przepisy w sprawie licencjonowania personelu lotniczego dot. nabywania kwalifikacji lotniczych. Wskazać na odstępstwa przepisów polskich SARPów ICAO. Zwrócić uwagę na zmiany zachodzące w prawie polskim;
- 2) Omówić wybrane przepisy w sprawie zasad eksploatacji statków powietrznych dot. utrzymywania kwalifikacji przez członków załóg lotniczych oraz wskazać na odstępstwa przepisów polskich od SARPów ICAO. Zwrócić uwagę na zmiany zachodzące w prawie polskim;
- 3) Omówić rolę Instrukcji Operacyjnej jako źródła prawa dla personelu Operatora.

4.4 Rodzaje i zakres okresowych i doraźnych kontroli kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej.

- 1) Omówić rodzaje i zakres prowadzonych przez ULC kontroli kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej;

4.5 Kryteria oceny kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej

- 1) Wskazać źródła, które określają kryteria oceny kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej, a w szczególności wymagania ustawy Prawo lotnicze, przepisów licencjonowania personelu lotniczego oraz zasad eksploatacji statków powietrznych. Zwrócić uwagę, że wymagania te są także przedmiotem regulacji przez Operatora w Instrukcji Operacyjnej Dział D Szkolenie personelu.

4.6 Dokumentowanie wyników kontroli kwalifikacji licencjonowanych członków załogi lotniczej.

- 1) Omówić ogólnie metody dokumentowania wyników kontroli kwalifikacji;
- 2) Omówić szczegółowo zasady wypełniania Raportu KTP;
- 3) Omówić obieg Raportów.

Część II (INSP)

Zasady i procedury prowadzeniem inspekcji operacyjnych Operatorów polskich w zakresie ograniczonym tylko do inspekcji ENR/CAB oraz PRQ

4.7 Aspekty prawne prowadzenia inspekcji operacyjnych Operatorów polskich

- 1) Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) dotyczące inspekcji i kontroli;
- 2) Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego – KPA (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) dotyczące zasad postępowania administracyjnego podczas inspekcji i kontroli;
- 3) Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 155, poz. 1095 z późn. zm.);
- 4) Omówić wybrane artykuły z ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny (Dz. U. Nr 88, poz. 553) dotyczące przestępstw przeciwko bezpieczeństwu powszechnemu (Rozdział XX) oraz bezpieczeństwu w komunikacji (Rozdział XXI);
- 5) Omówić rolę Instrukcji Operacyjnej jako źródła standardów dla personelu Operatora.

4.8 Przedmiot i zakres inspekcji operacyjnych

Omówić wybrane zagadnienia z przepisów licencjonowania personelu lotniczego oraz zasad eksploatacji statków powietrznych, ze szczególnym zwróceniem uwagi na te regulacje, które są przedmiotem sprawdzania podczas inspekcji ENR/CAB/PRQ:

- 1) Dokumenty załogi statku powietrznego – rodzaje licencji, daty ważności, uprawnienia, ograniczenia, warunki korzystania itd.;

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	PROGRAM SZKOLENIA UPOWAŻNIONEGO INSTRUKTORA ULC (DSI)	PN0-1-09-09 Strona 3/4
--	--	----------------------------------

- 2) Dokumenty statku powietrznego – świadectwo rejestracji, sprawności technicznej, hałasu, radiostacji;
- 3) Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) i Specyfikacje Operacyjne;
- 4) Instrukcja Operacyjna (IO) albo Instrukcja Wykonywania Lotów (IWL);
- 5) Instrukcje eksploatacyjne statku powietrznego – instrukcja użytkowania w locie (AOM; AFM), obsługi technicznej itd.;
- 6) Operacyjne przygotowanie do lotu – operacyjny plan lotu, arkusz załadunku, NOTAM, METAR, TAF itp.;
- 7) Dokumenty techniczne związane z bieżącą zdadnością statku powietrznego do lotu (MEL, HIL, CRS, CoA, PDT itd.);
- 8) Wyposażenie pokładowe statku w przyrządy oraz urządzenia wymagane przepisami, w tym wyposażenie awaryjne.

4.9 Procedury wykonawcze inspekcji operacyjnych (ENR), (CAB), (PRQ)

W oparciu o Podręcznik certyfikacji Operatora i bieżącego nadzoru operacyjnego (PNO) należy omówić:

- 1) Podstawowe cele, zadania i organizację prowadzenia inspekcji (ENR), (CAB), (PRQ);
- 2) Kwalifikacje inspektorów prowadzących inspekcje (ENR), (CAB), (PRQ);
- 3) Standaryzacja techniki prowadzenia inspekcji;
 - dokumenty osobiste inspektora ULC;
 - planowanie inspekcji;
 - kryteria oceny obserwowanych zdarzeń, procesów i dokumentów;
 - zasady dokumentowania inspekcji;
 - działania po zakończeniu inspekcji.
- 4) Zasady oceniania braków, usterek i niezgodności z przepisami polskimi, wymaganiami i instrukcjami producenta statku powietrznego oraz przepisów i norm międzynarodowych;
- 5) Klasyfikacja stwierdzonych nieprawidłowości;
- 6) Zakończenie inspekcji i informacja dla dowódcy statku powietrznego.

4.10 Dokumentowanie wyników inspekcji operacyjnych Operatorów polskich (ENR), (CAB), (PRQ)

Należy szczegółowo omówić:

- 1) Zawartość druku Raportu z inspekcji (ENR), (CAB), (PRQ);
- 2) Znaczenie treści poszczególnych zadań inspekcyjnych i ich związek z przepisami i normami;
- 3) Zasady wypełniania arkusza Raportu (ENR), (CAB), (PRQ);
- 4) Obieg Raportu (ENR), (CAB), (PRQ);
- 5) Działania korygujące stwierdzone nieprawidłowości.

Część III (ADM)

Regulamin pracy oraz procedury administracyjne Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Należy szczegółowo omówić:

- 1) Wybrane fragmenty regulaminu organizacyjnego ULC dot. obowiązków pracowniczych;
- 2) Podać zasady rozliczania czasu pracy i wypełniania kart pracy.

4.11 Egzamin testowy

- 1) Przeprowadzić egzamin, sprawdzić i ocenić wyniki, omówić z uczestnikami kursu;
- 2) Wydać zaświadczenie o ukończeniu szkolenia inspektora DSI.

ROZDZIAŁ 9.10 – UTRZYMYWANIE KWALIFIKACJI LOTNICZYCH INSPEKTORA OPERACYJNEGO

Zawartość rozdziału została usunięta

ROZDZIAŁ 10 – TECZKA WYSZKOLENIA INSPEKTORA OPERACYJNEGO

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Zarówno ICAO (Doc. 8335) jak i JAA (*A&GM Part IV Operations*) oraz przepisy krajowe w sprawie zakresu prowadzenia przez pracodawców dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz sposobem prowadzenia akt osobowych pracownika (Dz.U. z 1996 r. nr 62, poz. 286, ze zm.) wymagają, aby Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) przechowywał wszelkie dokumenty potwierdzające kwalifikacje zatrudnianych inspektorów. Dla wykonania tego obowiązku Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) prowadzi teczkę wykształcenia każdego inspektora nadzoru operacyjnego Urzędu, zwaną dalej teczką inspektora operacyjnego ULC.

1.2 Teczkę wykształcenia inspektora ULC stanowi stale aktualizowany zbiór dokumentów obrazujących aktualne kwalifikacje inspektora nadzoru operacyjnego ULC niezbędne do pełnienia określonych czynności służbowych.

1.3 Teczka wykształcenia inspektora ULC jest zakładana w momencie przyjęcia kandydata na inspektora do pracy w ULC i jest prowadzona a) przez cały okres jego zatrudnienia w charakterze inspektora nadzoru operacyjnego ULC.

1.4 Po ustaniu zatrudnienia lub przeniesieniu na inne stanowisko służbowe w ULC, kompletna teczka wykształcenia inspektora ULC jest przechowywana w Departamencie Operacyjno-Lotniczym (LOL).

2. TECZKA INSPEKTORA – Zawartość

2.1 Okładka – na okładce teczki znajdują się podstawowe dane osobowe: Imię, Nazwisko. Określenie (kod) Inspektoratu / Wydziału. Prowadzący teczkę odpowiednio oznacza Typ inspektora jego funkcję i specjalizację Na rewersie okładki znajduje się tabela zmian statutu, w której wprowadzana jest każda zmiana statutu inspektora, potwierdzana podpisem Dyrektora LOL w rubryce zatwierdził.

2.2 Na pierwszej i drugiej stronie znajdują się zakres obowiązków i uprawnień inspektora.

2.3 Podstawy prawne i dokumenty doradcze – zawartość teczki i sposoby administrowania zawartością zostały opracowane na podstawie następujących podstaw prawnych:

Art. 94 pkt. 9a, art. 281 pkt. 6 Kodeks pracy, -art. 11 pkt. 8, art. 36 ust. 2 ustawy z 13 kwietnia 2007

r. o Państwowej Inspekcji Pracy (Dz.U. z 2007 r. nr 89, poz. 589), § 1 ust. 1, § 6 ust. 1, ust. 2 pkt. 1 - 3, ust. 3 rozporządzenia Ministra Pracy i Polityki Socjalnej z 28 maja 1996 r. w sprawie zakresu prowadzenia przez pracodawców dokumentacji w sprawach związanych ze stosunkiem pracy oraz sposobu prowadzenia akt osobowych pracownika (Dz. U. z 1996 r. nr 62, poz. 286, ze zm.).

oraz dokumentów doradczych:

- A. ICAO DOC 8335 Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance Ed 5
- B. Administrative and Guidance Material / JIP
- C. Part – ARO (Authority Requirements)
- D. Podręcznik Nadzoru Operacyjnego
- E. EASA Guidance Material On the Qualification of SAFA Inspectors

2.4 Teczka inspektora ULC jest podzielona na działy i sekcje, w których znajdują się kopie następujących dokumentów:

Dział 1 - Dane Osobowe ma zawierać:

- Kopię dokumentu tożsamości .
- Formularz danych osobowych zawierający:
 - Datę Urodzenia
 - Datę zatrudnienia w ULC
 - Rodzaj umowy o pracę
 - Numer umowy, daty rozpoczęcia oraz zakończenia umowy, przypadku umowy zlecenia.

Dział 2- Doświadczenie zawodowe w branży lotniczej ma zawierać:

Sekcje A – Wykształcenie

- Kopia dyplomu ukończenia szkoły wyższej
- Kopia zaświadczenia lub certyfikatu potwierdzającą ukończenie innych szkoleń i kursów, np.: potwierdzające znajomość języka obcego

Sekcja B – Kopie licencji i uprawnień lotniczych, (jeśli dotyczy)

- Licencja lotnicza
- Licencja radiooperatora
- Badania lotniczo lekarskie
- Inne uprawnienia

Sekcja C – Szkolenie teoretyczne i praktyczne

- Szkolenie podstawowe inspektora operacyjnego ASI (OJT)
- Szkolenie stanowiskowe wstępne,
- Inne potwierdzenia szkoleń

Sekcja D – Upoważnienia

- Spis upoważnień z zakresem
- Kopie upoważnień

Wzór Teczki inspektora zawarty jest w pliku....

3. ZMIANY I UZUPEŁNIENIA ZAWARTOŚCI TECZKI

3.1 Każdy inspektor nadzoru operacyjnego ULC jest zobowiązany dostarczać Dyrektorowi Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) każdy dokument, jaki otrzyma w wyniku nabycia nowych kwalifikacji, uprawnień i upoważnień zawodowych, itd., którego przechowanie w teczce wykształcenia jest przewidziane.

3.2 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) wyznacza ze składu Departamentu osobę odpowiedzialną za prowadzenie i przechowywanie teczek wykształcenia inspektora operacyjnego ULC oraz przekazuje jej wszelkie otrzymywane od inspektorów dokumenty w celu ich archiwizacji w teczkach wykształcenia.

3.2 Osoba wyznaczona do prowadzenia i przechowywania teczek wykształcenia inspektora operacyjnego ULC ma obowiązek ich zabezpieczenia przed dostępem osób nieupoważnionych oraz archiwizowania w teczkach wszystkich dostarczanych jej dokumentów.

3.3 Osoba wyznaczona do prowadzenia i przechowywania teczek wykształcenia inspektora operacyjnego ULC ma obowiązek ich okresowego przeglądu (średnio co 6 miesięcy) w celu upewnienia się, że dokumenty poszczególnych inspektorów wymagające okresowej aktualizacji są dostarczane w terminie i kompletne i informowania Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) o przypadkach upływu terminu ważności takich dokumentów.

4. PRZECHOWYWANIE TECZKI

4.1 Teczka wykształcenia inspektora operacyjnego ULC przechowywana jest w zbiorze dokumentacji Departamentu Operacyjno-Lotniczego(LOL).

4.2 Zawartość teczki może być udostępniona przez osobę wyznaczoną do prowadzenia i

przechowywania teczek wykształcenia inspektora operacyjnego ULC, do wglądu, bez prawa wnoszenia z kancelarii:

- Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (L);
- Wiceprezesowi ds. Standardów Lotniczych (LO);
- Dyrektorowi Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL);
- Naczelnikowi Inspektoratu Operacyjnego ULC/Wydziału
- Dyrektorowi Generalnemu Urzędu (DG);
- Naczelnikowi Wydziału Kadr (GP)
- Naczelnikowi Wydziału szkoleń(GS);
- Zespołowi inspekcyjnemu ICAO, EASA lub obcego nadzoru lotniczego – po uzyskaniu zgody Prezesa (L) lub Wiceprezesa (LO);
- Inspektorowi, którego teczka dotyczy.

4.3 Teczki wykształcenia inspektora ULC nie są rejestrem w rozumieniu ustawy o ochronie danych osobowych, brak elementu przetwarzania i udostępniania danych, dlatego ich przechowywanie nie musi być zgłaszane Głównemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych.

CELOWO

POZOSATWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 11 – TECZKA CERTYFIKACJI OPERATORA

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Zarówno ICAO (Doc. 8335) jak i Part-ARO wymagają, aby Władza lotnicza przechowywała wszelkie dokumenty potwierdzające przebieg procesów certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu Operatora Lotniczego (*Air Operator Certificate – AOC*).

1.2 W ślad za tym także przepisy polskie nakładają na Urząd obowiązek dokumentowania procesów certyfikacji (Dz. U. Nr 146, poz. 1421 § 39). Departament Operacyjno-Lotniczy (LOL) prowadzi teczki każdego posiadacza Certyfikatu AOC, nazywane dalej teczka Operatora.

1.3 Również przepisy polskie nakładają na Urząd obowiązek dokumentowania procesów certyfikacji Operatora Usług Lotniczych (Dz. U. Nr 146, poz. 1421 § 39). Departament Operacyjno-Lotniczy (LOL) prowadzi teczki każdego posiadacza Certyfikatu AWC, nazywane dalej teczka Operatora.

1.4 Teczka Operatora stanowi stale aktualizowany zbiór dokumentów obrazujących aktualne kwalifikacje i uprawnienia Operatora do prowadzenia określonych rodzajów gospodarczej działalności lotniczej.

1.5 Teczka Operatora jest zakładana w momencie złożenia przez podmiot gospodarczy (aplikanta) wniosku wszczęcie procesu certyfikacji zgodnie z procedurami podanymi w Podręczniku PNO i jest prowadzona przez cały okres utrzymywania przez Operatora ważności Certyfikatu AOC/AWC.

2. ZAWARTOŚĆ TECZKI

2.1 Teczka Operatora ma być podzielna na niżej podane działy, w których mają być przechowywane odpowiednio do wymagań przepisów oryginały lub kopie następujących dokumentów:

a) Dział **ZEZWOLENIA** ma zawierać:

- Koncesje upoważniające Operatora do prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej;
- Zezwolenia wydane przez Urząd (ULC);
- Drugie egzemplarze oryginałów każdego Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) wydanego przez ULC;

- Drugie egzemplarze oryginałów każdej Specyfikacji Operacyjnej wydanej przez ULC
- Decyzje Prezesa ULC o zawieszeniu, wstrzymaniu lub ograniczeniu udzielonych przez ULC zezwoleń.

b) Dział **WNIOSKI I SPRAWOZDANIA** ma zawierać:

- Wnioski o wszczęcie procesu certyfikacji
- Harmonogramy certyfikacji;
- Charakterystyka przedsiębiorstwa
- Charakterystyka zawodowa personelu kierowniczego
- Umowy na korzystanie z lotniska bazowego;
- Umowy kooperacyjne;
- Umowy leasingu statków powietrznych
- Akty notarialne dot. osobowości prawnej firmy;
- Wyciągi z rejestrów sądowych;
- Przewodniki procesów certyfikacji
- Protokoły certyfikacji
- Raporty z każdego z przeprowadzonych przez ULC audytów certyfikacji;
- Raporty niezgodności wykrytych w procesach certyfikacji (NCR);
- Sprawozdania i protokoły z audytów doraźnych.

c) Dział **OSOBY NOMINOWANE** ma zawierać:

- Wniosek o zatwierdzenie osoby nominowanej;
- Charakterystyka przedsiębiorstwa;
- Charakterystyka zawodowa personelu kierowniczego;
- EASA OPS Form 4;
- Lista kontrolna zatwierdzenia osoby nominowanej;
- Decyzja zatwierdzająca/ odmowna

d) Dział **INSTRUKCJE OPERACYJNE** ma zawierać:

- Wnioski o zatwierdzenie IO/zmianę do IO
- Karty kontrolne uzgodnień;
- Uwagi do IO/zmian do IO;
- Zatwierdzenie IO/zmian do IO.

e) Dział **KORESPONDENCJA** ma zawierać:

Wszelkie inne dokumenty niż wymienione we wcześniejszych Działach.

3. PRZECHOWYWANIE TECZKI

3.1 Za prowadzenie i przechowywanie teczek Operatorów w Departamencie Operacyjno-Lotniczym (LOL) odpowiada SKPC.

3.2 Specjalista Koordynator Procesów Certyfikacji (SKPC) ma obowiązek okresowego przeglądu teczek (średnio co 6 miesięcy) w celu upewnienia się, czy dokumenty wymagające okresowej aktualizacji zostały dostarczone w terminie i informowania właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) o przypadkach upływu terminu ważności takich dokumentów.

3.3 Po wygaśnięciu ważności Certyfikatu AOC/AWC lub rezygnacji przez podmiot gospodarczy z prowadzenia lotniczej działalności gospodarczej, kompletnateczka Operatora przechowywana jest w Departamencie Operacyjno-Lotniczym (LOL) przez okres, co najmniej 2 lat.

CELOWO
POZOSATWIONO
PUSTE

4. UDOSTĘPNIANIE TECZKI

4.1 Zawartość teczek może być udostępniona przez osobę wyznaczoną do prowadzenia i przechowywania teczek wyszkolenia inspektora operacyjnego ULC, do wglądu, bez prawa wynoszenia z kancelarii:

- Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego (L);
- Wiceprezesowi ds. Standardów Lotniczych (LO);
- Dyrektorowi Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL);
- Naczelnikowi właściwego Inspektoratu Operacyjnego/Wydziału (LOL-1/LOL-2/LOL-3)
- Zespołowi inspekcyjnemu ICAO, EASA lub obcego nadzoru lotniczego – po uzyskaniu zgody Prezesa (L) lub Wiceprezesa (LO);
- Inspektorom operacyjnym prowadzącym czynności certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego.

4.2 Teczki Operatora nie są rejestrem w rozumieniu ustawy o ochronie danych osobowych, brak elementu przetwarzania i udostępniania danych, dlatego ich przechowywanie nie musi być zgłaszane Głównemu Inspektorowi Ochrony Danych Osobowych.

CELOWO
POZOSATWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 12.1 – ŚLEDZENIE I AKTUALIZACJA PRZEPISÓW KRAJOWYCH

1. ZASADY OGÓLNE

Ujednolicenie trybu i sposobu opracowywania i uzgadniania projektów założeń do ustaw oraz projektów aktów normatywnych i ich zmian celem zapewnienia przejrzystości współpracy wewnątrzkomórkowej w LOL oraz usprawnienia postępowania przy uchwalaniu aktu prawnego.

Zakres zastosowania: komórki w LOL

Komórka prowadząca sprawę: LOL-3

Komórki współpracujące

w obszarze LOL: LOL-1, LOL-2, LOL-4.

w ramach procedury legislacyjnej ULC: LEP

Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2012 r. poz. 933 t.j.)
- Zarządzenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- Decyzja nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 października 2011 r. ws. trybu postępowania legislacyjnego w ULC.
- Zarządzenie nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M.P. z 2002 r. Nr 55, poz. 754)

Załączniki:

Decyzja nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 października 2011 r. ws. trybu postępowania legislacyjnego w ULC.

Opis procedury:

1. komórka właściwa merytorycznie w LOL inicjuje procedurę, opracowuje projekt założeń aktu i przekazuje swój wkład merytoryczny do LOL-3
2. LOL-3 tworzy projekt przepisu i przekazuje komórce właściwej merytorycznie w LOL celem uzgodnienia treści brzmienia przepisu
3. Komórka właściwa merytorycznie w LOL przekazuje swoje uwagi do przygotowanego LOL-3 projektu
4. LOL-3 dokonuje analizy uwag, nanosi zmiany na projekt i przekazuje go do akceptacji komórki właściwej merytorycznie w LOL
5. zaakceptowany projekt LOL-3 uzgadnia z nadzorującym LOL Wiceprezesem
6. zatwierdzony przez Wiceprezesa projekt, LOL-3 przekazuje do LEP
7. po otrzymaniu projektu z LEP, LOL-3 w uzgodnieniu z właściwą komórką merytoryczną w LOL dokonuje zatwierdzenia projektu, a następnie przesyła go do konsultacji wewnętrznych w ULC
8. LOL-3 dokonuje analizy zgłoszonych w konsultacjach wewnętrznych uwag, nanosi je na projekt aktu i przekazuje do akceptacji właściwej komórce merytorycznej w LOL
9. Po akceptacji przez zainteresowaną komórkę w LOL, odpowiednio uzupełniony projekt wraz z zebranymi w toku uzgodnień wewnętrznych uwagami, LOL-3 przekazuje do LEP
10. LEP w oparciu o materiały przekazane przez LOL-3 formułuje ostateczną wersję projektu i przekazuje LOL-3, celem akceptacji
11. LOL-3 przedkłada projekt do zatwierdzenia nadzorującemu go Wiceprezesowi
12. Po zatwierdzeniu przez Wiceprezesa LEP przedkłada projekt do akceptacji Prezesa
13. Zaakceptowany przez Prezesa projekt LEP kieruje do konsultacji społecznych
14. Uwagi po konsultacjach społecznych LEP przekazuje do LOL-3
15. LOL-3 w uzgodnieniu z właściwą komórką merytoryczną w LOL dokonuje zmian w projekcie i przedkłada do akceptacji LEP
16. LEP opracowuje nową wersję projektu
17. LOL-3 przy współudziale właściwej komórki merytorycznej w LOL i uzyskaniu akceptacji nadzorującego ją Wiceprezesa przedkłada projekt do LEP do ostatecznego zatwierdzenia przez Prezesa
18. zaakceptowany projekt LEP przesyła do MI celem przeprowadzenia konsultacji międzyresortowych
19. Do uwag i opinii zgłoszonych w toku uzgodnień międzyresortowych lub uzgodnień wewnątrzresortowych do projektu założeń do ustawy lub aktu normatywnego, stosuje się odpowiednio pkt 14-18
20. Jeżeli projekt założeń do ustawy lub aktu normatywnego wymaga rozpatrzenia na konferencji uzgodnieniowej bierze w niej udział LOL przy współudziale LEP
21. Jeżeli projekt aktu normatywnego jest rozpatrywany na posiedzeniu komisji prawniczej bierze w niej udział

- przedstawiciel LEP wraz z przedstawicielem LOL
22. Zakończenie procedur to odpowiednio akceptacja:
 - a. Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
 - b. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
 23. Uchwalenie ustawy
 24. LOL-3 zapoznaje o wprowadzonych zmianach cały skład osobowy LOL

Procedura stosowana w sytuacji gdy zmiany mają charakter obligatoryjny

1. LEP inicjuje procedurę dotyczącą wprowadzenia zmian mających charakter obligatoryjny, który przekazuje do LOL
2. Na podstawie przekazanych informacji oraz w oparciu o otrzymany wkład merytoryczny właściwej komórki w LOL, LOL-3 opracowuje wstępną wersję projektu
3. Wstępna wersja projektu zostaje przekazana właściwej komórce merytorycznej w LOL celem uzgodnienia
4. Po akceptacji projektu wewnątrz LOL, i uzyskaniu akceptacji przez nadzorującego LOL Wiceprezesa projekt jest przekazywany do LEP
5. po otrzymaniu z LEP projektu, LOL-3 w uzgodnieniu z właściwą komórką merytoryczną w LOL dokonuje jego zatwierdzenia, a następnie przesyła projekt do konsultacji wewnętrznych w ULC
6. LOL-3 dokonuje analizy uwag zgłoszonych w konsultacjach wewnętrznych, nanosi je na projekt aktu i przekazuje do akceptacji właściwym komórkom w LOL
7. Po akceptacji przez zainteresowane komórki w LOL, odpowiednio uzupełniony projekt wraz z zebranymi w toku uzgodnień wewnętrznymi uwagami, LOL-3 przekazuje do LEP
8. LEP w oparciu o przekazane materiały formułuje ostateczną wersję projektu i przekazuje LOL-3, celem akceptacji
9. LOL-3 we współpracy z właściwą komórką merytoryczną w LOL uzgadnia projekt i przedkłada do zatwierdzenia nadzorującemu go Wiceprezesowi
10. LEP przedkłada projekt do akceptacji Prezesa
11. Zaakceptowany przez Prezesa projekt LEP kieruje do konsultacji społecznych

12. Uwagi po konsultacjach społecznych LEP przekazuje do LOL-3
13. LOL-3 w uzgodnieniu z właściwą komórką merytoryczną w LOL dokonuje zmian w projekcie i przedkłada do akceptacji LEP
14. LEP opracowuje nową wersję projektu
15. LOL-3 przy współudziale właściwej komórki merytorycznej w LOL i uzyskaniu akceptacji nadzorującego ją Wiceprezesa przedkłada projekt do LEP do ostatecznego zatwierdzenia przez Prezesa
16. zaakceptowany projekt LEP przesyła do MI celem przeprowadzenia konsultacji międzyresortowych
17. Do uwag i opinii zgłoszonych w toku uzgodnień międzyresortowych lub uzgodnień wewnątrzresortowych do projektu założeń do ustawy lub aktu normatywnego, stosuje się odpowiednio pkt 12-16
18. Jeżeli projekt założeń do ustawy lub aktu normatywnego wymaga rozpatrzenia na konferencji uzgodnieniowej bierze w niej udział LOL przy współudziale LEP
19. Jeżeli projekt aktu normatywnego jest rozpatrywany na posiedzeniu komisji prawniczej bierze w niej udział przedstawiciel LEP wraz z przedstawicielem LOL
20. Zakończenie procedur to odpowiednio akceptacja:
 - a. Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej;
 - b. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
21. Uchwalenie ustawy
22. LOL-3 zapoznaje o wprowadzonych zmianach cały skład osobowy LOL

CELOWO

POZOSATWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 12.2 – ŚLEDZENIE I AKTUALIZACJA PRZEPISÓW MIĘDZYNARODOWYCH

1. ZASADY OGÓLNE

Ujednolicenie trybu i sposobu opracowywania i uzgadniania projektów zmian/poprawek do aneksu do Konwencji Chicagowskiej celem zapewnienia przejrzystości współpracy wewnątrzkomórkowej w LOL oraz usprawnienia procesu wdrażania zatwierdzonych poprawek do Konwencji Chicagowskiej.

Zakres zastosowania: komórki w LOL

Komórka prowadząca sprawę: LOL-3

Komórki współpracujące:

w obszarze LOL: LOL-1, LOL-2, LOL-4, w ramach procedury legislacyjnej ULC: LEP

Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2012r. poz. 939 t.j.)
- Zarządzenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- Decyzja nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 października 2011 r. ws. trybu postępowania legislacyjnego w ULC
- Zarządzenie nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M.P z 2002 r. Nr 55, poz. 754)

Załączniki:

Zarządzenie nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 czerwca 2009r. w sprawie trybu i sposobu postępowania przy wdrażaniu do prawa krajowego poprawek do załączników do Konwencji Chicagowskiej oraz w innych sprawach związanych ze współpracą z ICAO

Opis procedury:

1.	LEP informuje LOL o projektach zmian/poprawek do aneksów do Konwencji Chicagowskiej
2.	LOL przekazuje sprawę LOL-3, który rejestruje projekt zmiany/poprawki do aneksu do Konwencji Chicagowskiej
3.	LOL-3 przekazuje projekt zmiany/poprawki do aneksu do Konwencji Chicagowskiej do zaopiniowania przez właściwą komórkę merytoryczną w LOL
4.	LOL-3 po otrzymaniu zaopiniowanego projektu zmiany/poprawki do aneksu do Konwencji Chicagowskiej, przygotowuje

	projekt stanowiska
5.	Przedłożony przez LOL-3 projekt stanowiska LOL przekazuje do konsultacji wewnętrznych w ramach ULC
6.	LOL-3 przekazuje projekt zmiany/poprawki do aneksu do Konwencji Chicagowskiej do konsultacji społecznych
7.	Po konsultacjach społecznych uwagi są analizowane przez LOL-3
8.	LOL-3 przekazuje z uwagi z konsultacji społecznych do właściwych komórek merytorycznych w LOL celem zaopiniowania
9.	LOL-3 w oparciu o uzyskany materiał od właściwych komórek merytorycznych w LOL opracowuje projekt stanowiska LOL do projektu zmiany/poprawki do aneksu do Konwencji Chicagowskiej
10.	LOL-3 przekazuje stanowisko do LEP
11.	W przypadku zmian o charakterze złożonym LOL powołuje Zespół ds. poprawki. Pkt 1-9 stosuje się odpowiednio
12.	Ustalenia z posiedzeń Zespołu ds. poprawki przekazywane są przekazywane są przez Przewodniczącego zespołu do LOL-3
13.	LOL-3 uwzględnia uwagi i opinie Zespołu ds. poprawki
14.	LOL przekazuje kompleksowe stanowisko do LEP celem zakończenia procedury pod względem legislacyjnym
15.	LOL-3 zapoznaje cały skład osobowy LOL o wejściu w życie zatwierdzonej poprawki do Konwencji Chicagowskiej

CELOWO

POZOSATWIONO

PUSTE

CELOWO
POZOSATWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 12.3 – ŚLEDZENIE I AKTUALIZACJA PRZEPISÓW TWORZONYCH PRZEZ ORGANY UNII EUROPEJSKIEJ

1. ZASADY OGÓLNE

Ujednolicenie trybu i sposobu przygotowywania stanowisk ULC względem materiałów będących przedmiotem posiedzeń ciał roboczych organów Unii Europejskiej, celem zapewnienia przejrzystości współpracy wewnątrzkomórkowej w LOL oraz usprawnienia postępowania przy wdrażaniu decyzji, dyrektyw, rozporządzeń oraz innych dokumentów UE.

Komórka prowadząca sprawę: LOL-3

Komórki współpracujące:

w obszarze LOL: LOL-1, LOL-2, LOL-4,
w ramach procedury legislacyjnej ULC: LEP

Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz.U. z 2012r. poz. 939 t.j.)
- Zarządzenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego
- Decyzja nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 października 2011 r. ws. trybu postępowania legislacyjnego w ULC
- Zarządzenie nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M.P z 2002 r. Nr 55, poz. 754)

Załączniki:

Decyzja nr 37 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 października 2011 r. ws. trybu postępowania legislacyjnego w ULC.

Opis procedury:

1.	LEP przekazuje do LOL w ramach procedury koordynacji materiały będące przedmiotem posiedzeń ciał roboczych organów Unii Europejskiej, w szczególności projekty decyzji, dyrektyw, rozporządzeń i innych dokumentów wspólnotowych.
2.	Przekazane materiały są wstępnie analizowane przez LOL-3 pod kątem zakresu regulacji oraz pod kątem potrzeby dokonywania ewentualnych zmian w polskich przepisach dotyczących bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych.
3.	Po wstępnej analizie przekazanych materiałów LOL-3 występuje do właściwych merytorycznie komórek w LOL o opinię oraz uwagi.

4.	W oparciu o otrzymane od właściwych komórek w LOL uwagi oraz opinie, a w razie potrzeby również z podmiotami zewnętrznymi, LOL-3 opracowuje wstępny projekt stanowiska i przekazuje go do LEP.
5.	Na podstawie otrzymanych informacji LEP przygotowuje projekt odpowiedzi do ICAO. Ostateczne stanowisko ULC podlega akceptacji Prezesa.
6.	LOL-3 informuje o wprowadzonych zmianach wszystkie komórki w LOL

CELOWO
POZOSATWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSATWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 1 – ZASADY OGÓLNE

Uwaga: Podstawowy schemat przebiegu procesu certyfikacji podany jest na końcu tego rozdziału (Schemat 2.1)

1. WSTĘP

1.1 Zasady i wymagania dotyczące certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421). Podstawowy proces certyfikacji ma na celu umożliwienie aplikantowi wykazania się przed organem certyfikującym, którym jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywany dalej Prezesem, zdolnością do bezpiecznego prowadzenia wnioskowanych operacji lotniczych oraz udowodnienie, że cała struktura organizacyjna Operatora, jego personel oraz używany sprzęt i wyposażenie spełniają wymagania odnośnych przepisów i norm. W strukturze organizacyjnej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC), zgodnie z Regulaminem organizacyjnym funkcje wykonawcze w zakresie certyfikacji przewozów i usług lotniczych (art. 160 ust. 3 pkt 1) pełni Departament Operacyjno-Lotniczy (LOL).

1.2 Przed wydaniem aplikantowi, nazywanym dalej dla uproszczenia jednym pojęciem Operatorem, Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) oraz towarzyszących im Specyfikacji Operacyjnych Operator powinien przekonać i udowodnić Prezesowi, że posiada do tego dostateczne możliwości finansowe, organizacyjne i kadrowe. W procesie certyfikacji Prezes będzie wymagał od aplikanta zaprezentowania sposobów zarządzania oraz praktycznego wykazania się umiejętnością bezpiecznego i skutecznego prowadzenia wnioskowanych operacji, łącznie z wykonaniem lotów pokazowych w rzeczywistym środowisku operacyjnym. Sprawdzeniu będzie podlegało również całe wyposażenie, urządzenia, procedury operacyjne oraz fachowość personelu administracyjnego, lotniczego i naziemnego uczestniczącego w planowaniu, przygotowaniu, wykonywaniu i kierowaniu tymi operacjami.

1.3 Przebieg podstawowego procesu certyfikacji będzie w znacznym stopniu zależny od tego jaki jest charakter i zakres wnioskowanych operacji, geograficzny obszar działania, rodzaj użytego sprzętu (zarówno statków powietrznych jak i naziemnego zabezpieczenia operacji) oraz przyjętej przez Operatora metody kierowania operacjami. Informacje zawarte w tym Dziale mają służyć jako ogólny opis tych elementów

infrastruktury operacyjnej aplikanta, które mają zostać zbadane w czasie podstawowego procesu certyfikacji.

Uwaga 1:- Podane w Podręczniku (PNO) zasady odnoszą się głównie do audytów i inspekcji prowadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) na terytorium Polski w odniesieniu do Operatorów polskich. Należy jednak pamiętać, że jeśli Operator polski korzysta z zagranicznych źródeł zaopatrzenia w usługi i/lub produkty, to wszelkie stwierdzenia podczas audytów i/lub inspekcji niezgodności i odstępstwa od przepisów i standardów będą kierowane także do Władz lotniczych tego Państwa, które certyfikowało produkt i/lub usługę świadczoną na rzecz Operatora polskiego. W szczególności dotyczy to zatrudniania zagranicznego personelu lotniczego oraz powierzenia wykonywania obsługi technicznej użytkowanych statków organizacjom zagranicznym, dla czego wymagane jest uzyskanie dodatkowego zezwolenia ULC.

1.3 Spełnienie przez aplikanta wymagań certyfikacji potwierdzane jest wydaniem przez organ certyfikujący (Prezesa) Certyfikatu Operatora Lotniczego (*Air Operator Certificate – AOC*) i/lub Certyfikatu Operatora Usług Lotniczych (*Aerial Works Certificate – AWC*) oraz towarzyszących im i stanowiących jego nieodłączną część Specyfikacji Operacyjnych (*Operations Specifications*).

1.4 Certyfikat AOC jest oficjalnym, urzędowym i międzynarodowo uznawanym potwierdzeniem, że uprawnione do tego Władze Państwa Operatora zezwoliły mu na prowadzenie podanych w tym Certyfikacie operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych (AWC), innych niż zarobkowy przewóz lotniczy, zgodnie z odnośnymi przepisami i regulami państwa Operatora oraz warunkami i ograniczeniami podanymi w tym Certyfikacie.

1.5 Proces certyfikacji powinien odbywać zgodnie z ustanowionymi i opublikowanymi i opublikowanymi przez Prezesa procedurami.

2. ZASTOSOWANIE

2.1 Podane w Podręczniku PNO procedury mają zastosowanie do każdego wniosku i procesu związanego z uzyskaniem Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) po raz pierwszy oraz do każdego wniosku i procesu związanego ze zmianą i/lub utrzymaniem ważności odpowiednio Certyfikatu AOC i/lub AWC.

2.2 Dla uniknięcia nakładania i powtarzania się informacji, Podręcznik PNO zredagowano w taki sposób, że w Dziale 2 znalazły się wszystkie zasady i procedury mające ogólne zastosowanie do każdego z procesów certyfikacji, natomiast w pozostałych działach Podręcznika PNO określono tylko te zasady i procedury certyfikacji, które są różne od procedur podstawowych, opisanych w Dziale 2 albo wymagają dodatkowych procesów certyfikacji.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Podstawowy proces certyfikacji umownie podzielono na pięć faz:

- Fazę informacyjną,
- Fazę wnioskowania,
- Fazę oceny i akceptacji lub zatwierdzenia instrukcji wykonawczych,
- Fazę kontroli,
- Fazę wydania Certyfikatu AOC.

3.2 W kolejnych rozdziałach tego Działu podano szczegółowe zasady postępowania, właściwe dla każdej z tych faz, obejmujące:

- Zakresy uprawnień i obowiązki prowadzących procesy certyfikacji;
- Zakresy praw i obowiązków aplikantów;
- Tryb, organizację i przebieg procesu certyfikacji;
- Sposoby przekazywania informacji,
- Rodzaje obowiązujących dokumentów.

3.3 Ogólne informacje potrzebne do zrozumienia istoty i zapewnienia sprawnej realizacji podstawowego procesu certyfikacji podano w dalszej części tego Działu. Na informacje te składają się m. innymi:

- Definicje specyficznych terminów i skrótów użytych w treści procedur;
- Opisy dot. ogólnej metodyki certyfikacji;

3.4 Istotnym elementem ułatwiającym prezentację przebiegu podstawowego procesu certyfikacji są zamieszczone w tym Dziale schematy blokowe obrazujące chronologię realizacji działań certyfikacyjnych, obieg informacji i zasady podejmowania decyzji. Elementy te dalej nazywane są w skrócie: schematami decyzyjnymi (*flow charts*).

3.5 Dla każdej z faz podstawowego procesu certyfikacji zaprezentowano oddzielny, cząstkowy schemat decyzyjny, właściwy dla kolejnej fazy certyfikacji. Ogólną zasadą jest, że wewnętrzna struktura rozdziałów opisujących poszczególne

fazy procesu jest zgodna z przebiegiem działań pokazanych na odpowiadających im cząstkowych schematach decyzyjnych.

3.6 Każdy z ww. schematów cząstkowych posiada dodatkowe informacje o zasadach łączenia go z pozostałymi schematami. Umożliwia to użytkownikom Podręcznika PNO wykonanie, dla swoich potrzeb, całościowego schematu decyzyjnego. Schemat taki (wykonany np. w formie tablicy lub plakatu prezentacyjnego) może okazać się pomocny dla uchwycenia pełnego obrazu ww. procesu.

4. OGÓLNY ZAKRES PROCESU CERTYFIKACJI

4.1. Należy podkreślić duże znaczenie dokładnej i uważnej wstępnej analizy wniosku. Im dokładniej zostaną ustalone zamiary i umiejętności aplikanta w fazie wstępnej, tym mniejsze jest prawdopodobieństwo zaistnienia poważnych problemów w fazie testów praktycznych poprzedzającej certyfikację lub już po otrzymaniu Certyfikatu AOC/AWC i rozpoczęciu regularnych operacji. Przeprowadzenie bardzo dokładnej analizy wstępnej umożliwi wczesne wykrycie wszelkich uchybień w aplikacji i umożliwi przyszłemu Operatorowi opracowanie alternatywnych rozwiązań.

4.2 Ogólny zakres procesu certyfikacji ma za zadanie dostarczyć dowodów, że aplikant:

- a) Posiada dostateczne środki finansowe;
- b) Ma opracowaną strukturę tras (usług) dla planowanych operacji;
- c) Założył taki poziom jakości usług, który spełnia potrzeby i oczekiwania oraz leży w interesie społecznym;
- d) Zaproponował typ operacji, który jest zgodny z bilateralnymi i wielostronnymi umowami o transporcie powietrznym, których stroną jest państwo, a odnoszącymi się do zasad ruchu lotniczego, częstotliwości, natężenia, tras itp.
- e) Przedstawił analizy ruchowe i inne dane wskazujące na to, że proponowane operacje będą korzystne finansowo;
- f) Posiada odpowiednią strukturę kierownictwa, odpowiedni personel, sprzęt, wyposażenie, infrastrukturę, instrukcje, umowy serwisowe, itp. lub będzie w stanie to zapewnić;

g) Posiada odpowiednie statki powietrzne dla proponowanych operacji. W tym punkcie powinno się postawić pytania dotyczące posiadanych statków powietrznych:

- Czy statki powietrzne będą użytkowane przy realnych wartościach mocy silników i prędkości lotu ?
- Czy masa statku powietrznego może okazać się krytyczna w dowolnym momencie proponowanych operacji ?
- Czy poziomy lotów, długości odcinków i wymiary lotnisk znajdują się w zakresie możliwości operacyjnych posiadanych statków powietrznych ?
- Czy statki powietrzne są odpowiednio wyposażone w sprzęt niezbędny dla proponowanych operacji ?
- Czy statki powietrzne mogą być prawidłowo obsługiwane i kontrolowane, a ich sprawność zagwarantowana przez odpowiednio dostępną obsługę techniczną i części zamienne?

h) Posiada potencjalne możliwości do prowadzenia proponowanych operacji. W związku z tym należy zadać następujące pytania:

- czy operacje, zgodnie z opisem i przy dostępnych środkach, mogą być bezpiecznie przeprowadzane ?
- Czy ilość personelu latającego jest dostateczna i umożliwiająca prowadzenie proponowanych operacji bez szkodliwego wpływu na bezpieczeństwo wykonywania lotów i przy respektowaniu ograniczeń czasu pracy ?
- Czy założone wymagania dotyczące wykorzystania osiągnięć posiadanych statków powietrznych są możliwe do osiągnięcia?
- Czy harmonogram operacji lotniczych pozwala na terminowe wykonywanie wszystkich elementów programu obsługi technicznej posiadanych statków powietrznych ?

i) Czy Operator wyznaczył lotniska docelowe i zapasowe, obszary i trasy które mogą być przez niego wykorzystane;

j) Czy Operator wyznaczył wybrane trasy i obszary oraz określone minimalne wysokości lotów, na których może bezpiecznie prowadzić nawigację przy użyciu dostępnego wyposażenia nawigacyjnego;

k) Czy Operator wyznaczył minima operacyjne dotyczące lotnisk docelowych i zapasowych;

l) Czy personel kierowniczy ma, z dostateczną dokładnością, określone swoje obowiązki i odpowiedzialność; daje to właściwe zapewnienie, że zarządzanie tą firmą nie stworzy zagrożeń bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych na skutek braku właściwych regulacji organizacyjnych oraz niewystarczających kompetencji kierownictwa;

m) Czy Operator w pełni rozumie swoje obowiązki wynikające z przepisów prawnych włącznie z obowiązkami potencjalnego posiadacza Certyfikatu AOC/AWC;

n) Czy Operator posiada ogólne możliwości do bezpiecznego prowadzenia proponowanych operacji. Ten punkt powinien uwzględniać szeroką ocenę historii przestrzegania przez aplikanta zgodności z przepisami lotniczymi, jeżeli taka istnieje, oraz życiorysy zawodowe każdej osoby, która zajmuje odpowiedzialne stanowisko w kierownictwie, lub jakąkolwiek znaczącą pozycję w zakresie kontroli działalności aplikanta. Należy przeanalizować przebieg pracy zawodowej oraz kwalifikacje przynajmniej niżej wymienionych pracowników:

- Dyrektorzy i członkowie zarządu.
- Kierownictwo wyższego szczebla.

o) Zapewnia opracowanie programów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotów i zapobiegania zdarzeniom i wypadkom lotniczym.

5. WSTĘPNA OCENA ZDOLNOŚCI DO SPEŁNIANIA WYMAGAŃ

5.1 Po zakończeniu etapu wstępnej oceny elementów finansowych, prawnych i ekonomicznych aplikanta i podjęciu kroków naprawczych wszelkich stwierdzonych uchybień, należy podjąć wstępną decyzję o zdolności aplikanta do prowadzenia wnioskowanych operacji. Jeżeli na tym etapie stwierdzi się, że aplikant będzie w stanie poprowadzić wnioskowane operacje, to można przystąpić do drugiego etapu wstępnej oceny związanej z technicznymi możliwościami aplikanta. Ostateczne wnioski i decyzje dotyczące wydania Certyfikatu AOC/AWC powinny być oparte na udowodnionej pewności, że aplikant zapewnia spełnianie wymagań przepisów oraz jest dostatecznie dobrze wyposażony oraz jest w stanie prowadzić proponowane operacje w sposób bezpieczny i skuteczny.

5.2 Celem dokonania wstępnej oceny technicznych możliwości prowadzenia proponowanych operacji przez aplikanta, konieczne będzie przeprowadzenie analizy procedur, stosowanych praktyk i metod opisanych w szczegółowych instrukcjach - operacyjnej i obsługowej, analizy programów szkoleniowych, metod zapobiegania wypadkom oraz programu zachowania bezpieczeństwa lotu i innych instrukcji związanych z wykonywaniem operacji i wydanych przez aplikanta. Należy rozpatrzyć i ocenić:

- a) Strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa, filozofię i przyjęte praktyki kierowania;
- b) Życiorysy zawodowe, kwalifikacje i doświadczenie kierownictwa wyższego szczebla;
- c) Politykę kadrową przedsiębiorstwa;
- d) Umowy, kontrakty i porozumienia dotyczące obsługi technicznej statków powietrznych oraz szkolenia;
- e) Umowy, kontrakty i porozumienia odnoszące się do dzierżawy statków powietrznych (jeżeli taka sytuacja ma miejsce).

5.3 Po pozytywnym wyniku analizy wstępnej, w fazie kontroli działalności operacyjnej i obsługowej, należy przeprowadzić inspekcję szczegółową wszystkich kluczowych elementów dotyczących organizacji aplikanta, jego statków powietrznych, zaplecza technicznego, wyposażenia i pracowników.

5.4 Zakres i złożoność wnioskowanych operacji może stworzyć konieczność wprowadzania zmian w szczegółach procedury oceniania. Poniżej wyspecyfikowano tylko ogólne wytyczne, które należy uwzględnić w procesie oceny:

- a) Spotkać się z upoważnionymi przedstawicielami personelu kierowniczego aplikanta w celu pełnego zrozumienia charakteru i zakresu proponowanych operacji, zapoznania się z typami samolotów, które będą wykorzystywane w operacjach, zaznajomienia się ze strukturą organizacyjną, polityką kierownictwa, schematem organizacyjnym, zakresem obowiązków i odpowiedzialności kierownictwa wyższego szczebla;
- b) Opracować plan działania dla przeprowadzenia wymaganej oceny technicznej, a następnie inspekcji operacyjnej całej organizacji i omówić ten plan z przedstawicielami kierownictwa aplikanta.
- c) Udzielać porad pracownikom aplikanta w sytuacjach zgłoszenia problemów lub powstania

pytań związanych z procedurami i wymaganiami certyfikacji. Może zaistnieć w takiej sytuacji potrzeba wy tłumaczenia niektórych przepisów oraz akceptowalnych metod zachowania zgodności z tymi przepisami.

d) Stwierdzić, czy aplikant opracował instrukcje operacyjne, obsługowe i programy szkoleniowe. Jeśli takie dokumenty zostały opracowane należy dokonać wstępnej oceny ich zawartości. Jeśli okaże się konieczne, należy zaproponować aplikantowi pomoc w zakresie doradztwa, co do sposobu opracowania lub uzupełnienia treści tych dokumentów.

e) Przeprowadzić wstępną ocenę różnych etapów szkolenia personelu naziemnego aplikanta, w tym programów szkoleń teoretycznych i praktycznych, celem uzyskania ogólnej oceny ich przydatności i zgodności z przepisami odnoszącymi się do szkolenia.

f) Zasięgnąć wstępnej informacji o proponowanych przez aplikanta programach obsługi technicznej statków powietrznych i związanego z nimi wyposażenia.

g) Zasięgnąć wstępnej informacji o proponowanym przez aplikanta systemie opracowywania, zatwierdzania, obsługi i przechowywania niezbędnej dokumentacji dotyczącej wykonywanych operacji, obsługi technicznej i personelu.

h) Określić jakie pokazy i/lub loty próbne aplikant będzie musiał przeprowadzić.

i) Wy tłumaczyć aplikantowi o jaki typ Certyfikatu AOC/WAC może się ubiegać oraz znaczenie wszelkich ograniczeń jakie mogą tam być wpisane oraz przedstawić przykład lub opisać zawartość Specyfikacji Operacyjnych, jakie będą wydane razem ze Certyfikatem AOC/AWC.

j) W liście adresowanym do aplikanta potwierdzić wszelkie podjęte przez aplikanta zobowiązania oraz stwierdzone w trakcie prowadzenia wstępnej oceny istotne problemy do załatwienia przez aplikanta.

k) Jeżeli okaże się niezbędne, należy wykorzystać umiejętności innych ekspertów zatrudnionych we władzy lotniczej w zakresie prawa, budowy i osiągnięć użytego statku powietrznego, załadowania i wyważenia, pilotażu i nawigacji.

6. OCENA CZYNNIKÓW FINANSOWYCH, EKONOMICZNYCH I PRAWNYCH APLIKANTA

6.1 Jest bardzo istotnym, aby na początku wstępnej oceny wniosku upewnić się czy aplikant może sprostać wydatkom na przeprowadzenie procesu certyfikacji, utrzymać zatrudniony personel oraz zapłacić koszty eksploatacji związane z prowadzonymi operacjami lotniczymi.

6.2 Bardzo często wiarygodność finansowa do prowadzenia operacji jest krytycznym elementem przy podejmowaniu decyzji o przyznaniu Certyfikatu AOC/AWC. Operator powinien posiadać wystarczające źródła finansowe umożliwiające mu zakup lub wydzierżawienie odpowiedniego sprzętu i infrastruktury oraz zatrudnienie niezbędnych pracowników. Powinien się liczyć również z koniecznością pokrywania kosztów operacji w ich początkowym etapie, kiedy trudno jest przewidzieć wysokość dochodów. Minimalne lub bardzo ograniczone środki finansowe bardzo często mają negatywny wpływ na efektywność i bezpieczeństwo przedsięwzięcia; doświadczenie pokazuje, że Przewoźnicy ograniczają wydatki w tak podstawowych obszarach jak obowiązkowa obsługa techniczna, zapewnienie dostatecznych zapasów części zamiennych, szkolenie personelu lub w podobnych obszarach mających wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji. Określenie pozycji finansowej aplikanta z reguły oparte jest na przeprowadzeniu audytu jego aktywów i pasywów oraz dokładnej analizie jego dokumentów finansowych i statystycznych oraz innych informacji takich jak np. porozumienia dotyczące zakupu lub dzierżawy samolotów i ważniejszego wyposażenia.

6.3 Zasadniczej oceny zdolności ekonomicznych, finansowych i prawnych aplikanta do spełnienia wymagań odnośnych przepisów dokonuje organ koncesyjny w procesie wydawania aplikantowi koncesji na prowadzenie lotniczej działalności gospodarczej. Mając jednak na uwadze, że ocena tych zdolności aplikanta jest w zasadzie zdarzeniem jednorazowym, mającym miejsce tylko przy wydawaniu lub rozszerzaniu koncesji, należy w procesie przedłużania ważności Certyfikatu AOC/AWC zwracać uwagę czy aplikant nadal utrzymuje wymaganą zdolność do pokrywania kosztów eksploatacji. W przypadku wątpliwości, należy zwrócić się do organu koncesyjnego o ponowne zbadanie w trybie ustawy Prawo lotnicze, czy warunki koncesji w tym zakresie są spełnione.

6.4 W ostatnich latach, bardzo popularne stało się użytkowanie statków powietrznych w formule leasingu z załogą lub bez załogi lotniczej i pokładowej, co pociąga za sobą dodatkowe obciążenia finansowe w postaci konieczności wnoszenia opłat za użytkowanie statku. W większości przypadków leasing dotyczy statków powietrznych zarejestrowanych w jednym państwie a oddanych w leasing użytkownikowi z innego Państwa. W rezultacie powyższych transakcji mogą powstać złożone problemy prawne jak również finansowe mające wpływ na bezpieczeństwo lotów, szczególnie w odniesieniu do kosztów utrzymania ciągłej zdadności do lotu i sprawowania skutecznego nadzoru nad operacjami. Projekty umów leasingu powinny być więc pod tym kątem bardzo dokładnie analizowane. Całokształt zagadnień odnoszących się do dzierżawy i wymiany statków powietrznych omówiono w PNO-3-8-00.

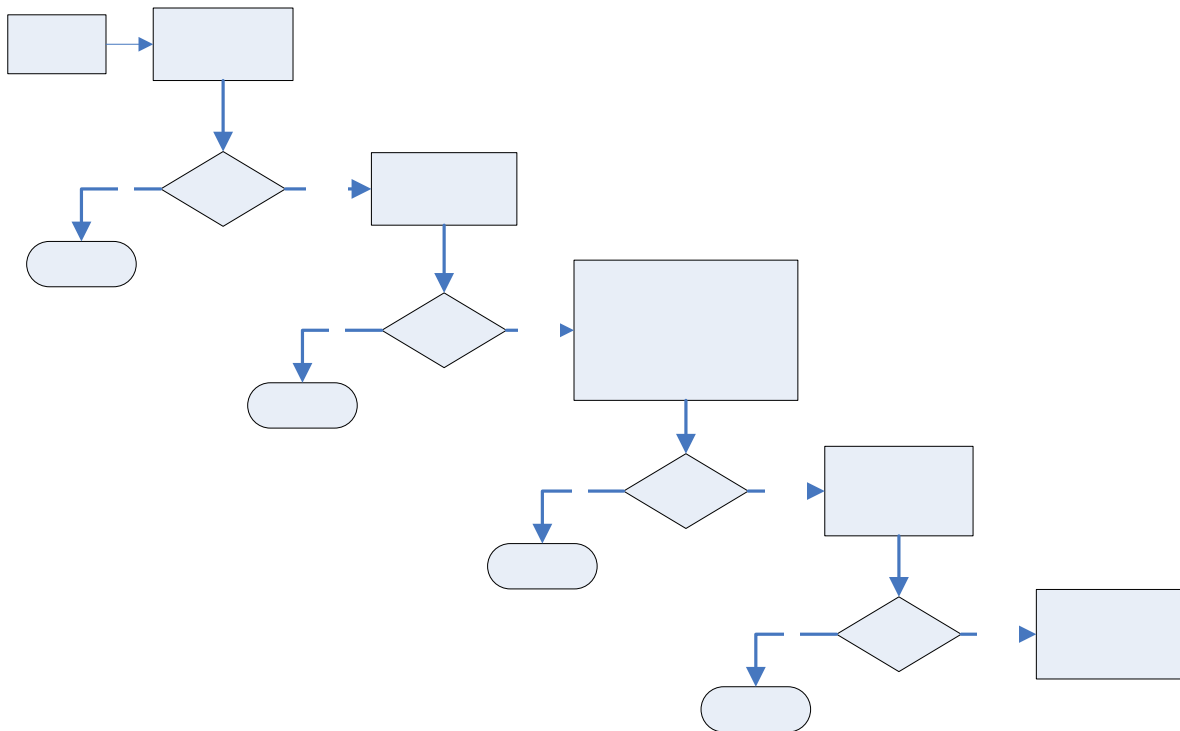
6.5 Jeżeli proponowane operacje zostaną uznane za nierealne w odniesieniu do możliwości ekonomicznych, finansowych, kadrowych, organizacyjnych lub prawnych przyszłego Operatora, to dalsze działania przy certyfikacji powinny zostać zawieszane do czasu określenia, czy stwierdzone zastrzeżenia mogą być przez przyszłego Operatora wyjaśnione lub istniejące warunki zmienione.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

PODSTAWOWY PROCES CERTYFIKACJI
Szkic poglądowy



Schemat. 2.1

ROZDZIAŁ 2 – FAZA INFORMACYJNA

UWAGA: Schematy decyzyjne dla fazy informacyjnej zamieszczono na końcu tego rozdziału. (Schemat 2.2)

1. CEL FAZY INFORMACYJNEJ

1.1 Celem tej fazy procesu certyfikacji jest szczegółowe zapoznanie nowo tworzących się lub wznawiających działalność firm lotniczych (aplikanta) z zasadami i procedurami prowadzenia certyfikacji, wymaganymi dokumentami oraz wzorami formularzy.

2. KONTAKT WSTĘPNY

2.1 Przewiduje się następujące formy pierwszego kontaktu przedstawicieli aplikanta, mających zamiar uzyskać Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) z organem certyfikującym, którym zgodnie z ustawą Prawo lotnicze jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- Osobista wizyta aplikanta w ULC;
- Telefoniczny kontakt aplikanta z ULC
- Korespondencyjny kontakt aplikanta z ULC w formie pisma, listu i/lub faxu.

2.2 Wybór formy kontaktu pozostawia się do uznania aplikanta, przy czym za optymalne rozwiązanie uznaje się osobistą wizytę aplikanta w Departamencie Operacyjno-Lotniczym ULC (LOL).

3. INFORMACJE WSTĘPNE

3.1 Każdy pracownik Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) mający kontakt z aplikantem zobowiązany jest udzielić mu wstępnych, opisanych dalej informacji, w formie odpowiedniej dla danej sytuacji (ustnie przy kontakcie bezpośrednim, na piśmie w przypadku kontaktu korespondencyjnego itp.)

3.2 Aplikanta należy wstępnie poinformować o tym, że:

a) Przed rozpoczęciem procesu certyfikacji konieczne jest zapoznanie się przez niego z odpowiednimi, obowiązującymi w RP przepisami dot. procesu certyfikacji, w tym z Podręcznikiem PNO;

b) Rozpoczęcie procesu certyfikacji powinno być zainicjowane poprzez dostarczenie do ULC oficjalnego wniosku na przewidzianym do tego druku oraz przekazać aplikantowi wzór odpowiedniego formularza (odpowiednio ULC-AOC-01 lub ULC-AWC-01);

3.3 Istotnym elementem wstępnej rozmowy z aplikantem jest dokładne wyjaśnienie aplikantowi wzajemnych zależności pomiędzy obowiązkiem uzyskania koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej w RP w zakresie transportu lotniczego oraz procesem uzyskania Certyfikatu AOC.

3.4 Następnie należy umożliwić aplikantowi zakup Podręcznika PNO oraz ewentualnie innych publikacji ULC mogących mieć zastosowanie w danym przypadku (sposób i cenę zakupu tych materiałów ustalają odrębne przepisy ULC);

4. LIST INTENCYJNY (LI)

4.1 List intencyjny (LI) jest to skierowane do Prezesa pismo podmiotu zamierzającego podjąć działalność gospodarczą w zakresie transportu lotniczego i/lub usług lotniczych, podpisane przez upoważnione osoby, w którym aplikant przedstawia:

- Plany dotyczące rodzaju i zakresu operacji lotniczych;
- Typy statków powietrznych, które mają być użyte do wykonywania planowanych usług;
- Krótką charakterystykę przedsiębiorstwa i jego dotychczasowe doświadczenia lotnicze (o ile były);
- Zakładany standard (baza) certyfikacji (przepisy PL-6 i/lub wymagania EU-OPS i JAR-OPS 3).

4.2 Po otrzymaniu listu intencyjnego (LI) właściwy Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego ULC (LOL-1/LOL-2) wyznacza inspektora prowadzącego (CPM), który będzie prowadził proces certyfikacji i będzie uczestniczył w spotkaniu.

5. ORGANIZACJA SPOTKANIA PRZED-APLIKACYJNEGO

5.1 Spotkanie przed-aplikacyjne organizuje SKPC właściwego Inspektoratu Operacyjnego po otrzymaniu pozytywnej decyzji Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL). SKPC zobowiązany jest nawiązać wstępny kontakt z aplikantem i ustalić zasady wzajemnego komunikowania się z Urzędem w sprawach certyfikacji;

5.2 SKPC zobowiązany jest zapewnić właściwe, logistyczne przygotowanie spotkania przed-aplikacyjnego (tj. pierwszego, formalnego spotkania pracowników Urzędu z aplikantem).

5.3 Działalność ta powinna objąć następujące elementy:

a) Wyznaczenie odpowiedniego pomieszczenia, w którym odbywać się będzie spotkanie przed-aplikacyjne. Pomieszczenie to powinno być dostosowane wielkością do liczby uczestników spotkania i być wyposażone we właściwe urządzenia, umożliwiające wykorzystanie wcześniej przygotowanych pomocy do prezentacji przebiegu przyszłego procesu certyfikacji;

b) Przygotowanie odpowiedniego zestawu pomocy do zaprezentowania procesu certyfikacji - schemat decyzyjny i ewentualnie inne pomoce, jak slajdy, video itp. (jeśli są potrzebne);

5.4 Po zakończeniu przygotowań SKPC jest zobowiązany:

a) Ustalić termin i miejsce pierwszego spotkania pracowników Urzędu z przedstawicielami kadry kierowniczej aplikanta (tzw. spotkanie przedaplikacyjne). Termin ww. spotkania ma zostać wyznaczony nie później niż 14 dni kalendarzowych od momentu otrzymania decyzji Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL);

b) Poinformować wszystkie osoby zainteresowane o podjętych ustaleniach i powiadomić o udziale w spotkaniu przed-aplikacyjnym.

6. SPOTKANIE PRZED-APLIKACYJNE

6.1 W spotkaniu przed-aplikacyjnym powinni uczestniczyć:

a) Ze strony aplikanta - członkowie jego kadry kierowniczej, wymienieni w liście intencyjnym. Za minimum uważa się:

- (i) Osobę upoważnioną do reprezentowania i podejmowania decyzji w imieniu zarządu aplikanta;
- (ii) Kandydata na szefa operacji lotniczych;

b) Ze strony ULC – pracownicy komórek organizacyjnych Urzędu, które będą uczestniczyły w procesie certyfikacji. Za minimum uważa się:

- (i) Właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2,) lub jego zastępcę – prowadzący spotkanie;
- (ii) Inspektora prowadzącego proces certyfikacji (CPM)
- (iii) SKPC z właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2);

- (iv) Przedstawiciela Departamentu Rynku Transportu Lotniczego (LER);
- (v) Przedstawiciela Departamentu Techniki Lotniczej (LTT);
- (vi) Przedstawiciela Departamentu Ochrony i Ułatwień (LOB);
- (vii) Przedstawiciela zespołu ds. informacji niejawnych i ochrony danych osobowych.

6.3 Program spotkania przed-aplikacyjnego powinien standardowo obejmować następujące elementy:

a) Prezentację pracowników Urzędu oraz ich zadań i uprawnień w procesie certyfikacji;

b) Prezentację personelu kierowniczego aplikanta z podaniem pełnionych przez nich funkcji i uprawnień w procesie certyfikacji;

c) Krótkie omówienie planu spotkania i spraw organizacyjnych.

d) Weryfikację informacji przekazanych przez aplikanta w liście intencyjnym. Podczas weryfikacji należy sprawdzić czy aplikant wprowadził lub zamierza wprowadzić zmiany w stosunku do danych zawartych w przekazanym uprzednio liście. W przypadku, gdy aplikant zgłasza zmiany do informacji podanych w złożonym liście intencyjnym należy wnikliwie przeanalizować zaistniałą sytuację:

- (i) Jeśli zmiany te nie są znaczące, to za zgodą właściwego Naczelnika (LOL-1/LOL-2) mogą zostać wprowadzone do listu intencyjnego na miejscu, przez członka personelu kierowniczego aplikanta, który podpisywał inicjacyjną wersję dokumentu;
- (ii) Jeśli zmiany te są istotne (np. zmiana rodzaju i/lub zakresu operacji, zmiany w kierownictwie aplikanta lub adresu głównej bazy operacyjnej itp.), kontynuacja spotkania jest niecelowa. Aplikant ma ponownie złożyć zaktualizowany list intencyjny a dotychczasowa pozytywna decyzja Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) o kontynuacji procesu certyfikacji staje się nieaktualna.

e) Omówienie wymagań kwalifikacyjnych stawianych podstawowemu personelowi kierowniczemu potencjalnego Operatora lotniczego powinno obejmować nast. zagadnienia:

- (i) Wspólny przegląd kwalifikacji i doświadczenia zawodowego personelu kierowniczego aplikanta osób wyznaczonych do kierowania:
 - Operacjami lotniczymi;
 - Operacjami naziemnymi;

- Szkoleniem personelu latającego i operacyjnego;
 - Zarządzaniem obsługą techniczną;
 - Zarządzaniem systemem jakości.
- (ii) Wstępną ocenę przez inspektora prowadzącego (CPM) zaprezentowanych kwalifikacji i doświadczenia zawodowego personelu kierowniczego pod kątem wpływu, jaki może to mieć na przebieg procesu certyfikacji. Dodatkowo, ocena inspektora CPM ma naświetlić aplikantowi wymóg zatrudnienia w procesie przygotowania do certyfikacji jak również później, w trakcie realizowania zaplanowanych operacji lotniczych fachowców z różnych dziedzin, mających odpowiedni poziom wiedzy, uprawnienia oraz doświadczenie w przygotowywaniu i prowadzeniu operacji zarobkowego transportu lotniczego;
- (iii) Zwrócić uwagę aplikanta na możliwość znacznego przedłużenia procesu certyfikacji, a nawet uniemożliwienia jej prowadzenia, jeśli zatrudniony w firmie personel nie będzie posiadał dostatecznej wiedzy, uprawnień i doświadczenia zawodowego;
- (iv) Poinformować aplikanta, że podstawowy personel kierowniczy firmy musi być zatrudniony na pełnym etacie w aplikującej firmie.
- f) Omówienie obowiązujących przepisów dot. operacji w zarobkowym transporcie lotniczym, obejmujące nast. zagadnienia:
- (i) Ogólne omówienie zawartości przepisów lotniczych obowiązujących w RP, dotyczących rodzaju planowanych przez aplikanta operacji, wybranych z bibliografii podanej w PNO-0-07-00 i umotywowanie przedstawicieli aplikanta do gruntownego zapoznania się z tymi przepisami.
- (ii) Wskazanie zasadniczych różnic, jakie występują pomiędzy wymaganiami przepisów polskich PL-6 a SARP ICAO oraz wymaganiami OPS 1 i JAR-OPS 3, ze szczególnym podkreśleniem ewentualnych skutków (ograniczeń operacyjnych), jakie niesie za sobą wybranie jednego z tych standardów jako bazy certyfikacji.
- (iii) Wskazanie możliwości zakupu oraz innych form dostępu do przepisów, podręczników i wydawnictw.
- g) Omówienie obowiązujących zasad formalnej aplikacji w celu uzyskania Certyfikatu AOC/AWC, które powinno obejmować nast. zagadnienia:
- (i) Prezentacja ogólnego schematu przebiegu podstawowego procesu certyfikacji (z powołaniem się na schematy decyzyjne zawarte w Podręczniku PNO).
- (ii) Naświetlenie znaczenia gruntownego zrozumienia przez aplikanta zasad prowadzenia procesu certyfikacji dla jego sprawnej realizacji.
- (iii) Prezentacja wymaganej formy i zawartości wniosku aplikacyjnego (z powołaniem się na wzorec formularza zawarty w Dziale 7 Podręcznika PNO).
- h) Podczas prezentacji wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (Druk w Dziale 7 PNO) należy zwrócić uwagę na następujące dodatkowe wymagania:
- (i) Wniosek aplikacyjny powinien być podpisany przez właściciela firmy, jeśli firma stanowi własność jednej osoby lub wymaganą liczbę członków zarządu, jeśli firma jest spółką z ograniczoną odpowiedzialnością lub spółką akcyjną,
- (ii) Wniosek powinien zawierać pełną listę podstawowego personelu kierowniczego, tzn.: dyrektora naczelnego lub członków zarządu (w zależności od rodzaju firmy), szefa operacyjnego, szefa wyszkolenia, szefa obsługi technicznej, szefa pilotów oraz szefa służby zapewnienia jakości. Określenia używane dla tych stanowisk przez aplikanta wewnątrz jego firmy mogą być inne, lecz przypisane do nich funkcje powinny odpowiadać podanym tu nazwom (Druk listy podany jest w Dziale 7 PNO);
- i) Omówienie wymaganych dokumentów stanowiących załączniki do formalnej aplikacji, które powinno obejmować nast. zagadnienia:
- (i) Omówienie dokumentów, które aplikant powinien dostarczyć w formie gotowych opracowań lub wstępnych projektów dokumentów zakładowych wymienionych w PNO-2-04-00;
- (ii) Omówienie wymaganej zawartości i metodyki opracowywania dokumentów zakładowych.
- (iii) Inspektor prowadzący (CPM) wspólnie z przedstawicielami aplikanta, oceni perspektywy czasowe opracowania poszczególnych dokumentów, wykorzystując przy tym swoją wiedzę i dotychczasowe doświadczenie zawodowe.
- j) Uzgodnienie wstępnego harmonogramu certyfikacji, które powinno obejmować nast. zagadnienia:
- (i) Prezentacja ogólnej metodyki tworzenia wzorcowego harmonogramu certyfikacji;
- (ii) W ramach tego punktu spotkania należy uświadomić przedstawicielom aplikanta, że

prace nad harmonogramem certyfikacji są jednym z najbardziej istotnych elementów stanowiących o możliwości zapewnienia sprawnego przebiegu tego procesu.

- (iii) Wstępne ustalenie zakresu certyfikacji (modułów certyfikacji), który będzie uzależniony od zakresu wnioskowanej przez aplikanta działalności lotniczej oraz od wstępnej oceny jego zdolności do spełnienia wymagań, dokonanej w oparciu o wcześniejsze doświadczenia operacyjne aplikanta;
- (iv) Ustalone w tej fazie terminy zakończenia poszczególnych czynności i prac niezbędnych do prawidłowego przebiegu procesu certyfikacji mają charakter orientacyjny.
- (v) Ostateczne, uzgodnione w fazie formalnej aplikacji, terminy realizacji procesu certyfikacji będą zależę od wielu czynników, w tym głównie od stopnia zaangażowania i rzeczywistych kwalifikacji aplikanta (np. od liczby i kwalifikacji pracowników aplikanta mogących opracowywać finalne dokumenty wymagane w procesie certyfikacji).

k) Uzgodnienie sposobów wymiany informacji i wzajemnego komunikowania się uczestników procesu certyfikacji;

l) Formalne zakończenie spotkania przed-aplikacyjnego. Na zakończenie spotkania należy zachęcić przedstawicieli aplikanta do ewentualnych dalszych spotkań i konsultacji z pracownikami Urzędu. Jako uzasadnienie celowości dalszego podtrzymywania ścisłych kontaktów należy powołać się na ogólne doświadczenia z innych, podobnych przedsięwzięć oraz uświadomić aplikantowi, że nakłady (czas, energia) wstępnie poświęcone na prawidłowe przygotowanie i zaplanowanie procesu certyfikacji mogą przyczynić się do znaczącego przyspieszenia jego przebiegu w zasadniczych fazach jego realizacji.

6.4 Dopuszcza się realizację spotkania przed-aplikacyjnego w formie serii kolejnych spotkań.

7. OCENA PRZYGOTOWANIA APLIKANTA DO PROCESU CERTYFIKACJI

7.1 Po zakończeniu spotkania przed-aplikacyjnego inspektor prowadzący (CPM) ma zorganizować robocze spotkanie Zespołu (OZC) w celu wspólnego przeanalizowania wyników spotkania przed-aplikacyjnego.

7.2 W ramach tego spotkania każdy z członków Zespołu (OZC) ma wyrazić swoją opinię na temat merytorycznego i formalnego przygotowania aplikanta do procesu certyfikacji, celowości poddania aplikanta procesowi certyfikacji, realności wstępnie założonych terminów itp.

7.3 Negatywna ocena aplikanta powinna określać, czy przedstawiciele aplikanta uczestniczący w spotkaniu przed-aplikacyjnym pomimo, że okazali się niewystarczająco przygotowani do procesu certyfikacji:

a) Rokują nadzieję na skorygowanie niedociągnięć do czasu przystąpienia do fazy formalnej aplikacji, lub;

b) Nie rokują nadziei na skorygowanie niedociągnięć w przyszłości ze względu na zbyt małe doświadczenie zawodowe, niezrozumienie lub niechęć zrozumienia zasad tego procesu.

7.4 Na podstawie opinii członków Zespołu (OZC) oraz przede wszystkim, na bazie własnego doświadczenia inspektor prowadzący (CPM) powinien sformułować swoją ocenę stopnia przygotowania aplikanta do procesu certyfikacji.

7.5 Inspektor prowadzący (CPM) pisemną ocenę stopnia przygotowania aplikanta do certyfikacji przekaze pracownikowi odpowiedzialnemu za proces certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2).

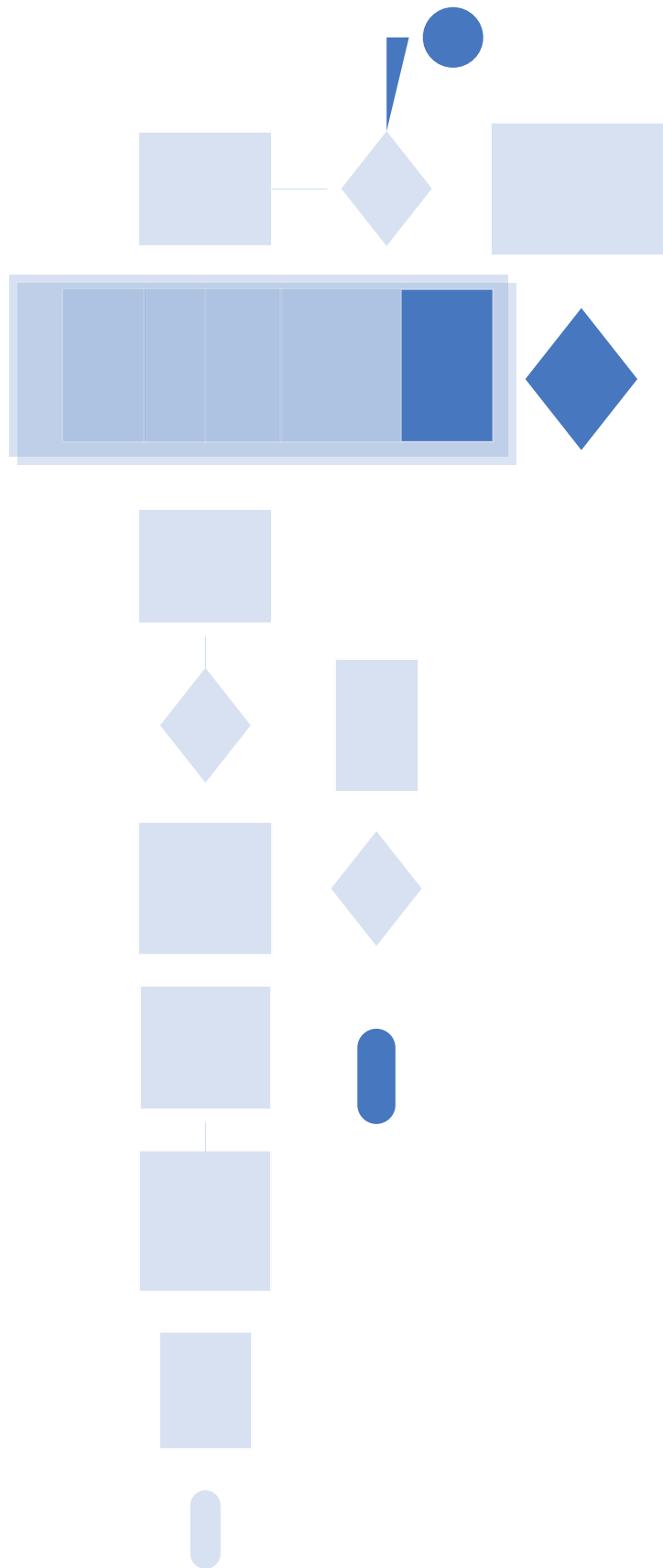
CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

FAZA INFORMACYJNA

Etap złożenia poprawnego Listu intencyjnego (LI) - Schemat. 2.2



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3 – FAZA WNIOSKOWANIA

Uwaga: Schematy decyzyjne dla fazy wnioskowania zamieszczono na końcu tego rozdziału (Schemat 2.3).

1. CEL FAZY WNIOSKOWANIA

Faza formalnej aplikacji ma na celu zgromadzenie dokumentów potwierdzających zdolność aplikanta do wykonywania usług lotniczych przedstawionych we wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji.

2. POSTĘPOWANIE APLIKANTA PRZED ZŁOŻENIEM FORMALNEGO WNIOSKU O WSZCZĘCIE PROCESU CERTYFIKACJI

2.1 Okres pomiędzy zakończeniem spotkania informacyjnego, a złożeniem Wniosku, przeznaczony jest na skompletowanie, opracowanie i/lub skorygowanie przez aplikanta dokumentów omówionych w PNO-2-02-00.

2.2 W trakcie opracowywania i/lub korygowania tych dokumentów aplikant powinien być w stałym kontakcie z SKPC i CPM ULC w celu skorzystania z ich doświadczeń i wskazówek, co ułatwi prawidłowe przygotowanie wniosku.

2.3 Opracowywane w tej fazie dokumenty nie muszą mieć ich ostatecznej formy. Mogą to być projekty np. umów czy porozumień, ale muszą umożliwiać ocenę stopnia przygotowania aplikanta do spełnienia wymagań przepisów i warunków certyfikacji

2.4 Wynik tej oceny powinien zostać uwzględniony we wstępnej, uzgodnionej przez obydwie strony wersji harmonogramu certyfikacji.

2.5 Wskazane jest, aby aplikant podczas opracowywania dokumentów aplikacyjnych korzystał z dokumentów producenta statków powietrznych, które ma zamiar użytkować, jak również z dokumentów kooperantów, którym zamierza powierzyć wykonanie określonych usług związanych z wnioskowaną działalnością lotniczą.

2.6 Dozwolone jest również korzystanie z przykładowych opracowań innych Operatorów jednakże pod warunkiem uzyskania ich oficjalnej zgody).

2.7 Szczegółowe wytyczne dot. układu i zawartości podstawowych dokumentów, jakie musi przygotować aplikant oraz formalnego wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji podane są w kolejnych częściach Podręcznika PNO.

3. ANALIZA ZDOLNOŚCI OPERACYJNYCH

3.1 W tej fazie aplikacji Operator powinien podjąć decyzję o tym, jaki standard przepisów (wymagań) wybiera jako podstawę do wszczęcia i prowadzenia procesu certyfikacji.

3.2 Operator powinien także dokonać szczegółowych analiz potwierdzających, że wybrane przez niego statki powietrzne są zdolne spełnić wszystkie mające zastosowanie do tych operacji wymagania, a w szczególności:

a) Przepisów EU-OPS i JAR-26 lub JAR-OPS 3, Część K i L dot. rodzaju, liczby oraz właściwości użytkowych (osiągów i ograniczeń) wyposażenia pokładowego wymaganego dla tego rodzaju i obszaru operacji jakie zamierza tym statkiem (flotą) wykonywać- poprzez stosowne wypełnienie List Kontrolnych zgodności z tymi przepisami; oraz

b) Przepisów EU-OPS lub JAR-OPS 3, Część F, G, H, I dot. właściwości operacyjnych (osiągów i ograniczeń) wymaganych dla tego rodzaju i obszaru operacji jakie zamierza tym statkiem (flotą) wykonywać.

3.3 Dla wykazania zgodności z wymaganiami dot. wyposażenia i osiągnięć, jak podano w ust. 1 (a) i (b) powyżej, muszą być użyte te same przepisy (standard podstawy certyfikacji). Niedopuszczalne jest stosowanie do przeprowadzania analizy mieszaniny wymagań PL-6 lub wymagań OPS, szczególnie, jeśli będzie to wybór najniższych wymagań.

3.4 Jeśli przepis szczegółowy przewiduje przesunięcie daty spełnienia określonego wymagania na okres późniejszy, to w odpowiedniej Specyfikacji Operacyjnej należy umieścić datę, do której odstępstwo może być stosowane.

3.5 Do oceny spełniania wymagań dot. wyposażenia i/lub osiągnięć należy stosować wyłącznie zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu dokumentację eksploatacyjną i techniczną (Instrukcja Użytkowania w Locie, Program Obsługi Technicznej i inne zatwierdzone przez Producenta dane operacyjno-techniczne).

3.6 W przypadku stwierdzenia odstępstwa od przyjętej bazy certyfikacji (nie spełniania określonego wymagania) Operator przedstawi projekt stosownych ograniczeń operacyjnych dot. określonego egzemplarza statku i/lub floty jaką w związku z tym wprowadzi do Instrukcji Operacyjnej

oraz na odpowiednich Specyfikacjach Operacyjnych z podaniem oznaczenia przepisu (wymagania), które nie jest spełniane.

3.7 OBSZARY OPERACJI LOTNICZYCH

Przy rozpatrywaniu problemu, na jakim obszarze Operator może prowadzić operacje należy uwzględnić szereg takich czynników jak:

a) Możliwości skutecznego kierowania przez Operatora operacjami na tym obszarze oraz umowami jakie Operator zawarł na świadczenie obsługi technicznej jego statków na wnioskowanych obszarach;

b) Ogólną przydatność statku do operowania na wnioskowanych obszarach, a w szczególności:

- (i) Możliwe do uzyskania osiągi statku w danym terenie;
- (ii) Konieczność wyposażenia statku w dodatkowe wyposażenie pokładowe;
- (iii) Systemy pokładowe oraz poziom ich niezawodności lub nadmiarowości w odniesieniu do warunków meteorologicznych i klimatycznych operacji;
- (iv) Konieczność wyznaczenia dodatkowych ograniczeń operacyjnych w odniesieniu do listy wyposażenia minimalnego (MEL).

c) Dodatkowe wymagania dotyczące szkolenia personelu latającego, takie jak np.:

- (i) Osobliwe warunki meteorologiczne lub klimatyczne panujące na obszarach wnioskowych operacji;
- (ii) Konieczność zapoznania personelu latającego ze specyficznymi zasadami, przepisami i procedurami stosowanymi na tym obszarze jak np. MNPS, RVSM, PBN, ETOPS itd.;

d) Dodatkowe wymagania dla załogi lotniczej dotyczące niestandardowych wymagań służb ruchu lotniczego (ATC) takich jak np.:

- (i) Używanie niestandardowej frazeologii;
- (ii) Używanie metrycznych lub mieszanych jednostek wysokości, prędkości i ciśnienia atmosferycznego w zezwoleniach ATC.

e) Dostępność urządzeń i pomocy radiowych i nawigacyjnych na trasach lotów i obszarach wnioskowanych operacji w odniesieniu do wyposażenia statku;

f) Dostępności lotnisk i heliportów na wnioskowanym obszarze oraz możliwości pozyskania aktualnych map, planów lotnisk itp. dokumentów i danych niezbędnych do planowania i wykonania lotu;

g) Dostępności odpowiednich służb poszukiwania i ratownictwa w odniesieniu do konieczności wyposażenia statku w specjalne środki ratownicze i przetrwania oraz konieczności przeprowadzenia dodatkowego szkolenia załóg.

h) Aplikant powinien złożyć oświadczenie o dokonaniu analiz ww czynników, wprowadzeniu stosownych zapisów w Instrukcji Operacyjnej, MEL oraz spełnieniu wymagań dotyczących wyposażenia nawigacyjnego i łączności statków powietrznych (zgodnie z: ICAO DOC. 7030/5 z najnowszymi zmianami, lokalnymi wymaganiami AIP) oraz przeprowadzić stosowne szkolenia całego personelu operacyjnego.

4. FORMALNY WNIOSEK O WSZCZĘCIE PROCESU CERTYFIKACJI

4.1 W celu zainicjowania procesu certyfikacji aplikant powinien oficjalnie złożyć w Urzędzie (ULC) pisemny wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji wraz z wymaganymi i mającymi zastosowanie załącznikami, zawierający podstawowe dane o planowanym przez niego zakresie działalności operacyjnej i wybranym standardzie certyfikacji.

4.2 Wniosek powinien być złożony na formularzu „Wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji”, którego wzór podano w Dziale 7 Podręcznika PNO (odpowiednio druki ULC-AOC-01 lub ULC-AWC-01). Pola formularza należy wypełnić komputerowo. Formularze są dostępne na stronie internetowej ULC.

Jeżeli przewidziano uzyskanie zatwierdzeń szczególnych (np. AWO, ETOPS, RVSM, PBN) należy dodatkowo złożyć dedykowane wnioski wraz z materiałami dowodowymi na każdy wnioskowany statek powietrzny. Szczegóły zawarte są we wnioskach.

4.3 Do wniosku należy załączyć dokumenty właściwe i niezbędne dla udokumentowania wniosku, zgodnie z wykazem zamieszczonym na druku Wniosku;

4.4 Do Wniosku należy także załączyć inne dokumenty, których złożenie ustalono podczas spotkania przed-aplikacyjnego jako nieodzowne. Ustalenia te powinny być uwzględnione w harmonogramie certyfikacji (HC) i specyfikować dokumenty wymienione w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym Takimi dokumentami mogą być np.:

a) Projekty umów kooperacyjnych z dostawcami i podwykonawcami produktów i usług, którym Operator zamierza powierzyć wykonywanie określonych usług i/lub zaopatrywać się w materiały i usługi niezbędne dla prowadzenia

wnioskowanej działalności lotniczej. Typowymi dokumentami są tu np. umowy na korzystanie z osłony meteorologicznej i nawigacyjnej, usług lotniskowych (handlingu), zaopatrzenia w materiały pędne i smary, prenumerata map i dokumentacji nawigacyjnej (AIP, Jeppesen), umowy z organizacjami obsługi technicznej itd.;

b) Analizy zdolności operacyjnych statku lub floty do wykonania wnioskowanych operacji lotniczych;

c) Projekty umów leasingu statku, jeśli przedmiotem certyfikacji mają być operacje statkami w formule leasingu (PNO-3-07-00);

d) Instrukcje wykonawcze dla personelu operacyjnego uczestniczącego w szczególnych formach lub rodzajach operacji lotniczych jak np. przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych (DGR), operacje dźwigowe, HEMS, AGRO itp.

e) Instrukcje dla personelu pokładowego, załadunku, obsługi handlingowej, tankowania itd.

UWAGA: Patrz także PNO-2-04-00 pkt 5.3.

4.5 Wniosek może być dostarczony osobiście lub korespondencyjnie (drogą pocztową.).

5. WSTĘPNA ANALIZA WNIOSKU O WSZCZĘCIE PROCESU CERTYFIKACJI

5.1 Po otrzymaniu wniosku właściwy Inspektorat Operacyjny (LOL-1, LOL-2), SKPC dokona wstępnej weryfikacji kompletności dostarczonych dokumentów, a ponadto sprawdzi:

- Prawidłowość wypełnienia wniosku;
- Czy dany aplikant składał uprzednio wnioski o wydanie Certyfikatu AOC/AWC;
- Rzetelność i dokładność danych zawartych w tym wniosku danych;

5.2 Na podstawie tej weryfikacji SKPC podejmuje decyzję:

- a) O konieczności dokonania przez aplikanta korekty (uzupełnienia) wniosku, lub
- b) O wstępnym zaakceptowaniu wniosku.

6. POSTĘPOWANIE Z BŁĘDNIE WYPEŁNIONYM WNIOSKIEM

6.1 W razie stwierdzenia przez SKPC we wniosku błędów merytorycznych i/lub formalnych należy jak najszybciej powiadomić aplikanta o stwierdzonych brakach i trybie dalszego postępowania. SKPC wysłała wezwanie do uzupełnienia błędów formalnych w terminie 7 dni

pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia.

6.2 Oryginał złożonego w Urzędzie wniosku i każda jego zmiana nie podlega zwrotowi.

6.3 Udowodnione przypadki celowego podania przez aplikanta informacji nieprawdziwych, stanowią podstawę do odrzucenia wniosku - bez możliwości jego powtórnego rozpatrywania, nawet po odpowiednim skorygowaniu wszystkich danych.

6.4 Nie dostarczenie przez aplikanta, w okresie 7 dni (licząc od daty otrzymania wezwania) odpowiednio skorygowanego wniosku jest równoznaczne z zamknięciem danej sprawy przez Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL),

6.5 Przypadki takie należy odnotować w ewidencji SKPC. Informacje te muszą być oceniane przy wstępnej ocenie rzetelności danego aplikanta, jeśli kiedykolwiek później dostarcza on wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji.

7. POSTĘPOWANIE Z POPRAWNIE WYPEŁNIONYM WNIOSKIEM

7.1 Po wstępnym zaakceptowaniu wniosku, Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) w porozumieniu z Naczelnikiem Inspektoratu, wyznaczy inspektora operacyjnego, który będzie prowadził proces certyfikacji (tzw. inspektor CPM).

7.2 Inspektor CPM wypełnia przeznaczone dla niego rubryki na druku wniosku, wpisując tam swoją ocenę możliwości i warunków przeprowadzenia procesu certyfikacji.

8. CZYNNOŚCI ADMINISTRACYJNE PRACOWNIKÓW ODPOWIEDZIALNYCH ZA PRZYGOTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI WE WŁAŚCIWYM INSPEKTORACIE OPERACYJNYM (LOL-1/LOL-2)

8.1 SKPC odpowiedzialny za przygotowanie procesu certyfikacji i zezwolenia operacyjne we właściwym inspektoracie operacyjnym (LOL-1-1/LOL-2):

- a) Wypełni właściwe rubryki wniosku;
- b) Nada numer aplikacyjny;
- c) Sprawdzi w danych archiwalnych, czy aplikant występował wcześniej o certyfikację lub posiadał Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikat Usług Lotniczych (AWC), jeśli:
 - **TAK** – załączy do wniosku wszystkie poprzednie dokumenty aplikanta w sprawie;

- **NIE** – zaznaczy na wniosku odpowiednią informację, że aplikant nie występuje w ewidencji Sekcji OPS(C).

d) Przedstawi wniosek wraz z załącznikami do decyzji właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2);

e) Naczelnik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), po sprawdzeniu wniosku podejmuje decyzję o kontynuowaniu lub o odmowie prowadzenia procesu certyfikacji danego aplikanta. Wpis na druku wniosku ma zawierać nast. ustalenia.

- W przypadku odmowy kontynuowania procesu certyfikacji Naczelnik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1, LOL-2,) poda szczegółowe uzasadnienie swojej decyzji.

f) Skład Zespołu certyfikacyjnego ma być optymalnie dobrany do stojących przed nim zadań.

g) Za optymalny skład Zespołu certyfikacyjnego uważa się następującą grupę inspektorów Urzędu:

- Inspektor prowadzący proces certyfikacji (CPM);
- Inspektor nadzoru operacyjnego (ASI);
- Inspektor nadzoru operacyjnego specjalista systemów jakości i bezpieczeństwa
- Inspektor ASI specjalista od personelu pokładowego (o ile dotyczy to wnioskującego)
- Pracownik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) odpowiedzialny za przygotowanie procesu certyfikacji (SKPC)
- Pracownik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) odpowiedzialny za zezwolenia operacyjne.

h) Ponadto, w zależności od zakresu lub rodzaju wnioskowanej działalności lotniczej, w skład Zespołu certyfikacyjnego mogą wchodzić:

- Przedstawiciel Inspektoratu Ochrony (LOB);
- Przedstawiciel Inspektoratu Departamentu Rynku Transportu Lotniczego (LER-1)
- Inni specjaliści lotniczy np. w przewozie materiałów niebezpiecznych (DGR), operacjach AWO, ETOPS, MNPS, operacjach śmigłowcowych itd.

i) Naczelnik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), po wpisaniu swojej decyzji do wniosku, przekazuje go do SKPC.

j) W przypadku pozytywnej decyzji właściwego Naczelnika Inspektoratu

Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), do obowiązków SKPC należy:

- Wpisanie wniosku do ewidencji oraz założenieteczki sprawy certyfikacji oraz umieszczenie w niej oryginału wniosku i związanych z nim załączników;
- Dostarczenie kopii roboczych wniosku wszystkim członkom wyznaczonego Zespołu certyfikacyjnego;

k) W przypadku negatywnej decyzji właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), do obowiązków SKPC należy:

- Wpisanie wniosku do ewidencji SKPC oraz założenie teczki sprawy certyfikacji oraz umieszczenie w niej oryginału wniosku i związanych z nim załączników;
- Powiadomienie aplikanta o decyzji właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1, LOL-2,).

9. SZCZEGÓŁOWA ANALIZA FORMALNEGO WNIOSKU O WSZCZĘCIE PROCESU CERTYFIKACJI

9.1 Po otrzymaniu formalnego wniosku inspektor prowadzący (CPM) wraz z pozostałymi członkami Zespołu (OZC) dokonuje szczegółowej weryfikacji kompletności dostarczonych dokumentów i oceny ich merytorycznej wartości.

9.2 Jeśli dostarczona dokumentacja nie spełnia warunków i wymagań przepisów lub podanych w Podręczniku PNO, ustaleń spotkania przed-aplikacyjnego, harmonogramu (HC), inspektor prowadzący (CPM) ma niezwłocznie wezwać aplikanta do uzupełnienia poprawionych dokumentów nie spełniających wymagań.

9.3 W wezwaniu należy szczegółowo opisać stwierdzone zastrzeżenia.

9.4 Po otrzymaniu wezwania aplikant powinien, tak szybko jak jest to możliwe w danej sytuacji, usunąć stwierdzone wady i powtórnie, oficjalnie złożyć skorygowany komplet dokumentacji.

9.5 Jeśli aplikant nie złoży poprawionych dokumentów w ciągu 30 dni od daty wezwania, lub nie podejmie negocjacji z Urzędem w celu ustalenia dopuszczalnego terminu ich powtórnego dostarczenia, Naczelnik właściwego Inspektoratu LOL-1/LOL-2, podejmuje decyzję o zaprzestaniu procesu certyfikacji, o czym ma obowiązek niezwłocznie powiadomić aplikanta na piśmie.

Dla ułatwienia szczegółowej analizy dokumentów dostarczonych przez aplikanta

inspektor CPM oraz pozostali członkowie Zespołu mają kierować się nast. wytycznym:

9.6 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji

a) Podstawowymi elementami wniosku podlegającymi szczegółowej analizie są:

- Kwalifikacje personelu kierowniczego;
- Dane dot. rodzaju planowanych operacji lotniczych;
- Wykaz statków powietrznych, jakie aplikant zamierza używać.

b) Określenie przez aplikanta kwalifikacji jego podstawowego personelu kierowniczego ma na celu umożliwienie zbadania przez inspektora CPM, czy wykształcenie, wiedza i doświadczenie kadry kierowniczej zapewniają właściwe kierowanie planowanymi operacjami lotniczymi aplikanta. Dane te powinny umożliwić sprawdzenie, czy dotychczasowa działalność tego personelu (np. w innych firmach lotniczych) nie była przedmiotem negatywnej oceny władz lotniczych RP lub innych krajów. Do personelu kierowniczego podlegającego uzgodnieniu przez Prezesa Urzędu należą osoby wyznaczone i upoważnione do zarządzania i bieżącego kierowania czynnościami związanymi z planowaniem, przygotowaniem i wykonywaniem:

- Operacji lotniczych zarobkowego przewozu i/lub usług lotniczych (Dyrektor Operacyjny);
- Operacji naziemnych (służby dyspozytorskie i handlingowe) (Dyrektor obsługi naziemnej);
- Szkolenia własnego personelu operacyjnego (nabywania i utrzymywania kwalifikacji lotniczych personelu własnego) (Dyrektor/Szef Szkolenia);
- Zarządzania i/lub wykonywania obsługi technicznej (Dyrektor Obsługi Technicznej);
- Zarządzanie systemem jakości (Kierownik Jakości).

UWAGA: Oficjalne nazwy stanowisk mogą być inne, w tym przypadku chodzi nam raczej o wskazanie zakresu działania tych osób.

c) Aplikant poda w załączniku do wniosku (OPS Form 4) następujące informacje o każdej osobie wchodzącej w skład personelu kierowniczego/nominowanego:

- Nazwisko i imię,
- Wykształcenie,
- Praktyka zawodowa (należy opisać miejsca pracy oraz pełnione funkcje w ciągu ostatnich minimum pięciu lat);
- Posiadane uprawnienia lotnicze (np. licencje pilota, nawigatora, dyspozytora lotniczego, mechanika lotniczego itp.)

d) Jeśli w kwalifikacjach członka lub członków kadry kierowniczej aplikanta występują odstępstwa od wymagań obowiązujących przepisów (np. dot. wykształcenia, praktyki zawodowej), to należy podać szczegółowe uzasadnienie wyboru tego kandydata na dane stanowisko kierownicze.

e) Kwalifikacje każdego kandydata muszą być podane ocenie przez kandydata na Kierownika Jakości na wewnętrznym druku, wg kryteriów zawartych w TGL.44. Kopie „protokołu wewnętrznej oceny” oraz „dowody ich spełnienia” należy załączyć do OPS Form 4. (kandydata na Kierownika Jakości Ocenia kandydat na Kierownika Odpowiedzialnego).

e) Druk, na którym należy składać informacje podany jest w Dziale 7 PNO (OPS Form 4).

9.7 Dokumenty zakładowe (Instrukcje wykonawcze)

a) Zawartość każdego dokumentu zakładowego jaka jest wymagana w Podręczniku PNO w związku z certyfikacją wnioskowanej przez aplikanta działalności lotniczej **musi być całkowicie zgodna** z przepisami prawa krajowego i międzynarodowego oraz standardami i wymaganiami merytorycznymi, a w szczególności normami ICAO zawartymi w Aneksach i Podręcznikach ICAO oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, z wymaganiami EU-OPS/JAR-OPS 3.

b) Dokumenty zakładowe mogą być, zależnie od warunków i potrzeb, opracowane w formie pojedynczego lub kilku oddzielnych tomów.

c) Dokumenty zakładowe mogą być podzielone na tomy i/lub części tak, aby każda z tych części była logiczną całością, a jej objętość umożliwia łatwe korzystanie i aktualizację.

d) Szczegółowe wytyczne dot. układu i zawartości dokumentów zakładowych podane są w Dziale 1 Podręcznika PNO, TGL.44, JAR-MMEL/MEL i TGL26.

e) W fazie wnioskowania dokumenty zakładowe nie muszą być dostarczone w formie ostatecznego, kompletnego opracowania lecz ich zawartość musi być zgodna z ustaleniami podjętymi podczas spotkania przed-aplikacyjnego i zapisanymi we wstępie uzgodnionej wersji harmonogramu certyfikacji (HC).

UWAGA: W przypadku Instrukcji Operacyjnej należy dołączyć wypełnione i podpisane LK zgodności IO z przepisem (LK-OM_A, B, C, D).

f) Zawartość dostarczonych dokumentów zakładowych powinna umożliwić Zespołowi (OZC)

ocenę, czy aplikant rozumie cel i potrzebę ich stosowania oraz konieczność zachowania zgodności z obowiązującymi w RP przepisami, regulacjami i procedurami.

9.8 Harmonogram certyfikacji (HC)

Harmonogram certyfikacji jest kluczowym dokumentem, który zbiera wszystkie elementy, czynności, programy, pozyskiwanie statków powietrznych i zaplecza, które muszą być zrealizowane lub być gotowe przed audytem/inspekcją ULC. Powinien zawierać daty, kiedy członkowie załóg lotniczych rozpoczną zapoznawanie się z procedurami Organizacji i/lub szkolenia, kiedy samoloty będą dostępne do inspekcji, kiedy instrukcje wykonawcze będą gotowe do oceny, itd.

a) Harmonogram (HC) ma być oparty na harmonogramie wstępnie uzgodnionym w ramach spotkania przed-aplikacyjnego.

b) Harmonogram (HC) ma być uporządkowany zgodnie z planowanym przebiegiem pełnego procesu certyfikacji i podzielony na części odpowiadające poszczególnym fazom tego procesu, tj.:

- Fazę wnioskowania;
- Fazę oceny i akceptacji lub zatwierdzenia instrukcji wykonawczych;
- Fazę audytów i testów praktycznych;
- Fazę wydania certyfikatu.

c) Każda część (HC) ma zawierać szczegółowy wykaz wszystkich czynności realizowanych w ramach danej fazy.

d) Ogólny przykład formy harmonogramu certyfikacji (HC) podano Dziale 7 Podręcznika PNO. Podana forma (HC) może ulegać zmianom w trakcie obustronnego uzgadniania polegającym na usuwaniu czynności, które nie będą wykonywane ze względu na charakter planowanych przez aplikanta operacji, na dodawaniu czynności, które dodatkowo zaleca wykonać inspektor prowadzący (CPM) lub dzieleniu czynności certyfikacyjnych na bardziej szczegółowe np. z powodu planowanej długotrwałości ich realizacji.

e) Harmonogram certyfikacji (HC) oraz każda jego zmiana musi być obustronnie parafowana na jego roboczych wersjach.

f) Końcowa forma harmonogramu (HC) może się więc znacznie różnić zawartością od podanej w Dziale 7 Podręcznika.

g) W fazie formalnej aplikacji podlegają analizie następujące elementy HC:

- Kompletność listy czynności certyfikacyjnych,
- Właściwie określony, realny czas wykonania czynności przez aplikanta,
- Prawdliwość chronologicznego i logicznego ustawienia czynności,
- Wykonalność zaplanowanych dla Zespołu (OZC) czynności w określonych terminach.

9.9 Oświadczenie odpowiedzialnego kierownika (zobowiązanie zbiorowe Zarządu) o woli spełniania przepisów lotniczych.

a) Dokument ten ma mieć formę formalno-prawnego oświadczenia właściciela przedsiębiorstwa lub upoważnionych do tego Statutem osób reprezentujących właściciela. Musi ono zawierać gwarancje aplikanta, że wszelkie obowiązujące przepisy w zakresie prowadzenia operacji lotniczych będą przez niego stale przestrzegane.

b) Przykład takiego oświadczenia podany jest w PNO-2-04 –01.

9.10 Projekty umów kooperacyjnych.

a) Do wniosku o certyfikację muszą być dołączone kopie kontraktów lub wstępnych umów na wykonanie każdej usługi lub produktu związanego z operacyjnym lub technicznym zabezpieczeniem wnioskowanych operacji lotniczych, których wykonywane aplikant zamierza powierzyć w całości lub części wykonawcom zewnętrznym.

b) Zestaw kontraktów i/lub umów wstępnych powinien jednoznacznie udowodniać, że wszystkie zadania operacyjne i techniczne mające związek lub wpływ na bezpieczeństwo wnioskowanych operacji będą wykonywane przez uprawnione do tego organizacje i zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami.

c) Kontrakty lub umowy powinny dokładnie określać w jaki sposób aplikant zapewnia nadzór nad kooperantem w zakresie jakości świadczonych przez niego usług oraz określać zakresy odpowiedzialności kooperanta za świadczone usługi.

d) Aplikant zobowiązany jest sprawdzić czy wybrany przez niego poddostawca produktów i usług posiada wymagane przepisami zezwolenia i świadectwa kwalifikacji wydane przez upoważnione do tego Władze. Kopie tych zezwoleń i certyfikatów (i ile nie zostały one wydane przez Urząd) mają być załączone do wniosku.

d) W razie zamiaru powierzenia wykonywania obsługi technicznej statków powietrznych podmiotom zagranicznym aplikant powinien uzyskać na to wcześniejszą zgodę Urzędu (Zgodnie z wymaganiami Part-M Załącznik I do Rozporządzenia Komisji (WE) 2042/2003).

10. OCENA FORMALNEGO WNIOSKU O WSZCZĘCIE PROCESU CERTYFIKACJI

10.1 Złożona przez aplikanta w tej fazie dokumentacja podlega szczegółowej analizie przez SKPC oraz inspektora prowadzącego (CPM). W wyniku analiz inspektor prowadzący (CPM) może podjąć decyzję o:

a) Kontynuowaniu procesu certyfikacji, jeśli uzna, że złożone dokumenty są kompletne i całkowicie zgodne z wymaganiami; lub,

b) Konieczności uzupełnienia lub zmiany (poprawienia) złożonych dokumentów w tych częściach, które uzna za brakujące, niekompletne niezgodne z wymaganiami; lub,

c) Przerwaniu procesu certyfikacji ze względu na rażące błędy i zaniedbania aplikanta w złożonej dokumentacji.

10.2 Należy raczej unikać podejmowania decyzji o przerwaniu certyfikacji. Przed podjęciem takiej decyzji zaleca się dodatkowy kontakt z właścicielem lub upoważnionymi jego przedstawicielami w celu dodatkowego wyjaśnienia oczekiwań Urzędu oraz uzyskania dodatkowych wyjaśnień i/lub stanowiska aplikanta w sprawie stwierdzonych braków. Ostateczną decyzję o przerwaniu procesu certyfikacji podejmuje Prezes Urzędu.

11. SPOTKANIE APLIKACYJNE

11.1 W przypadku pozytywnej oceny złożonej przez dokumentacji lub, kiedy zastrzeżenia są mało znaczące, inspektor (CPM) powiadomi o tym aplikanta telefonicznie i ustali z nim wstępny termin formalnego spotkania podstawowego personelu kierowniczego aplikanta z Zespołem (OZC) na spotkaniu aplikacyjnym.

11.2 Za przygotowanie właściwych warunków do przeprowadzenia spotkania aplikacyjnego i jego organizację odpowiedzialny jest inspektor (CPM) wraz z SKPC.

11.3 W spotkaniu aplikacyjnym muszą uczestniczyć:

a) **Ze strony aplikanta** - wszyscy członkowie jego podstawowej kadry kierowniczej podani w zaakceptowanym wniosku o wszczęcie procesu

certyfikacji (w spotkaniu mogą dodatkowo wziąć udział inni przedstawiciele aplikanta jeśli zostanie to wcześniej uzgodnione i zaakceptowane przez CPM);

b) **Ze strony Urzędu** - pełny skład Zespołu (OZC) (w spotkaniu mogą wziąć także udział inni inspektorzy Urzędu zaproszeni indywidualnie przez (CPM) za wiedzą ich przełożonych).

UWAGA: Spotkanie aplikacyjne z reguły odbywa się w formie kolejnych zebrań, w ramach których stopniowo rozwiązywane są wstępnie zidentyfikowane i nowo pojawiające się problemy.

11.4 Spotkanie aplikacyjne prowadzi inspektor prowadzący (CPM), który odpowiada także za ustalenie programu i jego realizację.

11.5 Na spotkaniu aplikacyjnym aplikant powinien przedstawić osobowy skład swojego Zespołu Certyfikacji (ZA) oraz jego Przewodniczącego. Zespół ten ideowo stanowi odpowiednik Zespołu (OZC);

11.6 Wskazane jest, aby w skład Zespołu (ZA) weszli wszyscy członkowie kierowniczej kadry aplikanta wyszczególnieni we wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji, zaś na przewodniczącego został wyznaczony członek Zespołu certyfikacji posiadający największe lotnicze doświadczenie operacyjne, dysponujący odpowiednimi pełnomocnictwami aplikanta.

11.7 Program spotkania aplikacyjnego powinien standardowo obejmować omówienie kolejno każdego dokumentu dostarczonego przez aplikanta w ramach formalnej aplikacji w tym:

- Szczegółową analizę poszczególnych dokumentów ze szczególnym uwzględnieniem błędów popełnionych przez aplikanta podczas ich opracowywania;
- Ustalenia dalszego działania aplikanta, niezbędnego do przekształcenia wstępnych wersji dostarczonych dokumentów w ich wersje ostateczne podlegające zatwierdzeniu przez Urząd.

11.8 Niezwykle ważnym elementem spotkania aplikacyjnego jest ustalenie ostatecznej wersji Harmonogramu certyfikacji (HC). W tej fazie powinny zostać wyjaśnione wszelkie zastrzeżenia do harmonogramu dotyczące np. nielogicznego ustawienia czynności certyfikacyjnych, braku niektórych czynności, zbyt długiego lub zbyt krótkiego czasu przeznaczonego na ich realizację, nie uwzględniania możliwości ich realizacji przez Zespół (OZC) i innych, podobnych błędów.

11.9 Przed zakończeniem spotkania aplikacyjnego powinna powstać ostateczna wersja harmonogramu (HC) zaakceptowana obustronnie i podpisana przez inspektora (CPM) i przewodniczącego Zespołu (ZA).

UWAGA: Wersja ta może podlegać aktualizacji w dalszych fazach procesu certyfikacji wyłącznie za wiedzą i zgodą obu stron.

11.10 Jeżeli w trakcie spotkania aplikacyjnego zaistnieją złożone problemy formalne lub merytoryczne (np. niespełnienie przez aplikanta niektórych wymagań kwalifikacyjnych), to inspektor (CPM) powinien pomóc aplikantowi w znalezieniu właściwych rozwiązań, udzielając mu rad oraz odpowiednio ukierunkowując jego działania.

11.11 Pomoc inspektora nie może mieć formy nakazania aplikantowi zastosowania określonych rozwiązań praktycznych, lecz jedynie wskazanie akceptowalnych przez Urząd metod wykonania danego wymagania.

11.12 Stopień zaangażowania inspektora (CPM) w rozwiązywanie takich problemów będzie dostosowany do postawy reprezentowanej przez aplikanta (np. wykazywanie chęci lub niechęci do korekty błędów, itp.).

12. OCENA SPOTKANIA APLIKACYJNEGO

12.1 Po zakończeniu spotkania aplikacyjnego (lub serii spotkań), inspektor (CPM) zorganizuje robocze spotkanie członków Zespołu (OZC) w celu wspólnego przedyskutowania wyników tego spotkania.

12.2 W ramach tego spotkania każdy z członków OZC sformułuje swoją ocenę dot. formalnego i merytorycznego przygotowania aplikanta do kolejnych faz procesu certyfikacji, w tym: fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych.

12.3 Na podstawie opinii członków Zespołu (OZC), oraz przede wszystkim na bazie własnego doświadczenia inspektor (CPM) powinien sformułować ocenę formalnej aplikacji i podjąć decyzję o dalszym biegu formalnej aplikacji jak w ust. 6.1 powyżej

12.4 Za podjęcie tej decyzji i jej odpowiednie uzasadnienia odpowiedzialny jest inspektor (CPM).

12.5 Aplikant powiadamiany jest o decyzji na piśmie, zgodnie z procedurami Urzędu.

13. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU NEGATYWNEJ OCENY APLIKANTA

13.1 Generalnie, podstawą do nie przyjęcia formalnej aplikacji jest niezadowolająca jakość zestawu dokumentacji dostarczonej przez aplikanta w połączeniu z jego faktyczną niezdolnością do rzeczywistego skorygowania błędów wskazanych przez Zespół (OZC) (np. w wyniku braku odpowiednich kwalifikacji i/lub niedostatecznego lotniczego doświadczenia operacyjnego i/lub niechęci do poniesienia niezbędnych nakładów na prace przygotowawcze).

13.2 O swojej negatywnej decyzji inspektor (CPM) powinien niezwłocznie poinformować Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) i skonsultować z nim ostateczną decyzję dot. danego aplikanta.

13.3 W uzasadnionych przypadkach, Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) może podjąć decyzję o wprowadzeniu, dla danego przypadku, specjalnego trybu postępowania (np. może podjąć decyzję o powtórzeniu spotkania aplikacyjnego), jednak generalnie Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) powinien oprzeć się na decyzji inspektora (CPM). Ewentualne wprowadzenie przez Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) wyjątkowego trybu postępowania musi być usankcjonowane w formie decyzji Wiceprezesa ULC ds. Standardów Lotniczych (LO).

13.4 W przypadku nie skorzystania przez Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) z prawa wprowadzenia wyjątkowego trybu postępowania, inspektor (CPM) zorganizuje robocze spotkanie z przewodniczącym Zespołu aplikanta (ZA).

13.5 Inspektor (CPM):

- Upewni się, że aplikant otrzymał jego pisemne zawiadomienie o negatywnej ocenie możliwości przyjęcia formalnej aplikacji;
- Poinformuje aplikanta o przyczynach nie przyjęcia formalnej aplikacji;
- Zwróci aplikantowi (za pisemnym pokwitowaniem) zestaw dokumentacji dostarczonej w ramach formalnej aplikacji, zostawiając sobie kopię ostatniej wersji wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji;
- Niezwłocznie po spotkaniu z aplikantem przekaże do SKPC raport podający przyczyny podjęcia decyzji o nie przyjęciu aplikacji;

13.6 Analogiczne postępowanie należy stosować, jeśli aplikant bez uprzedzenia i/lub usprawiedliwienia nie zgłosi się na uzgodnione z nim spotkanie aplikacyjne lub nie reaguje na dwa kolejne, pisemne monity inspektora (CPM)

**14 POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU POZYTYWNEJ
OCENY APLIKANTA**

PUSTE

14.1 W przypadku podjęcia decyzji o przyjęciu formalnej aplikacji inspektor (CPM) zorganizuje robocze spotkanie z przewodniczącym Zespołu aplikanta (ZA).

14.2 W ramach tego spotkania inspektor (CPM):

- Upewni się, że aplikant otrzymał jego pisemną decyzję w sprawie przyjęcia formalnej aplikacji;
- Wstępnie przedyskutuje z aplikantem wspólne postępowanie w dalszych fazach procesu certyfikacji.

14.3 Dalszy tok procesu certyfikacji, w fazach:

- Oceny dokumentacji;
- Kontroli i
- Wydania Certyfikatu AOC/AWC

musi być zgodny z wersją harmonogramu (HC) uzgodnioną i obustronnie podpisaną w ramach ostatniego etapu spotkania aplikacyjnego.

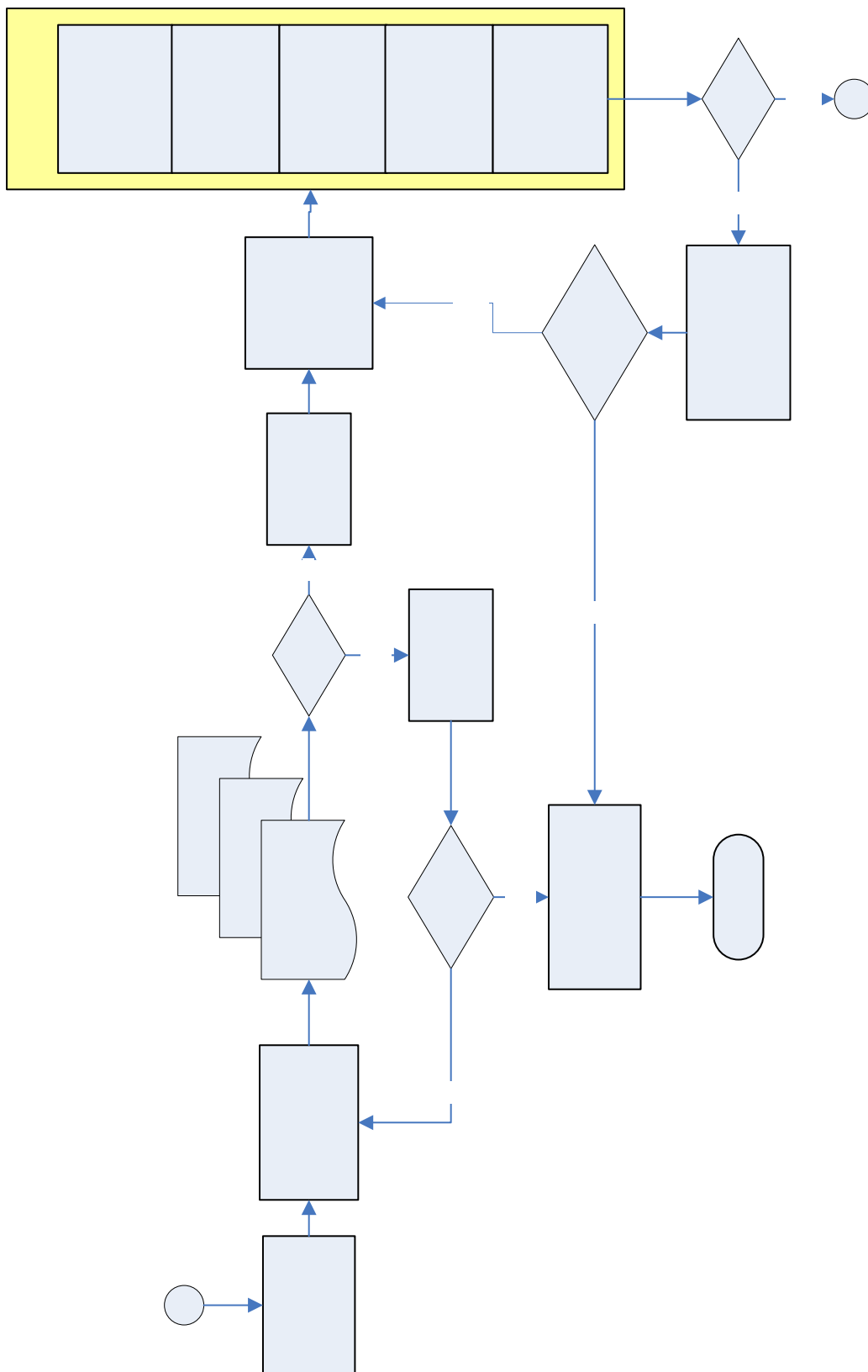
CELOWO

POZOSTAWIONO

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	FAZA WNIOSKOWANIA	PN0-2-03-00 Strona 9/10
--	-------------------	-----------------------------------

FAZA WNIOSKOWANIA

Etap złożenia poprawnego Wniosku



Schemat 2.3

ROZDZIAŁ 4 – FAZA OCENY INSTRUKCJI WYKONAWCZYCH

Uwaga 1: Schemat decyzyjny fazy oceny instrukcji wykonawczych Operatora zamieszczono na końcu tego rozdziału (Schemat 2.4).

Uwaga 2: Schemat 2.4 oddaje tylko ogólną ideę przebiegu działań. Ocena instrukcji wykonawczych/dokumentów jest procesem wielotorowym. Prowadzone w ramach tej fazy działania z reguły prowadzone są równolegle (ma to na celu skrócenie czasu oceny do niezbędnego minimum).

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Ocena instrukcji wykonawczych/dokumentów zakładowych aplikanta ma za zadanie szczegółowe zbadanie i stwierdzenie zgodności zawartych w nich ustaleń, zasad i procedur z aktualnie obowiązującymi przepisami i normami lotniczymi, właściwymi dla rodzaju i zakresu wnioskowanych przez aplikanta operacji lotniczych.

1.2 Specyfikacje, jakie dokumenty (instrukcje zakładowe) są wymagane od Operatora i podlegają obowiązkowi zatwierdzenia lub uzgodnienia przez ULC, określają odnośne przepisy państwowe oraz normy międzynarodowe. Ponadto, ULC może wymagać od Operatora przedłożenia do akceptacji innych instrukcji zakładowych jeśli uzna, że charakter lub złożoność wnioskowanych operacji wymaga opracowania przez Operatora specjalnych zasad prowadzenia tych operacji. W szczególności dotyczy to operacji MNPS, ETOPS, RVSM, PBN, CAT II/III, montażowych i dźwigowych, poszukiwawczo-ratowniczych, obsługi platform wiertniczych w morzu, lotów AGRO czy gaśniczych itp.

1.3 Aplikant, pod groźbą przerwania procesu certyfikacji, ma sukcesywnie i formalnie dostarczać wymagane dokumenty zakładowe podlegające obowiązkowi zatwierdzenia lub uzgodnienia przez Urząd oraz wprowadzić wszystkie poprawki i zmiany, jakie zostały zgłoszone przez inspektorów ULC w procesie oceny i uzgadniania dokumentów zakładowych podlegających obowiązkowi zatwierdzenia lub udowodnić na piśmie, że inne zapisy w kwestionowanym dokumencie dostatecznie spełniają wymagania mających zastosowanie przepisów.

1.4 Każdy dokument i kolejne ich zmiany powinny być przekazywane za pisemnym pokwitowaniem (poprzez Punkt Obsługi Klienta ULC i zarejestrowany w SEOD).

1.5 Każdy inspektor ULC oceniający przydzielony mu do zbadania dokument zakładowy Operatora ma obowiązek szczegółowo opisać swoje uwagi i wnioski, które zostaną przekazane aplikantowi w celu ich wprowadzenia do kolejnej wersji dokumentu.

1.6 Jeżeli w trakcie oceny dokumentacji inspektor Urzędu stwierdza, że dany dokument zakładowy Operatora nie spełnia określonych dla niego wymagań, to Operator zobowiązany jest do wprowadzenia w tym dokumencie odpowiednich poprawek lub zmian przywracających pełną zgodność tego dokumentu z przepisem, standardem lub normą.

1.7 Osiągnięcie przez dokument stanu zadawalającego potwierdzone jest w przewidzianej w przepisach formie jako uzgodnienie lub zatwierdzenie dokumentu. Decyzja o zatwierdzeniu lub uzgodnieniu danego dokumentu zakładowego Operatora podawana jest na piśmie.

1.8 Ostateczne wersje dokumentów zakładowych Operatora poddawanych ocenie **muszą zostać zatwierdzone** lub uzgodnione **przed przystąpieniem do fazy audytów i testów praktycznych**.

1.9 Operator powinien mieć świadomość i zawsze pamiętać o tym, że wszystkie jego dokumenty zakładowe, które zostały zatwierdzone przez ULC w podstawowym procesie certyfikacji **muszą być zmieniane i uzupełniane** tak często i w takim zakresie, jaki będzie wynikał ze zmian przepisów państwowych lub wymagań międzynarodowych albo okaże się niezbędne z powodu wprowadzenia przez Operatora zmian w jego procedurach zakładowych albo w zasadach organizacji prowadzonych przez niego operacji lotniczych a także, kiedy ubiega się o rozszerzenie zakresu, rodzaju lub obszaru wnioskowanych operacji i rozszerzenie Certyfikatu AOC/AWC lub Specyfikacji Operacyjnych.

1.10 Operator jest zobowiązany objąć ULC systemem bezpłatnej dystrybucji (prenumeraty) zmian każdego dokumentu zakładowego podlegającego obowiązkowi zatwierdzenia lub uzgodnienia przez Urząd.

2. DEFINICJE

Instrukcje wykonawcze/Dokumenty zakładowe

– zbiór instrukcji, regulaminów, podręczników, poradników, które opisują funkcjonowanie i wzajemne zależności poszczególnych komórek organizacji Operatora oraz obowiązki i prawa pracowników związane z procesami planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych;

Instrukcja - zbiór informacji, procedur, porad oraz ogólnych zasad postępowania, opracowanych w formie instrukcji dla pracownika dotyczących wykonania powierzonych mu obowiązków;

Instrukcja Operacyjna (Operations Manual) - podstawowy dokument organizacyjny Operatora opisujący zasady prowadzenia przez niego działalności lotniczej. Szczegółowe wymagania dot. zawartości Instrukcji Operacyjnej podane są w PNO-2-04-01.

UWAGA: Głównym i w zasadzie jedynym przeznaczeniem Instrukcji Operacyjnej jest opisanie i podanie do wiadomości personelu operacyjnego informacji o tym, w jaki **sposób mają postępować**, aby zapewnić pełną zgodność działań Operatora z wymaganiami mających zastosowanie wymagań, norm i przepisów, dlatego też **cytowanie** (umieszczanie) w Instrukcji Operacyjnej treści konkretnych przepisów państwowych lub międzynarodowych, zamiast podania procedury ich spełnienia **JEST NIEDOZWOLONE**.

Instrukcja Operacyjna składa się z 4-ech zasadniczych Działów:

DZIAŁ A. Przeznaczony jest dla opisanie ogólnych zasad organizacji oraz metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych.

DZIAŁ B. Przeznaczony jest dla opisanie zasad, metod oraz procedur użytkowania statku związanych z określonym typem statku powietrznego. Zazwyczaj funkcje te spełnia wydana przez producenta i zatwierdzona dla konkretnego egzemplarza statku powietrznego instrukcja operacyjna statku powietrznego (*Flight Crew Operating Manual – FCOM*) lub inny, podobny w charakterze podręcznik operacyjnego użytkowania statku;

UWAGA: W przypadku zastępowania IO/B innymi dokumentami należy do projektu instrukcji załączyć macierz porównawczą, jednoznacznie określającą, który rozdział danego dokumentu zastępuje dany rozdział IO cz. B.

DZIAŁ C. Przeznaczony jest dla opublikowania w nim instrukcji oraz informacji dot. tras i lotnisk. Zazwyczaj funkcje te spełniają AIP, podręczniki trasowe, instrukcje użytkowania lotnisk itp.

UWAGA: W przypadku zastępowania IO/C innymi dokumentami należy do projektu instrukcji załączyć macierz porównawczą, jednoznacznie określającą, który rozdział danego dokumentu zastępuje dany rozdział IO cz. C

DZIAŁ D. Zasady organizacji szkoleń i okresowych kontroli personelu operacyjnego. Przeznaczony jest dla opisanie w nim zasad, metod i procedur związanych z utrzymywaniem kwalifikacji już nabytych licencjonowanego i nie licencjonowanego personelu operacyjnego Operatora. Takie przeznaczenie Działu D Instrukcji Operacyjnej wynika z zakresu stosowania Aneksu 6 ICAO oraz wymagań OPS 1 i JAR-OPS 3. Instrukcja Operacyjna jako dokument regulujący działania operacyjne związane z prowadzeniem operacji lotniczych nie powinna zawierać zapisów dotyczących procesów szkolenia i nabywania nowych licencji oraz wpisywanych do niej uprawnień, które mogą być realizowane wyłącznie przez certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego.

UWAGA: Dział D Instrukcji Operacyjnej Operatora **nie zastępuje instrukcji szkolenia** wymaganej dla certyfikacji ośrodka szkolenia lotniczego (FTO/TRTO), dla której wymagania zostały opisane w zbiorze dokumentów Departamentu Personelu Lotniczego (LPL).

Charakterystyka Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu (Continuing Airworthiness Management Exposition - CAME) – dokument opisujący zasady, na jakich Operator planuje i zarządza wykonywaniem obsługi technicznej użytkowanych przez niego statków powietrznych przez uprawnione do tego organizacje, oraz wykonywaniem bieżącej obsługi i przeglądów przedlotowych w celu zapewnienia ich ciągłej zdadności do lotu. Wymagania dotyczące redakcji Charakterystyki Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu CAME podane są w PART M podczęść G M.A. 704 oraz w „**Podręczniku Inspektora Dział C Zapewnienie ciągłej zdadności do lotu**”. Charakterystyka Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu CAME należy do zbioru dokumentów zarządzanych przez Departament Techniki Lotniczej (LTT).

Program obsługi technicznej Operatora (Operator's Maintenance Program) – dokument opisujący wymagania związane z utrzymaniem ważności Świadczenia Zdadności do Lotu określonego typu lub modelu statku powietrznego, specyfikujący zadania obsługowe, jakie są niezbędne dla zapewnienia zdadności do lotu. Program obsługi technicznej musi być opracowany na podstawie dokumentacji technicznej dostarczanej wraz ze statkiem przez Producenta

oraz innych wymaganych dokumentów. Program obsługi technicznej należy do zbioru dokumentów zarządzanych przez Departament Techniki Lotniczej.

Lista Minimalnego Wyposażenia (MEL)

Lista Minimalnego Wyposażenia (MEL) - dokument pozwalający użytkownikowi statku powietrznego na kontynuowanie lotu lub serii lotów z pewnymi urządzeniami lub wyposażeniem niedziałającym - do miejsca właściwego dla wykonania naprawy – pod warunkiem wykonania stosownych czynności obsługowych i operacyjnych

Pokładowy Dziennik Techniczny (PDT)

dokument, formularz statku powietrznego zawierający dane o obsłudze oraz rejestrujący informacje eksploatacyjne, usterki, zdarzenia wykryte podczas jego użytkowania.

Podręcznik Jakości – o ile procedury systemu jakości zostały wydzielone z Instrukcji Operacyjnej cz. A

Podręcznik ETOPS, AWO, itp. – dedykowane dla konkretnych operacji podręczniki Operatora, o ile zostały wydzielone z Instrukcji Operacyjnej cz. A

Procedura - rozwinięcie postanowień instrukcji. Podaje w odniesieniu do określonego personelu szczegółowe zasady dotyczące funkcjonowania poszczególnych działów przedsiębiorstwa, sposobu wykonania opisanej w tej instrukcji operacji lub czynności. Wytyczne dot. budowy procedury podane są w ust. 13 poniżej.

3. ZATWIERDZONE- UZGODNIONE

3.1 Zatwierdzenie – oznacza dokonanie przez uprawnioną do tego Urząd aktu zatwierdzenia w sposób bezpośredni, przez fizyczne przystawienie pieczęci i podpisu uprawnionej osoby zatwierdzającej bezpośrednio na dokumencie lub w sposób pośredni, przez wydanie przez uprawnioną do tego Władzę odpowiedniego Certyfikatu zgodności z określonym wymaganiem, wydanie specjalnego zezwolenia lub pisma zatwierdzającego. Zatwierdzenie jest obowiązkowe, jeśli przepis źródłowy wyraźnie stwierdza obowiązek zatwierdzenia dokumentu.

3.2 Uzgodnione – uzgodnienie jest wymagane w każdym przypadku, kiedy przepis źródłowy podaje, że wymagane jest tylko uzgodnienie, a nie zatwierdzenie dokumentu i oznacza zarówno „możliwe do przyjęcia przez Prezesa Urzędu” jak i „uzgodnione z Prezesem Urzędu”, co należy rozumieć jak następuje:

a) Operator postępuje zgodnie z wydanym przez Władzę przepisem lub wymaganiem albo

opracowuje i uzyskuje zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu np. procedury zgodnej i spełniającej warunki tego przepisu lub wymagania, a następnie postępuje zgodnie z tą zatwierdzoną procedurą, albo

b) Operator uzgodnił z Prezesem Urzędu indywidualny sposób postępowania w każdym osobnym przypadku lub zdarzeniu.

3.3 Wszystkie wydane zatwierdzenia i uzgodnienia stanowią pozytywne „ustalenia prawne” Prezesa Urzędu. Z tego powodu Władza określa format, w jakim zatwierdzenie jest wydawane. W żadnym przypadku Operatorowi **nie wolno korzystać** z przywilejów płynących z zatwierdzenia do momentu, kiedy nie jest on posiadaczem zatwierdzonej kopii tego dokumentu.

4. ZGODNOŚĆ DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH OPERATORA

4.1 Każdy dokument zakładowy Operatora musi być zgodny z obowiązującym prawem oraz mającymi zastosowanie do jego przypadku wymaganiami merytorycznymi przepisów, norm i jak również z warunkami i ograniczeniami zawartymi w Certyfikacie Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikacie Usług Lotniczych (AWC) oraz w Specyfikacjach Operacyjnych. Dokumenty zakładowe stają się dokumentem obowiązującym Operatora dopiero po ich zatwierdzeniu przez ULC oraz po formalnym ich wprowadzeniu do użytku zarządzeniem Kierownika Odpowiedzialnego

UWAGA: Obowiązek utrzymania zgodności każdego dokumentu zakładowego Operatora z obowiązującym prawem oraz mającymi zastosowanie do jego przypadku wymaganiami merytorycznymi przepisów, norm i jak również z warunkami i ograniczeniami zawartymi w Certyfikacie Operatora Lotniczego (AOC/AWC) oraz w Specyfikacjach Operacyjnych należy rozumieć w taki sposób, że jeśli Operator składa wnioski o wszczęcie procesu certyfikacji, w którym deklaruje jako podstawę certyfikacji wymagania OPS 1 i JAR-OPS 3, to Instrukcja Operacyjna i każdy inny dokument zakładowy Operatora muszą spełniać nie tylko warunki formalne dotyczące np. redakcji i układu dokumentu, ale co najważniejsze MUSZĄ podawać zasady, metody i procedury spełniania przez Operatora wymagań OPS 1 i JAR-OPS 3.

4.2 Treść każdej procedury opisanej w Instrukcji Operacyjnej i każdym innym dokumencie zakładowym **MUSI być zgodna** z wymaganiami mających zastosowanie przepisów oraz być spójna z innymi procedurami i dokumentami zakładowymi. Wykaz aktów prawnych podany jest w PNO-0-07-00.

5. WYMAGANIA OGÓLNE DOT. REDAKCJI DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH

5.1 Opracowanie dokumentów zakładowych, a w szczególności Instrukcji Operacyjnej (IO) jest obowiązkiem Operatora. Instrukcja Operacyjna ma zawierać zbiór wszystkich instrukcji i procedur, jakie są niezbędne dla właściwego funkcjonowania przedsiębiorstwa i należytego wypełniania obowiązków przez personel w celu zapewnienia możliwie najwyższego bezpieczeństwa i wydajności prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych.

5.2 Dokumenty zakładowe powinny być opracowane w języku polskim. W uzasadnionych przypadkach, za zgodą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Instrukcja Operacyjna w całości lub w części, może być przetłumaczona na język obcy, właściwy dla obszaru prowadzonej działalności lotniczej. Obowiązek tłumaczenia oraz koszty weryfikacji spoczywają na Operatorze.

5.3 Operator może wydać Instrukcję Operacyjną w oddzielnych tomach, ale w takim przypadku każdy z tych tomów powinien mieć oznaczenia jednoznacznie identyfikujące każdy z tomów oraz każdą stronę dokumentu jako Instrukcję Operacyjną Operatora. Ponadto, w każdym Dziale powinien być zamieszczony: wykaz obowiązujących stron, wykaz wprowadzonych zmian oraz spis treści, w którym będą wymienione nazwy wszystkich tomów wchodzących w skład Instrukcji.

5.4 Operator zobowiązany jest zapewnić każdemu członkowi zatrudnionego personelu operacyjnego łatwy dostęp do Instrukcji Operacyjnej oraz każdego innego dokumentu zakładowego lub tej jego części, którego znajomość lub stosowanie jest wymagane do wykonania jego obowiązków. Ponadto jest zobowiązany do dostarczenia:

- a) Każdemu członkowi personelu lotniczego, osobistego egzemplarza Działu A Instrukcji Operacyjnej;
- b) Na każdy użytkowany statek powietrzny po jednej kopii Działu B i Działu C Instrukcji Operacyjnej.
- c) Członkom pozostałego personelu operacyjnego, osobistego egzemplarza Instrukcji Operacyjnej zawierającego wyciągi z odpowiednich Działów Instrukcji, właściwych merytorycznie dla wykonywanych przez nich obowiązków i zadań.

5.5 Operator zobowiązany jest do stałego nadzoru nad aktualnością dokumentów zakładowych, a w szczególności nad terminową aktualizacją Instrukcji Operacyjnej przez każdego jej posiadacza i użytkownika. Posiadacze Instrukcji Operacyjnej i każdej innej instrukcji powinni być natychmiast powiadamiani o każdej zmianie i otrzymać niezbędne dla jej wprowadzenia strony.

5.6 Każdy posiadacz Instrukcji Operacyjnej lub każdego innego dokumentu zakładowego jest zobowiązany do osobistego i niezwłocznego ich aktualizowania, zgodnie z przekazanym mu przez Operatora wykazem zmian i poprawek.

5.7 Operator składający wniosek o zatwierdzenie (uzgodnienie) WZORCA lub zamierzający wprowadzić zmianę lub poprawkę do Instrukcji Operacyjnej lub innego dokumentu zakładowego podlegającemu obowiązkowi zatwierdzenia lub uzgodnienia powinien dostarczyć do ULC projekt nowego dokumentu lub jego zmiany z odpowiednim wyprzedzeniem. Szczegółowa procedura zatwierdzenia (uzgadniania) zmian do Instrukcji Operacyjnej i innych dokumentów zakładowych Operatora podana jest w dalszej części tego rozdziału.

UWAGA 1: Podane w kolejnych Rozdziałach PNO tytuły głównych rozdziałów, ich kolejność i zawartość oraz system numeracji opisywanych w Instrukcji Operacyjnej zasad i procedur operacyjnych **MUSI być zachowany** tak jak podano w tym Podręczniku. System numeracji poszczególnych punktów, **w ramach (wewnątrz) tego samego rozdziału**, pozostawia się do decyzji Operatora, jednakże system ten musi być jednakowy w całej Instrukcji, dlatego niezmiernie ważne jest, aby **system numeracji rozdziałów** w postaci np. spisu treści Instrukcji **został opracowany przed przystąpieniem do redagowania treści** Instrukcji.

UWAGA 2: W związku ze stwierdzeniem, że znaczna liczba Operatorów ma problemy z ustanowieniem przejrzystego systemu numeracji poszczególnych rozdziałów Instrukcji Operacyjnej w PNO2-04-01 przedstawiono nową propozycję uporządkowania systemu opartego o koncepcję porządkowania zbiorów systemach komputerowych. System ten opiera się na numerowaniu procedur wg. następujących zasad:

3-00-00 – oznacza zbiór główny, w naszym przypadku będzie to kod Części 1 Instrukcji pt. „System jakości”, gdzie jeden z kolejnych rozdziałów tej Części (7) jest uporządkowany jak następuje:

3-07-00 – oznacza procedurę główną (rozdział) w tej Części Instrukcji. W naszym przypadku będzie to numer procedury System jakości.

3-07-01 – oznacza pierwszą procedurę pomocniczą dla procedury głównej 3-07-00 pt. Wprowadzenie do systemu jakości.

3-07-02 – oznacza drugą procedurę pomocniczą dla procedury głównej 3-07-00 pt. Zasady działania systemu jakości itd. Następnym rozdział ma numer:

3-08-00 Program zapewnienia jakości.

Należy przy tym zwrócić uwagę, że kolejność i numeracja punktów w zasadzie nie ulega zmianie. Zmianie ulega styl numerowania przez zastąpienie kropki poziomą kreską. Taki system pozwala jednocześnie na uporządkowanie poszczególnych procedur we właściwej kolejności w zapisie komputerowym.

UWAGA 3: Jeżeli dany punkt lub zadanie nie jest przez Operatora realizowane lub go nie dotyczy z innych powodów, to należy wstawić numer i nazwę tego punktu (operacji) z wpisem odpowiednio:
>NIE MA ZASTOSOWANIA< lub
>WYKONYWANIE ZABRONIONE< lub
<ZAREZERWOWANE> lub >CELOWO POZOSTAWIONO PUSTE<.

Np. Jeżeli Operator nie wykonuje operacji ETOPS to w tym rozdziale należy wpisać „Nie ma zastosowania”.

UWAGA 4 Jeżeli Operator użytkuje mieszaną flotę złożoną zarówno z samolotów jak i śmigłowców, to w Instrukcji Operacyjnej **MUSI uwzględnić specyfikę i różnice**, tam gdzie one występują, pomiędzy operacjami wykonywanymi na samolotach, a operacjami śmigłowcowymi.

UWAGA 5: Jeżeli Operator zamierza prowadzić operacje o szczególnym charakterze czy specyfice, zakwalifikowane zgodnie z zasadami podanymi w Dziale 3 Podręcznika PNO jako szczególne przypadki certyfikacji i w związku z tym wymagające uzyskania dodatkowych zezwoleń ULC lub operacje, których opisu nie przewidziano w poniższym spisie zawartości merytorycznej Instrukcji Operacyjnej, to Operator **POWINIEN opisać zasady, warunki i ograniczenia wykonywania tych operacje w specjalnych ZAŁĄCZNIKACH** do Instrukcji Operacyjnej. Ze względu na często obszerną objętość tych załączników zaleca się opracowanie tych zasad jako oddzielnych podręczników tematycznych, które nadal jednak pozostają częścią Instrukcji Operacyjnej Dział A i w związku z tym podlegają wszystkim rygorom właściwym Instrukcji Operacyjnej, w tym obowiązkiem ich zatwierdzenia przez ULC oraz muszą nosić takie same cechy i oznaczenia jak Instrukcja Operacyjna Dział A.

7. FORMAT I STYL

7.1 **Format** – Instrukcje zakładowe, a w szczególności Instrukcja Operacyjna powinny być

wydane w formacie A-4 (210 x 297 mm) lub A-5 (148x210mm) w układzie zapewniającym łatwą wymianę kart na dostatecznie mocnym materiale (papier lub jego ekwiwalent) dającym wysoką rozdzielczość i czytelność druku. **Wymagany jest druk dwustronny.**

7.2 **Nagłówki i stopki** - Każda strona powinna posiadać nagłówek identyfikujący dokument oraz nazwę Operatora lub wydawcy. W stopce powinny być zawarte informacje o ważności strony, numery stron oraz numer i data zmiany.

7.3 **System numeracji stron i rozdziałów** - System numeracji stron powinien umożliwiać identyfikację pochodzenia każdej indywidualnej strony i wykluczać możliwość istnienia dwu stron o takim samym numerze, nawet w różnych rozdziałach. Zaleca się powiązanie systemu numeracji stron z systemem numeracji rozdziałów tak, aby z numeru strony można było określić jakiego rozdziału strona dotyczy, który jest jej numer w rozdziale oraz ile stron rozdział liczy.

UWAGA: Zaleca się stosowanie w Instrukcji Operacyjnej oraz w pozostałych dokumentach zakładowych Operatora systemu numeracji działów, rozdziałów i stron opartego na zasadach podobnych do systemu użytego w Podręczniku PNO.

7.4 **Strona tytułowa** – należy zachować jednolity styl dla wszystkich dokumentów zakładowych. Zobacz wzory stron tytułowych podane w PNO-2-04-01.

7.5 **Zatwierdzenie (uzgodnienie) instrukcji i innych dokumentów zakładowych** – wszelkie zapisy związane z zatwierdzeniem (uzgodnieniem) instrukcji i każdego innego dokumentu zakładowego **MUSZĄ BYĆ UMIESZCZONE NA ODWROCIE STRONY TYTUŁOWEJ.** W tekście zatwierdzenia musi być podana podstawa prawna (przepis) na podstawie którego dokonuje się zatwierdzenia. Zobacz PNO-2-04-01. (***Chyba, że szczegółowa procedura określa inaczej***)

7.6 **Przedmowa** – część, w której należy opisać przeznaczenie Instrukcji, cele i intencje Operatora oraz wyeksponowane stwierdzenie, że zawarte w niej procedury i wytyczne muszą być przestrzegane przez cały personel Operatora.

7.7 **Arkusze wprowadzonych zmian** – służy dla odnotowywania każdej wprowadzonej do instrukcji zmiany lub poprawki oraz identyfikacji aktualności instrukcji. W arkuszu zmian należy również umieszczać zmiany wprowadzane biuletynami wydawanymi przez ULC lub przez producenta statku powietrznego.

7.8 **Wykaz obowiązujących stron** – służy do identyfikacji wprowadzonych zmian. Jeżeli odnośna Procedura przewiduje podpisy na Wykazie Obowiązujących Stron, to należy go tak przygotować, aby umożliwić łatwą wymianę kartek.

7.9 **Spis treści** - Instrukcja powinna posiadać tematyczny spis treści z podaniem numeru (identyfikacji) odnośnej strony.

7.10. **Wykaz użytkowników dokumentów** objętych ewidencją zmian, z podaniem numeru kopii, którą dany użytkownik powinien posiadać.

7.11 **Odsyłacze** - w przypadku, gdy w treści Instrukcji używa się odsyłaczy do innych dokumentów, wówczas w tekście należy podać szczegóły identyfikujące te dokumenty, łącznie z ich kolejną wersją lub datą zmiany.

7.12 **Definicje** - wyjaśnienie znaczenia użytych w Instrukcji pojęć, określeń, skrótów i akronimów lub wskazanie dokumentu, który definiuje użyte słowo.

7.13 **Styl** - Instrukcja powinna być napisana w formie zwartej, z przestrzeganiem niżej wymienionych zasad - gdy jest to tylko możliwe należy:

- Używać jednoznacznych prostych słów;
- Stosowana terminologia powinna być oparta na standardach, które są stosowane w praktyce;
- Terminologia ma być jasno zdefiniowana;
- Polecenia podane w listach kontrolnych czynności załogi (*checklist*) mają być pisane w trybie nakazu (np. „utrzymuj prędkość pomiędzy Vr a Vr+10 knots” zamiast „prędkość powinna być utrzymana pomiędzy Vr a Vr+10 knots”);
- Polecenia, ostrzeżenia lub opisy postępowania w sytuacjach niebezpiecznych muszą być formułowane jako proste wskazówki w trybie nakazu tak, aby czytający jednoznacznie zrozumiał, co musi zostać wykonane;
- Opisy nie mogą być „przeładowane” treścią. Należy dążyć do formułowania myśli przy użyciu zdań prostych, z zachowaniem logicznej kolejności opisu;

7.14 **Cele** - instrukcje, podręczniki i procedury powinny mieć jasno określone cele, które zamierza się osiągnąć. Formułowanie celów powinno być zgodne z logiczną kolejnością ich zamierzonego osiągnięcia - „krok po kroku”. Nie należy stosować w tym przypadku formy narracyjnej. Bezsensowne jest pisanie Instrukcji „na wyrost” i umieszczanie w niej zapisów, które nie mają zastosowania do bieżącej działalności Operatora. Istnienie takich niepotrzebnych zapisów, oprócz wprowadzania w błąd

korzystających z nich osób, może być powodem do wystawienia przez inspektora ULC w czasie inspekcji Raportu Niezgodności NCR i uzyskania negatywnej oceny z tego punktu audytu.

OPERATORZE ZAPAMIĘTAJ !!!

**Źle napisana Instrukcja szkodzi Tobie i tylko Tobie, bo to Ty musisz jej przestrzegać !!!
Zachowuj się więc racjonalnie.**

8. WYKAZ DOKUMENTÓW WYMAGANYCH W PROCESIE CERTYFIKACJI

8.1 W procesie certyfikacji dla wydania Certyfikatu AOC/AWC po raz pierwszy aplikant zobowiązany jest opracować i **uzyskać zatwierdzenie** ULC następujących dokumentów zakładowych:

a) Instrukcji Operacyjnej składającej się co najmniej z:

- Działu A „Zasady ogólne”, oraz
- Działu B „Zagadnienia operacyjne odnoszące się do typu statku powietrznego” lub ekwiwalentu za zgodą Prezesa Urzędu
- Działu C „Instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk” lub ekwiwalentu za zgodą Prezesa Urzędu
- Działu D „Szkolenia”.

spełniających wymagania podane w PNO-2-04-01.

b) List Minimalnego Wyposażenia MEL przygotowanych na każdy typ eksploatowanego statku powietrznego.

8.2 W procesie certyfikacji dla przedłużenia ważności lub zmiany posiadanego Certyfikatu AOC/AWC Operator zobowiązany jest dokonać aktualizacji Instrukcji Operacyjnej do stanu zgodnego z aktualnie obowiązującymi przepisami i rzeczywistą strukturą zarządzania operacjami lotniczymi, jaka istnieje u tego Operatora.

8.3 Aplikant zobowiązany jest uzyskać zezwolenie Prezesa ULC na używanie do prowadzenia wnioskowanych operacji wydawnictw, dokumentów lub podręczników opracowanych i/lub wydawanych przez organizacje zewnętrzne lub Producentów sprzętu lotniczego. Warunkiem takiej zgody jest dokonanie porównań wymagań formalnych z zawartością tych dokumentów i uzupełnienie braków (macierz porównania załączana do Wniosku):

a) Instrukcja Operacyjna Dział B – Zasady i instrukcje użytkownika związane z typem statku powietrznego, jeśli zamierza korzystać z fabrycznej lub należącej do innego Operatora

instrukcji operacyjnej (*Flight Crew Operating Manual – FCOM*);

b) Instrukcja Operacyjna Dział C – Instrukcje i informacje dot. tras i lotnisk, jeśli zamierza korzystać z takich dokumentów wydanych przez specjalistyczne organizacje jak np. wydawnictwo *Jeppesen & Sandersoen, British Airways AERAD itp.*;

Szczegółowy wykaz dokumentów, które należy złożyć wraz z Wnioskiem zawarty jest w Liście kontrolnej ULC-AOC-SO-01.

9. PROCES ZATWIERDZANIA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ I INNYCH DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH OPERATORA

9.1 Celem procesu zatwierdzania przez ULC Instrukcji Operacyjnej i innych dokumentów zakładowych Operatora oraz każdej kolejnej ich zmiany ma na celu upewnienie się, że dokumenty te są całkowicie zgodne z obowiązującymi przepisami, a zawarte w nich procedury dostatecznie szczegółowo opisują wymagane procesy oraz zbadanie ich zgodności z rzeczywistą organizacją służb operacyjnych Operatora. Cały proces składa się z 4 kolejnych faz.

Faza I

9.2 Faza I ma na celu wstępne zbadanie zasadności wniosku, określenie zdolności Operatora do osiągnięcia założonych celów, ustalenie zakresu merytorycznego oraz programu dowodowego dla sprawdzenia zatwierdzanych procedur oraz pierwszą ocenę redakcji tekstu.

9.3 Faza I rozpoczyna się z chwilą, gdy Operator przedstawi projekt tekstu Instrukcji Operacyjnej i każdego innego dokumentu zakładowego związanego z prowadzoną działalnością lotniczą lub pisemnie powiadomi ULC o potrzebie wprowadzenia zmian (poprawek) do wcześniej zatwierdzonej wersji tych dokumentów w związku z zamierzonymi zmianami rodzaju operacji lotniczych albo charakteru prowadzonej działalności lotniczej. Projekt musi zawierać podstawowe dane pozwalające zrozumieć intencje Operatora w przedmiotowej sprawie.

9.4 Urząd poinformuje Operatora o wyniku tej analizy i o charakterze oczekiwanych zmian lub poprawek, jeśli będą potrzebne, precyzując jednocześnie formę, w jakiej mają być opracowane oraz o ustaleniach dotyczących przeprowadzenia odpowiedniego procesu dowodowego (np. pokazu, próby itp.), łącznie z założeniami dla tego programu prób.

UWAGA: W Fazie I Instrukcja Operacyjna lub inna wymagana dokumentacja zakładowa może być przedkładana w postaci oddzielnych fragmentów tematycznych, np. rozdziałów. Jednakże do zatwierdzenia końcowego instrukcja lub dokument musi być przedłożony w całości.

Faza II

9.5 Faza II ma na celu formalne zbadanie wszystkich szczegółów Instrukcji Operacyjnej lub innego dokumentu zakładowego i każdej z ich części składowych, łącznie z analizą wzajemnej spójności i zgodności zawartych w niej procedur oraz przygotowania i zatwierdzenia programu procesu dowodowego, jeśli jest wymagany lub zostanie uznany za potrzebny.

9.6 W razie stwierdzenia niedociągnięć formalnych, bądź braków merytorycznych w przedłożonej dokumentacji wniosek zwracany jest Operatorowi do uzupełnienia;

9.7 Zakończenie Fazy II następuje, kiedy Urząd uzna, że przedstawiony dokument zakładowy (jako kompletny dokument) spełnia wszystkie mające zastosowanie wymagania i przepisy, o czym powiadomi Operatora na piśmie.

Faza III

9.8 Faza III jest formalnym zatwierdzeniem instrukcji zakładowej lub wnioskowanej zmiany. Formalne zatwierdzenie opatrzone jest pieczęcią ULC oraz podpisem osoby upoważnionej.

9.9 Po zatwierdzeniu Instrukcji Operacyjnej przez Prezesa ULC i wprowadzeniu do stosowania w organizacji, Operator jest zobowiązany dostarczyć jeden egzemplarz WZORCOWY Instrukcji Operacyjnej i objąć go dystrybucją zmian.

9.10 Operator jest zobowiązany wprowadzić nowy dokument lub jego zmianę do stosowania w ciągu 14 dni kalendarzowych od daty zatwierdzenia przez ULC.

Faza IV

9.11 Faza IV ma na celu zbadanie rzeczywistej zdolności Operatora do wykonania postanowień zawartych w jego zatwierdzonej przez ULC Instrukcji Operacyjnej lub w dokumencie zakładowym oraz ocenę możliwości Operatora do stałego przestrzegania wszystkich opisanych w nim zasad, procedur, instrukcji zarówno przez Zarząd Operatora jak i przez każdego indywidualnego pracownika uczestniczącego w

planowaniu, przygotowaniu i wykonaniu opisanych w Instrukcji operacji.

9.12 Proces dowodowy może zostać rozpoczęty dopiero, gdy Operator oświadczy na piśmie, że jego rzeczywista organizacja jest zgodna opisaną w Instrukcji oraz, że jest gotowy do przeprowadzenia procesu dowodowego (realizacji zatwierdzonego programu prób).

9.13 Proces dowodowy realizowany jest przez personel Operatora w obecności wyznaczonych inspektorów ULC obserwujących i rejestrujących jego przebieg. Realizacja poszczególnych elementów programu dowodowego dokumentowana jest przy użyciu standardowych lub specjalnie zatwierdzonych do tego celu druków list kontrolnych, raportów i sprawozdań oraz innych wymaganych materiałów dowodowych jak np. analizy zapisów pokładowych rejestratorów parametrów w locie (FDR), specjalistycznych urządzeń pomiarowych, raportów załogi, analiz technicznych itp.

9.14 Po zakończeniu programu dowodowego inspektor operacyjny (CPM) analizuje uzyskane wyniki i podejmuje decyzję o dostateczności przeprowadzonych prób dla potwierdzenia zdolności Operatora do prowadzenia wnioskowanych w Instrukcji Operacyjnej lub innym dokumencie zakładowym operacji lotniczych lub o konieczności uzupełnienia procesu dowodowego o dodatkowe próby, badania, analizy itp. lub powtórzenia tych jego części, które zostały ocenione negatywnie.

9.15 Operator jest powiadamiany pisemnie o wynikach procesu dowodowego i podjętej przez Prezesa Urzędu decyzji. Decyzja jest wydawana w postaci „Decyzji administracyjnej” zgodnie z KPA. Wzór Decyzji zawarty jest w SEOD.

9.16 Fazę IV kończy zatwierdzenie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Protokołu zamknięcia procesu certyfikacji (Druk PZC).

10. PROCES ZATWIERDZANIA ZMIAN

10.1 Proces zatwierdzenia zmian do Instrukcji Operacyjnej i innych zatwierdzanych przez ULC dokumentów zakładowych Operatora przebiega w następującym porządku:

a) Operator opracowuje projekt zmiany, redagując tekst w taki sposób aby projektowana zmiana w pełni wpisywała się w aktualny układ Instrukcji poprzez wymianę zmienianej strony lub stron. Jeśli obszerność zmiany pociąga za sobą konieczność przeniesienia tekstu zmiany na następną stronę lub wprowadzenia zmian na następnych stronach, to projekt zmiany musi

obejmować pełen obszar zmiany aż do tej strony, na której tekst pozostanie nie zmieniony. Stopki i nagłówki zmienianych stron powinny mieć już naniesione wszystkie cechy wprowadzanej zmiany, a więc co najmniej jej numer i datę wydania.

b) Operator składa kompletny projekt zmiany w POK pocztą lub osobiście wraz z stosowaniem wypełnionym drukiem ULC-AOC-01/ULC-AWC-01. Do projektu zmiany należy także załączyć wykaz obowiązujących stron (po zmianie) i pismo przewodnie opisujące zasadnicze elementy proponowanej zmiany.

c) Po otrzymaniu projektu dokumentu (zmiany) zakładana jest karta kontrolna uzgodnień (Druk ULC-GEN-02) i dokument jest przekazywany do I czytania zgodnie z rozdzielnikiem ustalonym przez właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2). Rozdzielnik ustalany jest zgodnie z aktualnym podziałem zadań i organizacja współpracy w ULC.

d) Po zakończeniu I czytania Operator zostaje pisemnie powiadomiony o uwagach i wnioskach ULC. Po wprowadzeniu stosownych zmian ma przedstawić ponownie poprawiony projekt do II czytania w ULC, także za pismem przewodnim.

UWAGA: Projekt IO wraz z naniesionymi uwagami nie może być wydany Operatorowi i pozostaje w zasobach SKPC.

e) Następne czytanie prowadzą tylko te komórki organizacyjne ULC, które zgłosiły uwagi do projektu. Jeśli nie ma dalszych uwag, to projekt jest zatwierdzany, o czym Operator jest powiadamiany pisemnie.

f) Po otrzymaniu zatwierdzenia Operator ma obowiązek dostarczyć do ULC dwa czyste komplety stron do wymiany we Wzorcze ULC oraz egzemplarzu POI, zgodnie z treścią zmiany.

UWAGA 1: W przypadku szczególnie obszernych zmian, obejmujących znaczną liczbę rozdziałów, zaleca się rozważenie decyzji o nowym wydaniu dokumentu (Instrukcji). W takim przypadku należy złożyć projekt nowego wydania Instrukcji zgodnie z przewidzianą dla tego procedurą, a do czasu jego zatwierdzenia posługiwać się dotychczas zatwierdzonym przez ULC dokumentem. Po zatwierdzeniu nowego wydania, zatwierdzenie starej Instrukcji zostanie uchylone i w to miejsce Operator zacznie stosować nowe wydanie.

UWAGA 2: Nowe wydanie dokumentu powinno nosić nowe oznaczenia daty wydania i zaczyna się od Zmiany Nr 0 (ZERO). Na stronie tytułowej należy umieścić informację, że jest to wydanie Nr .

UWAGA 3: Tytuły zatwierdzanych przez ULC dokumentów zakładowych Operatora oraz uczestniczące w tych procesach inspektoraty i komórki organizacyjne ULC (prowadzące i współpracujące) w tym prowadzące WZORZEC dokumentu reguluje Zarządzenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie podziału zadań i organizacja współpracy pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

11 EWIDENCJONOWANIE I DYSTRYBUCJA DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH OPERATORA

10.1 Operator jest zobowiązany prowadzić i na bieżąco aktualizować **Wykaz dokumentów zakładowych**. Wykaz ma obejmować wszystkie stosowane przez Operatora dokumenty i powinien zawierać, co najmniej następujące informacje:

- a) Pełny tytuł dokumentu zakładowego;
- b) Cechy zatwierdzenia dokumentu (kto, kiedy i za jakim pismem dokument zatwierdził);
- c) Nr aktualnej zmiany wprowadzonej do dokumentu;
- d) Jakie osoby funkcyjne i/lub służby są odpowiedzialne za prowadzenie WZORCA każdego dokumentu zakładowego Operatora
- e) Jakie osoby funkcyjne i/lub służby są odpowiedzialne za inicjowanie zmian każdego dokumentu zakładowego Operatora;

10.2 Operator jest zobowiązany prowadzić i na bieżąco aktualizować **Wykaz rejestrowanych kopii dokumentu wraz z listą dystrybucyjną**.

10.3 Każdy egzemplarz dokumentu zakładowego Operatora, którego numer został wpisany na listę dystrybucyjną staje się tzw. **egzemplarzem rejestrowanym**. Operator jest obowiązany wprowadzić system zapewniający mu kontrolę nad aktualizacją każdego indywidualnego egzemplarza rejestrowanego. Liczba egzemplarzy rejestrowanych i ich numeracja musi odpowiadać liczbie użytkowników.

10.4 Wykaz rejestrowanych kopii dokumentu wraz z listą dystrybucyjną musi zawierać takie informacje jak:

- a) Numer ewidencyjny każdego egzemplarza dokumentu będącego w użyciu;
- b) Nazwa służby lub nazwisko osoby, która otrzymała egzemplarz dokumentu do użytkowania;
- c) Jakie osoby funkcyjne i/lub służby są odpowiedzialne za okresowe kontrole aktualizacji

egzemplarzy rejestrowanych dokumentu zakładowego Operatora.

OSTRZEŻENIE !!!

Korzystanie z dokumentów zakładowych, które nie są wpisane na listę dystrybucyjną jest

ZABRONIONE !

10.5 Jeśli w posiadaniu osób lub służb znajdują się egzemplarze dokumentów zakładowych, które nie są wpisane na listę dystrybucyjną, to każdy taki egzemplarz **MUSI** mieć oznakowanie informujące, że jest to kopia nie rejestrowana służąca np. wyłącznie do celów szkoleniowych, bez prawa wykorzystywania w procesach planowania, przygotowania i/lub prowadzenia operacji lotniczych.

12. NEGATYWNA OCENA DOKUMENTU ZAKŁADOWEGO

11.1 Faza oceny dokumentów zakładowych Operatora stanowi zaawansowane stadium procesu certyfikacji, a nakłady poniesione na jej przygotowanie i realizację mogą stanowić poważne obciążenie finansowe dla aplikanta, co jednak nie może wykluczać możliwości chwilowego lub całkowitego przerwania procesu certyfikacji również w tej fazie.

11.2 Podstawą do podjęcia takiej decyzji przez ULC może być negatywna postawa aplikanta polegająca na nie wywiązywaniu się przez niego ze zobowiązań w zakresie dostarczania lub korygowania dokumentów w terminach określonych w uzgodnionym harmonogramie certyfikacji (HC).

11.3 Podejmowanie przez inspektora prowadzącego (CPM) decyzji o ewentualnym opóźnieniu lub przerwaniu procesu certyfikacji w tej fazie musi być poprzedzone bardzo wnikliwą oceną przyczyn nie wywiązywania się aplikanta z przyjętych ustaleń. Każde takie działanie inspektora (CPM) musi być skonsultowane z ULC (LOL).

1.4 Jednymi z najbardziej prawdopodobnych przyczyn nie wywiązywania się aplikanta z przyjętych zobowiązań w tej fazie procesu certyfikacji mogą być problemy kadrowe lub finansowe aplikanta powodujące opóźnienia prac związanych z opracowywaniem wszystkich niezbędnych w procesie certyfikacji dokumentów zakładowych Operatora.

11.5 W razie stwierdzenia załamania się procesu zatwierdzania dokumentów zakładowych Operatora inspektor prowadzący (CPM) powinien

spotkać się z upoważnionym przedstawicielem aplikanta i zażądać wyjaśnienia sytuacji.

11.6 Jeśli przedstawiciel aplikanta potrafi podać wiarygodne powody opóźnień i zaproponuje akceptowalne sposoby poprawy sytuacji, inspektor powinien podjąć próbę kontynuowania procesu certyfikacji. Inspektor (CPM) może zażądać przedstawienia dowodów, że aktualne możliwości kadrowe lub finansowe rokują nadzieje na kontynuowanie procesu certyfikacji.

11.7 Jeśli ocena przedstawionych przez aplikanta dowodów **nie potwierdza** zdolności aplikanta do kontynuowania najbardziej kosztownych faz procesu certyfikacji to jest fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych (np. nie wykaże się wiarygodnym planem poprawy swojej sytuacji finansowej lub zatrudnienia), to inspektor prowadzący (CPM) przekaże do właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) wniosek o przerwaniu procesu certyfikacji.

11.8 Do wniosku inspektor (CPM) dołączy odpowiedni raport opisujący stwierdzony stan faktyczny, który po ocenie przez Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) zostaje przekazywany Prezesowi Urzędu w celu podjęcia ostatecznej decyzji o czasowym lub całkowitym przerwaniu procesu certyfikacji.

11.9 Decyzja Prezesa Urzędu w sprawie czasowego lub całkowitego przerwania procesu certyfikacji przedstawiana jest aplikantowi na piśmie w formie decyzji administracyjnej.

13. POZYTYWNA OCENA DOKUMENTU ZAKŁADOWEGO

12.1 Za pozytywne zakończenie fazy oceny instrukcji wykonawczych Operatora uznaje się moment, w którym zostaną zrealizowane następujące działania:

- a) Wszystkie wymagane w procesie certyfikacji dokumenty zakładowe zostały ostatecznie zatwierdzone lub uzgodnione;
- b) Prezes ULC zaakceptował kandydatury personelu nominowanego;
- c) Aplikant przedstawił i uzyskał wstępne uzgodnienie projektu Specyfikacji Operacyjnych, które będą podstawą do prowadzenia fazy kontroli i przedmiotem zatwierdzenia w ostatniej fazie procesu certyfikacji.

12.2 Decyzja o pozytywnym zakończeniu fazy oceny instrukcji wykonawczych Operatora i zezwolenie na przystąpienie do fazy kontroli

należy do uprawnień właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1, LOL-2,) na wniosek inspektora prowadzącego (CPM) potwierdzającego ostateczne i kompletne zakończenie fazy oceny dokumentów zakładowych.

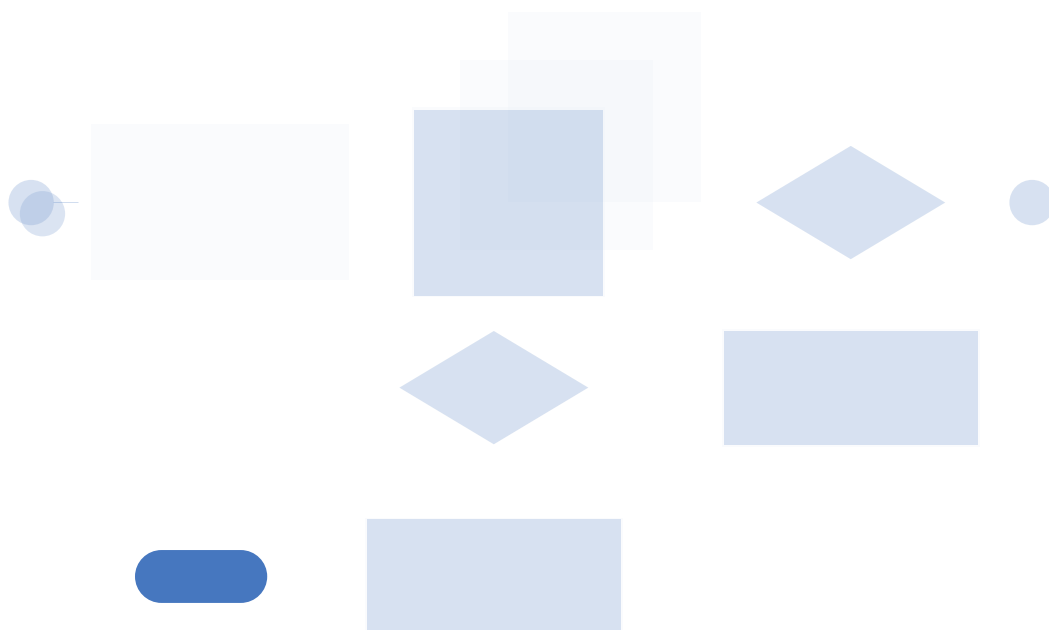
12.3 Przystąpienie do fazy kontroli wymaga otrzymania pisemnego potwierdzenia przez aplikanta jego gotowości oraz planu lotów (operacji).

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

FAZA OCENY INSTRUKCJI WYKONAWCZYCH



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA (FIRMY)

Egzemplarz Nr

INSTRUKCJA OPERACYJNA
Company Operations Manual
(ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH)

DZIAŁ A - ZASADY OGÓLNE/PODSTAWOWE

INSTRUKCJA OPERACYJNA ZOSTAŁA ZATWIERDZONA
PRZEZ PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
ORAZ
WPROWADZONA DO UŻYTKU W
(NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA)
ZARZĄDZENIEM DYREKTORA (PREZESA).

USTALENIA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ OBOWIĄZUJĄ
KAŻDEGO PRACOWNIKA (NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA)
W ZAKRESIE JEGO FUNKCJI I OBOWIĄZKÓW
OPERACYJNYCH.

Wydanie XXX
Dokument nr: aa/bb/cc

MIEJSCOWOŚĆ
DATA

Na podstawie § 32 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421) oraz wymagań EU-OPS 1.1040(b) i/lub JAR-OPS 3.1040(b) stanowiących załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia xxxx w sprawie wprowadzenia do stosowania przepisów JAR

UWAGA: Tutaj należy przytoczyć właściwą podstawę prawną zatwierdzenia Instrukcji Operacyjnej

Z A T W I E R D Z A M

.....

PISMO Nr Z DNIA 200... r.

INSTRUKCJA OPERACYJNA ZOSTAŁA WPROWADZONA DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO W (NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA) ZARZĄDZENIEM KIEROWNIKA ODPOWIEDZIALNEGO

ZARZĄDZENIEM Z DNIA 20.. . r.

(m. p.)

(data i podpis Kierownika Odpowiedzialnego)

KARTA ZATWIERDZEŃ ZMIAN DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

ZMIANA NR 1 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 2 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 3 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 4 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

KARTA ZATWIERDZEŃ ZMIAN DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ (CD)

ZMIANA NR 5 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 6 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 7 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 8 do Działu A Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

(Dodaj następne strony, jeśli potrzebne)

Struktura, zawartość i układ Instrukcji Operacyjnej

UWAGA 1: Głównym i w zasadzie jedynym przeznaczeniem Instrukcji Operacyjnej jest opisanie i podanie do wiadomości personelu operacyjnego informacji o tym **w jaki sposób mają postępować**, aby zapewnić pełną i ciągłą zgodność prowadzonych przez Operatora działań z wymaganiami mających zastosowanie zasad, norm i przepisów dlatego też **cytowanie** (umieszczanie) w Instrukcji Operacyjnej treści konkretnych przepisów państwowych lub międzynarodowych, zamiast podania procedury ich spełnienia **JEST NIEDOZWOLONE**.

UWAGA 2: Przez pojęcie „procedura” należy w uproszczeniu rozumieć, opisanie w danym rozdziale, co najmniej następujących faz działania:

- a) **CO należy wykonać ?**
- b) **KTO ma to wykonać ?**
- c) **JAK ma to wykonać ?**
- d) **JAK należy udokumentować wykonanie zadania ?**

OGÓLNY UKŁAD INSTRUKCJI OPERACYJNEJ ma zawierać:

- 1) **STRONĘ TYTUŁOWĄ (Z NUMEREM REJESTRACYJNYM EGZEMPLARZA)**
- 2) **REWERS STRONY TYTUŁOWEJ Z ZATWIERDZENIAMI**
- 3) **KARTĘ ZATWIERDZEŃ ZMIAN DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ**
- 4) **WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON**
- 5) **WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN STAŁYCH**
- 6) **WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN TYMCZASOWYCH**
- 7) **SPIS TREŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ (TEGO TOMU).**

WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON stałych i tymczasowych

Rozdział	Strona	Nr. zmiany	Status zmiany	Data wprowadzenia	Data obowiązywania

WYKAZ ZMIAN STAŁYCH

Numer zmiany	Data zmiany	Wprowadzona przez:	Data wprowadzenia	Podpis
00	11.04.2011			
01	20.05.2011			

WYKAZ ZMIAN TYMCZASOWYCH

Numer zmiany	Data zmiany	Wprowadzona przez:	Data wprowadzenia	Podpis

DZIAŁ A

ZASADY OGÓLNE

Część 0 ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

Dodatek 1 do EU-OPS 1.1045, IEM OPS 1.1040(b), IEM OPS 1.1040(c), AMC OPS 1.1045, IEM OPS 1.1045(c)

0-01-00 Wprowadzenie

W tym rozdziale należy umieścić:

0-01-01 Oświadczenie Kierownika Odpowiedzialnego o zgodności Instrukcji ze wszystkimi mającymi zastosowanie przepisami oraz z postanowieniami i warunkami Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC).

Oświadczenie ma spełniać warunki formalno-prawne dla takiego dokumentu przewidziane w obowiązującym prawie i musi być podpisane przez Kierownika Odpowiedzialnego przedsiębiorstwa. Poniższe, przykładowe zobowiązanie może być wykorzystane bez żadnych zmian. Wszelkie zmiany wprowadzone do oświadczenia nie powinny jednak zmieniać jego intencji.

Ja, niżej podpisany Prezes/Dyrektor/Właściciel (nazwa firmy) oświadczam, że wszelkie podane w tej Instrukcji Operacyjnej zasady i procedury są i pozostaną zgodne z wymaganiami mających zastosowanie przepisów krajowych i umów międzynarodowych wiążących Rzeczypospolitą Polską oraz z warunkami i ograniczeniami zawartymi w wydanym przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Certyfikacie Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikacie Usług Lotniczych (AWC) oraz w stanowiących jego nieodłączną część Specyfikacjach Operacyjnych.

Podane w tej Instrukcji Operacyjnej zasady i procedury nie zwalniają firmy z obowiązku zachowania zgodności z każdym nowym lub zmienionym przepisem lub wymaganiem wydawanym przez Władze lotnicze RP.

Zobowiązuję wszystkich pracowników (nazwa firmy) do ścisłego przestrzegania podanych w Instrukcji Operacyjnej norm, zasad i procedur w celu zapewnienia, aby cała lotnicza działalność gospodarcza w firmie była prowadzona zgodnie z postanowieniami tej Instrukcji.

Data i Podpis Prezesa/Dyrektora/Właściciela

0-01-02 Zakres działania Operatora

Do tego rozdziału zaleca się włączyć kopię Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) wraz ze Specyfikacjami Operacyjnymi oraz każdego innego wydanego przez Prezesa Urzędu zezwolenia lub ograniczenia uprawnień wynikających ze Certyfikatu AOC/AWC. Można też podać w formie opisowej zakres dozwolonej w Certyfikacie AOC/AWC i w Specyfikacjach lotniczej działalności gospodarczej przedstawiony w formie wyliczenia dozwolonych w aktualnie ważnym Certyfikacie AOC/AWC rodzajów operacji z podaniem cech tego Certyfikatu (Nr, Data wydania i data ważności).

UWAGA 1: Podany w Instrukcji Operacyjnej zakres prowadzonej działalności MUSI ściśle odpowiadać zakresowi uprawnień oraz ograniczeń nałożonych na Operatora w jego Certyfikacie AOC/AWC. Instrukcję należy aktualizować po KAŻDEJ zmianie uprawnień nadanych w Certyfikacie AOC/AWC.

UWAGA 2: Biorąc jednak pod uwagę procedury inspekcji statku powietrznego na płycie lotniska, jakie przeprowadzają polscy i zagraniczni inspektorzy władzy lotniczej (SAFA i APP) zaleca się, aby na pokładzie zawsze znajdowała się kopia aktualnego Certyfikatu AOC/AWC wraz z kompletem Specyfikacji Operacyjnych.

0-01-03 Zarządzenie Kierownika Odpowiedzialnego wprowadzające Instrukcję Operacyjną

Nakazujące wszystkim służbom i osobom ściśle stosowanie się do podanych w niej zasad, wymagań i procedur.

0-01-04 Definicje i terminy

Wyjaśnienia definicji terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.

0-02-00 System wprowadzania poprawek i zmian

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, wymagań, metod i procedur dotyczących:

0-02-01 Systemu wydawania Instrukcji oraz wprowadzania poprawek i zmian, z podaniem służb i/lub osób odpowiedzialnych;

0-02-02 Rejestracji poprawek i zmian z datami wprowadzenia i datami ważności;

0-02-03 Oświadczenia, że dokonywanie poprawek i zmian ręcznie jest zabronione z wyjątkiem sytuacji wymagających wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub zmiany w interesie bezpieczeństwa;

0-02-04 Opisu zastosowanego systemu numeracji stron i ich dat ważności;

0-02-05 Wydawania i zmian wykazu obowiązujących stron;

0-02-06 Zasad wprowadzania zmian tymczasowych;

0-02-07 Systemu dystrybucji instrukcji i kolejnych jej poprawek i zmian.

UWAGA 1: Należy podać jak służba lub osoba funkcyjna w przedsiębiorstwie jest odpowiedzialna za prowadzenie Wzorca Instrukcji oraz ma obowiązek aktualizacji Instrukcji (inicjacji procesu zmian) oraz przedstawiania tych zmian do zatwierdzenia przez ULC, a także odpowiada za prowadzenie listy użytkowników oraz za dystrybucję każdej kolejnej zmiany zgodnie z tą listą.

UWAGA 2: Zaleca się umieszczenie w tym miejscu listy dystrybucyjnej Instrukcji, która powinna obejmować, co najmniej następujące organizacje i służby:

Egzemplarz Nr WZORZEC Nr 1 Urząd Lotnictwa Cywilnego Inspektorat Operacyjny (LOL-1/LOL-2).

Egzemplarz Nr WZORZEC Nr 2 Szef tej służby u Operatora, która jest odpowiedzialna za prowadzenie Wzorca Instrukcji (zazwyczaj jest to Kierownik Jakości Operatora).

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 7/56
--	-----------------------	-----------------------------------

Egzemplarz Nr (?)	Wpisać Nr egzemplarza Instrukcji Operacyjnej przydzielonego do użytkownika każdemu z szefów komórek organizacyjnych odpowiedzialnych za planowanie, przygotowanie i prowadzenie: <ul style="list-style-type: none"> • Operacji lotniczych; • Systemu zarządzania obsługą techniczną; • Szkolenia załóg lotniczych; • Operacji naziemnych. • Systemu jakości, (jeśli Szef służby jakości nie jest osobą odpowiedzialną za prowadzenie Wzorca Instrukcji). • Inspektor nadzorujący operatora - POI
Egzemplarz Nr	Biblioteka pokładowa statku powietrznego z podaniem znaków rejestru każdego statku i Nr przypisanego do niego egzemplarza Instrukcji.
Egzemplarz Nr	Każde stanowisko pracy w przedsiębiorstwie, na którym wymagana jest znajomość i stosowanie się do postanowień Instrukcji Operacyjnej z podaniem nazwy tego stanowiska pracy i Nr przypisanego do niego egzemplarza Instrukcji.
Egzemplarz Nr	Każda organizacja współpracująca z Operatorem, a w szczególności podwykonawcy (dostawcy) usług dla Operatora z podaniem nazwy i adresu tego podwykonawcy oraz Nr przypisanego do niego egzemplarza Instrukcji.

UWAGA 3: Każdy egzemplarz Instrukcji Operacyjnej, którego numer zostaje wpisany na listę dystrybucyjną staje się tzw. **egzemplarzem rejestrowanym**. Operator jest obowiązany wprowadzić system zapewniający mu kontrolę nad aktualizacją każdego indywidualnego egzemplarza rejestrowanego przez jej użytkownika. Liczba egzemplarzy rejestrowanych i ich numeracja musi odpowiadać liczbie użytkowników.

UWAGA 4: W odniesieniu do Operatorów dystrybuujących znaczną liczbę egzemplarzy rejestrowanych (ponad 50 egz.) wystarczy zastosować się tylko do zasad podanych w Uwadze 1 powyżej.

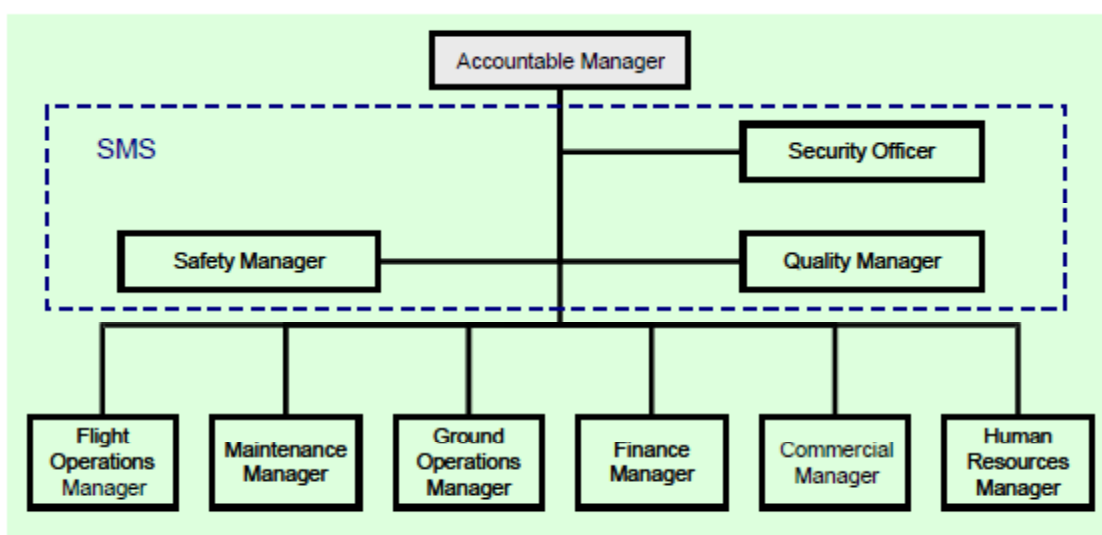
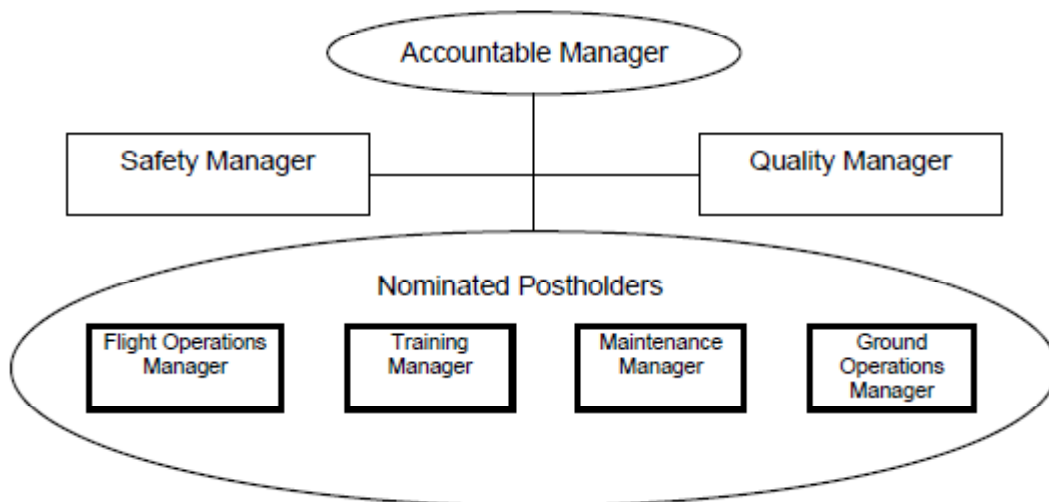
Część 1. ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI

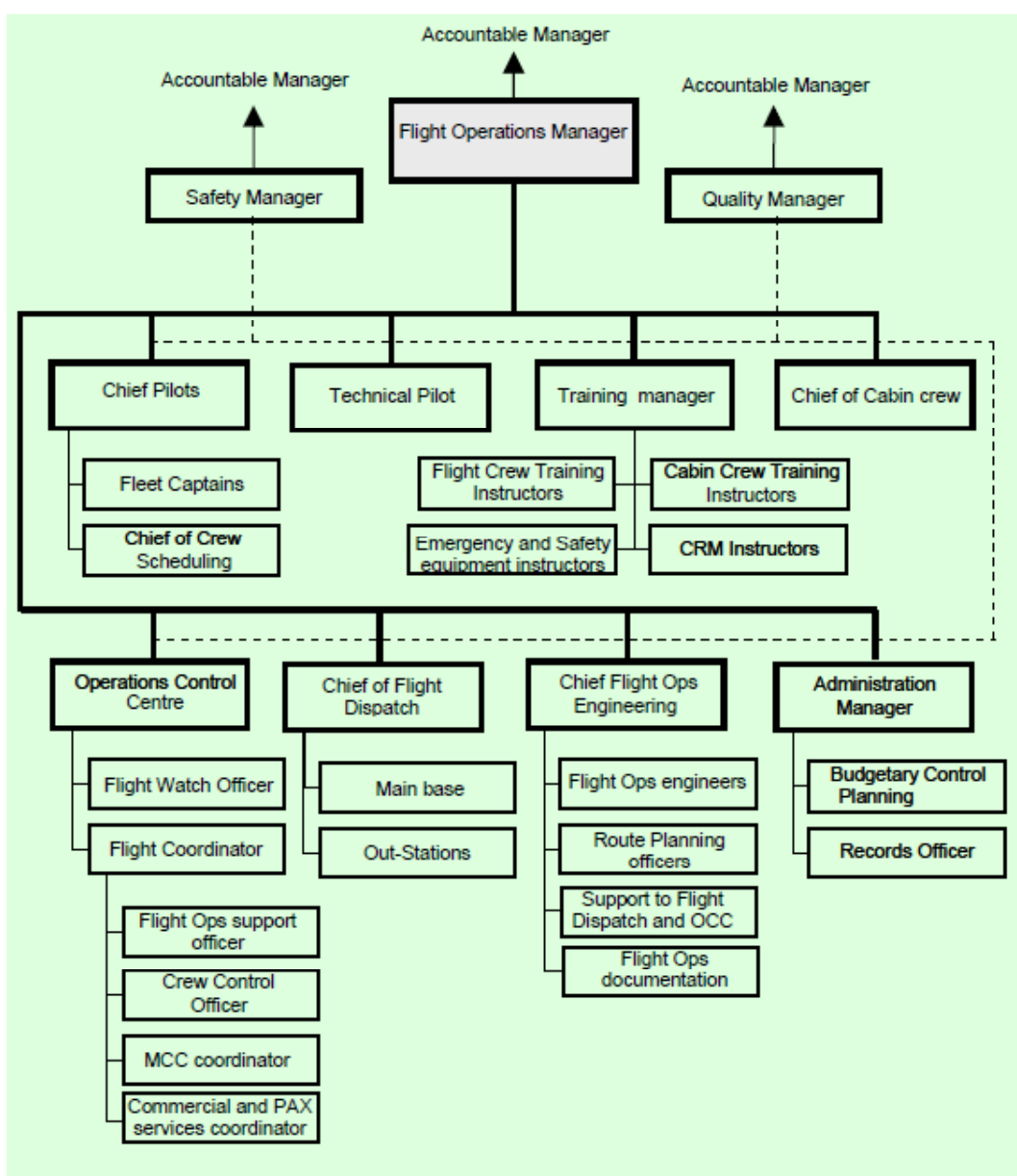
W tej Części należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących:

1-01-00 Struktura organizacyjna

Należy zamieścić opis struktury organizacyjnej Operatora, łącznie z ogólnym schematem organizacyjnym przedsiębiorstwa oraz schematem organizacyjnym działu operacyjnego. Schemat musi obrazować związki pomiędzy wydziałem operacji i innymi działami przedsiębiorstwa. W szczególności musi być pokazana podległość i przepływ informacji operacyjnych pomiędzy wszystkimi pionami, wydziałami itd. uczestniczącymi w zapewnieniu bezpieczeństwa operacji lotniczych.

(Patrz: art. 158 ustawy Prawo lotnicze, EU-OPS 1.175(g) i JAR-OPS 3.175(g)).





1-02-00 Nazwiska osób na stanowiskach nominowanych

Należy podać nazwisko każdej osoby nominowanej i odpowiedzialnej za kierowanie i nadzorowanie oraz ich oficjalnych zastępców:

Funkcja	Imię i Nazwisko	Zastępca
Kierownik Odpowiedzialny		
Kierownik Operacji lotniczych		
Kierownik Systemu zarządzania obsługą techniczną		
Kierownik Szkolenia załóg lotniczych		
Kierownik Operacji naziemnych		

- Kierownik jakości (EU-OPS 1.035(a));
- Programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom (EU-OPS 1.037(a)(4)).

Ponadto, muszą być podane opisy ich funkcji w strukturze organizacyjnej Operatora oraz obszary odpowiedzialności i uprawnień decyzyjnych. Wskazane jest też umieszczenie w tym rozdziale, jakie minimalne wymagania zawodowe dot. posiadania licencji i uprawnień lotniczych oraz doświadczenia muszą spełniać osoby nominowane na te stanowiska.

1-03-00 Zakresy odpowiedzialności, obowiązków i uprawnień decyzyjnych kierowniczego personelu operacyjnego

Należy zamieścić opis obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień każdego z pracowników i wydziałów mających związek z bezpieczeństwem działalności lotniczej i wypełnianiem stosownych przepisów.

1-03-01 Kierownik Operacji Lotniczych

1-03-02 Szef pilotów

1-03-03 Szef personelu pokładowego

1-03-04 Pilot techniczny

itp

1-04-00 Władza, obowiązki, odpowiedzialność i uprawnienia decyzyjne dowódcy statku powietrznego

Należy zamieścić oświadczenie definiujące władzę, obowiązki, odpowiedzialność i uprawnienia decyzyjne dowódcy statku powietrznego.

1-05-00 Obowiązki i odpowiedzialność członków załogi, innych niż dowódca

Należy opisać uprawnienia, obowiązki i zakresy odpowiedzialności przydzielone przez Operatora członkom załogi lotniczej, innym niż dowódca jak np. I oficer (1-05-01), nawigator (1-05-02), mechanik pokładowy (1-05-03). Jeśli w skład załogi statku wchodzi także inne osoby mające do wykonania określone zadania podczas lotu jak np. Operator urządzeń pokładowych (1-05-04), szef pokładu (1-05-05) i pozostały personel pokładowy, to ich obowiązki i odpowiedzialność należy także kolejno opisać (1-05-06 itd.).

Część 2. KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY

2-01-00 Nadzór operacyjny Operatora

W tym rozdziale należy umieścić krótki opis stosowanego przez Operatora systemu kierowania prowadzonymi operacjami lotniczymi oraz opis systemu bieżącego nadzorowania przez Operatora tych operacji. Należy także opisać metody kontrolowania prowadzonych operacji przez Operatora takie jak np. inspekcje wewnętrzne procesów wykonywane w ramach zakładowego systemu jakości oraz programów zapobiegania wypadkom lotniczym (patrz pkt 2-03-00 poniżej). W szczególności należy podać zasady, procedury oraz obowiązki osób funkcyjnych dotyczące codziennej działalności służb i osób funkcyjnych odpowiedzialnych w strukturze Operatora za:

- (a) Niedopuszczenie do wykonywania czynności lotniczych przez osoby nieposiadające ważnej licencji lotniczej i wpisywanych do niej uprawnień albo w sposób niezgodny z warunkami i ograniczeniami właściwymi dla tych licencji i uprawnień oraz z każdym warunkiem i/lub ograniczeniem, jakie ULC lub Operator uznają za właściwe;
- (b) Niedopuszczenie do przekroczenia dozwolonych czasów pełnienia czynności lotniczych i zachowanie wymaganego czasu odpoczynku;
- (c) Bieżące kontrolowanie prawidłowości wykonywania czynności służbowych przez personel operacyjny zgodnie z ustalonymi dla tych czynności zasadami i procedurami;

2-01-01 Środki nadzoru

2-01-02 Ustanawianie procedur

2-01-03 Dokumentacja operacyjna

2-01-04 Kompetencje personelu operacyjnego

2-01-05 Ważność licencji i kwalifikacji

2-01-06 Czas służby

2-01-07 Wykorzystywane lotniska, trasy i obszary operacji

2-01-08 Nadzorowanie, analiza i przechowywanie dokumentacji

W tym rozdziale należy zamieścić opis podstawowych zasad i metod oraz procedur związanych z prowadzeniem przez Operatora ewidencji i rejestrów zdarzeń dokumentujących przebieg procesów związanych z wykonywaniem lotniczej działalności gospodarczej a w szczególności dotyczącej prowadzonych operacji lotniczych. Należy uwzględnić następujące kryteria dot. zawartości i redakcji tego rozdziału:

- a) Ewidencje i rejestry muszą zawierać (gromadzić) **wszystkie wymagane przepisami państwowymi** informacje oraz dokumenty potwierdzające faktyczny stan prawny i rzeczywisty przebieg procesów, które mają dokumentować. W szczególności należy uwzględnić wymagania przepisów państwowych zgodnie z wykazem podanym w PNO-0-07-00.;

- b) Ewidencje i rejestry muszą określać, jakie dokumenty mają być w tych ewidencjach gromadzone i przechowywane, łącznie z wykazem tych dokumentów;
- c) Ewidencje i rejestry muszą określać, jakie są okresy przechowywania każdego z dokumentów w poszczególnych ewidencjach;
- d) Ewidencje i rejestry muszą określać służby i osoby funkcyjne odpowiedzialne u Operatora za prowadzenie każdej z wymaganych ewidencji;
- e) Ewidencje i rejestry muszą określać odbiorców i metody dostępu oraz ochrony dokumentów i informacji znajdujących się w tych ewidencjach (np. wydział planowania załóg, szkolenia itp.);

UWAGA: Wszelkie wpisy dokonywane w osobistych dokumentach wyszkolenia i praktyki lotniczej członka personelu operacyjnego muszą być poprzedzone dokumentem źródłowym, na podstawie którego taki wpis został dokonany lub poświadczony. Dokument źródłowy **MUSI być przechowywany** w teczce wyszkolenia (patrz 5-07-00(f)).

Uwaga 2: Wykaz dokumentów i okresy ich przechowywania określają przepisy EU-OPS 1 i JAR-OPS 3.

2-02-00 System publikowania dodatkowych instrukcji i informacji operacyjnych

Należy zamieścić opis każdego stosowanego u Operatora systemu publikowania informacji, które mogą mieć naturę operacyjną, ale są uzupełniające do informacji podanych w Instrukcji Operacyjnej. Należy podać zastosowanie tych informacji oraz kto jest odpowiedzialny za ich publikowanie.

2-02-01 System informacji operatora

- A. Biuletyny techniczne (publikowane przez Szefa Pilotów, Pilota technicznego lub Dział zarządzania ciągłą zdadnością do lotu)
- B. Biuletyny operacyjne (publikowane przez Szefa Pilotów, Pilota technicznego)
- C. Biuletyny administracyjne (publikowane przez Planowanie załóg, Szkolenie, Bezpieczeństwo lub administrację)
- D. Biuletyny bezpieczeństwa lotów (publikowane przez Kierownika Bezpieczeństwa, szefa Pilotów Kierownika Operacji lotniczych)

2-02-02 System informacji producenta statku powietrznego

2-03-00 Zapobieganie wypadkom i program bezpieczeństwa lotów

UWAGA: ten rozdział może być połączony z Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem SMS i znajdować się w osobnym dokumencie.

Należy zamieścić ogólny opis podstawowych zasad i metod tworzenia i realizacji zakładowego programu bezpieczeństwa lotów. W szczególności należy podać osoby funkcyjne i służby odpowiedzialne za wdrożenie i realizację tych programów i przedsięwzięć oraz zakresy uprawnień osób funkcyjnych do egzekucji tych programów. W tym rozdziale należy umieścić:

- (1) Programy osiągnięcia i utrzymania świadomości ryzyka przez cały personel uczestniczący w operacjach lotniczych (2-03-01);
- (2) Metody oceniania wypadków i zdarzeń oraz publikowanie informacji o podejmowanych działaniach (2-03-02);
- (3) Metody i procedury prowadzenia obiektywnej kontroli lotów (OKL) przy wykorzystaniu pokładowych rejestratorów lotów (FDR/CVR) i programu bieżącego monitorowania bezpieczeństwa lotów.

UWAGA 1: Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom lotniczym należy opierać na następujących dokumentach:

- a) Przepisy OPS 1.037 i 1.420;
- b) ICAO Doc. 9422 – Accident Prevention Manual;
- c) ICAO Doc. 9376 – Preparation of an Operations Manual.
- d) ICAO Doc. 9859 - Safety Management Manual (SMM)
- e) stosowne Rozporządzenia Ministra Infrastruktury odnoszące się do raportowania zdarzeń
- f) EASA AMC 20-8

UWAGA 2: Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom lotniczym powinien odnosić się, co najmniej do następujących zagadnień:

- 1) Cele i zadania, jakie Operator zamierza zrealizować przez wdrożenie programu;

- 2) Zasady polityki w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotów;
- 3) Warunki organizacyjne niezbędne dla skutecznej realizacji programu;
- 4) Szczegółowe zadania, obowiązki i kompetencje kierownika komórki (osoby, zespołu, kolegium) wyznaczonego do prowadzenia spraw związanych z bezpieczeństwem lotów i jego odpowiedzialność za wdrażanie oraz egzekwowanie realizacji zadań i przedsięwzięć zawartych w programie;
- 5) Programy dla osiągnięcia i utrzymania świadomości ryzyka przez cały personel uczestniczący w operacjach lotniczych;
- 6) Zasady rozpowszechniania informacji dotyczących okoliczności i przyczyn zdarzeń lotniczych oraz działań profilaktycznych podejmowanych przez Operatora w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów (z zachowaniem przepisów ustawy o ochronie danych osobowych);
- 7) Metodykę określania przyczyn zdarzeń lotniczych, jak też oceny stanu bezpieczeństwa lotów;
- 8) Metody i procedury prowadzenia obiektywnej kontroli lotów (OKL) przy wykorzystaniu pokładowych rejestratorów lotów (FDR/CVR);
- 9) Metodykę i program bieżącego monitorowania bezpieczeństwa lotów
- 10) Opis stosowanych procedur (schemat systemu), który zapewnia:
 - Sprawne przekazywanie informacji o zaistniałych zdarzeniach lotniczych;
 - Zbieranie, przetwarzanie i przechowywanie danych o zdarzeniach lotniczych;
 - Identyfikację zagrożeń bezpieczeństwa lotów;
 - Identyfikację niekorzystnych trendów w bezpieczeństwie lotów;
 - Sposoby usuwania stwierdzonych nieprawidłowości, niedociągnięć, braków;
 - Sposób zabezpieczenia źródeł informacji i ochrony danych osobowych.
- 11) Szczegółowy opis zasad i procedur wprowadzania zaleceń profilaktycznych:
 - Własnych (wewnętrznych), po stwierdzeniu nieprawidłowości albo wynikających z uchwalonych przez zakładową Komisję Badania Zdarzeń Lotniczych (KBZL) zaleceń i wniosków wyciągniętych na podstawie badania zaistniałych u Operatora zdarzeń lotniczych;
 - Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz zagranicznych Władz lotniczych po stwierdzeniu nieprawidłowości w czasie inspekcji, audytów oraz na podstawie wniosków związanych z badaniem przez PKBWL zdarzeń lub wypadków lotniczych.
- 12) Zasady pełnienia nadzoru nad wprowadzaniem zaleceń w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotów oraz kontroli nad ich realizacją.
- 13) Wzory dokumentacji związanej z działalnością w zakresie bezpieczeństwa lotów.

2-04-00 Kierowanie operacjami

Pod pojęciem „kierowania i pełnieniem przez Operatora nadzoru nad operacjami” należy rozumieć te wszystkie działania, jakie Operator musi podjąć, aby operacja lub ich seria była zaplanowana, przygotowana i wykonana zgodnie z przyjętymi założeniami, skutecznie oraz bezpiecznie. ICAO definiuje **Kierowanie operacjami** (*Operational Control*) jako sprawowanie władzy nad rozpoczęciem, kontynuacją, zmianą lub zakończeniem lotu w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego oraz regularności i efektywności lotu. Używane jest tu także pojęcie **bieżącego nadzoru operacyjnego**, przez co należy rozumieć bieżące kierowanie operacyjne lotem przez Operatora lub jego przedstawiciela, począwszy od przygotowania lotu do jego rozpoczęcia, kontynuowania i zmian w nim, aż do jego zakończenia, w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego i prawidłowego przebiegu lotu. Analizując te definicje należy przyjąć, że do procesów kierowania operacjami można zaliczyć wszystkie czynności przygotowawcze takie jak np.:

- (a) Analiza możliwości wykonania zadania (operacji) przy uwzględnieniu wymagań klienta, warunków i ograniczeń eksploatacyjnych posiadanego sprzętu, kwalifikacji załóg, czasu pracy, klimatu, warunków lokalnych oraz ograniczeń podanych w Certyfikacie AOC/AWC i każdego innego czynnika, jaki może mieć wpływ na efektywność i bezpieczeństwo planowanej operacji;
- (b) Uzyskanie wymaganych zezwoleń administracyjnych, zgód dyplomatycznych, dokonanie uzgodnień i koordynacji działań z władzami miejscowymi i z policją itp.;
- (c) Zaplanowanie logistyczne operacji tj. wybranie tras przelotu, lotnisk, zamówienie hoteli oraz obsługi handlingowej na lotniskach docelowych i tranzytowych, zaopatrzenie załogi w konieczne mapy, dokumenty, urządzenia, pieniądze, statku w paliwo i możliwości załadunku i rozładunku oraz postoju itp. a przy operacjach specjalistycznych takich jak np. loty dźwigowe czy agrotechniczne przygotowanie montażu, składowisk materiałów (nawozów), osłony straży pożarnej itp.;

- (d) Czynności związane z bezpośrednimi przygotowaniem lotu takimi jak wyznaczenie konkretnego egzemplarza statku i załogi, a także powiadomienie zainteresowanych służb o datach, szczegółach technologicznych i planowanym przebiegu operacji;
- (e) Sprawowanie bezpośredniego nadzoru nad przebiegiem każdej konkretnej operacji, co może polegać na śledzeniu postępów lotu przez wyznaczone służby dyspozytorskie lub operacyjne Operatora przy użyciu ogólnie dostępnych lub specjalistycznych środków łączności, przekazywaniu dowódcy statku dodatkowych informacji i poleceń Operatora dotyczących organizacji i przebiegu operacji;
- (f) Dostarczanie dowódcy statku w czasie realnym (na bieżąco) informacji o potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa albo regularności lotu i służenie załodze radą i pomocą fachową w rozwiązywaniu problemów, jakie załoga zgłosiła służbom operacyjnych Operatora w związku z wykonywaniem operacji.
- (g) Podejmowanie pierwszych działań w przypadkach kryzysowych lub zagrożenia bezpieczeństwa lotu w tym powiadamianie i współpraca ze służbami ratowniczymi poszukiwawczymi, innymi załogami itp.

UWAGA 1: Przystępując do redakcji tego rozdziału należy uwzględnić całą rozpiętość możliwych kombinacji, osobliwe uwarunkowania i specyfikę podejmowanych przez Operatora operacji, ale **kluczowym zadaniem jest opisanie** w tym rozdziale **całego procesu decyzyjnego** związanego z planowaniem, przygotowaniem i wykonywaniem operacji, a w szczególności określenie kanałów przepływu informacji oraz zasad koordynacji działania różnych osób funkcyjnych i służb Operatora uczestniczących w tych procesach.

UWAGA 2: Jeśli względy redakcyjne tego wymagają to zaleca się wprowadzenie systemu numeracji opartej na schemacie 2-01-01, 2-01-02 itd.

2-05-00 Uprawnienia Nadzoru Lotniczego

W tym rozdziale należy zamieścić opis podstawowych zasad i metod oraz procedur związanych z współpracą służb i osób funkcyjnych w przedsiębiorstwie z inspektorami ULC w odniesieniu do spraw operacyjnych związanych z planowaniem, przygotowaniem i wykonywaniem operacji lotniczych. Należy także podać zakresy odpowiedzialności oraz wyznaczyć osoby funkcyjne upoważnione do utrzymywania kontaktów roboczych z odpowiednimi merytorycznie inspektoratami ULC. W szczególności należy odnieść się do trybu postępowania z korespondencją ULC, głównie z raportami z inspekcji i audytów zawierających uwagi, które wymagają od Operatora podjęcia działań korekcyjnych. Ustalając powyższe zasady należy uwzględnić zasady prowadzenia audytów i inspekcji, zasady klasyfikacji niezgodności oraz zakres i terminy działań korygujących, jakie musi podjąć Operator zgodnie z PNO-1-03-00, PNO-1-04-00 oraz PNO-1-07-00. Należy także uwzględniać zasady prowadzenia przez Operatora jego systemu jakości (Rozdział 3-17-00 Instrukcji Operacyjnej). W tym rozdziale należy także umieścić informację o uprawnieniach inspektorów ULC do przeprowadzania inspekcji oraz zasady postępowania osób inspekcjonowanych przez ULC. Należy także uwzględnić prawo inspektora do dostępu do każdej części organizacji Operatora, dokumentów i informacji oraz prawo wstępu do kabiny załogi i odbycia lotu inspekcyjnego w kabinie, a także okoliczności, w których dowódca statku może odmówić inspektorowi tego prawa.

Uwaga 1: Należy uwzględnić przepisy art. 27, art. 157 oraz art. 162 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130, poz. 1112) oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z 3 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego a także wymagań EU-OPS 1 i/lub JAR-OPS 3.

UWAGA 2: W programach szkoleń okresowych członków załóg lotniczych (pilotów i personelu pokładowego) znajdujących się w Dziale D Instrukcji Operacyjnej należy umieścić omówienie procesów przeprowadzania inspekcji przez ULC, uprawnień inspektorów do przeprowadzenia inspekcji oraz zasady zachowania się personelu operacyjnego w takich przypadkach. W szczególności należy omówić, jakie dokumenty osobiste członków załogi oraz jakie pokładowe statku należy okazać inspektorowi.

Część 3. SYSTEM JAKOŚCI

3-01-00 Wprowadzenie

Należy ogólnie opisać politykę jakości Operatora oraz ustanowiony system jakości zgodny z wytycznymi i niżej podanymi informacjami.

3-02-00 Postanowienia ogólne

Należy podać główne cele i zdania systemu jakości oraz metody ich realizacji.

3-03-00 Terminologia

Należy podać znaczenie terminów i pojęć użytych w Instrukcji w odniesieniu do systemu jakości a w szczególności:

- a) Odpowiedzialny Kierownik (*Accountable Manager - ACCM*);
- b) Zapewnienie jakości (*Quality Assurance – QA*);
- c) Kierownik jakości (*Quality Manager - QM*);
- d) Osoba na stanowisku nominowanym (*Nominated Postholder*) odpowiedzialna za kierowanie i nadzór nad;
 - Operacjami lotniczymi (*Flight operations*);
 - Systemem zarządzania obsługą techniczną (*Maintenance system*);
 - Szkoleniem załóg (*Crew training*);
 - Operacjami naziemnymi (*Ground operations*).

Należy także podać inne definicje i terminy mające zastosowanie do systemu jakości. *AMC OPS 1.035-2.1*

3-04-00 Polityka jakości.

W tym miejscu należy umieścić, w formie zobowiązania Odpowiedzialnego Kierownika (ACCM), politykę jakości, deklarującą zamierzone do osiągnięcia cele systemu jakości. Polityka jakości powinna być skierowana na osiągnięcie ciągłej zgodności z przepisami oraz z innymi dodatkowymi normami wyszczególnionymi przez Operatora.

UWAGA 1: Odpowiedzialny Kierownik (AACM) wchodzi w skład struktury zarządzania Operatora. Zgodnie z powyższą terminologią, zwrot "Odpowiedzialny Kierownik" oznacza Prezesa Zarządu, Dyrektora Naczelnego itp. w organizacji Operatora, który poprzez swoje stanowisko ponosi całkowitą odpowiedzialność (również finansową) za zarządzanie tą organizacją.

UWAGA 2: Odpowiedzialny Kierownik (ACCM) ponosi całkowitą odpowiedzialność za wykonanie warunków Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) łącznie z częstotliwością, rodzajem i zakresem oceny wewnętrznego zarządzania.

3-05-00 Cele sytemu jakości

System jakości ma umożliwić Operatorowi monitorowanie zgodności z wymaganiami przepisów, Instrukcją Operacyjną, instrukcją zarządzania obsługą techniczną (*Maintenance Management Exposition - MME*) i innymi standardami określonymi przez Operatora, zapewniającymi bezpieczeństwo prowadzonych operacji lotniczych oraz zdatność statku powietrznego do lotu.

3-06-00 Kierownik jakości (QM)

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących działania osoby wyznaczonej do kierowania systemem jakości Operatora.

UWAGA 1: Funkcje kierownika jakości (QM), do których należą m.in. monitorowanie zgodności i dokładności praktycznego stosowania procedur wymaganych dla zapewnienia praktyk bezpiecznego użytkowania i zdatności statków powietrznych, mogą być pełnione przez więcej niż jedną osobę w ramach uzupełniającego się programu zapewniania jakości.

UWAGA 2: Głównym zadaniem kierownika jakości (QM) jest sprawdzanie, poprzez monitorowanie prowadzonych operacji lotniczych, obsługi technicznej, szkolenia personelu pokładowego i operacji naziemnych, że wymagane przez ULC standardy, oraz dodatkowe wymagania określone przez Operatora są spełniane pod nadzorem odpowiednio powołanych osób funkcyjnych.

UWAGA 3 Kierownik jakości jest odpowiedzialny za zapewnienie, że program zapewniania jakości jest właściwie ustanowiony, wprowadzony i wykonywany.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 15/56
--	-----------------------	------------------------------------

UWAGA 4 Kierownik jakości ma:

- (a) Posiadać bezpośredni dostęp do odpowiedzialnego kierownika (ACCM);
- (b) Nie zajmować innych stanowisk funkcyjnych (*Nominated Postholder*);
- (c) Posiadać bezpośredni dostęp do wszystkich komórek organizacyjnych Operatora.

UWAGA 5 W przypadku Operatorów małej wielkości stanowiska odpowiedzialnego kierownika (ACCM) i kierownika jakości (QM) mogą być łączone, jednakże w tym przypadku, kontrola jakości ma być prowadzona poprzez niezależny personel. Nie jest to możliwe w przypadku odpowiedzialnego kierownika (ACCM) zajmującego inne stanowisko funkcyjne.

3-07-00 System jakości

W tym rozdziale należy umieścić ogólny opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących systemu jakości. Poniżej przedstawiony jest przykład systemu jakości, gdzie pewne jego elementy są opisane szczegółowo natomiast pozostałe są tylko podane w formie nagłówków w celu pokazania pełnej struktury systemu jakości. Opierając się na tym przykładzie należy opisać zasady działania własnego systemu jakości. Procedurę główną 3-07-00 należy uzupełnić następującymi procedurami pomocniczymi:

3-07-01 Wprowadzenie do systemu jakości

Opisać, w jaki sposób system jakości Operatora zapewnia utrzymanie zgodności i dokładności spełnienia przez Operatora wymagań dotyczących działań operacyjnych i obsługowych oraz standardów i procedur. Operator ma określić podstawową strukturę systemu jakości właściwą dla wielkości i złożoności podlegających monitorowaniu operacji z uwzględnieniem wielkości struktury Operatora.

3-07-02 Zasady działania systemu jakości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących systemu jakości, który powinien odnosić się do następujących zagadnień:

- (a) Wymagań przepisów;
- (b) Dodatkowych standardów i procedur operacyjnych Operatora;
- (c) Polityki jakości Operatora;
- (d) Struktury organizacyjnej Operatora;
- (e) Odpowiedzialności za opracowanie, ustanowienie i zarządzanie systemem jakości;
- (f) Dokumentacji łącznie z instrukcjami, raportami i rejestrami;
- (g) Procedur jakości;
- (h) Programu zapewnienia jakości;
- (i) Wymaganych środków finansowych, materialnych i zasobów ludzkich (zatrudnienia);
- (j) Wymagań dotyczących szkoleń.

3-07-03 Przepływ informacji w systemie jakości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących systemu jakości, który ma zawierać system sprzężenia zwrotnego do Odpowiedzialnego Kierownika mający na celu zapewnienie dwojakich działań korekcyjnych: identyfikacji braku lub niezgodności oraz skierowania wniosku o naprawę do właściwego adresata. System sprzężenia zwrotnego powinien również określać dla każdego określonego przypadku, od kogo wymagane jest usunięcie braków i niezgodności oraz jakie procedury należy podjąć, jeżeli działanie naprawcze nie zostało zakończone w odpowiednim czasie lub okazało się nieskuteczne.

3-07-04 Dokumentacja systemu jakości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących dokumentowania działania systemu jakości, które mają obejmować odpowiednie części Instrukcji Operacyjnej i instrukcji zarządzania obsługą techniczną Operatora (*MME*) a które mogą być opisane w oddzielnej księdze jakości Operatora (*Operator's Quality Manual*). W przypadku, kiedy Operator zdecyduje się na umieszczenie szczegółowych opisów stosowanych przez niego zasad dokumentowania działania systemu jakości w oddzielnej księdze jakości, to niezależnie od tego w jego Instrukcji Operacyjnej muszą być umieszczone podstawowe procedury i zakresy obowiązków osób i służb odpowiedzialnych za prowadzenie dokumentacji systemu jakości w przedsiębiorstwie wraz z odsyłaczami do księgi jakości jako dokumentu szczegółowego, ale pełniącego funkcje pomocnicze w stosunku do ustaleń zwartych w Instrukcji Operacyjnej jako dokumentu wiodącego i podstawowego. Dokumentacja systemu jakości ma zawierać opisy:

- (a) Polityki jakości;
- (b) Terminologii;
- (c) Określonych standardów operacyjnych;
- (d) Struktury organizacyjnej;
- (e) Podziału obowiązków i odpowiedzialności;
- (f) Procedur operacyjnych zapewniających utrzymanie zgodności z przepisami;
- (g) Programu zapobieganiu wypadkom i zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych;
- (h) Programu zapewnienia jakości, a w szczególności:
 - (i) Planów procesów monitorowania;
 - (ii) Procedur audytu;
 - (iii) Procedur raportowania;
 - (iv) Procedur prowadzenia nadzoru i działań naprawczych;
 - (v) Sytemu rejestrowania.
- (i) Zakresów szkolenia;
- (j) Kontroli dokumentów.

3-08-00 Program zapewnienia jakości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących ustanowienia i prowadzenia programu zapewniania jakości, który ma zawierać te wszystkie planowane i systematyczne działania, jakie są konieczne dla upewnienia się, że całość podejmowanych działań operacyjnych i obsługowych prowadzona jest zgodnie ze wszystkimi mającymi zastosowanie wymaganiami, standardami i procedurami.

3-09-00 Kontrola jakości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących ustanowienia i prowadzenia systemu bieżących inspekcji jakości. Podstawowym celem sprawdzania jakości jest obserwacja określonych zdarzeń/działañ/dokumentów itp., mająca na celu upewnienie się, że w czasie tego zdarzenia wszystkie ustalone procedury operacyjne i wymagania są przestrzegane i że osiągnięto wymagany standard jakości. Typowymi obszarami przedmiotowymi sprawdzeń jakości są:

- Bieżące operacje lotnicze (3-09-01);
- Nazemne procedury odladania i procedury zapobiegania oblodzeniu na ziemi (3-09-02);
- Usługi wspomagania lotów (3-09-03);
- Kontrola załadunku (3-09-04);
- Obsługa techniczna (3-09-05);
- Standardy techniczne (3-09-06)
- Standardy szkoleniowe (3-09-07).

Jak widać z powyższego, poszczególne obszary przedmiotowe sprawdzeń jakości mogą być opisane w oddzielnych procedurach pomocniczych dla 3-09-00 o numerach jak podane w nawiasach albo jako jedna procedura główna 3-09-00.

3-10-00 Audyt

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących ustanowienia i prowadzenia systemu audytów jakości. Audyt jest to systematyczne i niezależne działanie mające na celu porównanie sposobu, w jaki dana operacja jest prowadzona z tym jak powinna zostać wykonana zgodnie z opublikowanymi procedurami operacyjnymi. Audyt ma zawierać, co najmniej następujące procedury i działania jakościowe:

- (a) Zdefiniowanie zakresu audytu (3-10-01);
- (b) Planowanie i przygotowanie (3-10-02);
- (c) Gromadzenie i rejestracja dowodów (3-10-03)
- (d) Analiza dowodów (3-10-04).

Do różnych technik czyniących audyt bardziej skutecznym należą:

- (a) Wywiady i dyskusje z personelem;

- (b) Przeglądanie publikowanych dokumentów;
- (c) Sprawdzanie odnośnych próbek zapisów;
- (d) Obserwacja działań, które składają się na operacje; oraz
- (e) Zabezpieczanie dokumentów i zapisów z obserwacji.

3-11-00 Audytorzy

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących selekcji i szkolenia audytorów systemu jakości. Operator decyduje, zależnie od złożoności prowadzonych operacji, kiedy audyt będzie przeprowadzany przez wydzielony zespół audytowy, a kiedy przez pojedynczą osobę. Zarówno audytor jak i każdy członek zespołu audytowego ma mieć odpowiednie doświadczenie operacyjne i/lub obsługowe. Należy także podać zakresy uprawnień i odpowiedzialności audytorów w ramach systemu jakości.

3-11-01 Niezależność audytora

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur zapewniających niezależność audytora. Audytorzy nie mogą być zaangażowani w operacje i/lub obsługę techniczną, które audytują. Operator niezależnie od personelu zatrudnionego na pełne etaty w wyodrębnionym dziale jakości może dodatkowo zatrudnić na umowę zlecenie audytorów, którzy będą monitorować specyficzne obszary lub działania. Operator, którego struktura oraz wielkość nie uzasadnia potrzeby zatrudnienia audytorów na pełne etaty może realizować funkcje audytowania przez zatrudnienie na umowę zlecenie personelu będącego normalnie pracownikami tego Operatora lub może zatrudnić personel z zewnątrz na podstawie zlecenia uznanego przez ULC. W każdym przypadku Operator powinien opracować procedury gwarantujące, że osoba odpowiedzialna za działania podlegające audytowaniu nie jest członkiem zespołu audytującego. Kiedy angażowani są audytorzy zewnętrzeni istotne jest, aby każdy z nich był zaznajomiony z typem operacji i/lub obsługi wykonywanej przez tego Operatora. W tym rozdziale należy ponadto umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących programu zapewnienia jakości Operatora, który ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do:

- a) Przeprowadzania audytów i sprawdzania jakości będących częścią realizowanego programu zapewnienia jakości;
- b) Identyfikacji i rejestrowania wszelkich wniosków i spostrzeżeń oraz dowodów
- c) Podjęcia lub zalecania wdrożenia, ustaloną drogą służbową, rozwiązań w stosunku do wniosków i spostrzeżeń;
- d) Sprawdzania wprowadzonych rozwiązań w ustalonym okresie czasu;
- e) Bezpośredniego raportowania kierownikowi systemu jakości.

3-12-00 Zakres audytu.

Od Operatorów wymaga się monitorowania zgodności z opracowanymi przez nich procedurami, zapewniającymi bezpieczeństwo prowadzonych operacji, utrzymanie zdatności statków powietrznych do lotu oraz utrzymanie wyposażenia operacyjnego i awaryjnego w stanie zdatnym do użytku. W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących monitorowania następujących zagadnień:

- a) Organizacja (3-12-01);
- b) Plany i zdania przedsiębiorstwa (3-12-02);
- c) Procedury operacyjne (3-12-03);
- d) Bezpieczeństwo lotów (3-12-04);
- e) Certyfikacja Operatora (Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) (3-12-05);
- f) Nadzorowanie prowadzonych operacji (3-12-06);
- g) Osiągi statków powietrznych (3-12-07);
- h) Wykonywanie operacji w każdych warunkach meteorologicznych (*All Weather Operations-AWO*) (3-12-08);
- i) Operacje specjalne: ETOPS, RVSM, RNAV, itp
- j) Wyposażenie radiowe i nawigacyjne, zasady postępowania (3-12-09);
- k) Masy, wyważenie i załadunek statku powietrznego (3-12-10);
- l) Urządzenia i wyposażenia awaryjne (3-12-11);
- m) Instrukcje, dzienniki i zapisy (3-12-12);
- n) Ograniczenia czasu lotu i pracy oraz wymagania dotyczące wypoczynku, planowanie załóg (3-12-13);

- o) Zależności pomiędzy obsługą techniczną statku powietrznego, a wykonywanymi operacjami (3-12-14);
- p) Użycie MEL (3-12-15);
- q) Program obsługi technicznej oraz ciągłą zdolność użytkowanych statków powietrznych do lotu (3-12-16);
- r) Zarządzanie dyrektywami dotyczącymi zdolności statków powietrznych do lotu (3-12-17);
- s) Wykonywanie obsługi technicznej (3-12-18);
- t) Usterki, których usunięcie zostało odłożone (3-12-19);
- u) Załoga lotnicza (3-12-20);
- v) Personel pokładowy (3-12-21);
- w) Materiały niebezpieczne (3-12-22);
- x) Ochrona (3-12-23);
- y) Szkolenie (3-12-24).

3-13-00 Planowanie audytów

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących programu zapewnienia jakości, który ma zawierać plan audytów i rozkład badań okresowych w odniesieniu do prowadzonych działań. Rozkład ten ma być na tyle elastyczny, aby w przypadku wykrycia niekorzystnych tendencji możliwe było przeprowadzenie audytu nie planowego. Należy także podać metody planowania audytów pokontrolnych, które mają na celu sprawdzenie czy przeprowadzono nakazane działania naprawcze oraz sprawdzenie ich skuteczności. Ponadto, w tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących ustalania harmonogramu audytów, jakie przeprowadzi w określonym cyklu kalendarzowym. Wszystkie aspekty prowadzonych operacji mają być zbadane zgodnie z programem w cyklu 12 miesięcy chyba, że uzgodniono z ULC przedłużenie tego okresu w sposób opisany poniżej. Operator może wg własnego uznania zwiększyć częstotliwość swoich audytów, ale nie może jej zmniejszyć bez zgody ULC. Jest mało prawdopodobne, aby dla dowolnego tematu został zaakceptowany okres dłuższy niż 24 miesiące. Przy opracowywaniu harmonogramów Operator ma uwzględniać każdą znaczącą zmianę w zarządzaniu, organizacji, prowadzonych operacjach, stosowanych technologiach jak również zmiany w przepisach.

3-14-00 Monitorowanie i działania naprawcze.

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących działań związanych z monitorowaniem, które mają być skierowane na likwidację przyczyn niepoprawnie realizowanych zadań. Celem monitorowania wewnątrz systemu jakości jest przede wszystkim badanie i ocenianie jego efektywności, a przez to upewnienie, że określona polityka, normy operacyjne i obsługowe są w sposób ciągły przestrzegane. Monitorowanie polega na sprawdzaniu jakości, audytach, działaniach naprawczych oraz śledzeniu rezultatów tych działań. Operator opracuje i opublikuje procedury ciągłego monitorowania zgodności z przepisami. Informacja o każdej zidentyfikowanej niezgodności ma być przekazywana kierownikowi zobowiązanemu do przeprowadzenia działań naprawczych lub, kiedy jest to konieczne, Odpowiedzialnemu Kierownikowi. Informacja o niezgodności ma zostać odpowiednio udokumentowana dla zbadania przyczyn jej wystąpienia oraz określenia zalecanych działań naprawczych.

Ponadto, w tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących programu zapewnienia jakości, który ma zawierać procedury zapewniające podjęcie działań naprawczych, będących reakcją na wykryte nieprawidłowości. Procedury te mają monitorować działania naprawcze, w celu sprawdzenia czy zostały one zakończone i czy były skuteczne. Za organizację i wykonanie działań naprawczych odpowiedzialność ponosi dział wskazany w raporcie niezgodności. Za ustalenie, że działania naprawcze przywróciły zgodność z odpowiednimi wymaganiami określonymi przez ULC oraz z normami określonymi przez Operatora, ostateczną odpowiedzialność ponosi, poprzez Kierownika jakości, Odpowiedzialny Kierownik.

3-15-00 Działania naprawcze

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących analizy wyników kontroli jakości/audytu, w której Operator określi m.in.:

- a) Istotę każdej nieprawidłowości oraz konieczność przeprowadzenia natychmiastowego działania naprawczego;
- b) Przyczyny powstania nieprawidłowości;

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 19/56
--	-----------------------	------------------------------------

- c) Działania naprawcze niezbędne do zapewnienia, że niezgodności nie powtórzą się w przyszłości;
- d) Harmonogram działań naprawczych;
- e) Osoby lub działy odpowiedzialne za wdrożenie działań naprawczych;
- f) Przekazanie poprzez Odpowiedzialnego Kierownika odpowiednich środków do realizacji zadania.

Ponadto, w tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących czynności kierownik jakości, który ma:

- (a) Sprawdzić, czy kierownicy odpowiedzialni za powstanie wykrytych nieprawidłowości, podejmują działania naprawcze;
- (b) Sprawdzić, czy działania naprawcze zawierają elementy podane w ust. 3.4.9 powyżej;
- (c) Monitorować wdrożenie i zakończenie działań naprawczych;
- (d) Dostarczyć kierownictwu przedsiębiorstwa niezależną ocenę podjętych działań naprawczych, ich wdrożenia i zakończenia;
- (e) Oceniać skuteczność działań naprawczych poprzez procesy śledzenia następstw wprowadzonych zmian (*follow-up process*).

3-16-00 Ocena zarządzania

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących oceny zarządzania, która ma być wyczerpującym, systematycznym udokumentowanym przeglądem zarządzania systemem jakości, polityki operacyjnej oraz procedur, który obejmuje następujące zagadnienia:

- a) Wyniki sprawdzania jakości, audytów oraz inne wskaźniki;
- b) Opis wynikowej skuteczności organizacji zarządzania w osiągnięciu założonych celów

Zadaniem oceny zarządzania jest identyfikowanie i korygowanie negatywnych tendencji oraz, tam gdzie to możliwe zapobieganie wystąpieniu niezgodności w przyszłości. Wnioski i zalecenia wynikające z oceny zarządzania mają być przekazywane na piśmie kierownikowi odpowiedzialnemu za ich prowadzenie (wykonanie). Kierownikiem tym ma być osoba, która posiada upoważnienia do rozwiązania problemu i podjęcia odpowiednich działań.

W tym rozdziale należy także umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących częstotliwości, formatu oraz struktury działań związanych z wewnętrzną oceną zarządzania, którą określa Odpowiedzialny Kierownik (*Accountable Manager*).

3-17-00 Zapisy i rejestry systemu jakości

Operator ma prowadzić właściwe, kompletne i wiarygodne zapisy dokumentujące wyniki programu zapewnienia jakości. W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących zapisów, które mają być wykorzystywane przez Operatora jako podstawowe dane do analizy i określania głównych przyczyn występowania niezgodności, dzięki nim możliwe jest zidentyfikowanie i określenie obszarów niezgodności. Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat, następujący zestaw dokumentów:

- a) Plany audytów;
- b) Raporty z kontroli jakości i audytów;
- c) Odpowiedzi na stwierdzone nieprawidłowości;
- d) Raporty z działań naprawczych;
- e) Raporty z przebiegu i zamknięcia wszelkich działań po inspekcyjnych i audytowych;
- f) Raporty z oceny zarządzania.

3-18-00 Odpowiedzialność za zapewnienie jakości w odniesieniu do podwykonawców

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących sposobu upewnienia się Operatora o tym, że wybrany przez niego podwykonawca i/lub dostawca usług związanych z prowadzeniem operacji lotniczych posiada wymagane upoważnienia i/lub zatwierdzenia oraz że rozporządza właściwymi środkami i ma kwalifikacje do wykonania zleconych zadań. W przypadku, gdy Operator wymaga od Podwykonawcy wykonywania działań wykraczających poza zakres posiadanych przez niego upoważnień i/lub zatwierdzeń, Operator jest odpowiedzialny za zagwarantowanie, że program zapewnienia jakości podwykonawcy obejmuje wynikające stąd dodatkowe wymagania. Należy umieścić

opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących zapewnienia jakości usług świadczonych przez podwykonawców. Przewoźnicy mogą zlecić przedsiębiorstwu zewnętrznemu wykonanie określonych usług związanych z:

- a) Odladaniem i procedurami przeciwołodziennymi statków powietrznych (3-18-01);
- b) Obsługą techniczną (3-18-02);
- c) Obsługą naziemną (peronową) (3-18-03);
- d) Wspomaganiem operacji lotniczych (*Flight Support*), (wyznaczanie ograniczeń osiągow, planowanie lotów, prowadzenie bazy danych nawigacyjnych itp.) (3-18-04);
- e) Szkoleniem (3-18-05);
- f) Opracowaniem instrukcji postępowania dla personelu (3-18-06).

W przypadku korzystania z usług podwykonawców odpowiedzialność za końcową jakość wyrobu lub usługi pozostaje zawsze po stronie Operatora. W pisemnej umowie zawartej pomiędzy Operatorem, a podwykonawcą należy jasno określić podział odpowiedzialności. Opisane w kontrakcie działania podwykonawcy związane z bezpieczeństwem prowadzonych operacji mają być włączone do programu zapewnienia jakości Operatora.

3-19-00 Szkolenie w zakresie systemów jakości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących szkoleń, jakie musi odbyć personel odpowiedzialny za zarządzanie systemem jakości, które mają odnosić się do następujących zagadnień:

- a) Wprowadzenie do koncepcji systemu jakości;
- b) Zarządzanie jakością;
- c) Koncepcja zapewnienia jakości;
- d) Instrukcje jakości;
- e) Metody prowadzenia audytów;
- f) Sporządzanie raportów i dokumentowanie.
- g) Funkcjonowanie systemu jakości w przedsiębiorstwie.

Należy zapewnić czas na przeszkolenie każdej osoby uczestniczącej w zarządzaniu jakością oraz na przeprowadzenie instruktażu dla pozostałych pracowników. Określanie czasu szkoleń i użytych środków będzie uzależnione od wielkości i stopnia złożoności prowadzonych przez Operatora operacji. (*Patrz AMC OPS 1.035 – 6*).

3-19-01 Organizacja prowadzenia szkoleń

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących organizacji szkoleń w zakresie jakości, a w szczególności należy uwzględnić przypadki, kiedy szkolenie osób uczestniczących w zarządzaniu systemem jakości jest prowadzone poprzez wykorzystanie ofert szkoleniowych w zakresie jakości, prowadzonych przez narodowe lub międzynarodowe instytuty normalizacyjne. W przypadku, gdy Operator zatrudnia odpowiednią ilość personelu posiadającego odpowiednie kwalifikacje w zakresie jakości, to może on realizować szkolenia we własnym zakresie i ten system należy opisać.

UWAGA: Zasady organizacyjne, wymagania dot. zakresu szkoleń podstawowych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji personelu służby jakości, a także wskazówki metodyczne mają być opisane w Dziale D Instrukcji Operacyjnej.

Część 4. SKŁAD ZAŁOGI

4-01-00 Skład załogi

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących ustalania składu **załogi lotniczej statku oraz liczby personelu pokładowego**, z uwzględnieniem:

- (a) Typu statku;
- (b) Obszarów i typów podejmowanych operacji;
- (c) Fazy lotu;
- (d) Wymaganego minimalnego składu załogi i planowanego czasu czynności lotniczych;
- (e) Wymagań dot. rodzaju licencji i wpisywanych do niej uprawnień, doświadczenia (ogólnego i na typie) i praktyki bieżącej każdego z członków załogi;

- (f) Wyznaczanie dowódcy i jeżeli jest to konieczne ze względu na długotrwałość lotu, procedur dla odciążenia dowódcy i innych członków załogi lotniczej przez osoby posiadające wymagane licencje, uprawnienia i kwalifikacje bieżące.

UWAGA 1: W tym rozdziale należy podać, jaki jest minimalny skład załogi lotniczej i liczba personelu pokładowego dla każdego typu i modelu (konfiguracji) użytkowanego statku w zależności od rodzaju podejmowanych operacji. Należy także podać tu zasady postępowania oraz ewentualne ograniczenia eksploatacyjne związane z sytuacjami, kiedy załoga zostaje w jednostkowym locie zmniejszona z powodów operacyjnych np. nagłej choroby lub znanej wcześniej zmniejszonej liczby pasażerów itd.).

UWAGA 2: Jeśli względy redakcyjne tego wymagają to zaleca się wprowadzenie systemu numeracji opartej na schemacie 4-01-01, 4-01-02 itd.

OSTRZEŻENIE !!!: Szczególną uwagę należy zwrócić na procedury uniemożliwiające skomponowanie składu załogi wyłącznie z niedoświadczonych członków personelu lotniczego i pokładowego.

4-02-00 Wyznaczanie dowódcy statku

W tym rozdziale należy opisać zasady mające zastosowanie do wyznaczania dowódcy. W przypadku, kiedy Operator użytkuje statki z załogą złożoną z dwu pilotów i rozszerza skład załogi o dodatkowego pilota z uprawnieniami dowódcy, to musi w tym rozdziale ustalić zasady wyznaczania dowódcy statku powietrznego (*Commander*) oraz pilota dowodzącego załogą podczas lotu (*Pilot-in-Command*) (dowódca załogi) w czasie, kiedy dowódca statku (*Commander*) przebywa poza kabiną załogi. (Zobacz 4-01-00 ust. (f) powyżej).

UWAGA 1: Dowódca statku powietrznego (*Commander*) jest to osoba posiadająca ważną licencję pilota i kwalifikacje (uprawnienia) wymagane do pełnienia czynności dowódcy statku powietrznego, **wyznaczona przez Operatora** w operacyjnym planie lotu i/lub w zleceniu na lot **do pełnienia tej funkcji**. Dowódca statku powietrznego (*Commander*), kiedy siedzi za sterami statku jest jednocześnie pilotem dowodzącym załogą podczas lotu (*Pilot-in-Command*) (dowódcą załogi).

Uwaga 2: Pilotem dowodzącym załogą podczas lotu (*Pilot-in-Command*) (dowódcą załogi) jest osoba posiadająca ważną licencję pilota i kwalifikacje (uprawnienia) wymagane do pełnienia czynności dowódcy statku powietrznego, która dowodzi załogą statku powietrznego w czasie, kiedy dowódca statku powietrznego (*Commander*) nie pełni czynności związanych z bezpośrednim pilotowaniem statku.

4-03-00 Niezdolność do pracy członka załogi lotniczej

Podać szczegółowe zasady i instrukcje dot. przekazywania dowodzenia na wypadek niezdolności do pracy dowódcy załogi i każdego innego członka załogi lotniczej i personelu pokładowego, w szczególności w odniesieniu do zastępstwa lub przekazania wykonania procedur awaryjnych, ewakuacji i sytuacji nienormalnych. Ten rozdział ma być tak zredagowany, aby uzupełniał się z rozdziałem 8-04-14 Instrukcji.

4-04-00 Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie statku powietrznego

Część 5. WYMAGANE KWALIFIKACJE

5-01-00 Zasady ogólne

W tym rozdziale należy umieścić **ogólny opis** stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących spełnienia przez Operatora wymagań **przepisów państwowych** w odniesieniu do obowiązku posiadania ważnej licencji lotniczej, uprawnień do wykonywania określonych czynności lotniczych, kwalifikacji i fachowości (np. dla tras i lotnisk, procedur regionalnych itp.), doświadczenia ogólnego, wyszkolenia, bieżącej praktyki oraz okresowych sprawdzianów kwalifikacji każdego członka personelu operacyjnego uczestniczącego w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu operacji lotniczych.

5-02-00 Załoga lotnicza

W tym rozdziale należy umieścić **szczegółowe wymagania własne Operatora**, jakie musi spełniać każdy z niżej wymienionych członków personelu operacyjnego, aby mógł być wyznaczony do pełnienia czynności i obowiązków przewidzianych na tym stanowisku. Musi być przy tym uwzględniona specyfika każdego typu statku powietrznego, rodzaju operacji (ETOPS, MNPS, RVSM, AWO (CAT II/III) itd.) oraz

wymaganego dla tego lotu składu załogi. Należy ustalić wymagania dotyczące kwalifikacji dla następujących funkcji i obowiązków członków załogi lotniczej:

- (a) Dowódca statku powietrznego (*Commander*);
- (b) Pilot-dowódca załogi (*Pilot-in-Command - PIC*);
- (c) II-pilot (*First Officer – FO* albo *Co-pilot*);
- (d) Pilot pod nadzorem (*Pilot-in-Command Under Supervision - PICUS*) (praktykant);

Zaleca się, aby redakcja tego rozdziału odnosiła się kolejno do następujących problemów, odpowiednio do każdej z wyżej wymienionych grup zawodowych, (jeśli problem ten ich oraz Operatora dotyczy):

- (a) Wymagane kwalifikacje;
 - Dowódcy statku; (*Commander* oraz *Pilot-in-Command*), jeśli Operator stosuje takie rozróżnienie ze względu na rozszerzenie składu załogi o dodatkowego pilota z uprawnieniami dowódcy na tym typie statku;
 - II pilota;
 - Pilota pod nadzorem (PICUS)
 - Innych licencjonowanych członków załogi lotniczej wymaganych w AFM;
- (b) Zasady i wymagania dot. awansowania II pilota na dowódcę statku;
- (c) Zasady i wymagania dot. przejścia na nowy typ statku;
- (d) Zasady i wymagania dot. kwalifikacji do pilotowania statku z obu stanowisk pilota;
- (e) Zasady i wymagania dot. kwalifikacji bieżących licencjonowanych członków załogi lotniczej w tym kwalifikacji bieżących w odniesieniu do tras i lotnisk, rodzaju lotów i typu statku (np. regułą 90 dni i 3 startów/ładowań) itp. oraz innych kwalifikacji nabywanych u Operatora jak np. ETOPS, MNPS, RVSM, AWO, R-NAV, FANS, TCAS, itd.;
- (f) Zasady i wymagania dot. zastępowania członków załogi lotniczej podczas lotu;
- (g) Zasady i wymagania dot. wykonywania lotów jednocześnie na samolotach i na śmigłowcach;
- (h) Zasady i wymagania dot. wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wersji statku;
- (i) Zasady i wymagania dot. wykonywania lotów w załodze jednoosobowej wg wskazań przyrządów (IFR) oraz w nocy.

UWAGA 1: Jeśli względy redakcyjne tego wymagają, to zaleca się wprowadzenie systemu numeracji opartej na schemacie 5-02-01, 5-02-02 itd.

UWAGA 2: Zaleca się, aby w szczególności ustalić wymagania dotyczące wykonywania lotów na więcej niż jednym typie bądź wariantie statku, oparte na wymaganiach EU-OPS 1.980 oraz Dodatku 1 do EU-OPS 1.980, korzystając jednocześnie z wytycznych podanych w AMC OPS 1.980 oraz w IEM OPS 1.980(b) do wymagań EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część N.

UWAGA 3: W przypadku, kiedy Operator wymaga, aby członek załogi wyznaczony do wykonania określonego rodzaju operacji posiadał oprócz licencji i wpisywanych do niej uprawnień także inne upoważnienia i autoryzacje wydawane przez Operatora takie jak np. upoważnienie do wykonywania lotów AWO (CAT II/III), lotów w przestrzeniach RVSM, MNPS, ETOPS, AWO czy też np. wykonywania przeglądów statku w zakresie niezbędnym do jego dopuszczenia do lotu, bez prawa usuwania usterek, to musi w tym rozdziale podać, jakie upoważnienia, w jakich lotach i którzy członkowie tego personelu zobowiązani są je posiadać. Jednocześnie, w Dziale D Instrukcji należy opisać wymagania dla wydania i utrzymania ważności tych upoważnień oraz częstotliwość przeprowadzania okresowych sprawdzianów posiadanych kwalifikacji.

UWAGA 4: Szczegółowe wymagania dotyczące zakresu i metodyki prowadzenia każdej kontroli i egzaminu, jaki Operator przeprowadza w celu upewnienia się, że zatrudniony przez niego personel operacyjny utrzymuje posiadane kwalifikacje fachowe na wymaganym poziomie muszą być podane w Dziale D Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA 5: W przypadku, kiedy Operator ma zamiar wyznaczać do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego (*Commander*) albo dowódcy załogi (*Pilot-in-Command*) pilota, który ukończył 60 rok życia, to musi w tym rozdziale podać zasady komponowania składu załogi, które wykluczą możliwość wyznaczenia dowódcy statku (*Commander*) albo dowódcy załogi (*Pilot-in-Command*) w sposób niezgodny z bieżącymi wymaganiami krajowych przepisów lotniczych. Zasady uzyskiwania zezwoleń zagranicznych Władz lotniczych na przelot statku powietrznego, którego dowódcą jest pilot, który ukończył 60 rok życia

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PN0-2-04-01 Strona 23/56
--	-----------------------	------------------------------------

muszą być podane w Rozdziale 8 Instrukcji Operacyjnej (8-01-00 Instrukcje przygotowania lotu). Uzyskane zezwolenia muszą być dostarczone zainteresowanym służbom Operatora oraz archiwizowane w osobistych teczkach wyszkolenia pilota a także, dla wygody w przypadku kontroli SAFA za granicą, także w jego dokumentach osobistych lub w dokumentach dotyczących wykonywanego przez takiego pilota lotu.

Struktura podrozdziałów, przykład:

5-02-01 Wymagania ogólne

5-02-02 Wykonywanie operacji na więcej niż jednym typie lub wersji

5-02-03 Wymagania dotyczące kwalifikacji załóg lotniczych

5-02-04 Wymagania dotyczące innych kwalifikacji

5-02-05 Znajomość tras i lotnisk

5-02-06 Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)

5-02-07 Szkolenie ze znajomości wyposażenia awaryjnego i mającego wpływ na bezpieczeństwo

5-02-08 Szkolenie z przewozu materiałów niebezpiecznych

5-02-09 Szkolenie z ochrony

5-02-10 Szkolenia i sprawdzenia okresowe

5-02-11 Polityka szkoleń odświeżających w przypadku długotrwałej przerwy w lataniu

5-03-00 Personel pokładowy

W tym rozdziale należy umieścić **szczegółowe wymagania własne Operatora**, jakie musi spełniać każdy z niżej wymienionych członków personelu operacyjnego, aby mógł być wyznaczony do pełnienia obowiązków przewidzianych na tym stanowisku. Należy ustalić wymagania dotyczące kwalifikacji dla następujących funkcji i obowiązków personelu pokładowego.

- (a) Starszy członek personelu pokładowego ;
- (b) Członek personelu pokładowego;
 - (i) Wymagani członkowie personelu pokładowego;
 - (ii) Dodatkowi członkowie personelu pokładowego, członkowie personelu pokładowego podczas lotów zapoznawczych oraz specjalistyczni członkowie personelu pokładowego tacy jak np. operatorzy systemów pokładowych, operatorzy dźwigu/wciągarki, ratownicy itp. odpowiednio do potrzeb Operatora.

Zaleca się, aby redakcja tego rozdziału odnosiła się kolejno do następujących problemów, odpowiednio do każdej z wyżej wymienionych grup zawodowych, (jeśli problem ich oraz Operatora dotyczy):

- (a) Wymagane kwalifikacje;
 - Starszego członka personelu;
 - Pozostałych członków personelu pokładowego;
 - Specjalistycznego personelu pokładowego takiego jak np. operatorzy systemów pokładowych, operatorzy dźwigu/wciągarki, ratownicy itp.
- (b) Zasady i wymagania dot. awansowania w grupie personelu pokładowego, w szczególności na starszego członka personelu pokładowego;
- (c) Zasady i wymagania dot. przejścia na nowy typ statku;
- (d) Zasady i wymagania dot. utrzymywania kwalifikacji bieżących członków personelu pokładowego w tym wymagania dot. częstotliwości okresowych kontroli (sprawdzianów) tych kwalifikacji;
- (e) Zasady i wymagania dot. wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wersji statku;
- (f) Inne wymagania i zasady, jakie Operator uzna za konieczne w odniesieniu do kwalifikacje, jakie są wymagane do pełnienia funkcji i czynności właściwych dla członka personelu pokładowego.

UWAGA 1: W przypadku, kiedy Operator wymaga od członka personelu pokładowego wykonywania specjalistycznych czynności wymagających dodatkowego szkolenia to musi w tym rozdziale uwzględnić specyfikę każdego rodzaju operacji (pasażerskie, cargo, sanitarne, dźwigowe itp.) oraz rodzaju i typu statku powietrznego. Jednocześnie, w Dziale D Instrukcji należy opisać wymagania dla wydania i utrzymania ważności tych kwalifikacji, prowadzenia okresowych sprawdzianów kwalifikacji, a także wzory wydawanych dokumentów.

UWAGA 2: Jeśli względy redakcyjne tego wymagają, to zaleca się wprowadzenie systemu numeracji opartej na schemacie 5-03-01, 5-03-02 itd.

Przykładowa struktura podrozdziałów:

5-03-01 Wymagane kwalifikacje personelu pokładowego

5-03-02 Szkolenia z materiałów niebezpiecznych

5-03-03 Szkolenie z ochrony

5-03-04 Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)

5-03-05 Szkolenia i sprawdzenia okresowe

5-03-06 Praca na więcej niż jednym typie lub wersji statku powietrznego

5-03-07 Polityka szkoleń odświeżających w przypadku długotrwałej przerwy w lataniu

5-04-00 Kwalifikacje personelu instruktorskiego, sprawdzającego i nadzorującego

W tym rozdziale należy umieścić **szczegółowe wymagania własne Operatora**, jakie musi spełniać każdy z niżej wymienionych członków personelu instruktorskiego, sprawdzającego i nadzorującego kwalifikacje personelu operacyjnego. Musi być przy tym uwzględniona specyfika każdego typu statku powietrznego, rodzaju operacji (ETOPS, MNPS, AWO, itd.). Należy ustalić wymagania dotyczące kwalifikacji dla następujących funkcji i obowiązków personelu instruktorskiego sprawdzającego i nadzorującego kwalifikacje personelu operacyjnego zatrudnionego przez Operatora:

- (a) Licencjonowanego personelu latającego (członków załóg lotniczych);
- (b) Personelu pokładowego oraz specjalistycznego personelu pokładowego takiego jak np. operatorzy systemów pokładowych, operatorzy dźwigu/wciągarki, ratownicy itp.;
- (c) Innego personelu operacyjnego takiego jak np. dyspozytorzy lotniczy.

UWAGA 1: W przypadku, kiedy Operator wymaga od swojego personelu instruktorskiego, sprawdzającego i nadzorującego kwalifikacje personelu operacyjnego, aby spełniał dodatkowe wymagania dot. praktyki doświadczenia lub kwalifikacji takie jak np. kwalifikacje do wykonywania lotów AWO (CAT II/III), lotów w przestrzeniach RVSM, MNPS, ETOPS, to musi w tym rozdziale podać, jakie kwalifikacje i upoważnienia, w jakich przypadkach i którzy członkowie tego personelu zobowiązani są je posiadać. Jednocześnie, w Dziale D Instrukcji należy opisać wymagania dla wydania i utrzymania ważności tych upoważnień, prowadzenia okresowych sprawdzianów kwalifikacji, a także wzory wydawanych dokumentów.

UWAGA 2: Zaleca się umieszczenie imiennej listy personelu instruktorskiego, sprawdzającego i nadzorującego w Dziale D Instrukcji Operacyjnej z uwzględnieniem specjalności oraz podziału ze względu na uprawnienia do prowadzenia zajęć i sprawdzianów wiedzy teoretycznej oraz szkoleń i sprawdzianów umiejętności praktycznych. Lista winna być aktualizowana zgodnie z PNO-5-03-00.

5-05-00 Pozostały personel operacyjny

Część 6. ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DLA ZDROWIA ZAŁOGI

6-01-00 Wymagania ogólne dotyczące zdrowia załogi

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących przepisów i wytycznych dla członków załogi lotniczej w sprawie zdrowia obejmujących, co najmniej takie zagadnienia jak:

- (a) Alkohol i inne zatruwające napoje;
- (b) Narkotyki;
- (c) Leki;
- (d) Tabletki nasenne;
- (e) Preparaty farmaceutyczne;
- (f) Uodpornienie;
- (g) Głębokie nurkowanie;
- (h) Krwiodawstwo;
- (i) Środki ostrożności związane z posiłkami spożywanymi przed i podczas lotu;
- (j) Sen i odpoczynek.
- (k) Operacje chirurgiczne.
- (l) Okulary korekcyjne
- (m) wilgotność
- (n) rytm dobowy

- (o) Zmęczenie
- (p) cięża

6-02-00 Promieniowanie kosmiczne

6-03-00 Medycyna tropikalna

UWAGA: Jeśli względy redakcyjne tego wymagają, to zaleca się wprowadzenie systemu numeracji opartej na schemacie 6-01-01 dla pkt (a) i dalej 6-01-02 dla pkt (b) itd.

Część 7. OGRANICZENIA CZASU LOTU.

7-01-00 Definicje

7-02-00 Ograniczenia czasu lotu, pracy i wymagania dot. wypoczynku

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących systemu planowania i rozliczania czasu lotu, pracy i wymaganego wypoczynku zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami oraz definicje użytych pojęć. Jeżeli Operator wymaga od członka personelu lotniczego wykonywania lotów zarówno w operacjach zarobkowego transportu lotniczego (EU-OPS 1 i JAR-OPS 3) jak i lotów w usługach lotniczych (PL-6, Część II), to musi określić zasady rozliczania czasu lotu i czynności lotniczych dla każdej z tych operacji oraz stosowane ograniczenia operacyjne związane z różnymi normami tego czasu. Należy także uwzględnić ograniczenia nalotu rocznego w odniesieniu do członków załóg narażonych na przyjmowanie zwiększonych dawek promieniowania kosmicznego powyżej dawki skumulowanej większej niż 1 mSv na rok.

7-03-00 Przedłużanie ograniczeń czasu lotu i czasu pracy i/lub skrócenia okresów wypoczynku

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących warunków, w jakich czas lotu i pracy może być przekroczony, bądź skrócone okresy wypoczynku oraz procedury meldowania o tych zmianach.

UWAGA 1: Nie należy cytować treści przepisów krajowych dot. czasu pracy, pełnienia czynności lotniczych i wypoczynku. Należy podać, jakie METODY planowania czasu pracy personelu są stosowane przez Operatora dla wywiązania się z wymagań przepisów, wskazać służby odpowiedzialne za planowanie oraz podać metody dokumentowania i kontrolowania przez wyznaczone do tego służby rzeczywistego czasu pracy i odpoczynku.

UWAGA 2: Należy umieścić druk miesięcznej karty rozliczania czasu pracy wraz z instrukcją jej wypełniania oraz sprawdzania czy nie przekroczono dopuszczalnych norm czasu pracy, lotów i odpoczynku a także zasad archiwizowania.

Część 8. PROCEDURY OPERACYJNE.

8-01-00 Instrukcje przygotowania lotu

W tej Części należy umieścić ogólne opisy stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących fazy planowania oraz przygotowania operacji lotniczych. Należy podać obowiązki zakres kompetencji oraz zasady koordynowania działania poszczególnych służb i osób funkcyjnych uczestniczących w planowaniu i przygotowaniu operacji lotniczych.

UWAGA 1: W przypadku, kiedy odpowiednie przepisy krajowe opublikowane w ustawie lub rozporządzeniu ministra właściwego do spraw transportu zezwalają Operatorowi na wyznaczenie do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego (*Commander*) użytkowanego w zarobkowym przewozie lotniczym pilota, który ukończył wiek 60 lat życia, to musi w tym rozdziale podać zasady uzyskiwania zezwoleń od Władz lotniczych wszystkich Państw, nad którymi lot będzie przebiegał oraz wszystkich Państw, w których pilotowany przez tego pilota statek będzie lądował.

UWAGA 2: Uzyskane zezwolenia muszą być dostarczone zainteresowanym służbom Operatora oraz archiwizowane w osobistych teczkach wyszkolenia pilota a także, dla wygody w przypadku kontroli SAFA za granicą, także w jego dokumentach osobistych lub w dokumentach dotyczących wykonywanego przez takiego pilota lotu. Przyjęte przez Operatora procedury muszą być podane w tym punkcie Instrukcji.

8-01-01 Minimalne wysokości lotu (*Minimum Flight Altitudes*)

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 26/56
--	-----------------------	------------------------------------

W tym rozdziale należy opisać metody wyznaczania i stosowania minimalnych wysokości (*altitudes*) łącznie z:

- (a) Procedurą ustalania minimalnych wysokości (*altitudes*); poziomów lotu (*flight levels*) dla lotów VFR;
- (b) Procedurą ustalania minimalnych wysokości (*altitudes*); poziomów lotu (*flight levels*) dla lotów IFR.

Ponadto, w tym rozdziale należy podać zasady i procedury związane z zapobieganiem niezamierzonym zderzeniom z ziemią w locie sterownym (*Controlled Flight Into Terrain - CFIT*). Opisane w tym rozdziale procedury CFIT muszą się odnosić do wszystkich faz lotu, zgodnie z wytycznymi podanymi w PNO-6-15-00.

UWAGA: Szczegółowe wymagania dotyczące szkolenia pilotów w stosowaniu procedur CFIT oraz zakresu i metodyki prowadzenia kontroli i egzaminów, jakie Operator przeprowadza w celu upewnienia się, że procedury te są znane, należy podać w Dziale D Instrukcji Operacyjnej.

8-01-02 Kryteria określania przydatności lotnisk, lądowisk i heliportów

W tym rozdziale należy opisać obowiązujące w przedsiębiorstwie kryteria określania przydatności lotnisk, lądowisk i/lub heliportów docelowych i zapasowych w zależności od rodzaju, typu i osiągnięć użytkowanych statków przy jednoczesnym uwzględnieniu charakterystyki prowadzonych operacji lotniczych. W szczególności należy uwzględnić kryteria dotyczące procedur operacyjnych podanych w OPS Część D oraz E a także osiągnięć i ograniczeń podanych w Części F, G, H, I oraz J, jak np. długości i nośności dróg startowych oraz kołowania (albo nośności gruntu lądowisk), ograniczeń wysokości przeszkód oraz warunków klimatycznych takich jak np. wysokość ciśnieniowa lotniska oraz temperatura powietrza itd. Należy także uwzględnić dostępność pomocy radio-nawigacyjnych, służb ruchu lotniczego oraz możliwości technicznych lotnisk do zapewniania obsługi handlingowej oraz technicznej statków, a także możliwości zapewnienia służb ratowniczych na tych lotniskach odpowiednio do kategorii użytkowanych statków. Zalecane jest zredagowanie tekstu w oparciu o standardowe informacje podawane w *Aeronautical Information Publication (AIP)*. Należy także podać, jakie służby i osoby funkcyjne są zobowiązane prowadzić takie analizy i jaki jest przepływ informacji pomiędzy zainteresowanymi komórkami organizacyjnymi w przedsiębiorstwie.

Uwaga: Przy określaniu przydatności lotnisk należy wykorzystać także system kategoryzacji podany w AMC-OPS 1.980.

8-01-03 Metody ustalania minimów operacyjnych odpowiednio lotniska/lądowiska/heliportu

W tym rozdziale należy opisać obowiązującą w przedsiębiorstwie metodę ustalenia minimów operacyjnych lotniska docelowego i lotnisk zapasowych w lotach IFR i/lub lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO), CAT II i/lub CAT III ICAO. W szczególności należy podać, odpowiednio do zakresu i rodzaju wykonywanych operacji, osiągnięć użytkowanych statków powietrznych oraz aktualnego stanu wyposażenia lotniska w pomoce do startu i lądowania następujące dane:

- (a) Minima operacyjne (meteorologiczne) do startu w locie IFR, (jeśli inne niż do lądowania);
- (b) Minima operacyjne (meteorologiczne) do startu w locie VFR, (jeśli inne niż do lądowania);
 - w dzień;
 - w nocy;
- (c) Minima operacyjne (meteorologiczne) do lądowania w locie IFR;
- (d) Minima operacyjne (meteorologiczne) do lądowania w locie VFR (podejście z widzialnością);
 - w dzień;
 - w nocy.

8-01-04 Trasowe minima operacyjne w lotach VFR lub w części lotu IFR

W tym rozdziale należy opisać obowiązującą w przedsiębiorstwie metodę wyznaczania trasowych minimów operacyjnych do lotów VFR bądź odcinków lotów VFR, oraz kiedy używany jest statek powietrzny jednosilnikowy, instrukcje dla doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.

(Patrz Dodatek do EU-OPS 1.1045 – 8.1.4).

8-01-05 Prezentacja i stosowanie minimów operacyjnych odpowiednio lotniska/lądowiska/heliportu i trasowych

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących prezentacji minimów operacyjnych odpowiednio lotniska/lądowiska/heliportu i trasowych, łącznie z przykładami i tabelami przeliczeniowymi, jeśli są potrzebne.

8-01-06 Interpretacja informacji meteorologicznych

W tym rozdziale należy umieścić materiał wyjaśniający dot. odczytywania (dekodowania) właściwych dla obszaru operacji prognoz meteorologicznych (*TAF forecast*) i komunikatów (*METAR reports*), łącznie z interpretacją formuł warunkowych.

8-01-07 Określanie ilości paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących określania ilości zabieranego paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich zużycia podczas lotu. Należy podać metody obliczania, jakie ilości paliwa muszą być zabrane na lot, aby zostały spełnione wymagania odnośnych przepisów. W szczególności należy uwzględnić długość lotu i zapas paliwa na dół do wyznaczonego lotniska zapasowego i nieprzewidziane okoliczności w zależności od rodzaju statku (samolot/śmigłowiec) jego napędu (łokowy, turbinowy) i zastosowanych przepisów (lot IFR/VFR). Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów. Instrukcje muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby się wydarzyć w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych statku powietrznego. System prowadzenia rejestracji pozostałości paliwa i oleju musi być także opisany.

8-01-08 Masa i położenie środka ciężkości

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących zasad obliczania i wyznaczania masy i położenia środka ciężkości, które obejmują co najmniej następujące zagadnienia:

- (a) Definicje;
- (b) Metody, procedury i odpowiedzialności za przygotowanie i zatwierdzenie obliczeń masy i położenia środka ciężkości;
- (c) Zasady użycia mas standardowych i/lub rzeczywistych;
- (d) Stosowaną metodę ustalania masy pasażera, bagażu i ładunku;
- (e) Stosowane masy pasażera i bagażu dla różnych typów operacji i typów statku powietrznego;
- (f) Ogólne instrukcje i informacje niezbędne dla weryfikacji różnych rodzajów typów dokumentacji masy i wyważenia;
- (g) Procedury dla zmiany z ostatniej chwili (*Last Minute Changes*);
- (h) Ciężar właściwy paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej;
- (i) Zasady i procedury rozmieszczania pasażerów.

8-01-09 Plan lotu ATS (*ATS Flight Plan*)

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących odpowiedzialności poszczególnych służb i osób funkcyjnych Operatora za przygotowanie i złożenie do służb ruchu lotniczego planu lotu. Należy rozważyć czynniki obejmujące sposoby składania planów lotu jednorazowych i powtarzalnych.

8-01-10 Operacyjny plan lotu

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur przygotowania operacyjnego planu lotu z określeniem odpowiedzialności poszczególnych służb i osób funkcyjnych Operatora za przygotowanie i zatwierdzenie operacyjnego planu lotu. Musi być opisane korzystanie z operacyjnego planu lotu, łącznie z przykładami użycia druków operacyjnego planu lotu.

UWAGA 1: W tym rozdziale należy także podać zasady i procedury dotyczące wprowadzania danych do pokładowego komputera nawigacyjnego (FMS), programowania i sprawdzania przebiegu tras i wysokości lotu ze szczególnym zwróceniem uwagi na zasadę krzyżowego sprawdzania poprawności wprowadzanych danych przez załogę.

UWAGA 2: W tym rozdziale należy wskazać osoby funkcyjne i/lub służby odpowiedzialne za aktualizację komputerowych baz danych nawigacyjnych.

8-01-11 System pokładowego dziennika technicznego Operatora

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących odpowiedzialności poszczególnych służb i osób funkcyjnych Operatora za prowadzenie i stosowanie pokładowego dziennika technicznego statku, łącznie z wzorami używanych druków. (zgodny z M.A.306)

8-01-12 Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, wymaganych na pokładzie

W tym rozdziale należy umieścić wykaz wszystkich dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, wymaganych na pokładzie, łącznie z określeniem odpowiedzialności poszczególnych służb i osób funkcyjnych Operatora za aktualizację i dostarczenie tych dokumentów na pokład statku. Należy uwzględnić rodzaj, obszar wykonywanych operacji, wymagania przepisów krajowych i międzynarodowych, jakie mają zastosowanie do tych operacji. Do dokumentów tych zalicza m.innymi dokumenty związane z:

- (a) Zdadnością statku do lotu;
- (b) Uprawnieniami i kwalifikacjami Operatora do wykonywania określonych rodzajów operacji lotniczych zgodnie z zezwoleniami udzielonymi przez ULC w Certyfikacie AOC oraz w Specyfikacjach Operacyjnych);
- (c) Uprawnieniami i kwalifikacjami członków załogi statku;
- (d) Osiągami statku;
- (e) Załadunkiem i wyważeniem statku;
- (f) Nawigacją i łącznością;
- (g) Zasadami użytkowania i obsługi statku przez załogę;
- (h) Wymaganiami i procedurami regionalnymi w tym ratownictwa i poszukiwania;
- (i) Zezwoleniami szczególnymi udzielanymi przez Państwa trzecie jak np. lądowania w CAT II/III itp.

UWAGA: Jeśli wymagania norm międzynarodowych, przepisów krajowych Państw, na terytorium których statek ląduje lub przelatuje albo procedury regionalne ustanowione dla danego regionu żeglugi i mające zastosowanie do danego lotu lub serii lotów stawiają obowiązek posiadania na pokładzie statku dokumentów, druków i dodatkowych informacji innych niż wymienione powyżej, to Operator ma obowiązek wykazać taki dokument w Instrukcji Operacyjnej, wskazać służby odpowiedzialne za jego prowadzenie oraz fizycznie umieścić go w bibliotece dokumentów pokładowych statku. W szczególności takimi dokumentami mogą być zezwolenia wydane przez obce Władze na wykonywanie określonych rodzajów operacji oraz na każde inne działanie Operatora, które w tych Państwach wymaga uzyskania odrębnej zgody lub zezwolenia.

8-02-00 Instrukcje obsługi naziemnej

W tym rozdziale należy umieścić opisy stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących prowadzonych operacji naziemnych (obsługi peronowej), w tym wskazane jest przywołanie obowiązków poszczególnych służb i osób funkcyjnych. Ponadto, należy określić zasady bezpieczeństwa i współpracy z personelem naziemnym związane z kołowaniem na płycie postojowej, wyłączaniem i uruchamianiem silników, wypychaniem lub cofaniem ze stanowiska postojowego oraz holowaniem statku.

8-02-01 Procedury uzupełniania paliwa

Należy podać procedury uzupełniania paliwa, które mają obejmować:

- (a) Środki bezpieczeństwa podczas uzupełniania lub zlewania paliwa, łącznie z przypadkami, kiedy pracuje pomocniczy zespół napędowy (APU) lub, kiedy silnik turbinowy pracuje z zahamowanym śmigłem, a dla śmigłowców - z pracującymi wirnikami;
- (b) Uzupełnianie lub zlewania paliwa podczas wchodzenia, pobytu lub schodzenia pasażerów z pokładu;
- (c) Środki bezpieczeństwa podejmowane dla uniknięcia mieszania paliw.

8-02-02 Procedury obsługi naziemnej statku powietrznego, pasażera i ładunku odnoszące się do bezpieczeństwa

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących przydzielania miejsc podczas wchodzenia i wychodzenia pasażerów oraz podczas załadunku i wyładunku. Muszą być również podane procedury mające na celu osiągnięcie bezpieczeństwa podczas postoju statku na płycie. Procedury obsługi naziemnej muszą obejmować:

- (a) Obsługę pasażerów chorych, inwalidów i niepełnosprawnych (o ograniczonej możliwości poruszania);
- (b) Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, deportowanych lub więźniów;
- (c) Dozwolony rozmiar i ciężar bagażu ręcznego;
- (d) Załadunek i zabezpieczanie rzeczy w samolocie/śmigłowcu;
- (e) Ładunki specjalne i klasyfikację przedziałów ładunkowych (bagażników);
- (f) Usytuowanie wyposażenia naziemnego;
- (g) Obsługę drzwi wejściowych;
- (h) Bezpieczeństwo na płycie, łącznie z zabezpieczeniem p. pożarowym, obszary zasysania i wydmuchu;
- (i) Uruchomienie, procedury opuszczenia i wykołowania na płytę;
- (j) Zaopatrzenie samolotu/śmigłowca; i
- (k) Dokumenty i druki dla obsługi samolotu/śmigłowca.
- (l) Zajmowanie miejsc przez więcej niż jedną osobę

UWAGA: W tym rozdziale **nie należy umieszczać** żadnych zapisów dotyczących organizacji **obsługi technicznej statku**, dla czego przewidziane jest miejsce w Rozdziale 13.

8-02-03 Procedury odmowy przyjęcia na pokład

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur zapewniających, aby osoby, które wyglądają na zatrute lub, których stan fizyczny wskazuje, że są one pod wpływem alkoholu lub leków, nie zostały wpuszczone na pokład, z wyjątkiem pasażerów będących pod właściwą opieką. Podobnie należy opisać zasady dotyczące przyjęcia ładunków, a w szczególności ciężaru, opakowania, zawartości, wymiarów, kształtu i możliwości umocowania a także wymaganej dokumentacji przewozowej. W przypadku umieszczania ładunku na siedzeniach pasażerskich należy podać zasadnicze warunki i ograniczenia dla takiego przewozu.

8-02-04 Odladzanie i zapobieganie oblodzeniu na ziemi

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu statku powietrznego będącego na ziemi. Należy podać, jakie rodzaje oblodzenia występują oraz opisać ich wpływ na bezpieczeństwo lotu a także określić inne rodzaje zanieczyszczenia powierzchni statku powietrznego podczas postoju, poruszania po ziemi i podczas startu. Ponadto muszą być podane informacje dotyczące typów dozwolonych do stosowania płynów i mieszanek w postaci:

- (a) Nazw własnych lub handlowych;
- (b) Charakterystyk fizykochemicznych;
- (c) Wpływu na osiągi statku powietrznego;
- (d) Czasów działania zabezpieczenia;
- (e) Środków ostrożności podczas ich stosowania.

UWAGA 1: Jeśli producent nie pozwala na stosowanie mieszanek chemicznych a dopuszcza tylko odladzanie gorącym powietrzem, to takie ostrzeżenie musi się znaleźć w treści rozdziału, łącznie z warunkami technicznymi, w jakich ten proces ma być przeprowadzany.

UWAGA 2: Należy także podać informacje, jakie działania ma podjąć dowódca statku w przypadku braku technicznych możliwości odlodzenia statku przed lotem oraz jakie działania ma podjąć, kiedy napotka warunki oblodzenia podczas lotu.

8-03-00 Procedury w locie

W tym rozdziale należy podać stosowane przez Operatora zasady i metody tworzenia i publikacji standardowych procedur operacyjnych związanych z użytkowaniem statku (*Standard Operating Procedures – SOP*, łącznie z podaniem obowiązków poszczególnych służb i osób funkcyjnych uczestniczących w tych procesach, w tym obowiązków dotyczących członków załóg lotniczych zobowiązanych do ich stosowania. Należy także podać ogólne obowiązki członków załogi związane z korzystaniem z list kontrolnych czynności (*Checklist*), odpowiednio do kolejnych faz lotu.

UWAGA 1: Szczegółowe listy kontrolne czynności oraz standardowe procedury operacyjne są częścią Działu B Instrukcji Operacyjnej osobno dla każdego typu i modelu statku, dlatego też w tym rozdziale **należy umieścić** tylko ogólne zasady i wskazać na obowiązek korzystania z tych dokumentów przez

załogę, natomiast **nie wolno** w tym rozdziale (8-03-00) umieszczać list szczegółowych dotyczących określonych typów statków.

8-03-01 Polityka lotów VFR/IFR

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur podejmowania decyzji, kiedy mogą być wykonywane loty VFR oraz kiedy jest wymagane, aby loty były wykonywane wg przepisów IFR albo, kiedy należy przechodzić z jednych przepisów na drugie. Należy uwzględnić kategorie i rodzaje przestrzeni powietrznej oraz osiągi operacyjne statku powietrznego a także rodzaj wykonywanych operacji.

8-03-02 Procedury nawigacyjne

W tym rozdziale należy umieścić opis stosowanych przez Operatora zasad, metod i procedur dotyczących ustalania procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(ów) i obszaru(ów) operacji. Należy uwzględnić:

- (a) Standardowe procedury nawigacyjne, łącznie z zasadami prowadzenia niezależnego, wzajemnego sprawdzania (*cross-checks*) danych wprowadzanych przy pomocy klawiatury, które mają wpływ na wykonywany przez statek powietrzny tor lotu;
- (b) Nawigację w obszarach wymagających specjalnego wyposażenia nawigacyjnego i ratowniczego MNPS i POLAR oraz na innych oznaczonych obszarach;
- (c) Nawigację obszarową PBN, z podziałem na konkretne specyfikacje nawigacyjne (np. RNAV5, RNAV1, RNP4, RNP APCH, itp.), jeśli ma zastosowanie.
- (d) Zmianę planu podczas lotu;
- (e) Procedury na wypadek degradacji systemu.

Dodatek do EU-OPS 1.1045 – 8.3.2

8-03-03 Procedury nastawiania wysokościomierzy

W tym rozdziale należy opisać tryb przestawiania wysokościomierzy z ciśnienia lotniska na ciśnienie standardowe, sposób wyznaczania wysokościomierza wiodącego, zasady kontroli dokładności wskazań wysokościomierzy i tryb postępowania załogi w przypadku wykrycia różnic we wskazaniach (szczególnie w przestrzeniach RVSM). Ponadto, należy także opisać zasady stosowania tablic przeliczeniowych wysokości metrycznych na anglosaskie, a także procedury związane z przechodzeniem z systemu QNH na system QFE i odwrotnie.

Dodatek do EU-OPS 1.1045 – 8.3.3

8-03-04 Procedury korzystania z systemów ostrzegania o wysokości

Należy opisać ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury wykonywania operacji w przestrzeniach gdzie stosowana jest zmniejszona separacja poziomowa (RVSM) zgodnie z zasadami podanymi w *JAA Temporary Guidance Leaflet No 6* umożliwiającymi wykazanie zgodności z procesami certyfikacji podanymi w PNO-3-04-00 oraz PNO-3-04-01. Zaleca się, aby szczegółowe zasady i procedury wykonywania lotów RVSM opisać w oddzielnym załączniku Instrukcji.

UWAGA: Wymagania i zasady prowadzenia szkoleń zapoznawczych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji załóg należy podać w Dziale D Instrukcji.

8-03-05 Procedury systemu ostrzegania o niebezpiecznym zbliżaniu do ziemi (GPWS oraz TAWS)

Należy opisać poszczególne rodzaje ostrzeżeń, sposób reakcji na ich pojawienie się ze szczególnym podkreśleniem obowiązku reagowania. Koniecznie należy podkreślić pierwszeństwo sygnału GPWS/TAWS przed sygnałami z innych systemów ostrzegawczych. Przy opracowaniu procedur należy oprzeć się na wytycznych podanych w PNO-6-11-00, PNO-6-12-00. W szczególności należy podać procedury dla systemu ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (GPWS) oraz zbliżeniowego systemu ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS). Procedury oraz instrukcje niezbędne dla uniknięcia zderzenia z ziemią w locie sterownym (*Controlled Flight into Terrain – CFIT*), łącznie z ograniczeniami szybkiego zniżania w pobliżu ziemi. Wymagania dot. szkolenia załóg należy umieścić w Dziale D Instrukcji Operacyjnej (D.2.1).

UWAGA: Wymagania i zasady prowadzenia szkoleń zapoznawczych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji załóg należy podać w Dziale D Instrukcji.

8-03-06 Zasady i procedury użycia systemów ostrzegania przed kolizją TCAS/ACAS II

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 31/56
--	-----------------------	------------------------------------

W tym rozdziale należy szczegółowo opisać symbole sygnalizacji, sposoby reakcji na ich wystąpienie, zasady wykonywania manewrów unikania kolizji oraz tryb składania meldunków o niebezpiecznym zbliżeniu. Ze względu na ważność systemu, przy jednoczesnej małej częstotliwości pojawiania się wskazań, zaleca się umieszczenie szczególnie obszernych informacji o ACAS (o ile nie zawiera ich Instrukcja Użytkowania w Locie - AFM).

UWAGA: Wymagania i zasady prowadzenia szkoleń zapoznawczych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji załóg należy podać w Dziale D Instrukcji. (Patrz EU-OPS 1.398).

8-03-07 Zasady i procedury zarządzania i kontrolowania zużycia paliwa podczas lotu

W tym rozdziale należy wyczerpująco opisać zasady planowania ilości paliwa na lot i na wypadek zmian trasy podczas wykonywania lotu, zasady optymalnego zużycia paliwa i kontroli jego ilości podczas całego lotu. Należy także podać obowiązki załogi związane z kontrolą i dokumentowaniem rzeczywistego zużycia paliwa podczas lotu (np. w operacyjnym planie lotu).

8-03-08 Niesprzyjające i potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne

Należy opisać ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury związane z unikaniem i operowaniem w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych z uwzględnieniem:

- (a) Burz;
- (b) Warunków oblodzenia;
- (c) Turbulencji;
- (d) Uskoku wiatru (*Windshear*);
- (e) Prądów strumieniowych;
- (f) Chmur pyłu wulkanicznego;
- (g) Silnych opadów;
- (h) Burz piaskowych
- (i) Fal górskich
- (i) Znaczej inwersji temperatury;
- (j) Lokalnych spadków widzialności i/lub podstawy chmur (w lotach VFR).

8-03-09 Turbulencja w śladzie aerodynamicznym i/lub przyziemna od wirnika nośnego śmigłowca

Należy opisać stosowane przez Operatora zasady i procedury dotyczące przyjętych kryteriów separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym biorące pod uwagę typ statku powietrznego, warunki wiatru i położenie drogi startowej.

8-03-10 Załoga na stanowiskach pracy

Należy opisać ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury związane z zajmowaniem przez członków załogi przydzielonych im stanowisk lub siedzeń podczas różnych faz lotu lub, kiedy w interesie bezpieczeństwa lotu jest to przez dowódcę uważane za niezbędne. Ponadto należy podać zasady dot. kontrolowanego odpoczynku członków załogi lotniczej i personelu pokładowego podczas lotu, jeśli przewidziany. W tym rozdziale należy także podać procedury związane z kontrolowanym odpoczynkiem jednego członka załogi w kabinie podczas lotu.

8-03-11 Używanie pasów bezpieczeństwa przez załogę i pasażerów

Należy opisać stosowane przez Operatora zasady i procedury dotyczące używania przez załogę i pasażerów pasów bezpieczeństwa i/lub uprząży podczas różnych faz lotu lub, kiedy w interesie bezpieczeństwa lotu jest to przez dowódcę uważane za niezbędne.

8-03-12 Wstęp do pomieszczeń załogi

Należy opisać stosowane przez Operatora zasady i procedury dotyczące prawa wstępu do pomieszczeń załogi osób innych niż załoga lotnicza lub personel pokładowy. Zasady dot. wstępu inspektorów ULC muszą być także opisane.

8-03-13 Wykorzystanie wolnych miejsc załogi

W tym rozdziale należy podać warunki i procedury dla wykorzystywania wolnych miejsc załogi przez osoby niebędące członkami załogi w danym locie. W tym miejscu należy także ustalić zasady, jakie obowiązują przy przewozie na tych miejscach osób, które:

- a) Posiadają kwalifikacje lotnicze i są np. członkami personelu latającego Operatora, którzy korzystają z tych miejsc pełniąc jednocześnie wyznaczone im przez Operatora funkcje inspekcyjne czy też kontrole;
- b) Są członkami personelu operacyjnego Operatora, którzy odbywają praktyki lub loty zapoznawcze przewidziane programami szkoleń lub praktyk;
- c) Są członkami personelu Operatora w podróży służbowej.

UWAGA: W szczególności należy określić, jakie służby i osoby funkcyjne Operatora mają uprawnienia do wydania zezwolenia

- d) Są pasażerami przewożonymi na miejscu II pilota. W przypadku wykorzystywania miejsc załogi, z których jest bezpośredni dostęp do urządzeń sterowniczych należy podać jakie są zasady bezpieczeństwa i procedury pouczenia takiej osoby o zakazie dotykania tych urządzeń.

8-03-14 Niezdolność członków załogi lotniczej do pełnienia obowiązków

Należy opisać stosowane przez Operatora zasady i procedury, jakie poszczególni członkowie załogi statku muszą wykonać w razie stwierdzenia niezdolności członka załogi lotniczej do pełnienia obowiązków. Muszą być także opisane przykłady i typy niezdolności oraz sposoby ich rozpoznawania.

8-03-15 Wymagania dot. bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej

Należy opisać ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury obejmujące:

- (a) Przygotowanie kabiny do lotu, wymagania w czasie lotu i przygotowanie do lądowania, łącznie z procedurami zabezpieczenia kabiny i kuchni;
- (b) Procedury zapewniające, aby pasażerowie siedzieli tam, gdzie mogą najlepiej pomóc przy, i nie będą przeszkadzać w ewakuacji statku powietrznego w razie konieczności ewakuacji awaryjnej;
- (c) Procedury, jakie muszą być spełnione podczas wchodzenia i wychodzenia pasażerów;
- (d) Procedury na wypadek tankowania z pasażerami na pokładzie lub podczas wchodzenia i wychodzenia pasażerów;
- (e) Palenie tytoniu na pokładzie;
- (f) Ograniczenia związane z używaniem przez pasażerów i członków załogi przenośnych urządzeń elektronicznych (*Portable Electronic Devices – PED*) generujących fale elektromagnetyczne. Dla opisanego punktu należy wykorzystać Materiał Doradczy JAA podany w *A&GM Part Four Operations, Temporary Guidance Leaflet TGL 29* oraz wytyczne ULC podane w PNO-6-03-00. Ograniczenia te muszą być uwzględnione w komunikatach dla pasażerów (8-03-16 ust. (f) poniżej).
- (g) Zasady i procedury postępowania członków załogi z pasażerami, którzy nie przestrzegają obowiązującego na pokładzie porządku albo nie wykonują poleceń dowódcy statku lub upoważnionych przez niego osób.

8-03-16 Procedury komunikatów dla pasażerów

Należy podać treść, znaczenie i czas podawania komunikatów dla pasażerów. Komunikaty te muszą spełniać następujące kryteria:

- 1) Pasażerowie muszą być poinstruowani ustnie lub w formie pokazu albo instrukcji obrazkowych odpowiednio do fazy lotu o:
 - a) Zasadach regulujących palenie tytoniu na pokładzie;
 - b) Obowiązku umieszczenia oparcie siedzeń w pozycji pionowej i schowania stolików;
 - c) Rozmieszczeniu wyjść awaryjnych;
 - d) Podłogowych świetlnych ścieżkach ewakuacji;
 - e) Rozmieszczeniu bagażu ręcznego;
 - f) Ograniczeniach w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych (PED);
 - g) Lokalizacji i zawartości instrukcji bezpieczeństwa.
 - h) Zasadach użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży, łącznie ze sposobem zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa lub uprząży;

- i) Rozmieszczeniu i zasadach użycia wyposażenia tlenowego, jeśli ma to zastosowanie. Pasażerowie muszą być także powiadomieni, że w czasie korzystania z tlenu muszą zgasić wszystkie palone wyroby tytoniowe;

2) Komunikaty dla pasażerów o treści właściwej dla fazy lotu mają być podawane przed lotem, przed startem, podczas lotu, przed lądowaniem i po wylądowaniu.

3) W razie wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie, pasażerowie muszą być poinstruowani odpowiednio do okoliczności, jak mają w tej sytuacji postępować.

UWAGA 1: Na statkach powietrznych z **oddzielną kabiną pasażerską**, wyposażonych w pokładowy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej, na których znajduje się **personel pokładowy** należy podać pełne procedury ogłaszania komunikatów dla pasażerów opracowane zgodnie z powyższymi zasadami;

UWAGA 2: Na statkach powietrznych z **oddzielną kabiną pasażerską**, wyposażonych w pokładowy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej, użytkowanych **bez personelu pokładowego** (do 19 miejsc pasażerskich) należy określić, który z członków załogi lotniczej i **kiedy** ma podawać komunikaty dla pasażerów spełniające wymagania podane w powyżej (pełna procedura i treść komunikatów);

UWAGA 3: Na statkach powietrznych z oddzielną kabiną pasażerską, **niemających nagłaśniania** kabiny pasażerskiej należy określić, który z członków załogi lotniczej, **kiedy** i przy użyciu, jakich **metod i środków** ma podawać komunikaty dla pasażerów informujące o rozmieszczeniu i korzystaniu ze środków ratunkowych oraz o podstawowych zasadach bezpieczeństwa obowiązujących podczas lotu, a także sposobów ewakuacji oraz zasad i metod komunikowania się z załogą podczas lotu. Należy przy tym uwzględnić utrudnienia związane z porozumiewaniem się z powodu podwyższonego hałasu w kabinie przy jednoczesnym braku środków bezpośredniej łączności z kabiną pasażerską.

UWAGA 4: Na statkach powietrznych, na których **nie ma oddzielnej kabiny pasażerskiej** pilot-dowódca (PIC) ma zapoznać pasażerów z rozmieszczeniem i korzystaniem ze środków ratunkowych oraz podstawowymi zasadami bezpieczeństwa obowiązującymi podczas lotu, a także sposobami ewakuacji oraz sygnałami i metodami przekazywania informacji (komunikowania się z załogą) podczas lotu. Ponadto, w przypadku, kiedy pasażerowie znajdują się w tej samej kabinie, co załoga i mogą mieć dostęp do urządzeń sterowniczych lub każdego innego włącznika lub dźwigni włączającej urządzenia pokładowe, to instrukcje dla pasażerów obowiązkowo muszą być rozszerzone o informację o zakazie dotykania czegokolwiek przez pasażera podczas lotu.

Treść, znaczenie i czas podawania komunikatów dla pasażerów zgodnie z EU-OPS 1.285

8-03-17 Procedury użytkowania samolotów, kiedy wymagane jest posiadanie wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego lub słonecznego

Należy podać procedury używania wyposażenia dla wykrywania promieniowania kosmicznego i słonecznego oraz dla rejestracji odczytów, łącznie z działaniami, jakie mają być podjęte w razie przekroczenia ograniczeń wymienionych w Instrukcji Operacyjnej. Ponadto należy opisać procedury, łącznie z procedurami ATS, jakie mają zostać spełnione w razie podjęcia decyzji o znizaniu lub zmianie trasy ze względu na promieniowanie kosmiczne. W przypadku wykonywania lotów, w których może nastąpić skumulowanie dawki promieniowania powyżej 1 mS na rok należy podać zasady kontroli i wartości redukcji rocznego nalożu członków załogi narażonych na otrzymanie takiej dawki. Procedury te muszą być skorelowane z ograniczeniami podanymi w Rozdziale 7 Instrukcji Operacyjnej dot. ograniczeń czasu pracy (7-01-00).

8-03-18 Zasady korzystania z autopilota i automatycznej przepustnicy

W tym rozdziale należy opisać zasady korzystania z autopilota i automatycznej przepustnicy, jeśli są zainstalowane, a w szczególności procedury związane z podejściami precyzyjnymi oraz ograniczeniami wynikającymi z niesprawności systemów.

8-04-00 Loty w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)

W tym rozdziale należy opisać ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury wykonywania lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO) zgodnie z zasadami podanymi w OPS 1 i JAR-OPS 3

Część E umożliwiającymi wykazanie zgodności z procesami certyfikacji podanymi w PNO-3-01-00. Zaleca się, aby szczegółowe zasady i procedury wykonywania lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO) dla każdego odrębnego typu statku lub kategorii operacji (CATII/III) opisać w oddzielnym załączniku (Instrukcji) (patrz ust. 14-01-00. W razie potrzeby należy stosować system procedur pomocniczych (8-04-01 itd.). Ponadto, należy umieścić zasady i ograniczenia operacyjne związane z używaniem autopilota i automatycznej przepustnicy w lotach AWO i podejściach wykonywanych z użyciem pokładowych systemów sterowania torem lotu.

UWAGA: Wymagania i zasady prowadzenia szkoleń zapoznawczych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji załóg należy podać w Dziale D Instrukcji.

Przykładowa struktura podrozdziałów:

8-04-01 Zasady wykonywania operacji AWO

8-04-02 Procedury załogi lotniczej

8-04-03 Procedury ATC

8-04-04 Monitorowanie

8-04-05 Start przy ograniczonej widzialności LVTO

8-05-00 Operacje o wydłużonym zasięgu samolotów z dwoma turbinowymi zespołami napędowymi ETOPS

Należy opisać stosowane przez Operatora zasady i procedury planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania operacji ETOPS zgodnie z wymaganiami podanymi w *EASA AMC 20-6* umożliwiającymi wykazanie zgodności z procesami certyfikacji podanymi w PNO-3-02-00 oraz PNO-3-02-01. W Dziale D Instrukcji Operacyjnej należy umieścić zasady i procedury związane ze szkoleniem podstawowym oraz okresowymi szkoleniami i sprawdzianami kwalifikacji całego personelu operacyjnego (pilotów i dyspozytorów) uczestniczącego w prowadzeniu operacji ETOPS. Wymagania dotyczące kwalifikacji personelu obsługi technicznej mają być określone w instrukcji zarządzania obsługą techniczną (MME). Zaleca się, aby szczegółowe zasady i procedury związane z wykonywaniem operacji ETOPS opisać w oddzielnej instrukcji (tzw. ETOPS Manual). ETOPS Manual, jeśli został opracowany jako oddzielny dokument musi mieć swoje odsyłacze w Instrukcji Operacyjnej i musi odnosić się, co najmniej do następujących zagadnień:

- a) Programu obsługi technicznej samolotu, jego zespołów napędowych oraz wyposażenia pokładowego;
- b) Listy wyposażenia minimalnego (MEL);
- c) Programu kontroli zużycia oleju;
- d) Monitorowania stanu silnika;
- e) Programu niezawodności i oceny po wystąpieniu niesprawności;
- f) Monitorowania systemu napędowego
- g) Szkolenia personelu obsługi technicznej;
- h) Nadzoru nad częściami i zespołami ważnymi dla lotów ETOPS

UWAGA: Wymagania i zasady prowadzenia szkoleń zapoznawczych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji załóg należy podać w Dziale D Instrukcji.

W razie potrzeby należy stosować system procedur pomocniczych (8-05-01 itd.)

8-06-00 Zasady korzystania z wykazu(ów) wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu(ów) odstępstw od konfiguracji (CDL)

Należy opisać ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury stosowania i korzystania z wykazu(ów) wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazu(ów) odstępstw od konfiguracji (CDL) zgodnie z zasadami podanymi w OPS 1 i JAR-OPS 3..

W razie potrzeby należy stosować system procedur pomocniczych (8-06-01 itd.)

8-07-00 Loty niepłatne

Należy opisać, z podaniem kwalifikacji i uprawnień osób, które mogą uczestniczyć w takich lotach (Patrz też Rozdział 5), ogólnie stosowane przez Operatora zasady i procedury ograniczenia dotyczące organizacji i wykonywania:

- (a) Lotów szkolnych;
- (b) Lotów próbnych;

- (c) Lotów dostawczych;
- (d) Przebazowań;
- (e) Lotów pokazowych;
- (f) Lotów kontrolnych,

W razie potrzeby należy stosować system procedur pomocniczych (8-07-01 itd.)

8-08-00 Wymagania dot. korzystania z tlenu

W tym rozdziale należy podać ogólne zasady zaopatrywania i korzystania z instalacji tlenowej, w tym podać służby i osoby funkcyjne odpowiedzialne za zaopatrzenie statku w tlen, sprawdzanie urządzeń tlenowych oraz obsługę tej instalacji itp. Należy uwzględnić wymagania przepisów krajowych i międzynarodowych oraz charakterystyki techniczne pokładowego wyposażenia tlenowego a także charakterystyki i ograniczenia pilotażowe statku powietrznego (maksymalnych prędkości opadania) oraz przewidywanego czasu zniżania z wysokości, na których zaopatrzenie w tlen jest wymagane i niezbędne dla zachowania życia do wysokości, na których można oddychać powietrzem atmosferycznym. Należy także uwzględnić liczbę miejsc pasażerskich (MAPSC) oraz liczbę personelu pokładowego. Należy uwzględnić konieczność zwiększenia zapasów tlenu w lotach nad rozległymi obszarami wysokogórkimi, kiedy ze względu na ukształtowanie terenu niemożliwe jest natychmiastowe zmniejszenie wysokości do bezpiecznej (ok. 3000m).

8-08-01 Wyjaśnienie warunków, w których tlen musi być zapewniony i używany

W tym rozdziale należy podać ogólne zasady określające warunki, kiedy należy korzystać z tlenu w zależności od wysokości i długości lotu. Wymagania podane są w aktualnych przepisach krajowych. Należy uwzględnić obowiązki pilotów (założenia masek) oraz działania personelu pokładowego w przypadku dekompresji.

8-08-02 Wymagania dot. używania tlenu

W tym rozdziale należy podać, w jakich sytuacjach i fazach lotu niżej wymienione osoby są zobowiązane mieć założoną lub gotową do użycia maskę tlenową albo zobowiązane są korzystać (oddychać) tlenem.

- (a) Członkowie załogi lotniczej;
- (b) Członkowie personelu pokładowego;
- (c) Podróżni (Personel własny Operatora odbywający podróż służbową w kabinie załogi).

Część 9 MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BROŃ

9-01-00 Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych

W tym rozdziale należy podać zasady, wymagania, ograniczenia i procedury związane z przewozem materiałów niebezpiecznych, łącznie z obowiązkami służb i osób funkcyjnych. W szczególności należy opisać, co następuje:

- (a) Politykę Operatora w zakresie przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych w tym określenie warunków, w których przewóz takich materiałów jest dozwolony w bagażu pasażerskim, w rejsach z pasażerami lub tylko specjalnych lotach CARGO. Należy przy tym uwzględnić zakres zezwoleń, jakie Operator uzyskał od ULC, a w szczególności w Certyfikacji AOC oraz w Specyfikacjach Operacyjnych;
- (b) Wymagania dot. przyjęcia, etykietowania, składowania i segregacji materiałów niebezpiecznych;
- (c) Procedury reagowania przez służby operacyjne Operatora na sytuacje awaryjne związane z transportem materiałów niebezpiecznych;
- (d) Obowiązki całego personelu operacyjnego Operatora uczestniczącego w operacjach przewozu lotniczego, składowania i transportu naziemnego materiałów niebezpiecznych;
- (e) Szczegółowe instrukcje postępowania dla pracowników Operatora przy transporcie lotniczym materiałów niebezpiecznych, łącznie z klasyfikacją materiałów do przewozu, których Operator jest upoważniony. W szczególności należy podać zasady uzyskiwania zezwoleń Władz tych Państw, do których i nad terytorium, których, przewóz się ma odbywać;
- (f) Zasady prowadzenia dokumentacji przewozowej wymaganej podczas transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych;
- (g) Zasady współpracy z podwykonawcami i dostawcami usług dla Operatora w zakresie przygotowania transportu i obsługi handlingowej materiałów niebezpiecznych.

UWAGA 1: Szczegółowe wytyczne w sprawie uzyskiwania zezwoleń ULC na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych podane są w PNO-3-05-00.

UWAGA 2: Programy szkolenia podstawowego oraz szkoleń okresowych i sprawdzianów kwalifikacji personelu operacyjnego uczestniczącego w transporcie materiałów niebezpiecznych należy zamieścić w Dziale D Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA 3: Wymagania dot. kwalifikacji personelu operacyjnego Operatora uczestniczącego przyjmowaniu, akceptacji i przewozie materiałów niebezpiecznych należy umieścić w Rozdziale 5 Działu A Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA 4: W razie potrzeby należy skorzystać z możliwości posłużenia się procedurami pomocniczymi (9-01-01 itd.).

9-02-00 Warunki, pod którymi broń, amunicja do broni i broń sportowa może być przewożona

W tym rozdziale należy podać zasady, wymagania, ograniczenia i procedury związane z warunkami, pod jakimi broń może być przewożona. Należy uwzględnić obowiązujące w tym zakresie warunki i ograniczenia w przewozie broni wynikające z przepisów krajowych o dostępie do broni, handlu bronią, przewozie broni itp. W szczególności należy uwzględnić zasady przewożenia broni przez funkcjonariuszy służb państwowych podczas lotu, w którym wykonują obowiązki służbowe podczas wykonania, których, muszą być uzbrojeni.

Część 10 OCHRONA

10-01-00 Instrukcje i wytyczne w sprawie ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji

W rozdziale tym należy zamieścić instrukcje i wytyczne obejmujące ustalenia dotyczące uprawnień i odpowiedzialności personelu operacyjnego związane z zapewnieniem ochrony prowadzonych operacji lotniczych. Należy się odwołać do obowiązujących regulacji prawnych w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego z uwzględnieniem szczegółowych rozwiązań i obowiązków nałożonych na Operatorów lotniczych.

Na szczególne podkreślenie zasługuje fakt, iż treść Instrukcji Operacyjnej, w części dotyczącej ochrony lotnictwa cywilnego, powinna być *de facto* wyciągiem z Programu Ochrony Operatora Lotniczego, którego sporządzenie jest obowiązkiem wynikającym ze stosownych rozporządzeń. Program ten powinien być spójny z dokumentami krajowymi, wspólnotowymi oraz międzynarodowymi z zakresu ochrony lotnictwa cywilnego.

Ponadto, należy wskazać, kto **jest odpowiedzialny u Operatora lotniczego za zagadnienia ochrony przewozów lotniczych** (minimum 2 osoby - wiodąca i osoba ją zastępująca w razie nieobecności, ze wskazaniem ich danych personalnych, zajmowanych stanowisk i pełnionych funkcji, adresów, numerów telefonów kontaktowych - komórkowych i stacjonarnych - faksów, adresów poczty elektronicznej, itp.).

10-02-00 Planowanie działań na wypadek sytuacji kryzysowych

W tym rozdziale należy określić, kto jest odpowiedzialny u Operatora lotniczego za zagadnienie planowania ochrony łącznie ze wskazaniem jego danych personalnych, zajmowanych stanowisk i pełnionych funkcji, adresów, numerów telefonów kontaktowych (komórkowych i stacjonarnych), faksów, adresów poczty elektronicznej, itp. nawet, jeśli jest to ta sama osoba, która została wymieniona w rozdziale 10 - 01- 00).

Ponadto należy zasygnalizować, jakie obszary tematyczne są objęte planowaniem działań na wypadek sytuacji kryzysowych - podawać tylko same ich tytuły (hasła), ponieważ będą one rozwijane w dalszej części niniejszego rozdziału.

10-02-01 Powołanie Centrum Koordynacji Kryzysowej w siedzibie Operatora

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 37/56
--	-----------------------	------------------------------------

W tym rozdziale należy określić, kto i w jakich okolicznościach powołuje Centrum Koordynacji Kryzysowej (CKK), z uwzględnieniem, kto wchodzi w jego skład oraz kto nim kieruje (wskazać dane personalne, zajmowane stanowiska i pełnione funkcje, adresy, numery telefonów kontaktowych (komórkowych i stacjonarnych), faksów, adresy poczty elektronicznej, gdzie jest ono zlokalizowane (wskazać dokładny adres, numery telefonów kontaktowych, faksów, poczty elektronicznej, itp.).

10-02-02 Plan postępowania na wypadek porwania

- Statku powietrznego znajdującego się na ziemi
- Statku powietrznego znajdującego się w powietrzu

W tym rozdziale należy opisać działania służb i osób funkcyjnych Operatora lotniczego w przypadku uprowadzenia statku powietrznego zarówno na ziemi, jak i w powietrzu. Podczas określania **szczegółowych procedur postępowania** w określonej sytuacji należy wskazać podmiot (osobę) odpowiedzialny za realizację danego przedsięwzięcia. Procedury należy rozpisać w odrębnych podpunktach – stosownie dla każdej z osób uczestniczących w rozwiązywaniu sytuacji zagrożenia.

10-02-03 Plan postępowania na wypadek sabotażu

- Statku powietrznego znajdującego się na ziemi
- Statku powietrznego znajdującego się w powietrzu

W tym rozdziale należy wskazać najbardziej prawdopodobne przykłady działań sabotażowych w stosunku do statku(-ów) powietrznego(-ych) Operatora. Należy również opisać przejawy sytuacji wskazujących na możliwość zaistnienia sabotażu. Następnie należy określić działania poszczególnych osób (służb) w przypadku zaistnienia sabotażu wobec statku powietrznego znajdującego się na ziemi, jak i w powietrzu. Podczas określania **szczegółowych procedur postępowania** w danej sytuacji należy wskazać podmiot (osobę) odpowiedzialny za realizację danego przedsięwzięcia. Wyżej wymienione procedury należy rozpisać w odrębnych podpunktach - stosownie dla każdej z osób uczestniczących w rozwiązywaniu sytuacji zagrożenia.

10-02-04 Plan postępowania w sytuacji zagrożenia środkami masowego rażenia (chemicznych, biologicznych, radiacyjnych)

- (a) Statku powietrznego znajdującego się na ziemi
- (b) Statku powietrznego znajdującego się w powietrzu

W tym rozdziale należy odnieść się do zagrożenia zaistnienia aktu bezprawnej ingerencji z użyciem środków masowego rażenia (chemicznych - w tym trucizn, biologicznych oraz materiałów radiacyjnych). Ponadto należy określić działania poszczególnych osób w przypadku zaistnienia zagrożenia środkami masowego rażenia - ze szczególnym uwzględnieniem konieczności zbadania czy, symptomy (ślady) wskazujące na zaistnienie tego typu zagrożenia (na ziemi i w powietrzu) nie są konsekwencją normalnego (legalnego) użytkowania statku powietrznego przez pasażerów lub członków załogi lub obsługi naziemnej. Proponowane rozwiązania, w razie potwierdzenia się, iż ujawnione symptomy lub ślady wskazują na użycie środków masowego rażenia powinny, przy uwzględnieniu specyfiki i wielkości danego statku powietrznego, zmierzać do:

- (a) Maksymalnego oddalenia pasażerów od niebezpiecznych substancji;
- (b) Nakazania im (na ile to możliwe) umycia rąk (nie twarzy), samą wodą i mydłem (bez użycia środków dezynfekujących);
- (c) Ograniczenia poruszania się pasażerów po pokładzie statku powietrznego;
- (d) Uniemożliwienia rozprzestrzeniania się podejrzanej substancji;
- (e) Sporządzenia listy osób, które dotykały substancji i (na ile to możliwe) ich izolowania od pozostałych pasażerów.

Proponowane procedury powinny zobowiązywać załogę, aby po wylądowaniu skażonego lub zainfekowanego statku powietrznego uczyniono wszystko dla uniknięcia niekontrolowanego rozprzestrzeniania się środków masowego rażenia (chemicznych, w tym trucizn, biologicznych oraz materiałów radiacyjnych), skażonych lub zarażonych nimi członków załogi lub pasażerów. Podczas określania szczegółowych procedur postępowania w określonej sytuacji należy wskazać podmiot (osobę)

odpowiedzialny za realizację danego przedsięwzięcia. Wyżej wymienione procedury należy rozpisać w odrębnych podpunktach, stosownie dla każdej z osób uczestniczących w rozwiązywaniu sytuacji zagrożenia - ze wskazaniem, jakie służby państwowe są informowane o zaistniałej sytuacji.

10-02-05 Procedury stosowane w trakcie lotu w przypadku znalezienia lub przypuszczenia, że na pokładzie statku powietrznego znajduje się podejrzanym przedmiot

W tym rozdziale należy określić tryb postępowania załogi na pokładzie statku powietrznego w przypadku uzyskania informacji o podłożeniu bomby lub innego podejrzanego przedmiotu mogącego stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia osób oraz mienia. W przypadku znalezienia podejrzanego przedmiotu procedury powinny określić sposób postępowania z tym przedmiotem łącznie z omówieniem ewentualnego przemieszczenia go w miejsce najmniejszego ryzyka (należy określić to miejsce na pokładzie statku powietrznego w zależności od typu samolotu, powinno być ono wyznaczone przez producenta) i zminimalizowaniem skutków ewentualnej detonacji.

10-02-06 Procedury alarmowe w przypadku zaistnienia niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka

W tym rozdziale należy szczegółowo opisać, kto i w jakiej kolejności jest informowany o zaistnieniu niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka. Szczegółowo powinny być tutaj rozpisane również następujące kwestie:

- (a) Wprowadzenie obowiązku wypełnienia Kwestionariusza Przyjęcia Informacji o Sytuacji Wysokiego Ryzyka przez osobę odbierającą taką informację (wzorzec druku Kwestionariusza Przyjęcia Informacji o Sytuacji Wysokiego Ryzyka podany jest w Dziale 7 PNO – Druki);
- (b) Omówienie trybów i kolejności informowania o zaistnieniu niespodziewanej sytuacji wysokiego ryzyka z określeniem, kto odpowiada za poinformowanie właściwych osób oraz jak należy postępować w razie niemożności skontaktowania się z ww. osobami;
 - W godzinach pracy,
 - Po godzinach pracy;
- (c) Wyszczególnienie instytucji, które będą informowane o zaistniałym zdarzeniu (z podaniem numerów telefonicznych, adresów poczty elektronicznej, adresów klasycznej poczty) oraz danych personalnych informowanych osób fizycznych, zajmowanych przez nie stanowisk i pełnionych funkcji, ich adresów, numerów telefonów kontaktowych (komórkowych i stacjonarnych), faksów, adresów poczty elektronicznej;
- (d) Wprowadzenie obowiązku pozostania w miejscu pracy osoby odbierającej informację o zagrożeniu w celu złożenia wyjaśnień Policji.

10-02-07 Działania i procedury stosowane w przypadku zagrożenia bombowego

W tym rozdziale należy szczegółowo opisać:

- (a) Obieg informacji po przyjęciu zgłoszenia o zagrożeniu bombowym (w niektórych przypadkach *de facto* wpisać treści analogiczne z zapisami z rozdziału 10-02-06);
- (b) Wprowadzenie obowiązku wypełnienia Kwestionariusza Przyjęcia Informacji o Sytuacji Wysokiego Ryzyka przez osobę odbierającą taką informację;
- (c) Sposób postępowania i prowadzenia rozmowy w przypadku przyjmowania informacji o zagrożeniu bombowym drogą telefoniczną;
- (d) Sposób postępowania i prowadzenia rozmowy w trakcie przyjmowania ustnej informacji o zagrożeniu bombowym;
- (e) Sposób postępowania w przypadku wpłynięcia pisemnej informacji o zagrożeniu bombowym poprzez:
 - Typowy list lub np. podrzuconą kartkę papieru (włącznie ze stosowanymi przez Operatora lotniczego technikami zabezpieczania przed zniszczeniem śladów linii papilarnych autora listu, do dalszych badań),
 - Wiadomość przekazaną pocztą elektroniczną,
 - Wiadomość przekazaną SMS-em lub w inny sposób;
- (f) Procedury postępowania załogi statku powietrznego (i służb ochrony) znajdującego się na ziemi i będącego obiektem zagrożenia bombowego;

- (g) Procedury postępowania załogi statku powietrznego znajdującego się w powietrzu - będącego obiektem zagrożenia bombowego.

UWAGA: Wzorzec druku Kwestionariusza Przyjęcia Informacji o Sytuacji Wysokiego Ryzyka podany jest w Dziale 7 PNO – Druki);

10-02-08 Ewakuacja i przeszukanie statku powietrznego znajdującego się na ziemi będącego obiektem zagrożenia

W tym rozdziale należy szczegółowo opisać:

- (a) Procedury ewakuacji pasażerów i załogi zagrożonego statku powietrznego znajdującego się na ziemi;
- (b) Odnośnie przeszukania statku powietrznego wskazać, kto i w jakiej kolejności poddaje kontroli wizualnej poszczególne jego części przy użyciu listy kontrolnej przeszukania (Rozdział 10-05-00).

10-02-09 Informowanie o incydentach mających miejsce na ziemi i w powietrzu

W tym rozdziale należy określić tryb i kolejność informowania właściwych miejscowo lub rzeczowo władz oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego o incydentach dotyczących Operatora lotniczego zarówno w trakcie trwania sytuacji kryzysowej, jak i po jej zakończeniu. W przypadku zaistnienia a później zakończenia sytuacji kryzysowej dotyczącej Operatora lotniczego należy wykorzystać formularz zgłoszeniowy dostępny w Inspektoracie Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym ULC. W przypadku zaistnienia, a później zakończenia sytuacji kryzysowej dotyczącej Operatora lotniczego należy wykorzystać Formularz Zgłoszenia Aktu Bezprawnej Ingerencji, którego wzór podany jest w Dziale 7 PNO – Druki.

10-03-00 Procedury zabezpieczenia i kontroli dostępu do kabiny załogi

W tym rozdziale należy odnieść się do następujących zagadnień:

- Czy na chwilę obecną (a jeśli tak, to w jaki sposób) jest zabezpieczana kabina załogi na pokładach statków powietrznych lotnictwa ogólnego;
- Czy są realizowane standardy ICAO, określone w Aneksie 6 pkt. 13.2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (stosowny wyciąg tego punktu Aneksu 6 dostępny w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego Nr 4 z dnia 29 sierpnia 2003 r. poz. 17).

10-04-00 Program szkolenia Operatora lotniczego

W tym rozdziale należy opisać ramowy program szkolenia kierownictwa i personelu operacyjnego Operatora lotniczego zapewniający, że członkowie załóg i personel pomocniczy będą postępować w odpowiedni sposób uniemożliwiający zaistnienie lub, co najmniej zminimalizowanie następstw aktów bezprawnej ingerencji. Zapisy tego rozdziału powinny być odzwierciedleniem wcześniej zaprogramowanego, zrealizowanego i stosownie udokumentowanego, właściwymi programami szkoleń, protokołami ich zrealizowania i listami osób w nich uczestniczących, procesu szkolenia personelu Operatora lotniczego. Minimalny zakres tematyczny programu szkolenia powinien obejmować elementy prowadzące do nabycia przez osoby szkolone umiejętności takich jak:

- (a) Procedury przeszukiwania samolotu (mające minimalizować zagrożenie umieszczeniem w nim przedmiotów niedopuszczonych do przewozu na pokładzie statku powietrznego oraz przedmiotów i materiałów zabronionych do przewozu statkiem powietrznym);
- (b) Rozumienie motywów i najczęściej spotykanych wariantów zachowania terrorysty(-ów) - w celu skutecznego oddziaływania załogi na zachowania porywacza(-y) i reakcje pasażerów;
- (c) Ocena realności i skali zagrożenia (pozwalające na podejmowanie racjonalnych decyzji w trakcie zaistniałej sytuacji kryzysowej);
- (d) Komunikowanie się i koordynowanie działań członków załogi;
- (e) Ewentualnie stosowne techniki samoobrony;
- (f) Procedury pokładowe służące ochronie samolotu oraz;

- (g) Pouczenie o miejscu najmniejszego ryzyka na pokładzie statku powietrznego wyznaczonym przez producenta, w którym bomba stwarza dla samolotu najmniejsze zagrożenie;
- (h) Praktyczne ćwiczenia sytuacyjne obejmujące rozmaite sytuacje zagrożenia.

UWAGA 1: Ponadto program powinien uwzględniać zakres tematyczny programu ochrony Operatora lotniczego, z podziałem na szkolenia podstawowe i okresowe odświeżające zdobyte umiejętności.

UWAGA 2: Programy szkolenia podstawowego oraz szkoleń okresowych i sprawdzianów kwalifikacji personelu operacyjnego w zakresie ochrony przewozów należy zamieścić w Dziale D Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA 3: Program szkolenia powinien zawierać elementy z zakresu postępowania z bronią, określone w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz wprowadzać obowiązek przeprowadzania przez Operatora lotniczego wewnętrznych inspekcji z przestrzegania wyżej wymienionych przepisów przez personel Operatora lotniczego.

10-05-00 Listy przeszukania i kontroli statku powietrznego;

W tym rozdziale należy zawrzeć sporządzone przez Operatora lotniczego - odrębne dla każdego typu statku powietrznego użytkowanego przez Operatora, możliwie szczegółowe listy:

- (a) Przeszukania statku powietrznego przed odlotem (łącznie z *cabin sweep*),
- (b) Kontroli statku powietrznego podczas postoju tranzytowego,
- (c) Kontroli zagrożonego statku powietrznego znajdującego się na ziemi,
- (d) Kontroli zagrożonego statku powietrznego znajdującego się w powietrzu.

10-06-00 Wykaz przedmiotów niedopuszczonych do przewozu na pokładzie statku powietrznego oraz przedmiotów i materiałów zabronionych do przewozu statkiem powietrznym

W tym rozdziale należy zamieścić listę przedmiotów zabronionych do przewozu w transporcie lotniczym z uwzględnieniem wytycznych określonych w Krajowym Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego oraz Obwieszczeniu Prezesa ULC z dnia 20 stycznia 2005 r.

UWAGA 1: Lista przedmiotów zabronionych do przewozu w transporcie lotniczym powinna być zgodna z wymaganiami Aneksu 18 ICAO „Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą” oraz Rozdziałem 9 Instrukcji Operacyjnej pt. „Materiały niebezpieczne i broń”.

Część 11 POSTĘPOWANIE W RAZIE ZDARZENIA LOTNICZEGO

11-01-00 Definicje i procedury postępowania oraz powiadamiania o zdarzeniach lotniczych

W tym rozdziale należy zamieścić:

- a) Definicje zdarzeń lotniczych, (Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze
- b) Procedurę postępowania (czynności) poszczególnych osób (w tym personelu lotniczego) na miejscu zdarzenia lotniczego;
- c) Opis wewnętrznego systemu powiadamiania o zdarzeniach wraz z obowiązkami osób funkcyjnych i służb w tym zakresie (metoda, kolejność);
- d) Opis systemu powiadamiania PKBWL (oraz ULC - pkt.9) o zdarzeniach lotniczych;
- e) Procedurę składania służbom ruchu lotniczego ustnych meldunków związanych z działaniem systemu ACAS w trybie nakazu (RA), zderzenia z ptakami, akty bezprawnej ingerencji lub władzom lotniczym o zdarzeniach z materiałami niebezpiecznymi;
- f) Obowiązki osób funkcyjnych w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego;
- g) Rodzaj danych przekazywanych w systemie powiadamiania;
- h) Wzory druków stosowanych w procedurze powiadamiania (w części z załącznikami – ustala PKBWL), przykłady ich wypełniania, terminy składania, adresy, pod jakie należy zawiadomienie wysłać;

- i) W sytuacji, kiedy Operator prowadzi przewóz materiałów i towarów niebezpiecznych należy to uwzględnić w pkt.2-8 lub opisać w dalszych punktach;
- j) Jeżeli Operator opracował dla wewnętrznych potrzeb dodatkowe procedury dotyczące powiadamiania o zdarzeniach lotniczych lub zagrożeniach bezpieczeństwa lotów należy je ogólnie opisać. Szczegółowy opis takich procedur powinien znajdować się w „Programie bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom lotniczym”;
- k) Ogólny opis zasad i procedury wprowadzania przedsięwzięć profilaktycznych podejmowanych decyzjami wewnętrznymi oraz decyzjami Prezesa Urzędu;
- l) Procedury zawiadamiania o zdarzeniach lotniczych wymagane w EU-OPS 1.085(b) i JAR-OPS 3.085(b) oraz EU-OPS 1.420 i JAR-OPS 3.420. Procedury te muszą uwzględniać zasady meldowania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych, jakie Operator wprowadził dla zapewnienia dostarczenia załogom informacji o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może zagrozić bezpieczeństwu lotu;
- m) Ogólny opis prowadzenia kontroli wewnętrznej w zakresie realizacji ww. zaleceń.

UWAGA 1: Opis wewnętrznego systemu powiadamiania o zdarzeniach wraz z obowiązkami osób funkcyjnych i służb w tym zakresie oraz opis systemu powiadamiania PKBWL oraz ULC o zdarzeniach lotniczych muszą być oparte na schematach (algorytmach) systemu powiadamiania, znajdujących się w „Programie bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom lotniczym”.

UWAGA 2: Ogólny opis zasad i procedury wprowadzania przedsięwzięć profilaktycznych powinny być zawarte w „Programie bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom lotniczym”.

Część 12 ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW

W tym rozdziale należy umieścić zasady wykonywania lotów, które obejmą:

- (a) Zasady wykonywania lotów z widocznością (VFR) i lotów wg wskazań przyrządów (IFR);
- (b) Terytorialne zastosowanie zasad wykonywania lotów;
- (c) Procedury łączności łącznie z procedurami postępowania w razie utraty łączności;
- (d) Informacje i instrukcje dotyczące przechwytywania cywilnych statków powietrznych;
- (e) Okoliczności, w których ma być prowadzony nasłuch radiowy;
- (f) Sygnały;
- (g) System czasu używany w operacjach;
- (h) Zezwolenia ATC, stosowanie się do planu lotu i meldunki pozycyjne;
- (i) Sygnały optyczne używane dla ostrzeżenia statku powietrznego wykonującego bez zezwolenia lot w obszarach lub wkraczającego na obszary ograniczone, zabronione lub niebezpieczne.
- (j) Procedury dla pilotów obserwujących wypadek lub otrzymujących wiadomość o zagrożeniu bezpieczeństwa lotu;
- (k) Znaki optyczne ziemia/powietrze używane przez rozbitków, opis i użycie pomocy sygnałowych;
- (l) Sygnały o zagrożeniu bezpieczeństwa i pilności.

W razie potrzeby należy skorzystać z możliwości posłużenia się procedurami pomocniczymi (12-01-01 itd.).

Część 13 LEASING STATKÓW POWIETRZNYCH

W tym rozdziale należy umieścić zasady wykonywania lotów, które obejmą:

13-01-00 Ogólne zasady, instrukcje i wytyczne postępowania dla zainteresowanego personelu operacyjnego, technicznego oraz innych służb Operatora uczestniczących w planowaniu, przygotowaniu i realizacji umów leasingu. W szczególności należy odnieść się do działań i odpowiedzialności służb i osób funkcyjnych zapewniających wykonanie przepisów EU-OPS 1.165. Należy uwzględnić wszystkie formy i rodzaje leasingu, w tym:

- 13-01-01 Wzięcie samolotu w leasing bez załogi (*dry lease in*);
- 13-01-02 Wzięcie samolotu w leasing wraz załogą (*wet lease in*);
- 13-01-03 Oddanie samolotu w leasing bez załogi (*dry lease out*);
- 13-01-04 Oddanie samolotu w leasing wraz załogą (*wet lease wet*);

13-02-00 Leasing statku powietrznego w nagłych przypadkach. (EU-OPS 1.165(b)(2));

13-03-00 Zasady współpracy Operatora z władzami lotniczymi państwa rejestracji samolotu, państwa licencjonującego załogę oraz państwa, który certyfikował Operatora.

UWAGA 1: Opracowując procedury leasingu należy uwzględnić wytyczne ICAO podane w Okólniku Nr Cir 295 LE/2 w sprawie stosowania art 83 bis Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym.

UWAGA 2: Opracowując procedury leasingu należy uwzględnić wytyczne podane w PNO-3-07-00.

Część 14 ZAŁĄCZNIKI

14-01-00 Instrukcja prowadzenia operacji (Tytuł)

Jeżeli Operator zamierza prowadzić operacje o szczególnym charakterze czy specyfice, zakwalifikowane zgodnie z zasadami podanymi w Dziale 3 Podręcznika PNO jako szczególne przypadki certyfikacji i w związku z tym wymagające uzyskania dodatkowych zezwoleń ULC lub operacje, których opisu nie przewidziano w poniższym spisie zawartości merytorycznej Instrukcji Operacyjnej, to Operator **MUSI opisać zasady, warunki i ograniczenia wykonywania tych operacje w specjalnych ZAŁĄCZNIKACH** do Instrukcji Operacyjnej. W szczególności obowiązek ten dotyczy to takich operacji jak:

- (a) Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO);
- (b) Wykonywanie lotów w przestrzeniach gdzie obowiązują minimalne standardy osiągnięć wyposażenia (MNPS);
- (c) Wykonywanie lotów w przestrzeniach gdzie obowiązują zmniejszone separacje pionowe (RVSM);
- (d) Wykonywanie lotów w przestrzeniach gdzie obowiązuje stosowanie nawigacji obszarowej (R-NAV);
- (e) Wykonywanie lotów o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi turbinowymi (ETOPS);
- (f) Operacje śmigłowcowych przewozów przybrzeżno-morskich (*Off-shore*);
- (g) Prace budowlano-montażowe przy użyciu śmigłowców (MONT);
- (h) Usługi agrotechniczne i rekultywacji terenów (AGRO);
- (i) Loty fotogrametryczne i geofizyczne (FOTO);
- (j) Operacje ratowniczo-poszukiwawcze (SAR);
- (k) Przewozy medyczne i sanitarne (HEMS/EMS);
- (l) Loty p.pożarowe i gaśnicze;
- (m) Przewóz materiałów niebezpiecznych (DGR);
- (n) Inne nietypowe procesy i operacje lotnicze wymagające dodatkowego opisanie zasad ich wykonywania, a w szczególności wyznaczenia służb, osób lub podmiotów odpowiedzialnych za zarządzanie tymi operacjami oraz ich wykonywanie.

W razie potrzeby należy skorzystać z możliwości posłużenia się procedurami pomocniczymi (14-01-01 itd.).

UWAGA 1: Wymagania i zasady prowadzenia szkoleń zapoznawczych i okresowych oraz sprawdzianów kwalifikacji załóg wymaganych dla uzyskania i utrzymania ważności upoważnienia zakładowego na wykonywanie takich operacji należy podać w Dziale D Instrukcji.

UWAGA 2: Ze względu na często obszerną objętość tekstową tych załączników zaleca się opracowanie tych zasad jako oddzielnych podręczników tematycznych, które nadal jednak pozostają częścią Instrukcji Operacyjnej Dział A i w związku z tym podlegają wszystkim rygorom właściwym Instrukcji Operacyjnej, w tym obowiązkowi ich zatwierdzenia przez ULC na zasadach podanych w PNO-2-04-00 oraz muszą nosić takie same cechy i oznaczenia jak Instrukcja Operacyjna Dział A. W tym przypadku, w Instrukcji Operacyjnej należy wprowadzić zapisy informujące o tym, że szczegółowe zasady prowadzenia danego rodzaju operacji zawarte są w określonym z jego nazwy podręczniku specjalistycznym.

UWAGA 3: Jeżeli Operator zamierza prowadzić swoje operacje sprzętem wynajętym lub oddawać swoje statki w leasing innemu Operatorowi **MUSI wcześniej** wprowadzić w tym rozdziale specjalny Załącznik, w którym ustali zasady przyjmowania i dawania statku powietrznego w leasing (Patrz PNO-3-07-00)

Cześć 15 WZORY DRUKÓW I DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 43/56
--	-----------------------	------------------------------------

Dział „A” Instrukcji Operacyjnej **MUSI BYĆ UZUPEŁNIONY** WZORAMI każdego druku, jakiego Operator używa w prowadzonych operacjach lotniczych, a które nie zostały opisane wcześniej.

DZIAŁ B
ZAGADNIENIA OPERACYJNE
ZWIĄZANE Z TYPEM STATKU POWIETRZNEGO

Biorąc pod uwagę różnice pomiędzy typami i wariantami typów należy uporządkować zgodnie z poniższymi nagłówkami:

Część 0 INFORMACJE OGÓLNE I JEDNOSTKI MIAR

0-01-00 Informacje ogólne

Takie jak np. wymiary statku powietrznego

0-02-00 Jednostki miar

wykorzystywane podczas użytkowania danego typu statku powietrznego oraz tablice przeliczeniowe.

Część 1 OGRANICZENIA

1-01-00 Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych włączając:

- (a) Status certyfikacji (np. JAR/CS-23; JAR/CS-25; ICAO Annex 16 (JAR-36 i JAR-34) itp.);
- (b) Konfigurację miejsc pasażerskich dla każdego typu statku powietrznego, łącznie z prezentacją obrazkową;
- (c) Typy operacji, na jakie zezwolono (np. IFR/VFR; CAT II/III; loty w znanych warunkach oblodzenia itp.);
- (d) Skład załogi;
- (e) Masy i położenie środka ciężkości;
- (f) Ograniczenia prędkości;
- (g) Teczki(i) trasowa(e);
- (h) Ograniczenia wiatru, łącznie z operacjami na zanieczyszczonych drogach startowych;
- (i) Ograniczenia osiągow dla stosowanych konfiguracji;
- (j) Nachylenie drogi startowej;
- (k) Ograniczenia na mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej;
- (l) Zabrudzenie płatownca;
- (m) Ograniczenia systemów.

W razie potrzeby można skorzystać z możliwości stosowania procedur pomocniczych (1-01-01 itd.).

Część 2 PROCEDURY NORMALNE

2-01-00 Procedury normalne

Należy umieścić normalne procedury i obowiązki przydzielone załodze, odpowiednie listy kontrolne czynności, zasady użycia list kontrolnych czynności i ustalenie koniecznej koordynacji procedur pomiędzy załogą lotniczą i pokładową. Muszą one obejmować następujące normalne procedury i obowiązki:

- (a) Przed lotem (*pre-flight*);
- (b) Przed odlotem (*pre-departure*);
- (c) Nastawianie i sprawdzanie wysokościomierzy;
- (d) Kołowanie, start i wznoszenie (zawis);
- (e) Procedury przeciwhałasowe;
- (f) Przelot i zniżanie;
- (g) Podejście, przygotowanie do lądowania i omówienie (*briefing*);
- (h) Podejście VFR;
- (i) Podejście instrumentalne;
- (j) Podejście z widocznością i okrążenie;
- (k) Nieudane podejście;
- (l) Lądowanie normalne;
- (m) Po lądowaniu;
- (n) Operacje na mokrych i zanieczyszczonych drogach startowych.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	INSTRUKCJA OPERACYJNA	PNO-2-04-01 Strona 45/56
--	-----------------------	------------------------------------

W razie potrzeby należy skorzystać z systemu procedur pomocniczych (2-01-01 itd.)

Część 3 PROCEDURY NIENORMALNE I AWARYJNE

3-01-00 Procedury w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych

Należy umieścić procedury nienormalne i awaryjne oraz przydzielone załodze obowiązki, odpowiednie listy kontrolne czynności, zasady użycia list kontrolnych i ustalenie niezbędnej koordynacji procedur pomiędzy załogą lotniczą i pokładową. Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych:

- (a) Niezdolność załogi do pełnienia czynności;
- (b) Postępowanie na wypadek ognia lub dymu;
- (c) Lot statku powietrznego z kabiną nie zahermetyzowaną lub zahermetyzowaną częściowo;
- (d) Przekroczenie ograniczeń strukturalnych takich jak lądowanie z przekroczonym ciężarem;
- (e) Przekroczenie promieniowania kosmicznego;
- (f) Uderzenia pioruna;
- (g) Łączność w sytuacjach zagrożenia i alarmowanie ATC o sytuacjach krytycznych;
- (h) Niesprawność silnika;
- (i) Niesprawności systemów;
- (j) Wytyczne dla zmiany planu lotu w przypadku poważnej niesprawności technicznej;
- (k) Ostrzeżenie o zbliżaniu do ziemi;
- (l) Ostrzeżenia systemu antykolidyjnego TCAS;
- (m) Uskok wiatru (*Windshear*); oraz
- (n) Przymusowe lądowanie/wodowanie

W razie potrzeby należy skorzystać z systemu procedur pomocniczych (2-01-01 itd.)

Część 4 OSIĄGI

Dane osiągnięć muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.

4-01-00 Dane osiągnięć

W tym rozdziale należy umieścić materiały źródłowe o osiągnięciach, które dostarczają niezbędnych danych dla postępowania zgodnego z wymaganiami. Muszą zostać włączone w taki sposób, aby umożliwiać określanie:

- (a) Ograniczeń wznoszenia po starcie - masa, wysokość, temperatura;
- (b) Długości pola startu (suchego; mokrego; zanieczyszczonego);
- (c) Dane dla obliczenia praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub kiedy ma to zastosowanie, toru lotu po starcie;
- (d) Pogorszenie gradientu osiągnięć dla wznoszeń z przechyleniem;
- (e) Ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;
- (f) Ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;
- (g) Ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;
- (h) Długości pola lądowania (suchego, mokrego, zanieczyszczonego) łącznie ze skutkami niesprawności instalacji lub urządzeń w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;
- (i) Ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce;
- (j) Prędkości właściwe dla różnych etapów lotu (także związanych z moką lub zanieczyszczoną drogą startową).

4-01-01 Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia

Każdy z certyfikowanych osiągnięć odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji jak np. niesprawność instalacji przeciwpoślizgowej (*anti-skid*) musi zostać ujęty.

Uwaga: Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej Instrukcji Użytkownika w Locie (AFM), to muszą zostać włączone inne dane uznane przez ULC. Alternatywnie, Instrukcja Operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w AFM, kiedy korzystanie z takich danych nie wydaje się być zbyt częste lub w odbywa się w sytuacjach awaryjnych.

4-02-00 Uzupelniajace dane osiagow

Kiedy ma to zastosowanie nalezy wlaczyc uzupelniajace dane osiagow:

- (a) Gradient wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracujacymi;
- (b) Dane dot. opadania;
- (c) Wplyw plynow przeciwohledzeniowych i odladzajacych;
- (d) Lot z wypuszczonym podwoziem;
- (e) Dla samolotow z 3-ema lub wiecej silnikami - przebazowanie z jednym silnikiem niepracujacym;
- (f) Loty wykonywane na podstawie ustalen wykazow odstępstw od konfiguracji (CDL).

W razie potrzeby nalezy skorzystac z mozliwosci posluzenia sie procedurami pomocniczymi (4-02-01 itd.).

Czesc 5 PLANOWANIE LOTU

5-01-00 Dane i instrukcje konieczne dla planowania przedlotowego i podczas lotu

W tym rozdziale nalezy umieścić informacje obejmujace takie czynniki jak rozklady predkosci i ustawienia mocy. Kiedy ma to zastosowanie, musi obejmowac procedury operacji z niesprawnym(i) silnikiem(kami), ETOPS i loty na lotniska izolowane.

5-02-00 Metody obliczania zuzycia paliwa

W tym rozdziale nalezy podac zasady i dane niezbedne dla planowania paliwa potrzebnego dla roznych etapow lotu zgodnie z przepisami.

Czesc 6 MASA I WYWAZENIE

W tym rozdziale nalezy podac instrukcje i dane dla obliczania masy i polozenia srodka cięzkości obejmujace:

6-01-00 System obliczania (np. indeksowy);

6-02-00 Informacje i instrukcje dla wypełnienia arkuszy zaladunku i wywazenia obejmujace metody obliczania ręcznego i komputerowego;

6-03-00 Ograniczenia masy i polozenia srodka cięzkości dla roznych wersji;

6-04-00 Wartości suchej masy operacyjnej (*Dry Operating Weight -DOW*) i odniesione do niej polozenia srodka cięzkości lub indeksu;

6-05-00 Wspolprace z podwykonawcami i agentami przygotowujacymi arkusze zaladunku (*Loadsheet*). W szczegolności nalezy podac obowiazki osob funkcyjnych w sluzbach Operatora zwiazane z dostarczaniem i aktualizacja danych o aktualnych masach i indeksach statkow wchodzacych w sklad floty.

Czesc 7 ZAŁADUNEK

W tym rozdziale nalezy podac zasady, dane i procedury niezbedne dla prawidlowego rozmieszczenia ladunku i jego zabezpieczenie na samolocie/smiglowcu zgodnie z arkuszem zaladunku (*Loadsheet*).

Czesc 8 WYKAZ ODSTEPSTW OD KONFIGURACJI (CDL)

Wykaz(y) odstępstw od konfiguracji (CDL) (*Configuration Deviation List(s) - CDL*), o ile sa podane przez producenta, uwzględniajace typy i warianty uzytkowanych statku powietrznego i obejmujace procedury, jakie maja byc spełnione, kiedy statek powietrzny jest odprawiany na warunkach określonych w jego CDL.

Czesc 9 WYKAZ WYPOSAZENIA MINIMALNEGO (MEL)

Wykaz wyposazenia minimalnego (*Minimum Equipment List - MEL*) uwzględniajacy typy i warianty uzytkowanych statkow powietrznych oraz typ lub obszar operowania. Wykaz wyposazenia minimalnego (MEL) musi spełniac wymagania podane w JAR-MMEL/MEL i podlega zatwierdzeniu zgodnie z procedurami nalezacyimi do zbioru dokumentow LOL.

Czesc 10 WYPOSAZENIE AWARYJNE, RATUNKOWE I TLEN

10-01-00 Wykaz pokladowego wyposazenia ratunkowego

Podac wykaz wyposazenia wymaganego dla tras i lotow, jakie maja byc wykonane oraz procedury sprawdzania sprawnosci tego wyposazenia przed startem. Musza byc takze wlaczone instrukcje odnoszace sie do rozmieszczenia i uzycia wyposazenia awaryjnego i ratunkowego oraz zwiazane z nimi listy kontrolne czynnosci (*check list*).

10-02-00 Procedura dla określania wymaganych i posiadanych zasobów tlenu

Musi w niej zostać uwzględniony wysokościowy profil lotu z uwzględnieniem profilu terenu ze względu na MEA i możliwości obniżenia wysokości lotu do wysokości 3000m, ilości osób na pokładzie i możliwą dekompresję kabiny. Informacje te muszą być podane w formie łatwej do wykorzystania.

Część 11 PROCEDURY EWAKUACYJNE W NIEBEZPIECZEŃSTWIE

11-01-00 Instrukcje dla przygotowania ewakuacji w niebezpieczeństwie

Należy umieścić zasady i procedury obejmujące koordynację współpracy w załodze i przydzielone im zadania i stanowiska pracy na wypadek niebezpieczeństwa.

11-02-00 Procedury ewakuacyjne w niebezpieczeństwie

Należy umieścić opis obowiązków wszystkich członków załogi w razie nagłej ewakuacji z statku powietrznego i postępowania z pasażerami na wypadek przymusowego lądowania, wodowania lub innego zagrożenia.

Część 12 INSTALACJE SAMOLOTOWE/ŚMIGŁOWCOWE

Należy umieścić opisy instalacji samolotowych/śmigłowcowych, jednoosobnych układów sterowania i wskaźników i związanych z nimi procedur użytkowania. Do numerowania poszczególnych opisów zaleca się stosować system (12-01-01)

DZIAŁ C

INSTRUKCJE I INFORMACJE DOTYCZĄCE TRAS I LOTNISK

Instrukcje i informacje dotyczące łączności, nawigacji i lotnisk, łącznie z minimalnymi poziomami/wysokościami lotu (*flight levels/altitude*) dla każdej zamierzonej trasy oraz minima operacyjne dla każdego planowanego do wykorzystania lotniska obejmujące:

- (a) Minimalne poziomy/wysokości lotu (*flight levels/altitude*);
- (b) Minima operacyjne dla lotniska odlotu, docelowego i zapasowych;
- (c) Urządzenia łączności i pomoce nawigacyjne;
- (d) Parametry drogi startowej i urządzenia lotniskowe;
- (e) Procedury podejścia, nieudanego podejścia i odlotowe, łącznie z procedurami przeciwhałasowymi;
- (f) Procedury na wypadek utraty łączności;
- (g) Środki poszukiwawcze i ratownicze na obszarze, nad którym statek powietrzny ma przelatywać;
- (h) Opis map lotniczych, jakie muszą być na pokładzie w odniesieniu do typu lotu i trasy, jaka będzie pokonana, łącznie z metodami sprawdzania ich aktualności (ważności);
- (i) Dostępność informacji lotniczych i obsługi meteorologicznej;
- (j) Trasowe procedury łączności i nawigacyjne, łącznie z oczekiwaniem;
- (k) Klasyfikację lotnisk odniesioną do kwalifikacji załogi lotniczej.

DZIAŁ D

SZKOLENIE – INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU

W tym Dziale Instrukcji Operacyjnej należy opisać zasady, metody i procedury związane z utrzymywaniem kwalifikacji już nabytych licencjonowanego i nie licencjonowanego personelu operacyjnego Operatora. Takie przeznaczenie Działu D Instrukcji Operacyjnej wynika zarówno z zakresu stosowania Aneksu 6 ICAO, wymagań EU-OPS 1 i JAR-OPS 3. Instrukcja Operacyjna jako dokument regulujący działania operacyjne związane z prowadzeniem operacji lotniczych przez Operatora nie może zawierać zapisów dotyczących procesów szkolenia i nabywania nowych licencji oraz wpisywanych do niej uprawnień, które są wyłączną domeną Aneksu 1 ICAO oraz wymagań JAR-FCL 1&2 i mogą być realizowane wyłącznie przez certyfikowane ośrodki szkolenia lotniczego. Z tego powodu wszelkie zapisy i programy szkolenia dotyczące nabywania nowych licencji i uprawnień lotniczych powinny być umieszczone w instrukcjach należących do zbioru dokumentów ośrodka szkolenia lotniczego (FTO/TRTO), a nie w Instrukcji Operacyjnej Operatora. Jedyne odstępstwo od tej reguły może dotyczyć takich Operatorów, w strukturze których występuje zintegrowany i zatwierdzony przez ULC ośrodek szkolenia lotniczego uprawniony do prowadzenia szkoleń podstawowych dla uzyskania licencji lotniczych i/lub wpisywanych do niej uprawnień. Dział D Instrukcji Operacyjnej przeznaczony jest więc głównie dla opisania w nim zasad, metod, procedur związanych z prowadzeniem okresowych i doskonalących szkoleń lotniczych personelu operacyjnego Operatora, a także innych zagadnień operacyjnych takich jak np. zasady i wymagania dotyczące uzyskiwania przez licencjonowany personel operacyjny Operatora uprawnień zakładowych, nie wpisywanych do licencji lotniczej takich jak np. uprawnienia do wykonywania lotów ETOPS, MNPS, R-NAV, RVSM, ACAS II, CAT II/III (AWO) i innych operacji wymagających specjalistycznego szkolenia lotniczego nie przewidzianego w przepisach w sprawie licencjonowania jak np. loty dźwigowo-montażowe, loty poszukiwawczo-ratownicze (HEMS/SAR) czy też loty na platformy wiertnicze w morzu lub na wyniesione płaszczyzny lądowania (*Off-shore*). Ponadto, w Dziale D należy umieścić także procedury awansowania na dowódców i/lub kwalifikowania do przejścia na nowy typ, prowadzenia okresowych kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych personelu latającego, technicznego i operacyjnego w celu utrzymywania posiadanych przez nich kwalifikacji na wymaganym poziomie itp. a także wszystkie programy szkoleń podstawowych, okresowych i wznawiających itp., łącznie z zasadami sprawdzania kwalifikacji, dla całego **nie licencjonowanego personelu operacyjnego** Operatora takiego jak np. personel pokładowy, operatorzy systemów pokładowych, ratownicy, montażyści i inny personel służb wspomaganie lotów. W Dziale D Instrukcji należy uwzględnić zasady i procedury podane w PNO-5-02-00 dotyczące prowadzenia kontroli techniki pilotażu (KTP). Patrz także PNO-1-03-00 ust. 2 Definicje.

UWAGA: Dział D Instrukcji Operacyjnej Operatora nie zastępuje instrukcji szkolenia wymaganej dla certyfikacji ośrodka szkolenia lotniczego (FTO/TRTO), dla której wymagania zostały opisane w zbiorze dokumentów Departamentu Personelu Lotniczego.

Instrukcja szkolenia personelu musi, jako minimum, spełniać następujące wymagania dot. struktury, zawartości i układu:

NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA (FIRMY)

Egzemplarz Nr

INSTRUKCJA OPERACYJNA
(ZBIÓR PROCEDUR OPERACYJNYCH)

DZIAŁ D – INSTRUKCJA SZKOLENIA PERSONELU

INSTRUKCJA OPERACYJNA ZOSTAŁA ZATWIERDZONA
PRZEZ PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
ORAZ
WPROWADZONA DO UŻYTKU W
(NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA)
ZARZĄDZENIEM KIEROWNIKA ODPOWIEDZIALNEGO).

USTALENIA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ OBOWIĄZUJĄ
KAŻDEGO PRACOWNIKA (NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA)
W ZAKRESIE JEGO FUNKCJI I OBOWIĄZKÓW
OPERACYJNYCH.

Wydanie xx z dnia dd/mm/yyyy

MIEJSCOWOŚĆ
DATA

Na podstawie § 32 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421) oraz wymagań EOPS 1.1040(b) i/lub JAR-OPS 3.1040(b) stanowiących załącznik do rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie wprowadzenia do stosowania przepisów JAR....

UWAGA: Należy przytoczyć właściwą podstawę prawną zatwierdzenia

Z A T W I E R D Z A M

.....

PISMO Nr Z DNIA 200... r.

INSTRUKCJA OPERACYJNA ZOSTAŁA WPROWADZONA DO UŻYTKU SŁUŻBOWEGO W (NAZWA PRZEDSIĘBIORSTWA) ZARZĄDZENIEM KIEROWNIKA ODPOWIEDZIALNEGO

ZARZĄDZENIEM Z DNIA 200.. . r.

(m. p.)

(data i podpis Kierownika Odpowiedzialnego)

KARTA ZATWIERDZEŃ ZMIAN DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

ZMIANA NR 1 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 2 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 3 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

ZMIANA NR 4 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została
zatwierdzona (Nazwa Operatora)
przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Pismo ULC-LOL-1/z dnia

(m.p)

.....
(pieczęć i podpis osoby uprawnionej)

<p>ZMIANA NR 5 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została zatwierdzona (Nazwa Operatora) przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego</p> <p>Pismo ULC-LOL-1/ .....z dnia</p> <p>(m.p)</p> <p>..... (peczęć i podpis osoby uprawnionej)</p>
<p>ZMIANA NR 6 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została zatwierdzona (Nazwa Operatora) przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego</p> <p>Pismo ULC-LOL-1/ .....z dnia</p> <p>(m.p)</p> <p>..... (peczęć i podpis osoby uprawnionej)</p>
<p>ZMIANA NR 7 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została zatwierdzona (Nazwa Operatora) przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego</p> <p>Pismo ULC-LOL-1/ .....z dnia</p> <p>(m.p)</p> <p>..... (peczęć i podpis osoby uprawnionej)</p>
<p>ZMIANA NR 8 do Działu D Instrukcji Operacyjnej została zatwierdzona (Nazwa Operatora) przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego</p> <p>Pismo ULC-LOL-1/ .....z dnia</p> <p>(m.p)</p> <p>..... (peczęć i podpis osoby uprawnionej)</p>

(Dodaj następne strony, jeśli potrzebne)

STRUKTURA, ZAWARTOŚĆ I UKŁAD INSTRUKCJI SZKOLENIA PERSONELU DZIAŁ D INSTRUKCJI OPERACYJNEJ OPERATORA

WYMAGANIA OGÓLNE

W Dziale D Instrukcji Operacyjnej należy umieścić szczegółowe zasady, metody i procedury związane z prowadzeniem okresowych i doskonalących szkoleń lotniczych personelu operacyjnego Operatora, a także zapisy dotyczące takich zagadnień operacyjnych jak np. zasady i wymagania dla awansowania na dowódców i/lub przejścia na nowy typ, prowadzenia okresowych kontroli wiadomości teoretycznych i umiejętności praktycznych personelu latającego, technicznego i operacyjnego w celu utrzymywania posiadanych przez nich kwalifikacji na wymaganym poziomie. Instrukcja Operacyjna jest przeznaczona dla całego licencjonowanego personelu lotniczego oraz personelu operacyjnego i administracyjnego uczestniczącego w prowadzonych przez Operatora operacjach lotniczych, co najmniej w zakresie opisanym w Rozdziale 4 Instrukcji Operacyjnej. W Dziale D Instrukcji należy uwzględnić zasady i procedury dotyczące prowadzenia kontroli techniki pilotażu (KTP) zgodnie z wytycznymi podanymi w Rozdziale 5 Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA 1: W przypadku, kiedy Operator wymaga, aby członek załogi wyznaczony do wykonania określonego rodzaju operacji posiadał oprócz licencji i wpisywanych do niej uprawnień także inne upoważnienia i autoryzacje wydawane przez Operatora takie jak np. upoważnienie do wykonywania lotów AWO, lotów w przestrzeniach RVSM, MNPS, ETOPS czy też np. wykonywania przeglądów przed lotem, to musi w tym Dziale podać wymagania dla wydania i utrzymania ważności tych upoważnień.

UWAGA 2: W Dziale D Instrukcji Operacyjnej **nie należy umieszczać** zapisów dotyczących zasad prowadzenia szkoleń wymaganych dla nabycia nowych licencji lotniczych i/lub wpisywanych do nich uprawnień oraz szkoleń na nowe typy statków, nie wpisywanych do licencji (w ramach tej samej klasy), ponieważ Dział D nie zastępuje instrukcji szkolenia wymaganej dla certyfikacji ośrodka szkolenia lotniczego (FTO/TRTO), dla której wymagania zostały opisane w zbiorze dokumentów Departamentu Personelu Lotniczego.

UWAGA 3: Do numerowania poszczególnych rozdziałów i procedur pomocniczych zaleca się stosować system (1-01-01).

UWAGA 4: Głównym i w zasadzie jedynym przeznaczeniem Instrukcji Operacyjnej jest opisanie i podanie do wiadomości personelu operacyjnego informacji o tym **w jaki sposób ma postępować**, aby zapewnić pełną i ciągłą zgodność prowadzonych przez Operatora działań z wymaganiami mających zastosowanie zasad, norm i przepisów dlatego też **cytowanie** (umieszczanie) w Instrukcji Operacyjnej treści konkretnych przepisów państwowych lub międzynarodowych, zamiast podania procedury ich spełnienia, **JEST NIEDOZWOLONE**.

UWAGA 5: Przez pojęcie „procedura” należy w uproszczeniu rozumieć, opisanie w danym rozdziale, co najmniej następujących faz działania:

- a) **CO należy wykonać ?**
- b) **KTO ma to wykonać ?**
- c) **JAK ma to wykonać ?**
- d) **JAK należy udokumentować wykonanie zadania ?**

OGÓLNY UKŁAD INSTRUKCJI OPERACYJNEJ ma zawierać:

- 1) **STRONĘ TYTUŁOWĄ** (Z NUMEREM REJESTRACYJNYM EGZEMPLARZA)
- 2) **REWERS STRONY TYTUŁOWEJ Z ZATWIERDZENIAMI**
- 3) **KARTĘ ZATWIERDZEŃ ZMIAN DO INSTRUKCJI OPERACYJNEJ** (Tego tomu).
- 4) **WYKAZ OBOWIĄZUJĄCYCH STRON**
- 5) **WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN STAŁYCH**
- 6) **WYKAZ WPROWADZONYCH ZMIAN TYMCZASOWYCH**
- 7) **SPIS TREŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ** (Tego tomu).

CZĘŚĆ 1 ZASADY OGÓLNE

1-01-00 Oświadczenie Kierownika Odpowiedzialnego o zgodności Instrukcji ze wszystkimi mającymi zastosowanie przepisami oraz z postanowieniami i warunkami Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC). Oświadczenie ma spełniać warunki formalno-prawne dla takiego dokumentu przewidziane w obowiązującym prawie i musi być podpisane przez Kierownika Odpowiedzialnego przedsiębiorstwa. Przykładowa treść zobowiązania podana jest w przy okazji omawiania zawartości Działu A Rozdział 01(a) tego rozdziału.

1-02-00 Oświadczenie, że instrukcja szkolenia personelu będzie w pełni realizowana przez personel kierowniczy odpowiedzialny za realizację zawartych w niej uregulowań.

1-03-00 Przeznaczenie i zawartość poszczególnych rozdziałów instrukcji szkolenia personelu.

1-04-00 Zasady wprowadzania zmian instrukcji szkolenia personelu i aktualny wykaz zmian.

1-05-00 Wykaz obowiązujących stron.

1-06-00 Filozofia szkoleń

1-07-00 Polityka szkoleniowa

CZĘŚĆ 2 ZAKRESY SZKOLENIA I PROGRAMÓW SPRAWDZAJĄCYCH

2-01-00 Dla załogi lotniczej

2-02-00 Dla personelu pokładowego

2-03-00 Dla personelu operacyjnego, łącznie z członkami załóg

2-04-00 Dla personelu operacyjnego innego niż członkowie personelu lotniczego

CZĘŚĆ 3 PROCEDURY

3-01-00 Procedury szkolenia i sprawdzianów

3-02-00 Procedury postępowania, gdy personel nie osiąga lub nie utrzymuje wymaganych standardów

3-03-00 Procedury zapewniające, że w lotach handlowych nie będą symulowane sytuacje nienormalne i awaryjne

CZĘŚĆ 4 PRZECHOWYWANIE DOKUMENTACJI

CZĘŚĆ 5 ZAŁĄCZNIKI – sylabusy szkoleń

W tej części należy zawrzeć sylabusy wszystkich szkoleń

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE



Departament Operacyjno-Lotniczy LOL

Tytuł procedury:

Zatwierdzanie/akceptacja dokumentów
typu Instrukcja Operacyjna (IO)

Nr.

PR-IO-01

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Termin
1.	Operator składa w POK pismo przewodnie oraz projekt IO/zmiany do IO	
2.	Z POK pismo przewodnie, projekt IO/zmiany do IO przekazywane są do sekretariatu L/LO lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę	
3.	Dyrektor LOL przekazuje pismo przewodnie, projekt IO/zmiany do IO do naczelnika LOL-1/LOL-2	
4.	Naczelnik Inspektoratu wyznacza inspektora merytorycznego <i>Uwaga:</i> Nie jest konieczne aby inspektorem merytorycznym był inspektor POI	
5.	Naczelnik LOL-1/LOL-2 przekazuje pismo przewodnie i projekt IO/ zmiany do IO do SKPC celem oceny formalnej i wystawienia karty obiegowej. SKPC zakłada sprawę w SEOD. Jeżeli: a) są uwagi, SKPC przygotowuje pismo informujące operatora o uwagach i wzywa do usunięcia braków pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. Pismo podlega akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2 i jest zatwierdzane przez dyrektora LOL. b) nie ma uwag przejdź do pkt. 6 <i>Uwaga:</i> SKPC uzupełnia bazę danych LOL	w terminie 7 dni sprawdzeniu podlegają co najmniej następujące elementy: 1. aktualność wzorca IO w LOL 2. Ciągłość zatwierdzonych zmian do IO 3. Czy zmiana jest powiązana z innymi koniecznymi zatwierdzeniami tj Personel Nominowany, Operacje Specjalne MEL itp. i czy takie zatwierdzenia już zostały wystawione lub je są procedowane.
6.	SKPC przekazuje projekt IO/zmiany do IO wraz z kartą obiegową uzupełnioną o dane z pkt 5 do wyznaczonego inspektora merytorycznego <i>Uwaga:</i> SKPC uzupełnia bazę danych LOL	
7.	Wyznaczony inspektor potwierdza pisemnie na karcie obiegowej przyjęcie projektu IO/zmiany do IO i dokonuje wstępnej weryfikacji projektu. Dodatkowo określa Departamenty ULC zaangażowane w proces uzgadniania i stopień skomplikowania uzgodnienia.	
8.	Inspektor merytoryczny po wstępnej weryfikacji przedstawia naczelnikowi LOL-1/LOL2 propozycje właściwych merytorycznie Departamentów i czasu procedowania uzależnionego od stopnia skomplikowania. Naczelnik LOL-1/LOL-2 dokonuje akceptacji bądź uzupełnień.	
9.	Wyznaczony inspektor po uzupełnieniu karty obiegowej o dane z pkt 8. i z uwagami ze wstępnej weryfikacji (pkt 7) (jeżeli są) przekazują ją do SKPC.	

10.	<p>SKPC przygotowuje pismo informujące operatora o</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. uwagach do projektu IO/projektu zmiany do IO i wzywa do usunięcia niezgodności. 2. stopniu skomplikowania sprawy i określeniem przewidywanego terminu rozpatrzenia <p>Pismo podlega akceptacji wyznaczonego inspektora merytorycznego, naczelnika LOL-1/LOL-2, jest zatwierdzane przez dyrektora LOL</p>	Ustawa o SDG
11.	<p>Projekt IO/zmiany do IO zostaje przekazany przez SKPC zgodnie z kartą obiegową wyznaczonemu inspektorowi merytorycznemu, a następnie kolejno wszystkim wyznaczonym w pkt. 8 w celu oceny merytorycznej.</p> <p>Jeżeli w karcie obiegowej:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) są uwagi, SKPC przygotowuje pismo informujące do operatora o uwagach do projektu IO/ zmiany do IO i wzywa do usunięcia niezgodności (do pisma załącza kopie „pism z uwagami” z wszystkich zaangażowanych Departamentów ULC). SKPC podłącza pliki „uwag” oraz pismo wychodzące do sprawy w SEOD.. Pismo podlega akceptacji wyznaczonego inspektora, naczelnika LOL-1/LOL-2, jest zatwierdzane przez dyrektora LOL - powrót do pkt. 1 z pominięciem elementów nie mających zastosowania b) nie ma uwag – SKPC przygotowuje pismo informujące o akceptacji projektu zmiany do IO/zatwierdzeniu IO (z szablonu z SEOD). Pismo podlega akceptacji wyznaczonego pracownika , naczelnika LOL-1/LOL-2 dyrektora LOL i jest zatwierdzane przez Prezesa ULC. <p><i>Uwaga 1:</i> Jeżeli sprawa dot. zatwierdzenia projektu IO SKPC dołącza do pisma stronę tytułową IO</p> <p><i>Uwaga 2:</i> niedopuszczalne jest TYLKO nanoszenie uwag w tekście IO lub zmiany do IO – wymagane jest sprecyzowanie konkretnych uwag w postaci pisma/notatki</p> <p><i>Uwaga 3:</i> SKPC uzupełnia bazę danych LOL</p>	„Pisma z uwagami” powinny być podpisane przez osoby oceniające projekt.
12.	<p>Po akceptacji/zatwierdzeniu Instrukcji Operacyjnej/zmiany do Instrukcji Operacyjnej przez Prezesa, SKPC wysyła za potwierdzeniem odbioru pismo do Operatora.</p> <p><i>UWAGA: SKPC uzupełnia bazę danych LOL</i></p>	
13.	<p>SKPC przekazuje naczelnikowi LOL-3 kopię pisma akceptującego/zatwierdzającego projekt IO/zmiany do IO wraz z wersją w ULC.</p> <p><i>UWAGA: SKPC uzupełnia bazę danych LOL</i></p>	
SPRAWA PRZECHODZI DO LOL-3		
14.	<p>Operator składa do POK zatwierdzoną/zaakceptowaną IO/zmianę do IO wprowadzona do stosowania u danego Operatora (2 egz.).</p> <p>W przypadku przekroczenia 30-dniowego terminu na dostarczenie zatwierdzonej /zaakceptowanej IO/zmiany do IO przez operatora, LOL-3 wysyła pismo monitorujące o natychmiastowe dostarczenie IO/zmiany.</p>	
15.	<p>Dyrektor LOL przekazuje pismo przewodnie oraz zatwierdzoną/zaakceptowaną całą Instrukcję Operacyjną lub zmianę do IO do naczelnika LOL-3</p>	

16.	Naczelnik LOL-3 przekazuje pismo przewodnie oraz zatwierdzone/zaakceptowaną całą Instrukcję Operacyjną lub zmianę do IO do wyznaczonego pracownika LOL-3	
17.	<p>Pracownik LOL-3 porównuje dostarczoną wersję IO/zmiany do IO z projektem analizowanym w trakcie procesu uzgadniania i:</p> <p>jeżeli nie ma zastrzeżeń</p> <ul style="list-style-type: none"> - archiwizuje zatwierdzone/zaakceptowaną całą Instrukcję Operacyjną jako egzemplarz wzorcowy, a zmianę do IO wprowadza do wzorca IO dokonując odpowiednich wpisów na karcie zmian; - 2-gi egzemplarz dostarcza inspektorowi POI do wprowadzenia do jego wersji roboczej. <p>Jeżeli są uwagi:</p> <ul style="list-style-type: none"> -pracownik LOL-3 przygotowuje pismo do Operatora w sprawie pod rygorem wycofania zatwierdzenia/akceptacji. <p>Jeżeli</p> <p><i>Uwaga:</i> wyznaczony pracownik LOL-3 uzupełnia bazę danych LOL</p>	Wzorce IO znajdują się w magazynie Departamentu Operacyjnego
18.	Koniec procedury	

ROZDZIAŁ 5 – FAZA KONTROLI

Uwaga 1: Schemat decyzyjny dla fazy kontroli zamieszczono na końcu tego rozdziału (Schematy 2.5).

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Ogólny obowiązek wykazania się przez podmiot certyfikowany (aplikanta) zdolnością do bezpiecznego prowadzenia działalności będącej przedmiotem jego wniosku, w drodze przeprowadzenia kontroli, wynika z rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

1.2 Szczególny obowiązek przeprowadzenia lotu pokazowego, jako jednego z wymaganych elementów testu praktycznego, nakłada na Operatora przepis EU-OPS 1.180(c) i JAR-OPS 3.180(c)

1.3 Zgodnie z przytoczonymi wyżej przepisami, aplikant ma obowiązek przeprowadzenia lotu pokazowego, zorganizowanych we własnym zakresie i na własny koszt, zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu programem.

UWAGA: Inspektorzy Urzędu są tylko obserwatorami odpowiedzialnymi za nadzorowanie przebiegu lotu zgodnie z zatwierdzonym programem.

1.4 Prezes Urzędu wykonując obowiązek nałożony na niego w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury, w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym ustala poniżej zasady i procedury prowadzenia testów praktycznych na ziemi i w powietrzu.

1.5 Faza kontroli jest decydującym elementem procesu certyfikacji i ma na celu sprawdzenie i upewnienie się w rzeczywistym i kompletnym środowisku operacyjnym, czy aplikant posiada trwałą zdolność do prowadzenia wnioskowanych operacji lotniczych zgodnie z wymaganiami przepisów oraz zasadami i ustaleniami podanymi w jego Instrukcji Operacyjnej w sposób bezpieczny.

OSTRZEŻENIE!!!

Zabrania się przystępować do fazy kontroli przed całkowitym kompletnym zakończeniem tej części fazy oceny dokumentacji zakładowej Operatora, która dotyczy przedmiotowej kontroli.

1.6 W przypadkach uzasadnionych koniecznością prowadzenia eksploatacji próbnej w odpowiedniej skali czasowej, np. w celu zebrania statystycznego materiału dowodowego, albo doświadczenia operacyjnego wymaganego dla wydania określonego zezwolenia faza testów praktycznych może być rozpoczęta na podstawie tymczasowych instrukcji wykonawczych, wstępnie uzgodnionych z ULC. Typowymi przykładami są tu operacje AWO (CAT II/III) oraz ETOPS, które wymagają serii lotów zrealizowania określonego programu dowodowego eksploatacji próbnej (PNO-1-02-00 pkt. 21 i 22).

1.7 Aplikant powinien podczas prowadzenia określonego pokazu stosować dokładnie te przepisy, zasady, procedury, praktyki i dokumentację zakładową, jaka będzie stosowana w normalnych operacjach lotniczych.

1.8 Wszystkie pokazy i testy powinny odbywać się w obecności wyznaczonych przez Prezesa Urzędu inspektorów operacyjnych (ASI), inspektora prowadzącego (CPM) oraz innych osób wyznaczonych w Przewodniku procesu certyfikacji Operatora lotniczego (PPC).

1.9 Przebieg procesu certyfikacji dokumentuje się na standardowych drukach Raportu certyfikacyjnego Operatora lotniczego serii CAP, CAT, AW oraz Raportach certyfikacji modułów szczególnych przypadków certyfikacji (PBN, RVSM, ETOPS, MNPS, ACAS II, DGR, AGRO, OFFSH, SAR/HEMS, FOTO, MONT itd.), wyspecyfikowanych w Przewodniku procesu certyfikacji (PPC), odpowiednio do wnioskowanego przez Operatora zakresu certyfikacji.

1.10 Przebieg testów praktycznych w powietrzu dokumentuje się na standardowych drukach inspekcji bieżącej, (APP, ENR, CAB) wyspecyfikowanych w Przewodniku procesu certyfikacji (PPC), odpowiednio do wnioskowanego przez Operatora zakresu certyfikacji.

1.11 Jeśli program wymaga zastosowania specjalnego druku sprawozdawczego, nie przewidzianego w zestawie druków ULC w Dziale 7 Podręcznika PNO, to wzór tego takiego druku powinien być oddzielnie zatwierdzony przez ULC.

1.12 Obowiązek przygotowania kompletnego zestawu druków, jakie będą zastosowane do danego procesu certyfikacji i dostarczenia ich, wraz z zatwierdzonym Przewodnikiem procesu certyfikacji (PPC), inspektorowi prowadzącemu (CPM) spoczywa na pracownikach odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) - SKPC. Druki mają mieć wypełnione pola nazwy Operatora, kategorii audytu (kwalifikacyjny), nazwiska audytora i numeru AOC/AWC (o ile aplikant już taki posiada).

1.12 Stwierdzone w czasie procesu certyfikacji i testów praktycznych niezgodności mają być dokumentowane na drukach Raportu niezgodności (NCR), które muszą być dołączone do właściwego Raportu.

1.13 Każdy przypadek ograniczenia zakresu kontroli powinien być zgodny z udzielonym przez Prezesa zezwoleniem (PNO-1-02-00 pkt. 24), a skutki tego ograniczenia uwzględnione w programie testów praktycznych (ust. 2).

1.14 W okresie bezpośrednio poprzedzającym realizację każdego etapu naziemnych testów praktycznych inspektor prowadzący (CPM) przydzieli członkom Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) szczegółowe zadania odpowiednio do ich specjalizacji i zatwierdzi przygotowany przez aplikanta program testu praktycznego.

2. RODZAJE POKAZÓW I TESTÓW PRAKTYCZNYCH

2.1 Rozróżnia się dwie podstawowe kategorie działań związanych z wykazaniem przez aplikanta zdolności do bezpiecznego prowadzenia działalności będącej przedmiotem certyfikacji:

a) Pokaz rzeczywistych możliwości i zdolności do wykonania określonych działań lub operacji;

b) Kontroli działania określonych struktur organizacyjnych, służb oraz personelu Operatora w rzeczywistym środowisku operacyjnym, mające na celu upewnienie się przez Urząd, że działają one w sposób prawidłowy i zgodny z wymaganiami przepisów oraz zasadami i procedurami opisanymi w Instrukcji Operacyjnej oraz w innych dokumentach zakładowych Operatora.

2.2. Procesy fazy certyfikacji dzielą się na etapy, które powinny być realizowane w następującej kolejności:

ETAP I, który obejmuje zademonstrowanie zdolności Operatora do prowadzenia wnioskowanej działalności operacyjnej na ziemi, w tym zbadanie jakości funkcjonowania całej struktury organizacyjnej Operatora i wszystkich służb oraz osób funkcyjnych uczestniczących w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu operacji będących przedmiotem certyfikacji. Szczegółowe wytyczne dot. zakresu merytorycznego tego etapu podane są w dalszej części tego rozdziału;

ETAP II, który obejmuje przedstawienie przez Operatora dowodów, że jego personel jest przygotowany do wykonania procedur awaryjnych, właściwych dla obszaru i rodzaju wnioskowych operacji oraz rodzajów i typów użytkowanych statków powietrznych. Sprowadza się to do kontroli dokumentacji szkoleniowej i treningowej, 10% pilotów i 10% personelu pokładowego w zakresie wiedzy i szkoleń praktycznych z zastosowania procedur postępowania w sytuacjach awaryjnych i nienormalnych właściwych dla obszaru i rodzaju certyfikowanych operacji oraz typów użytkowanych statków powietrznych;

ETAP III, który obejmuje zademonstrowanie przez Operatora jego zdolności do prowadzenia podstawowej działalności operacyjnej w powietrzu. Na tym etapie wymaga się od Operatora przeprowadzenia kompletnej operacji lotniczej lub ich serii w sposób i zakresie ustalonym dla tej operacji w Instrukcji Operacyjnej oraz innych dokumentach zakładowych Operatora. Etap III obejmuje także końcową ocenę i dokumentowanie wyników testów praktycznych.

2.3 W praktyce, podczas certyfikacji Operatora (AOC), występuje uzasadniona prawnie konieczność przeprowadzenia, jako wydzielonych i odrębnie obserwowanych zdarzeń, tylko wykonania lotu pokazowego, dlatego też w dalszym ciągu tej procedury zostaną szczegółowo opisane tylko zasady i procedury rządzące tym elementem w procedurze PNO-2-05-03.

2.4 Dla potrzeby certyfikacji przewozów lotniczych i uzyskania lub zmiany Certyfikatu AOC i/ Specyfikacji Operacyjnych jako obowiązujący jest tylko :

Lot pokazowy (*proving flight*).

2.5 Obowiązek wykonania **lotu pokazowego** dotyczy następujących przypadków:

a) Certyfikacji podmiotu ubiegającego się o uzyskanie Certyfikatu AOC po raz pierwszy, bez względu na rodzaj, kategorię i typ statków powietrznych będących w składzie floty aplikanta;

b) Wprowadzania przez posiadacza Certyfikatu AOC do składu floty każdego nowego typu statku powietrznego,...

2.6 **Lot pokazowy** ma na celu udowodnienie przez Operatora w rzeczywistym środowisku operacyjnym, że wszystkie elementy jego systemu planowania, przygotowania i wykonania lotu umożliwiają efektywne i bezpieczne wykonanie operacji przewozów lotniczych. W szczególności bada się współpracę z podwykonawcami i usług dla Operatora, w portach docelowych i zapasowych, które mają znaczenie dla bezpieczeństwa lotów w tym zapewnienie fachowej obsługi technicznej, handlinku, załadunku i wyważania oraz odladzania. Szczegółowe procedury wykonania lotu pokazowego podane są w PNO-2-05-01.

2.7 Lot pokazowy powinien być wykonany z wykorzystaniem największego, najbardziej skomplikowanego statku powietrznego, który jest wprowadzany do certyfikatu AOC.

3. ZWOLNIENIA I ODSTĘPSTWA

3.1 W wyjątkowych i odpowiednio uzasadnionych przez przewodniczącego zespołu certyfikującego ULC przypadkach, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może wyrazić zgodę na ograniczenie lub zwolnienie aplikanta z obowiązku przeprowadzenia testów praktycznych w powietrzu, jeżeli zostaną spełnione warunki podane w rozporządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym. Czynniki finansowy nie powinny być jedynym powodem dla wydania takiej zgody.

UWAGA: Przepisy rozporządzenia w sprawie certyfikacji nie przewidują możliwości zwolnienia z obowiązku przeprowadzenia testów praktycznych na ziemi.

3.2 Przewodniczący zespołu certyfikującego ULC, rozpatrując możliwość wnioskowania do Prezesa o zwolnienie aplikanta z testów praktycznych w powietrzu musi uwzględnić, co najmniej następujące czynniki odniesione do rodzaju i charakterystyk prowadzonych operacji lotniczych:

a) Posiadanie przez Operatora dostatecznie dużego doświadczenia w prowadzeniu operacji o podobnym charakterze i zakresie, przy użyciu podobnej kategorii statków powietrznych, a dotychczasowe wyniki inspekcji operacyjnych potwierdzają prawidłowe działanie jego struktury organizacyjnych, albo

b) Zatrudnianie przez Operatora personelu mającego wcześniejsze doświadczenie w organizowaniu i przeprowadzaniu operacji lotniczych we wnioskowanym przez aplikanta zakresie, np. zatrudniany wcześniej u innych, znanych Urzędowi Operatorów;

c) Korzystanie przez Operatora z podwykonawców usług z odpowiednimi certyfikatami i doświadczeniem.

d) Wyników eksploatacji próbnej oraz innych pokazów przeprowadzonych przez Operatora w obecności inspektorów Urzędu, które udowadniają trwałą zdolność aplikanta do bezpiecznego prowadzenia wnioskowanej działalności.

3.3. Decyzje dot. przeprowadzenia lub zaniechania oraz zakresu pokazów praktycznych na ziemi i/lub w powietrzu podczas certyfikacji usług lotniczych (AWC) będą podejmowane indywidualnie, w zależności od cech operacyjnych każdego konkretnego przypadku certyfikacji. Do wnioskowania w tych sprawach upoważniony jest przewodniczący zespołu certyfikującego ULC.

4. ORGANIZACJA TESTÓW PRAKTYCZNYCH

ETAP I - Pokaz zdolności do prowadzenia podstawowej działalności operacyjnej na ziemi

a) Celem tego etapu testów praktycznych jest upewnienie się i udokumentowanie, że wszystkie obszary części naziemnej wnioskowanej działalności operacyjnej aplikanta, możliwe do sprawdzenia metodami zadawania personelowi pytań kontrolnych, symulowania lub obserwacji rzeczywistych operacji, będą trwale prowadzone bezpiecznie i zgodnie z ustalonymi dla nich zasadami, standardami oraz praktykami przez odpowiednio wyszkolony i uprawniony do tego personel i organizacje.

b) W szczególności badaniu i ocenie podlega organizacja działalności operacyjnej w tym planowania, przygotowania, nadzorowania i dokumentowania wnioskowanych operacji lotniczych oraz znajomość i przestrzeganie przez personel oraz zainteresowane służby dokumentacji zakładowej Operatora, a także zbadanie praktycznych umiejętności personelu Operatora w wykonywaniu powierzonych im obowiązków.

Przykładowym badaniem umiejętności praktycznych jest sprawdzenie przygotowania personelu do wykonania zaplanowanej operacji lotniczej. Pilot otrzymuje zadanie przygotowania operacji lotniczej przy danych wejściowych przygotowanych przez inspektora ULC. Zgodnie z Poleceniem Dyrektora Departamentu LOL kontroli podlega min. prawidłowość i sprawność wycieńczeń osiągowych.

c) Podczas symulacji operacji na ziemi, o ile ma to zastosowanie, wolno korzystać tylko z pozorantów i atrap rzeczywistych ładunków handlowych.

d) Przebieg i wynik pokazu powinien być udokumentowany na odpowiednim druku, kompletnie wypełnionym i podpisanym przez uprawnionych do tego przedstawicieli ULC (CPM) oraz Operatora lub w formie notatki podpisanej przez inspektora.

5. OCENA ORGANIZACJI I ZARZĄDZANIA

5.1 Dla upewnienia się, czy aplikant będzie w stanie zapewnić niezbędne i prawidłowe kierowanie wnioskowanymi operacjami oraz uczestniczącym w nich personelem i zakontraktowanymi podwykonawcami usług, należy dokonać oceny struktury organizacyjnej, stylu zarządzania, przepisów wewnętrznych i kierunków działania aplikanta. Na podstawie rozmów z personelem kierowniczym, inspektorzy powinni uzyskać pewność, że ustanowiona organizacja pracy, zasady zależności służbowej i odpowiedzialności komórek oraz poszczególnych pracowników są prawidłowe.

5.2 Zakresy obowiązków, odpowiedzialności oraz uprawnień decyzyjnych dla kluczowych stanowisk w organizacji aplikanta powinny być wyraźnie wyeksponowane w instrukcjach zakładowych przedsiębiorstwa. Należy także uzyskać pewność, że ustanowione zasady i procedury są znane pracownikom i realizowane oraz aktualizowane.

Zakresy uprawnień decyzyjnych, zadania, odpowiedzialność oraz wzajemna zależność wszystkich najważniejszych stanowisk w organizacji aplikanta powinna być w pełni zrozumiała i przestrzegana przez osoby piastujące te stanowiska.

5.3 Ważnym elementem oceny organizacji aplikanta jest analiza stanu zatrudnienia dla upewnienia się, że aplikant zatrudnia dostateczną liczbę osób na stanowiskach kierowniczych oraz na wszystkich innych stanowiskach operacyjnych ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa wnioskowanych operacji lotniczych. Pytania i rozmowy z kierownictwem są elementem pozwalającym ocenić czy posiada ono i personel operacyjny odpowiednie kwalifikacje zawodowe, doświadczenie i uprawnienia do wykonywania przypisanych im obowiązków.

5.4 Niezależnie od zajmowanego w strukturze organizacyjnej aplikanta stanowiska wszyscy pracownicy powinni mieć uregulowany stosunek zatrudnienia..

5.5 Doświadczenie pokazuje, że jakość operacji jest bezpośrednio związana ze standardami utrzymywanymi przez kierownictwo, a bezpieczeństwo operacji jest zazwyczaj wynikiem prawidłowego zarządzania. Nadmiar kierownictwa może doprowadzić do rozdrobnienia odpowiedzialności i nieskutecznego nadzoru podobnie jak zbyt mała ich liczba. Ocena tych elementów organizacji wnioskującego uważana jest za bardzo ważny etap w procesie certyfikacji i należy go przeprowadzić bardzo szczegółowo dla upewnienia się, że organizacja wnioskującego zatrudnia odpowiednią do zakresu operacji liczbę osób o odpowiednich kwalifikacjach i jest zarządzana prawidłowo.

6. OCENA SYSTEMU JAKOŚCI OPERATORA

W procesie certyfikacji należy ocenić efektywność i prawidłowość działania następujących elementów systemu jakości Operatora:

- Polityki jakości;
- Podręcznika jakości;
- Organizację i zarządzanie systemem jakości;
- Kwalifikacje personelu służby jakości;
- Plany i harmonogramy audytów jakości;
- Raporty z wykonania planów i harmonogramów audytów jakości;
- Podejmowane działania korygujące i skuteczność systemu śledzenia skutków wdrażanych działań korygujących;

- Szkolenia personelu służby jakości oraz szkolenia innego personelu operacyjnego i kierowniczego w zakresie zarządzania jakością;
- Dokumentację systemu jakości Operatora.

7. OCENA PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA I ZAPOBIEGANIA WYPADKOM

Program bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom co do zawartości został zweryfikowany i zaakceptowany na etapie akceptacji Instrukcji Operacyjnej, Opisane zostało to w PNO-04-01.

W trakcie audytu certyfikacyjnego konieczne jest zweryfikowanie czy teoretycznie opisany program ma możliwość funkcjonowania w rzeczywistości na zasadach w nim opisanych i nie stoją one w sprzeczności z innymi działaniami operatora.

W szczególności należy podać weryfikacji:

- (1) osobę i służby odpowiedzialne za wdrożenie i realizację programu oraz zakres jej uprawnień do egzekucji programu.
- (2) usytuowanie osoby odpowiedzialnej za program w strukturze organizacyjnej i jej miejsce w stosunku do Kierownika Odpowiedzialnego;
- (3) osiągnięcie i metody utrzymania świadomości ryzyka przez cały personel uczestniczący w operacjach lotniczych;
- (4) metody oceniania wypadków i zdarzeń;
- (5) przygotowanie do obiektywnej kontroli lotów przy wykorzystaniu pokładowych rejestratorów lotów (FDR/CVR) i programu bieżącego monitorowania bezpieczeństwa lotów.
- (6) przygotowanie do publikowania i rozpowszechniania informacji dotyczących okoliczności i przyczyn zdarzeń lotniczych oraz działań profilaktycznych podejmowanych przez Operatora w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów (z zachowaniem przepisów ustawy o ochronie danych osobowych); informacji o podejmowanych działaniach;
- (7) warunki organizacyjne niezbędne dla skutecznej realizacji programu;
- (8) możliwości współdziałania z Systemem Jakości operatora;
- (9) Przygotowanie do zbierania, przetwarzania i przechowywania danych o zdarzeniach lotniczych;
- (10) sposoby zabezpieczenia źródeł informacji i ochrony danych osobowych;
- (11) sposoby identyfikacji zagrożeń bezpieczeństwa lotów i niekorzystnych trendów;

- (12) znajomość metodologii usuwania stwierdzonych nieprawidłowości, niedociągnięć, braków;
- (13) metody wprowadzania zaleceń profilaktycznych własnych i nakazanych przez Prezesa ULC;
- (14) przygotowanie do nadzoru nad wprowadzaniem zaleceń w zakresie poprawy poziomu bezpieczeństwa lotów oraz kontroli nad ich realizacją.
- (15) Odpowiedniość dokumentów wzorcowych

8. OCENA INFRASTRUKTURY MATERIALNEJ

W procesie certyfikacji należy ocenić następujące elementy infrastruktury aplikanta:

8.1 Budynki – należy zbadać, czy zabudowania, które będą użytkowane przez aplikanta w każdej z jego baz operacyjnych, również te zlokalizowane w innych krajach, są prawidłowo wyposażone, posiadają odpowiednie zaplecze sanitarne i ochronę przeciwpożarową, czy mają wyposażenie w sprzęt i urządzenie alarmowe oraz czy są odpowiednie dla zakresu i rodzaju wnioskowanych operacji. Należy także zbadać stan i wyposażenie hangarów, warsztatów, biur personelu administracyjnego i operacyjnego, obszarów obsługi pasażerów, oraz magazynów i budynków obsługi towarowej.

8.2 Lotniska – należy zbadać w drodze analiz, a w uzasadnionych wypadkach także wizytacji na miejscu, czy wszystkie planowane do użycia we wnioskowanych operacjach lotniska docelowe oraz zapasowe są przydatne i dopuszczone do tego typu operacji.

8.3 Alternatywną możliwością jest zatwierdzenie przez ULC w Instrukcji Operacyjnej procedur analiz, klasyfikacji i doboru lotnisk w operacjach o charakterze doraźnym lub nie rozkładowym jak np. chartery i loty nieregularne. Analiza przydatności lotnisk powinna obejmować następujące zagadnienia:

- Drogi startowe;
- Drogi szybkiego skoślenia;
- Drogi przed progiem;
- Drogi do kołowania;
- Płyta lotniskowa i parkingowa;
- Oświetlenie, włącznie z systemami świateł podejścia do lądowania;
- Wizualne i inne pomoce do lądowania;
- dostępność do Służby łączności, ruchu lotniczego, meteorologiczne informacji lotniczej,

- Funkcjonowanie służb lotniskowych jak np. zamiatarki pługi śnieżne, itp.;
- Naziemne instalacje i urządzenia odładzania;
- Sprzęt i urządzenia ratownicze, pożarnicze;
- Dostępność i procedury dostawy paliwa i smarów;
- Ochrona pasażerów i publiczności z uwzględnieniem środków bezpieczeństwa;
- Przeszkody mające wpływ na operacje lotnicze;
- Sprzęt ruchomy

W połączeniu z inspekcją lotniska należy ustalić, czy istnieją prawidłowe procedury uzyskiwania aktualnych danych lotniska i przekazywania ich tym pracownikom, którym są one niezbędne dla wykonywania obowiązków.

9. OCENA ZDOLNOŚCI DO KIEROWANIA OPERACJAMI

9.1 Ocena ogólnej skuteczności organizacji kierowania operacjami powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

a) Badając spełnienie przez Operatora wymagań należy w odniesieniu do charakteru, zakresu obowiązków i odpowiedzialności osób i służb związanych z kierowaniem operacjami lotniczymi rozważyć poprawność metod kierowania operacjami i sprawowania nad nimi nadzoru oraz upewnienie się, że Operator wyznaczył do tego odpowiednią liczbę wykwalifikowanych dyspozytorów lotniczych.

b) Ustalić, czy warunki pracy w ośrodku kierowania operacjami takie jak powierzchnia do pracy, temperatura, oświetlenie, poziom hałasu i ograniczenie dostępu dla osób niepowołanych itp. są odpowiednie dla właściwego wykonywania obowiązków związanych z przygotowaniem i odprawą załóg.

c) Ustalić, czy organizacja kierowania operacjami oraz związane z tym zakresy obowiązków i uprawnienia personelu oraz służb, a także warunki organizacyjne uwzględniające:

- Szybkie przekazywaniu meldunków meteorologicznych;
- Dostępności komputerowych lub powtarzalnych planów lotu, obliczania i wyznaczania osiągow oraz ograniczeń operacyjnych, obliczania zapasów paliwa, a także możliwości korzystania z bezpośredniej łączności ośrodka kierowania operacjami z dowódcą statku powietrznego

10. OCENA ZATRUDNIENIA

10.1 Ocena zatrudnienia powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

a) Ustalić, czy w służbach operacyjnych aplikanta zatrudniona jest wystarczająca liczba odpowiednio wykwalifikowanego personelu dla kompetentnego i zgodnego z ustalonymi wymaganiami i przepisami wykonywania wszystkich wyznaczonych zadań operacyjnych;

b) Ustalić, czy aplikant przestrzega ustalonych ograniczeń czasu pracy dla personelu operacyjnego, a w szczególności personelu objętego specjalnymi uregulowaniami jak licencjonowany personel latający.

c) Ustalić, czy aplikant nie wykorzystuje personelu operacyjnego do realizowania innych funkcji, które mogą mieć negatywny wpływ na realizację ich podstawowych obowiązków.

11. OCENA ŚRODKÓW ŁĄCZNOŚCI I KOMUNIKACJI

11.1 Ocena stanu postawionych do dyspozycji wydziału operacyjnego środków łączności i komunikacji powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

a) Przydatność sprzętu łączności do rodzaju i zakresu prowadzonych operacji lotniczych oraz wzajemne dopasowanie stosowanych systemów komunikacji;

b) Procedury przekazywania informacji o warunkach niebezpiecznych, związanych z lotniskami lub pomocami nawigacyjnymi, itp.;

c) Dostępność NOTAM dla członków załogi w odpowiednim czasie.

d) Wydajność i skuteczność urządzeń i procedur łączności w sytuacjach awaryjnych;

e) Praktyczne zbadanie możliwości utrzymania stałej i niezawodnej łączności pomiędzy ośrodkiem kierowania operacyjnego aplikanta, a odpowiednimi ośrodkami ATS oraz załogą statku na ziemi i w locie oraz z innymi służbami wewnętrznymi i zewnętrznymi uczestniczącymi w procesie planowania, przygotowania i wykonywania wnioskowanych operacji;

f) Potwierdzić, że dyspozytorzy lotniczy są zaznajomieni ze wszystkimi elementami operacji mających miejsce w geograficznym obszarze ich odpowiedzialności oraz, że są odpowiednio upoważnieni i wykwalifikowani do korzystania ze wszystkich środków łączności, niezbędnych dla kierowania operacjami.

12. OCENA ŹRÓDEŁ INFORMACJI METEOROLOGICZNYCH

12.1 Ocena źródeł informacji meteorologicznej powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

a) Z badać w jaki sposób aplikant zapewnia stały dopływ aktualnych i wiarygodnych informacji meteorologicznych, właściwych dla rodzaju i obszaru prowadzonych operacji lotniczych, opracowywanych przez uprawnione do tego i wyspecjalizowane organizacje (instytuty).

b) Upewnić się, czy zostały ustanowione oraz czy są wprowadzone i przestrzegane procedury gwarantujące, że prognozy i meldunki meteorologiczne konieczne do planowania i wykonywania operacji zostaną dostarczone w terminie do wszystkich służb i osób, które ich potrzebują do prawidłowego wykonywania obowiązków.

c) Upewnić się, czy aplikant ustanowił i stosuje w praktyce system i procedury uzyskiwania i przekazywania najświeższych informacji dotyczących turbulencji w czystym powietrzu, burz, popiołu wulkanicznego, warunków oblodzenia i innych szczególnych zjawisk meteorologicznych oraz procedury planowania tras i wysokości przelotu pozwalających na uniknięcie tych zjawisk.

d) Upewnić się, czy zostały ustanowione odpowiednie procedury przekazywania dowódcy statku powietrznego dostatecznej informacji meteorologicznej o warunkach panujących na lotnisku międzyładowania, kiedy załoga nie opuszcza statku powietrznego.

13. OCENA PROCEDUR OPERACYJNYCH

13.1 Ocena procedur operacyjnych powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

a) Upewnić się czy procedury zawarte w Instrukcji Operacyjnej są stosowane, i odpowiadają rodzajowi i zakresowi wnioskowanych operacji.

b) Upewnić się, czy zostały ustanowione oraz czy są wprowadzone i przestrzegane procedury gwarantujące, że cały personel operacyjny jest odpowiednio szkoleny i informowany na bieżąco o wszystkich ważnych dla kierowania operacjami czynnikach.

c) Z badać, czy personel operacyjny zna, stosuje i przestrzega ustanowione procedury operacyjne, w szczególności dotyczące osiągnięć i ograniczeń statku powietrznego jak np. obliczenie masy i położenia środka masy, krytycznych prędkości, długości do startu i lądowania gradientu wznoszenia, przewyższenia nad przeszkodami, wysokości lotu itp.

d) Upewnić się, czy ustanowione procedury gwarantują, że:

- Statek powietrzny nie zostanie dopuszczony do wykonania lotu, w którym mogłyby zostać naruszone warunki jego eksploatacji ustanowione w odnośnej dokumentacji albo przepisy lub zasady mające zastosowanie do rodzaju lub obszaru podejmowanej operacji.
- Statek powietrzny nie zostanie dopuszczony do wykonania lotu w stanie technicznym, który nie jest zgodny z warunkami świadectwa sprawności technicznej;
- Statek powietrzny nie zostanie dopuszczony do wykonania lotu bez dostatecznych zapasów paliwa, płynów i gazów technicznych w ilości niezbędnej dla bezpiecznego wykonania planowanego lotu;
- Statek powietrzny i jego załoga zostali przed lotem zaopatrzeni we wszystkie wymagane dla wykonania lotu urządzenia, wyposażenie i dokumenty.

e) Upewnić się, czy procedury monitorowania lotu są wystarczające i spełniają wymagania przepisów państwowych.

14. OCENA SYSTEMU PLANOWANIA OPERACYJNEGO

14.1 Ocena systemu planowania operacyjnego powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

a) Upewnić się, czy w planowaniu operacyjnym stosowane są prawdziwe i źródłowe dane oraz czy plany te są realistyczne.

b) Dokonać analizy reprezentatywnej ilości planów lotu i planów lotu ATS celem upewnienia się o ich zgodności z przepisami i wymaganiami.

15. OCENA FACHOWOŚCI PERSONELU OPERACYJNEGO

15.1 Ocena fachowości personelu operacyjnego (licencjonowanego oraz nie licencjonowanego) lotniczego powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie ustalenie, czy aplikant ustanowił, wprowadził i stosuje procedury zapewniające, że programy szkoleń teoretycznych i praktycznych oraz egzaminowanie i sprawdziany wiadomości teoretycznych i praktycznych licencjonowanego personelu lotniczego są realizowane zgodnie z przepisami oraz warunkami podanymi w Instrukcji Operacyjnej. W szczególności należy zwrócić uwagę na:

- Fachowość i liczbę personelu instruktorskiego i szkoleniowego;
- Planowanie szkoleń;
- Wystarczalność i jakość pomocy szkoleniowych;

b) Procedury aplikanta, które muszą uniemożliwić podjęcie czynności lotniczych, dla których wymagane jest posiadanie ważnej licencji lotniczej, osobie, która takiej licencji nie posiada z wyjątkiem przypadków przewidzianych w odpowiednich przepisach.

c) W szczególności należy zbadać czy procedury aplikanta dotyczą wszystkich grup zawodowych personelu operacyjnego, w tym personelu licencjonowanego:

- Pilotów;
- Mechaników pokładowych

oraz personelu nie licencjonowanego jak:

- Personel pokładowy;
- Konwojenci ładunku;
- Planiści;
- Personel obliczania osiągow;
- Personel ładunku i obliczania masy i położenia środka ciężkości;
- Personel obsługi handlingowej i płytowej;
- Inny personel operacyjny wymagający posiadania specjalistycznych kwalifikacji.

16. OCENA PROGRAMÓW SZKOLENIA PERSONELU OPERACYJNEGO

16.1 Wszystkie wymagane przepisami i stosowane przez aplikanta programy szkolenia personelu operacyjnego powinny /zatwierdzone przez Prezesa ULC oraz zamieszczone w Instrukcji Operacyjnej (Dział D Szkolenie) z uwzględnieniem ograniczeń podanych w PNO-2-04-01.

W zależności od zakresu i złożoności wnioskowanych operacji programy szkolenia mogą być realizowane bezpośrednio przez wyznaczone służby Operatora albo przez zewnętrzne, certyfikowane ośrodki szkoleniowe. W każdym przypadku należy starannie zbadać wszystkie etapy i szczegóły realizacji szkoleń oraz programów szkoleniowych aplikanta.

Analiza powinna udowodnić, że metody szkoleniowe, zawartość programów szkolenia, zaplecze i pomoce szkoleniowe, standardy szkoleniowe oraz związane z tym obiekty oraz sprawozdawczość są wystarczające dla zagwarantowania, że personel operacyjny aplikanta posiada i będzie utrzymywał wymagany poziom fachowości. Należy upewnić się, czy aplikant określił kwalifikacje, jakich wymaga od wykładowców, instruktorów i egzaminatorów prowadzących szkolenia i sprawdziany oraz czy aplikant ustanowił i prowadzi system oceniania skuteczności realizowanych szkoleń.

16.2 Ocena programów szkolenia personelu operacyjnego ma być dokonana na etapie analizy dostarczanych do ULC projektów programów.

16.3 Podczas audytu systemu szkolenia należy również dokonać analizy stosowanych przez aplikanta metod podwyższania i utrzymywanie kwalifikacji personelu operacyjnego celem upewnienia się:

a) Czy szkolenia i związane z nimi sprawdziany kwalifikacji prowadzone są przez prawidłowo wykwalifikowany i upoważniony personel;

b) W trakcie szkolenia praktycznego nie nakazuje się wykonywania na rzeczywistym statku powietrznym manewrów niebezpiecznych mogących prowadzić do wypadku. Należy upewnić się, że takie elementy szkolenia lub sprawdzianów są realizowane na zatwierdzonych do tego symulatorach lotu lub urządzeniach treningowych .

c) Czy szkolenia podstawowe, okresowe i wznawiające są prowadzone w sposób systematyczny i zgodny z zatwierdzonymi programami szkolenia i czy ich realizacja nie opiera się wyłącznie na indywidualnych umiejętnościach lub upodobaniach wykładowcy, instruktora lub egzaminatora.;

d) Czy w lotach zarobkowych nie są symulowane sytuacje awaryjne, mające wpływ na charakterystykę lotu statku powietrznego.

17. OCENA SYSTEMU ZARZĄDZANIA CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

17.1 Ocena systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu i stosowanego przez Operatora systemu zapewnienia wykwalifikowanej obsługi technicznej użytkowanych statków powietrznych dokonuje Departament Techniki Lotniczej (LTT).

18. OCENA SYSTEMU PROWADZENIA DOKUMENTACJI OPERACYJNEJ

18.1 **Dokumentacja operacyjna – ogólne..** System prowadzenia i archiwizowania przez Operatora jego dokumentacji operacyjnej musi dawać możliwość zbadania przebiegu każdej oddzielnej operacji i udowodnienia, że została ona przeprowadzona zgodnie z mającym i zastosowanie przepisami, zasadami, wymaganiami i procedurami.

18.2 **Elementy podlegające ocenie.** Ocena systemu prowadzenia dokumentacji operacyjnej powinna uwzględniać w swojej szczegółowej analizie następujące elementy:

- a) Sprawozdania członków załogi z lotu;
- b) Dokumentację planowanego i rzeczywistego czasu pracy personelu operacyjnego;
- c) Dokumentację planowanego i rzeczywistego przebiegu operacji;
- d) Dokumentację techniczną statku powietrznego.

18.3 **Zakres kontroli.** Prowadząc kontrolę systemu prowadzenia dokumentacji operacyjnej należy zbadać:

- a) Dokładność i staranność przygotowania dokumentacji operacyjnej;
- b) Kompletność i integralność prowadzonej dokumentacji operacyjnej.

18.4 Inspekcja dokumentacji personelu operacyjnego.

Inspekcja dokumentacji licencjonowanych członków załogi lotniczej, personelu operacyjnego powinna obejmować:

- a) Analizę dokumentacji szkoleniowej oraz bieżących kwalifikacji i uprawnień operacyjnych tego personelu w celu upewnienia się czy system jej prowadzenia gwarantuje taki przepływ i dostęp do informacji, że do pełnienia czynności lotniczych nie zostanie wyznaczona osoba nie posiadająca wymaganych kwalifikacji potwierdzonych ważną licencją z uprawnieniami właściwymi dla powierzonej funkcji i rodzaju wykonywanych

zadań. Podobny zakres analiz należy zastosować do dokumentacji członków personelu pokładowego

b) Analizę czasu pracy i odpoczynku personelu latającego w celu upewnienia się, że określone przepisami państwowymi normy są ściśle przestrzegane. Analiza tego zagadnienia ma być oparta na źródłowych dokumentach, takich jak dzienniki lub sprawozdania z podróży, osobiste dzienniki lotów członków załogi itp. Należy sprawdzić sposób i dokładność rejestrowania czasu pracy, pełnienia czynności lotniczych i lotu oraz planowych przerw pomiędzy lotami itd. Należy także zbadać czas pracy wynikający z obowiązków nie związanych bezpośrednio z lotem, takich jak szkolenia naziemne lub na symulatorze, udział w ćwiczeniach i szkoleniach awaryjnych, prace biurowe, praca lub wykonywanie lotów poza organizacją aplikanta itp. Operator powinien określić w Instrukcji Operacyjnej minimalny czas przeznaczony na przygotowanie przed lotem oraz na czynności wykonywane bezpośrednio po lądowaniu.

18.5 Inspekcja dokumentacji operacyjnej dot. planowania, przygotowania i wykonania określonego lotu powinna obejmować:

a) **Planowanie operacyjne lotu.** Ta część inspekcji powinna objąć sprawdzenie dokumentacji operacyjnej związanej z każdym lotem w celu upewnienia się:

- Czy dla każdej z prowadzonych operacji lotniczych przygotowano operacyjny plan lotu lub jego odpowiednik np. w postaci zlecenia na lot;
Czy operacyjny plan lotu (zlecenie na lot) zawiera wszystkie wymagane przepisami i Instrukcją Operacyjną dane i informacje właściwe i niezbędne dla bezpiecznego i efektywnego wykonania planowanego zadania;
- Czy operacyjny plan lotu (zlecenie na lot) został opracowany i podpisany przez wykwalifikowane i uprawnione do tego osoby (pilota, uprawnionego dyspozytora lotniczego, certyfikowaną agencję), którzy mieli pełną wiedzę o wszystkich czynnikach, uwarunkowaniach i ograniczeniach operacyjnych jakie mają zastosowanie do wykonania planowanego zadania;
- Czy do opracowywania operacyjnego planu lotu (zlecenia na lot) użyto aktualnych danych oraz informacji operacyjnych, meteorologicznych i technicznych ;pochodzących z zatwierdzonych lub wiarygodnych (fachowych) źródeł;
- Czy operacyjny plan lotu (zlecenie na lot) został przyjęty (podpisany) przez dowódcę statku;

- Czy do operacyjnego planu lotu (zlecenia na lot) dołączono wszystkie wymagane i potrzebne załączniki;
- Czy operacyjne plany lotu (zlecenia na lot) są odpowiednio ewidencjonowane, numerowane i archiwizowane po zakończeniu lotu.

b) **Kierowanie operacjami.** Ta część inspekcji powinna objąć sprawdzenie dokumentacji operacyjnej związanej z każdym lotem w celu upewnienia się:

- Czy prowadzony jest dziennik operacyjny lub równoważny dokument ewidencjonujący przebieg prowadzonych operacji w każdej ich fazie;
- Czy wszystkie operacje zostały zaplanowane i zrealizowane zgodnie z procedurami podanymi w Instrukcji Operacyjnej przy czynnym udziale pełniącego służbę dyspozytora lotniczego;
- Jakie działania podjął pełniący służbę dyspozytor lotniczy w razie zaistnienia sytuacji zagrażającej bezpieczeństwu statku powietrznego lub prowadzonej operacji.

c) **Obliczanie zapasów paliwa.** Ta część inspekcji powinna objąć sprawdzenie dokumentacji operacyjnej związanej z każdym lotem w celu upewnienia się czy statki powietrzne wysyłane są z dostatecznymi zapasami paliwa obliczonymi zgodnie z wymaganiami obowiązujących i właściwych dla planowanej operacji przepisów oraz w oparciu o źródłowe i zatwierdzone dane oraz procedury zawarte w Instrukcji Operacyjnej;

Sprawdzenie wymaga przeanalizowania dokumentów związanych z lotami wykonanymi z różnych baz i na różnych trasach,, gdzie występują zróżnicowane wymagania dot. zapasów paliwa,...

Dokumenty na podstawie, których można uzyskać niezbędne informacje to:

- Operacyjne plany lotu;
- Plany lotu ATS;
- Formularze masy i wyważenia;
- Dzienniki techniczne;
- Pokwitowania pobranego paliwa.

Po określeniu ilości paliwa wymaganego przepisami na wykonanie określonego lotu, koniecznym będzie porównanie ilości faktycznie zabranego paliwa z zatwierdzoną formułą wyliczenia niezbędnej ilości paliwa na lot przy uwzględnieniu przewidywanych dla tego lotu okoliczności i warunków takich jak pogoda w trakcie lotu i na lotniskach, sił i kierunek wiatru, dostępność lotnisk zapasowych itp. Informacje te

powinny być dostępne w danych pogodowych i innej dokumentacji wykorzystywanej do planowania, przygotowania i monitorowania prowadzonej operacji.

d) **Załadunek i wyważenie statku powietrznego.** Ta część inspekcji powinna objąć sprawdzenie dokumentacji operacyjnej związanej z każdym lotem w celu upewnienia się, czy statek powietrzny został w tym locie prawidłowo i bezpiecznie załadowany z zachowaniem wymagań, warunków i ograniczeń dotyczących masy, położenia środka ciężkości, ograniczeń jego osiągow oraz rozmieszczenia ładunków wynikających z:

- Danych o osiągnięciach statku powietrznego podanych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM);
- Procedur podanych w Instrukcji Operacyjnej;
- Dopuszczalnych nacisków lub wytrzymałości nawierzchni dróg startowych lotnisk;
- Planu rozmieszczenia ładunków na pokładzie i w bagażnikach;
- Zasad transportu lotniczego materiałów niebezpiecznych podanych w aktualnym dokumencie ICAO pt. *Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air (ICAO Doc. 9284)*.

Sprawdzenie wymaga przeanalizowania zestawu oddzielnych dokumentów związanych z danym lotem dla upewnienia się, że:

- Przyjęte do obliczeń wyjściowe wartości mas i położenia środka ciężkości statku powietrznego oraz elementów jego wyposażenia zmiennego są zgodne z danymi podanymi w aktualnym i zatwierdzonym arkuszu ważenia oraz dokumentacji eksploatacyjnej statku (AFM lub AOM);
- Dokumentacja masy i położenia środka ciężkości została wypełniona poprawnie oraz dokładnie specyfikuje każdą pozycję ładunku handlowego i nie handlowego oraz jego rozmieszczenie na pokładzie statku;
- Masy pasażerów, bagażu rejestrowanego i podręcznego są zgodne z przyjętymi masami standardowymi lub faktycznymi wynikami ważeń;
- Masy frachtu są zgodne z deklarowanymi w dokumentach przewozowych lub faktycznymi wynikami ważeń;
- Masa i rozmieszczenie paliwa w zbiornikach zostały wyliczone zgodnie z wymaganiami i procedurami podanymi w dokumentacji eksploatacyjnej statku powietrznego;

Faktyczna masa startowa statku w danym locie powinna zostać porównana z maksymalną masą startową statku jak jest dopuszczalna w

konkretnych warunkach operacyjnych mających zastosowanie do tego lotu. Niezależnie od powyższego, dodatkowym, ale bardzo ważnym elementem tej inspekcji jest analiza metod prowadzenia przez wnioskującego nadzoru nad masą własną statku powietrznego. Inspektor ULC powinien dokonać analizy systemu i stosowanych metod, służących do sprawdzania oraz obliczania masy własnej statku powietrznego, zapewniających zarejestrowanie przeliczenie każdej zmiany masy spowodowanej modyfikacjami statku powietrznego lub powstałej z innych przyczyn.

OSTRZEŻENIE !!!

Stwierdzenie faktu posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę instrukcją podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje, jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**.

ETAP II - Pokaz zdolności do wykonania procedur awaryjnych, właściwych dla obszaru i rodzaju wnioskowych operacji oraz rodzajów i typów użytkowanych statków powietrznych

19.1 Etap ten polega na upewnieniu się co do zdolności aplikanta do reagowania w sytuacjach awaryjnych, zagrożenia lub nietypowych i czy zasady postępowania są ujęte w Instrukcji Operacyjnej.

19.2 Pokaz procedur awaryjnych może nie być wymagany, jeśli są dostępne uznane przez ULC inne niezawodne metody analityczne przy pomocy których można wykazać zdolność aplikanta do prawidłowego przeprowadzenia ewakuacji awaryjnej

Z założenia nie organizuje się pokazów, z tej grupy testów. Sprawdzenie polega na analizie dokumentacji wyszkolenia personelu lotniczego, pokładowego i operacyjnego, zarówno dotyczącego szkoleń teoretycznych jak i praktycznych.

19.3 W przypadku zorganizowania przez aplikanta szkolenia praktycznego ze stosowania procedur awaryjnych, wskazane jest aby inspektor/rzy ULC byli obserwatorami. Jest to szczególnie zalecane w przypadku ćwiczeń załóg lotniczych na symulatorach FSD i Mock-up, gdzie można

dodatkowo sprawdzić zasady szkolenia i poziom wyszkolenia z zakresu CRM.

18.4 W szczególności badaniu i ocenie podlega praktyczna zdolność operatora, wyznaczonych do tego służb oraz personelu operacyjnego i technicznego do natychmiastowego podjęcia skoordynowanego i zgodnego z ustalonymi procedurami działania w każdym przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej lub nienormalnej, przewidzianej w Instrukcji Operacyjnej oraz dokumentach eksploatacyjnych statku powietrznego.

19.5. Obowiązkiem Operatora jest przypisanie każdemu członkowi załogi oraz członkowi personelu pokładowego zadań i funkcji, jakie będzie musiał wykonać w przypadku zaistnienia niebezpieczeństwa lub sytuacji wymagającej przeprowadzenia ewakuacji.

ETAP III - Pokaz zdolności do prowadzenia podstawowej działalności operacyjnej w powietrzu

20. ORGANIZACJA POKAZU W POWIETRZU

20.1 Pokazy zdolności do prowadzenia podstawowej działalności operacyjnej w powietrzu powinny być wykonywane w lotach bez pasażerów i ładunku handlowego.

20.2 W testach praktycznych, oprócz załogi statku powietrznego wymaganej i właściwej dla rodzaju testowanej operacji, mogą uczestniczyć tylko:

- Członkowie Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) Urzędu wyznaczeni do przeprowadzenia i/lub do obserwacji testu praktycznego;
- Członkowie Zespołu Operatora wyznaczeni do pokazu;
- Inni przedstawiciele ULC i aplikanta, na wniosek przedstawiciela aplikanta i za zgodą inspektora prowadzącego (CPM).

20.3 Aplikant zobowiązany jest ubezpieczyć na swój koszt wszystkich uczestników lotów pokazowych na takich samych zasadach jak pasażerów.

20.4 Podczas pokazów w powietrzu wszystkie osoby uczestniczące w locie powinny być traktowane przez personel pokładowy aplikanta tak, jak podczas normalnych operacji traktowani byłiby pasażerowie.

20.5 Podczas pokazów w powietrzu inspektorzy ULC mogą zadawać dodatkowe pytania kontrolne

dla upewnienia się, że personel zna i rozumie powierzone mu do wykonania obowiązki

20.6 Przebieg i wynik pokazu powinien być udokumentowany na odpowiednim druku, kompletnie wypełnionym i podpisanym przez uprawnionych do tego inspektorów ULC (CPM) oraz Operatora.

OSTRZEŻENIE !!!

**W LOTACH POKAZOWYCH ZABRANIA SIĘ
POZOROWANIA SYTUACJI AWARYJNYCH LUB
WYKONYWANIA MANEWRÓW NIEBEZPIECZNYCH LUB
ZABRONIONYCH DO WYKONANIA W LOTACH
ZAROBKOWYCH.**

21. INSPEKCJA PRZED STARTEM

21.1 Podczas inspekcji przed startem należy zbadać i upewnić się, że procedury przygotowania do startu wykonywane przez załogę lotniczą oraz że współpraca i pomoc udzielana załodze przez naziemny personel operacyjny, techniczny i pomocniczy w tej fazie przygotowania lotu jest zgodny z zasadami podanymi w Instrukcji Operacyjnej odnoszących się do:

- a) Odprawy meteorologicznej i nawigacyjnej;
- b) Planowania lotu;
- c) Obliczenia zapasów paliwa;
- d) Działań i decyzji dowódcy statku powietrznego dotyczących:

- Ustalenia bieżącej zdatności statku powietrznego do wykonania zamierzonego lotu w oparciu o zapisy w pokładowym dzienniku technicznym oraz świadectwie obsługi technicznej a także innej dokumentacji dot. zdatności technicznej;
- Upewnienia się o kompletności przyrządów pokładowych i wyposażenia, które powinno znajdować się na pokładzie i jest wymagane dla wykonania zamierzonego lotu;
- Opracowania i analizy operacyjnego planu lotu i planu lotu ATS;
- Ustalenia zapasów paliwa oraz zużywalnych płynów i gazów technicznych;
- Ustalenia masy statku powietrznego oraz położenia środka ciężkości;
- Oceny osiągnięć statku powietrznego dla zapewnienia zgodności z mającymi zastosowanie ograniczeniami operacyjnymi;
- Prawidłowej kalkulacji prędkości krytycznych (V_1 , V_r , V_2 , itp.) długości startu, gradientów wznoszenia, przewyższenia nad przeszkodami, naboru wysokości dla aktualnych warunków startu;
- Prawidłowego umocowania i rozmieszczenia ładunku;
- Informacji dotyczącej ładunków niebezpiecznych;

- Skompletowania wymaganej, prawidłowo wystawionej i podpisanej dokumentacji operacyjnej lotu;
- Skompletowania odpowiednich publikacji, instrukcji, wyposażenia nawigacyjnego, map lotniczych i wykresów lotu oraz ich prawidłowych i aktualnych poprawek.

- Skompletowania i podpisania operacyjnego planu lotu oraz druków kalkulacji masy i wyważenia statku powietrznego (*load-sheet*);
- Wypełnienia i złożenia planu lotu ATS;

e) Przeprowadzenia odprawy załogi przed lotem, ustalenia sygnałów i postępowania członków załogi w sytuacjach niebezpiecznych lub ewakuacji awaryjnej, rozmieszczania i korzystania ze sprzętu awaryjnego, znaków zakazu palenia, korzystania z pasów bezpieczeństwa, położenia i wykorzystania wyjść awaryjnych itp.;

f) Zewnętrznego i wewnętrznego sprawdzenia statku powietrznego przez załogę;

g) Procedur przygotowania i sprawdzania prawidłowości zaprogramowania wyposażenia nawigacyjnego i łączności;

h) Procedur przygotowania i uruchamiania silników;

i) Prawidłowej łączności i współpracy z obsługą naziemną podczas:

- Procedur uruchomienia silników;
- Usunięcia podstawek pod kołami;
- Wypychania lub holowania przed albo po uruchomieniu silników;

j) Odprawy załogi przed startem;

k) Współpracy w załodze.

22. INSPEKCJA W LOCIE

22.1 Podczas kołowania należy sprawdzić:

a) Stosowanie się do poleceń służb ruchu lotniczego oraz umiejętność użycia planów lotniska.

b) Korzystanie z list czynności kontrolnych (wywołanie i odpowiedź).

c) Przyjęcie z zapisanie i powtórzenie zezwolenia ATC;

22.2 Podczas lotu należy sprawdzić, zważając, aby żadne z zadawanych pytań nie wpływało negatywnie na obowiązki załogi i prawidłową czujność w wykonywaniu lotu, co następuje:

a) Stosownie się podczas lotu do ustalonych przepisów, zasad i procedur operacyjnych ze

szczególnym uwzględnieniem współpracy ze służbami ruchu lotniczego oraz służbami operacyjnymi Operatora;

b) Wiedzę załogi w zakresie znajomości:

- Instrukcji użytkowania w locie (AFM) statku powietrznego oraz Instrukcji Operacyjnej Operatora;
- Zastosowania i użycia wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) i wykazu dopuszczalnych odstępstw (CDL);
- Ograniczeń eksploatacyjnych, operacyjnych i ruchowych statku powietrznego;
- Procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych;
- Systemów pokładowych i wyposażenia statku powietrznego;
- Kontrolowania postępów lotu.

c) Prawidłowości wykonywania przez załogę procedur przed lotem i podczas lotu zgodnie z przepisami i zasadami podanymi w Instrukcji Operacyjnej oraz dokumentacji operacyjnej statku powietrznego;

d) Zdyscyplinowania załogi, współpracy oraz czujności (CRM);

e) Wykonania lotu zgodnie z poleceniami służb ruchu lotniczego i służb operacyjnych Operatora;

f) Fachowość członków załogi;

g) Prowadzenie przez załogę łączności radiowej z ATC i służbami operacyjnymi;

h) Doboru i korzystania z naziemnych systemów i urządzeń nawigacyjnych na trasie i lotnisku;

i) Znajomości tras i lotnisk przez pilota, łącznie z procedurami.

j) Dostępności, kompletności, dokładności i aktualności informacji meteorologicznych oraz umiejętności ich wykorzystanie przez załogę.

k) Prawidłowości stosowania procedur i urządzeń nawigacyjnych.

l) Wykorzystania list czynności kontrolnych w każdej fazie lotu.

m) Wykorzystanie posiadanych na pokładzie dokumentów operacyjnych ze szczególnym zwróceniem uwagi na sposób wykorzystania map, planów podejść instrumentalnych, meldunków pogodowych, informacji o ruchu lotniczym itd.;

n) Używanie tlenu w trakcie lotu;

o) Używanie przez członków załogi pasów bezpieczeństwa.

p) Informowanie pasażerów o ograniczeniach w paleniu papierosów, użyciu pasów bezpieczeństwa, korzystaniu z tlenu oraz instrukcjach bezpieczeństwa dla pasażerów;

r) Ogólna znajomość przepisów krajowych oraz przepisów innych krajów i międzynarodowych związanych z operacją;

s) Umiejętności pilotów ręcznego i automatycznego pilotowanie statku powietrznego we wszystkich fazach lotu.

t) Przestrzegania minimów operacyjnych podczas przelotu na trasie, podejścia oraz minimów operacyjnych lotniska (lub lądowiska dla śmigłowców).

UWAGA

Wszystkie wyżej wymienione inspekcje powinny być przeprowadzone w taki sposób, by nie miały wpływu na obowiązki członków załogi i czujność podczas lotu. W niektórych sytuacjach może okazać się że konieczne pytania będzie można zadać po zakończeniu lotu.

23. INSPEKCJA PO ZAKOŃCZENIU LOTU

23.1 Po zakończeniu lotu pokazowego należy sprawdzić następujące elementy:

a) Sporządzenie przez załogę sprawozdania z lotu oraz wypełnienie dokumentacji operacyjnej i technicznej po wykonanym locie ze szczególnym zwróceniem uwagi na zarejestrowanie usterek i niesprawności statku i wyposażenia pokładowego, a także każdego przekroczenia parametrów użytkowych lub ograniczeń eksploatacyjnych statku;

b) Sporządzenie odpowiednich meldunków dotyczących nietypowych zdarzeń w locie jak np. niebezpiecznych zbliżeń, zderzeń z ptakami, uderzeń pioruna, nieprawidłowości w działaniu naziemnych służb albo urządzeń łączności lub nawigacyjnych, napotkania wszelkich innych znaczących sytuacji, które zdarzyły się podczas lotu.

c) Tam gdzie przerwa w locie związana jest z międzyładowaniem należy sprawdzić czy istnieją właściwe ustalenia mające na celu ułatwienie załodze przygotowania się do następnego etapu lotu.

24. OCENA PRACY PERSONELU POKŁADOWEGO

24.1 Jeśli ma to zastosowanie do certyfikowanej operacji, w trakcie inspekcji w locie należy sprawdzić, co następuje:

a) Czy na lot wyznaczono dostateczną liczbę członków personelu pokładowego oraz wyznaczono spośród nich starszego członka personelu podkładowego (szefa pokładu);

b) Czy personel pokładowy ma zapewnione i zajmuje specjalnie dla niego przeznaczone miejsca (siedzenia) oraz czy są one wyposażone w pasy bezpieczeństwa oraz czy siedzenia te są rozmieszczone w pobliżu wyjść awaryjnych.

c) Czy personel pokładowy w trakcie lotu prawidłowo informował pasażerów o:

- Rozmieszczeniu bagażu podręcznego;
- Przestrzeganiu przepisów o zakazie palenia;
- Instruowaniu, kiedy i jak należy korzystać z pasów bezpieczeństwa;
- Instruowaniu, kiedy oparcia foteli muszą być w pozycji pionowej;
- Procedurach i zasadach dotyczących zakładania i używania masek tlenowych;
- Rozmieszczeniu i korzystaniu z wyjść awaryjnych;
- Rozmieszczeniu i korzystaniu z kamizelek ratunkowych;
- Ograniczeniach w korzystaniu z toalet;
- Rozmieszczeniu kart informacyjnych dla pasażerów o zasadach postępowania w sytuacjach awaryjnych.

24.2 Personel pokładowy powinien zostać skontrolowany ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z różnego typu sprzętu awaryjnego, np. tratw ratunkowych, awaryjnego nadajnika lokalizującego, zestawów medycznych, zestawów pierwszej pomocy itp. oraz z przypisanych im obowiązków w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych, takiej jak wodowanie lub awaryjna ewakuacja.

ETAP IV – Końcowa ocena i dokumentowanie wyników testów praktycznych

25. NEGATYWNA OCENA FAZY TESTÓW PRAKTYCZNYCH

25.1 Faza testów praktycznych jest końcowym stadium procesu certyfikacji Operatora i ma decydujące znaczenie do końcowego wyniku tego procesu. Poniesione nakłady finansowe na realizację procesu certyfikacji nie mogą być powodem aby wykluczać możliwości chwilowego lub całkowitego przerwania procesu certyfikacji w tej fazie.

25.2 Podstawą do podjęcia takiej decyzji przez Prezesa ULC może być negatywna ocena choćby jednego z przewidzianych do wykonania pokazów praktycznych, albo:

- Nie wywiązywaniu się aplikanta z przyjętych przez niego ustaleń;
- Niezdolności do prawidłowego przeprowadzenia testów;
- Niezdolności do spełnienia wymagań wynikających z przepisów obowiązujących w RP.

25.3 W przypadku sformułowania, przez inspektora prowadzącego (CPM) wniosku o przerwanie procesu certyfikacji w tej fazie należy postępować analogicznie jak w sytuacji przerwania procesu w fazie oceny dokumentacji. (Patrz PNO-2-04-00).

25.4 Każda próba, pokaz lub test, który zakończył się oceną negatywną może być powtórzony dopiero po przeprowadzeniu przez aplikanta dogłębnej i źródłowej analizy przyczyn niepowodzenia oraz pełnej realizacji zatwierdzonego przez ULC (LOL) programu naprawczego.

25.5 Wykonanie programu naprawczego podlega sprawdzeniu w drodze dodatkowej inspekcji lub audytu przeprowadzonego i udokumentowanego zgodnie z zasadami określonymi w Podręczniku PNO i właściwymi dla sprawdzanego zakresu działalności aplikanta.

25.6 W przypadku negatywnej oceny wyniku próby, testu lub pokazu, który odnosi się tylko do określonego zezwolenia operacyjnego, jakie będzie udzielone w Specyfikacjach Operacyjnych (np. przewóz materiałów niebezpiecznych (DG), operacje ETOPS lub R-NAV itp.) oraz którego negatywne związki lub skutki nie będą w żaden sposób przeniesione na inne obszary wnioskowanej przez aplikanta działalności lotniczej można rozważyć możliwość wydania Specyfikacji z odpowiednimi ograniczeniami.

26. NIEDOCIĄNIĘCIA STWIERDZONE W TRAKCIE FAZY TESTÓW PRAKTYCZNYCH

26.1 Informacje o niezadowolających wynikach inspekcji należy natychmiast przekazać aplikantowi w celu gruntownego wyjaśnienia przyczyn niepowodzenia oraz podjęcia koniecznych działań korygujących.

Przed przystąpieniem do ponownego wykonania nieudanego pokazu, aplikant powinien wprowadzić konieczne zmiany dla usunięcia stwierdzonych w pierwotnym pokazie niedociągnięć wpływających na bezpieczeństwo jego operacji. Wszelkie

stwierdzone braki, nieprawidłowości lub niezgodności muszą być usunięte i ponownie sprawdzone przed wydaniem Certyfikatu AOC/AWC.

27. POZYTYWNA OCENA FAZY TESTÓW PRAKTYCZNYCH

27.1 Ocena wyników poszczególnych etapów testów praktycznych dokonywana jest przez członków Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) na podstawie zgromadzonych materiałów dowodowych, sprawozdań i raportów z testów i pokazów.

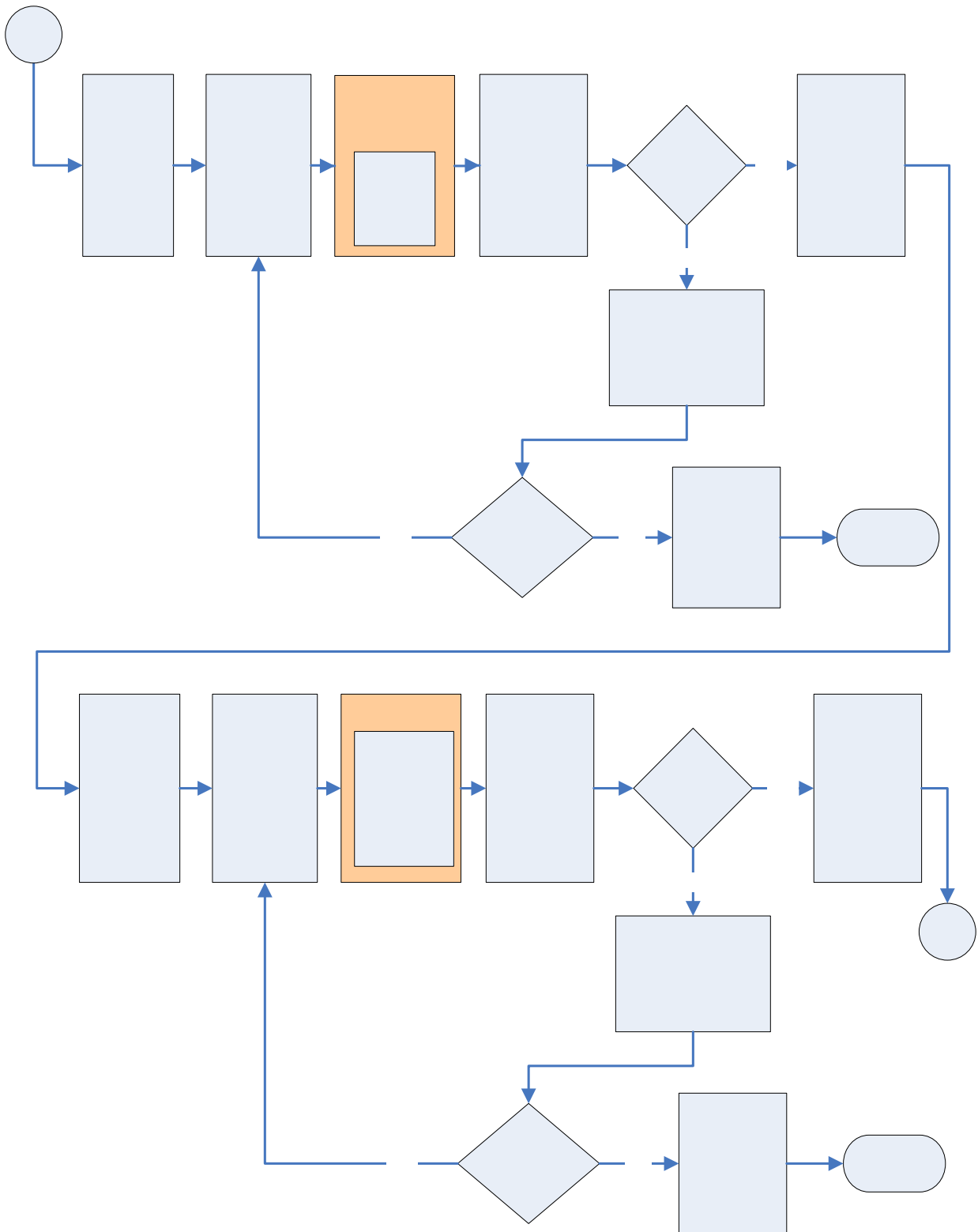
27.2 Testy, próby i pokazy, które nie mają wymaganej i dostatecznej dokumentacji dowodowej nie mogą być zaliczone jako zakończone wynikiem pozytywnym.

27.3 Pozytywny wynik zakończenia każdego z wszystkich pokazów i testów wymaganych lub przewidzianych do wykonania w programie fazy testów praktycznych jest dokumentowy przez inspektorów obserwujących pokazy na właściwych drukach, które stanowią podstawę do wyznaczenia zakresu działalności lotniczej, do której Operator będzie uprawniony.

27.4 Po skompletowaniu dokumentacji fazy testów praktycznych inspektor prowadzący (CPM) bezzwłocznie przystąpi do sporządzania zbiorczego raportu zawierającego materiały dokumentujące przebieg wszystkich dotychczas zrealizowanych faz procesu certyfikacji.

27.5 Raport ten stanowi podstawę dla przystąpienia do ostatniej fazy procesu certyfikacji tj. fazy edycji i wydania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych stanowiących jego integralną część.

Faza kontroli



Schemat 2.5

ROZDZIAŁ 5.1 – POKAZ EWAKUACJI CZĘŚCIOWEJ

Rozdział usunięty zmianą 14

ROZDZIAŁ 5.2 – POKAZ EWAKUACJI PO WODOWANIU

Rozdział usunięty zmianą 14

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 5.3 – LOT POKAZOWY

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Celem tej procedury jest poinformowanie Operatora o wymaganiach, jakie stawia Urząd w odniesieniu do organizacji lotu pokazowego, którego wykonanie jest wymagane w przepisach EU-OPS 1.180(c) i JAR-OPS 3.180(c) oraz w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421);

1.2 Lot pokazowy realizowany jest w sposób zorganizowany i planowy, z zachowaniem wszystkich wymagań, zasad i procedur planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania operacji lotniczych opisanych w Instrukcji Operacyjnej Operatora.

1.3 Lot pokazowy przygotowują, organizują i wykonują wykwalifikowani pracownicy Operatora posiadający wymagane licencje, uprawnienia i świadectwa kwalifikacji, jako normalny lot zarobkowy.

1.4 Lot pokazowy obserwują inspektorzy Urzędu zorganizowani w Zespół Certyfikacji ULC (OZC), któremu przewodniczy inspektor prowadzący proces certyfikacji (CPM).

1.5 **Operator** dokumentuje faktyczny przebieg lotu pokazowego na własnych drukach przewidzianych w Instrukcji Operacyjnej lub w innych instrukcjach wewnętrznych.

1.6 **Inspektorzy** ULC dokumentują faktyczny przebieg pokazu i własne obserwacje wyników pokazu na drukach Raportów ENR, CAB, APP oraz, w odniesieniu do inspekcji w porcie tranzytowym, na druku STA.

1.7 Lot pokazowy realizowany jest w ścisłej współpracy pomiędzy Zespołem Certyfikacji Operatora (ZCO) oraz Zespołem Certyfikacji Urzędu (ZCU). Za koordynację tej współpracy odpowiadają przewodniczący Zespołów.

1.8 Lot pokazowy może być wykonany dopiero po pełnym i pozytywnym zakończeniu wszystkich audytów, inspekcji i pokazów praktycznych na ziemi, w tym pokazu ewakuacji częściowej i/lub pokazu ewakuacji po wodowaniu, jeśli są w danym przypadku wymagane zgodnie z PNO-2-05-00, pkt 2.5.

1.9 Lot pokazowy powinien odbyć się, co najmniej pomiędzy dwoma lotniskami, na które Operator będzie wykonywał swoje loty operacyjne.

2. CEL LOTU POKAZOWEGO

2.1 Celem lotu pokazowego jest upewnienie się Urzędu, że ustanowiona przez aplikanta w Instrukcji Operacyjnej oraz w pozostałej dokumentacji zakładowej organizacja wnioskowanej działalności operacyjnej stanowi dobrze zintegrowaną całość i daje przekonanie, że ustalone dla nich zasady i standardy będą trwale spełniane oraz, że Operator jest w stanie zapewnić ciągłe bezpieczeństwo prowadzonych operacji.

2.2 W szczególności badaniu i ocenie inspektorów ULC podlega organizacja, przez służby i osoby funkcyjne Operatora, całej działalności operacyjnej w tym:

a) Skuteczności szkolenia i nadzorowania kwalifikacji całego personelu operacyjnego uczestniczącego w podejmowanych przez Operatora operacjach lotniczych;

b) Skuteczności systemu planowania, przygotowania, wykonywania, nadzorowania i dokumentowania podejmowanych przez Operatora operacji lotniczych;

c) Znajomości i przestrzegania przez personel i zainteresowane służby Operatora, w tym i jego podwykonawców, przepisów oraz zasad i procedur opisanych w Instrukcji Operacyjnej i innej dokumentacji zakładowej Operatora;

d) Zbadanie umiejętności praktycznych personelu operacyjnego Operatora w wykonywaniu powierzonych im obowiązków zgodnie z ustanowionymi zasadami i procedurami;

2.3 Jednym z głównych zadań lotu pokazowego jest zbadanie, w czasie pobytu w porcie tranzytowym, czy Operator dostatecznie zabezpieczył obsługę statku, pasażerów i ładunków w portach docelowych i tranzytowych. Zbadanie rzeczywistego stanu bezpieczeństwa i efektywności tej obsługi odbywa się w dwu etapach:

a) W pierwszym etapie, realizowanym w fazie audytów, dokonywany jest przegląd umów handlingowych, jakie Operator zawarł z agentami działającym w poszczególnych portach, a w szczególności umów mających bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo lotów lub wymagających szczególnych kwalifikacji od ich wykonawców, takich jak np. zaopatrzenie w paliwo, sporządzanie arkuszy załadunku i wyważenia (*load sheet*), odladanie, obsługa techniczna itp.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	LOT POKAZOWY	PNO-2-05-03 Strona 1/4
--	--------------	---------------------------

b) W drugim etapie, realizowany właśnie podczas lotu pokazowego sprawdza się na wybranej próbce, jaką jest jeden z portów docelowych i/lub tranzytowych, jak rzeczywiście te umowy działają.

3. ORGANIZACJA I PROGRAM LOTU POKAZOWEGO

3.1 Lot pokazowy odbywa się zgodnie z opracowanym przez Operatora i zatwierdzonym przez Prezesa ULC programem lotu pokazowego. Program lotu pokazowego powinien zawierać, co najmniej następujące informacje:

- a) Datę i czas planowanego lotu pokazowego;
- b) Typ, model i znaki statku;
- c) Lotnisko odlotu;
- d) Lotnisko docelowe i/lub tranzytowe;
- e) Lotnisko powrotne;
- f) Operacyjny plan lotu na oba odcinki;

3.2 W programie lotu pokazowego należy uwzględnić następujące elementy oraz czas potrzebny na:

- a) Odprawę pasażerską uczestników pokazu w porcie odlotu;
- b) Wykonanie przez inspektorów Urzędu inspekcji na płycie (APP) w porcie odlotu;
- c) Wykonanie lotu do portu docelowego i/lub tranzytowego, w trakcie którego inspektorzy przeprowadzają inspekcję załogi lotniczej (ENR) oraz inspekcję personelu pokładowego (CAB);
- d) Odprawę pasażerską uczestników pokazu w porcie docelowym i/lub tranzytowym po locie i przed lotem powrotnym;
- e) Obserwację przez inspektorów Urzędu obsługi technicznej i handlingowej statku podczas jego postoju w porcie docelowym i/lub tranzytowym, w tym wykonanie przeglądu technicznego przed lotem, sprzątanie i porządkowanie kabiny pasażerskiej, zaopatrzenie pokładowe, tankowanie paliwa oraz rozładunek i załadunek bagaży, poczty i cargo, itd.;
- f) Analizę dokumentów operacyjnych przygotowanych przez agentów handlingowych na lotnisku docelowym i/lub tranzytowym na lot powrotny;
- g) Lot powrotny do portu bazowego w trakcie którego inspektorzy przeprowadzają ponowną

inspekcję załogi lotniczej (ENR) oraz inspekcję personelu pokładowego (CAB);

h) Nieprzewidziane opóźnienia wynikające z sytuacji ruchowej, operacyjnej lub meteorologicznej, a także mogące wystąpić trudności w zrealizowaniu przez podwykonawców w porcie docelowym i/lub tranzytowym zawartych umów handlingowych.

3.3 Inspektorzy ULC mogą zadawać podczas samego lotu pokazowego jak i podczas przygotowań dodatkowe pytania kontrolne dla upewnienia się, że personel Operatora zna i rozumie powierzone mu do wykonania obowiązki, jednak czas i sposób ich zadawania nie może przeszkadzać załodze w prawidłowym wykonywaniu obowiązków i czynności lotniczych, a w szczególności bezpieczeństwu wykonywanego lotu.

3.4 Załoga wykonuje lot zgodnie z planem lotu oraz ograniczeniami eksploatacyjnymi, operacyjnymi i innymi uwarunkowaniami lotu wynikającymi z odnośnych przepisów, instrukcji eksploatacji oraz dobrej praktyki lotniczej.

3.5 Operator powinien ponadto rozpatrzyć w programie lotu pokazowego następujące scenariusze:

- a) Lot pokazowy zostanie wykonany zgodnie z zatwierdzonym programem, bez żadnych odstępstw lub naruszeń obowiązujących przepisów, zasad, norm, procedur itd.;
- b) Podczas lotu pokazowego, poczynając od fazy jego planowania, poprzez przygotowanie i wykonanie, aż do jego pełnego zakończenia, występują trudności lub problemy z wykazaniem się przez służby, osoby funkcyjne i/lub personel operacyjny Operatora, przed inspektorami Urzędu, umiejętnościami lub możliwościami wykonania tego lotu zgodnie z wymaganiami przepisów o Instrukcji Operacyjnej;
- c) W dowolnej fazie planowania, przygotowania lub wykonywania lotu pokazowego inspektorzy Urzędu stwierdzają poważne naruszenie przepisów, zasad lub procedur, które stanowią poważne zagrożenie bezpieczeństwa lotu i podejmują decyzję o przerwaniu lotu pokazowego na dowolnym jego etapie.

4. UCZESTNICY LOTU POKAZOWEGO

4.1 W locie pokazowym, oprócz załogi statku powietrznego wymaganej i właściwej dla rodzaju wykonywanej operacji, mogą uczestniczyć tylko:

- Członkowie Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) Urzędu wyznaczeni do obserwacji lotu pokazowego;
- Członkowie Zespołu Certyfikacji Operatora (ZCO) wyznaczeni do przeprowadzenia pokazu;
- Inni przedstawiciele Urzędu i Operatora, na wniosek przedstawiciela Operatora i za zgodą inspektora prowadzącego (CPM).

OSTRZEŻENIE !!!

W locie pokazowym zabronione jest odpłatne przewożenie pasażerów. Odpłatny przewóz ładunków w locie pokazowym może być dozwolony za odrębną zgodą Prezesa Urzędu.

4.2 W skład Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) Urzędu uczestniczącego w locie pokazowym powinni wchodzić, co najmniej specjaliści z następujących dziedzin:

- Inspektor operacyjny (ASI), posiadający kwalifikacje fachowe na danym typie statku powietrznego, który podczas lotu pokazowego zajmuje miejsce w kabinie załogi i odpowiada za inspekcję kwalifikacji i działań załogi lotniczej;
- Inspektor prowadzący (CPM), posiadający kwalifikacje fachowe w zakresie:
 - operacyjnego planowania i przygotowania lotu;
 - użycia wyposażenia pokładowego statku, służącego do zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów w sytuacjach awaryjnych;
 - obsługi handlingowej i płytowej statku na lotnisku,

który zajmuje miejsce w kabinie pasażerskiej i odpowiada za ocenę działań personelu pokładowego oraz pozostałego personelu operacyjnego uczestniczącego w locie pokazowym;

- Inspektor techniczny Urzędu (IKCSP) posiadający kwalifikacje fachowe w zakresie obsługi technicznej oraz zapewnienia bieżącej zdatności do lotu danego typu statku oraz jego wyposażenia pokładowego, który odpowiada za ocenę technicznych aspektów operacji lotniczych.

4.3 Osoby uczestniczące w locie pokazowym w kabinie pasażerskiej, muszą być traktowane przez załogę i personel pokładowy Operatora tak, jak podczas normalnych operacji traktowani byłiby pasażerowie.

4.3 Operator powinien ubezpieczyć, na swój koszt, wszystkich uczestników lotów pokazowych na takich samych zasadach jak pasażerów w przewozie lotniczym.

5. OCENA LOTU POKAZOWEGO PRZEZ INSPEKTORÓW URZĘDU

5.1 Ocenie inspektorów Urzędu podlegają następujące elementy:

- Kwalifikacje formalne załogi lotniczej oraz personelu pokładowego;
- Dokumentacja eksploatacyjna i operacyjna związana ze statkiem powietrznym;
- Dokumentacja operacyjna związana z wykonywanym lotem;
- Faktyczne kwalifikacje fachowe załogi lotniczej, personelu pokładowego oraz innego personelu operacyjnego uczestniczącego na rzecz Operatora w planowaniu, przygotowaniu, wykonaniu i udokumentowaniu przeprowadzonej operacji lotniczej;
- Stosowanie się służb, osób funkcyjnych i personelu operacyjnego Operatora i jego podwykonawców do obowiązujących przepisów oraz instrukcji i procedur własnych Operatora, a w szczególności jego Instrukcji Operacyjnej;
- Ogólny poziom bezpieczeństwa i jakość przeprowadzonej operacji lotniczej;

5.2 Szczegółowy zakres inspekcji przed lotem pokazowym oraz elementy podlegające ocenie inspektorów Urzędu podane są w PNO-2-05-00, pkt 17 do 21.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 6 – FAZA WYDANIA CERTYFIKATU AOC/AWC

Uwaga 1: Schemat decyzyjny dla fazy wydania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) zamieszczono na końcu tego rozdziału (Schematy 2.6).

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Poniższe zasady mają zastosowanie do każdego przypadku związanego z wydaniem, zmianą oraz przedłużeniem lub wznowieniem ważności Certyfikatu AOC/AWC i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) oraz Specyfikacji Operacyjnych.

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Faza wydania Certyfikatu AOC/AWC i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) oraz towarzyszących mu i będących jego nierozłączną częścią Specyfikacji Operacyjnych kończy proces certyfikacji podstawowej oraz procesy związane ze zmianami oraz przedłużeniem, lub wznowieniem ważności Certyfikatu AOC/AWC.

2.2 Formalne rozpoczęcie tej fazy jest możliwe dopiero po całkowitym i pozytywnym zakończeniu wszystkich poprzednich czterech faz.

2.3 W tej fazie stopniowo wygasa rola Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) oraz inspektora prowadzącego dany przypadek certyfikacji (CPM).

2.4 Działania Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) oraz inspektora prowadzącego (CPM) formalnie kończą się w chwili zatwierdzenia przez właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego ULC (LOL-1/LOL-2) oraz Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) Protokołu zamknięcia procesu certyfikacji (PZC) dot. danego przypadku certyfikacji.

2.5 Ten etap certyfikacji realizowany jest przez pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2), pod nadzorem Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL).

3. RAPORT KOŃCOWY PROCESU CERTYFIKACJI

3.1 Po całkowitym zakończeniu fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych inspektor prowadzący (CPM) wraz z SKPC wypełnia Protokół zamknięcia procesu certyfikacji na przewidzianym do tego druku (PZC).

3.2 Protokół PZC zawiera:

a) Oświadczenie inspektora prowadzącego (CPM) oraz wszystkich członków Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC), że proces certyfikacji w którym uczestniczyli został przeprowadzony zgodnie z wymaganiami podanymi w Podręczniku PNO, jest kompletnie zakończony oraz, że potwierdzają osiągnięcie przez aplikanta zdolności do bezpiecznego prowadzenia certyfikowanych operacji lotniczych.

b) Wykaz sporządzonych w procesie certyfikacji przez Zespół (OZC) dokumentów takich jak np. raporty wycinkowe, Raporty Niezgodności (NCR), programy testów praktycznych, sprawozdania z testów praktycznych itp.;

c) Ocenę przebiegu procesu certyfikacji oraz ogólnej postawy aplikanta z określeniem zagadnień, których realizacja sprawiła aplikantowi szczególną trudność;

d) Ocenę stopnia przygotowania aplikanta do bezpiecznego prowadzenia wnioskowanych przez niego operacji lotniczych w postaci wniosków końcowych Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) w sprawie zakresu uprawnień, warunków lub ograniczeń jakie należy wprowadzić do Certyfikatu AOC/AWC lub Specyfikacji Operacyjnych;

3.3 Jeżeli ocena lub opinia któregoś z członków Zespołu (OZC) jest inna niż pozostałych, to powinien on zawrzeć ją w głosie odrębnym do Protokołu PZC.

3.4 Do Protokołu PZC inspektor (CPM) załączy wszystkie zgromadzone w procesie certyfikacji i odpowiednio skompletowane, uporządkowane i opisane materiały dowodowe, a w szczególności:

- Harmonogram certyfikacji (HC);
- Programy zatwierdzonych testów praktycznych wraz z kompletem wypełnionych sprawozdań i druków z realizacji wszystkich testów praktycznych, jakie zostały przeprowadzone w procesie certyfikacji na ziemi, w powietrzu oraz testów sytuacji awaryjnych;
- Raporty z audytów (CAT; AW; LK);
- Raportów z inspekcji (ENR; CAB; STA; itd.);
- Raporty niezgodności (NCR);
- Dokumenty związane z udzielonymi przez Prezesa w procesie certyfikacji zezwoleniami tymczasowymi, ulgami lub zaliczeniami wcześniejszych badań, analiz, testów itp.;

- Przygotowane przez aplikanta projekty wszystkich części Specyfikacji Operacyjnych (w formie zapisu elektronicznego);

3.5 Protokół PZC oraz materiały dowodowe powinny być dostarczone przez inspektora (CPM) do pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) nie później niż w 10 dni po ostatecznym zakończeniu fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych.

4. OCENA RAPORTU KOŃCOWEGO Z CERTYFIKACJI

OSTRZEŻENIE !!!

Wszelkie stwierdzone w procesie certyfikacji odstępstwa i niezgodności

MUSZA

być skorygowane (usunięte) PRZED wydaniem Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC), Specyfikacji Operacyjnej albo każdego innego zezwolenia operacyjnego niezależnie od ich ewentualnej kwalifikacji

4.1 Poprawnie i kompletnie zrealizowany oraz udokumentowany proces certyfikacji, na który złożyły się wyniki przeprowadzonych przez inspektorów ULC ocen, inspekcji oraz obserwacji praktycznych pokazów zdolności aplikanta do trwałego sprostania wymaganiom przepisów i norm lotniczych jest dla Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podstawą dla orzeczenia o spełnieniu przez aplikanta wymagań certyfikacji oraz o zdolności aplikanta do otrzymania Certyfikatu AOC/AWC wraz z będącymi jego nieodłączną częścią Specyfikacjami Operacyjnymi.

4.2 Protokół zamknięcia procesu certyfikacji (PZC) ma za zadanie dostarczyć szczegółowych informacji i dowodów na to, że:

- Wnioskowany przez aplikanta zakres i obszar operacji lotniczych;
- Bieżąca i prognozowana sytuacja finansowa aplikanta;
- Struktura organizacyjna oraz system zarządzania przedsiębiorstwem jako całością, a także kwalifikacje personelu i ustanowiony w Instrukcji Operacyjnej oraz pozostałych dokumentach zakładowych system planowania,

przygotowania, prowadzenia, nadzorowania i dokumentowania wnioskowanych operacji lotniczych zapewnia akceptowalny poziom bezpieczeństwa oraz,

d) Możliwości i chęci wnioskującego do wdrażania obowiązujących i właściwych do zakresu i obszaru wnioskowanych operacji przepisów operacyjnych i norm lotniczych spełniają wymagania przepisów i zostały przez członków Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) ocenione pozytywnie.

4.3 Protokół PZC ma także za zadanie rzetelnie i bez osłonek pokazać wszystkie braki i niedostatki w organizacji wnioskowanych operacji co umożliwi aplikantowi podjęcie odpowiednich działań naprawczych oraz profilaktycznych.

4.4 Po otrzymaniu Protokołu PZC i materiałów dowodowych z procesu certyfikacji pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) SKPC sprawdzą kompletność otrzymanego od inspektora prowadzącego (CPM) materiału oraz jego poprawność prawną i administracyjną, a następnie dostarczą je, wraz ewentualnymi własnymi uwagami właściwemu Naczelnikowi Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2). W tym celu wykorzystuje listę kontrolną **LK-AOC-SO-01**.

4.5 W przypadku konieczności uzupełnienia Protokołu PZC lub dołączonych do niego materiałów dowodowych pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) spowodują, aby inspektor prowadzący (CPM) uzupełnił dokumentację certyfikacji w określonym terminie.

4.6 W wyniku oceny raportu końcowego i zgromadzonych materiałów dowodowych z procesu certyfikacji Naczelnik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2/) będzie w stanie przedstawić Prezesowi Urzędu, z zachowaniem drogi służbowej, następujące wnioski i zalecenia dotyczące wniosku aplikanta:

- Aplikant udowodnił, że jest prawidłowo wyposażony i zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji w sposób bezpieczny, skuteczny, wiarygodny a także zgodny z zezwoleniami, warunkami i ograniczeniami zawartymi w projekcie Certyfikatu AOC/AWC i Specyfikacji Operacyjnych i w związku z tym Certyfikat może mu być wydany, zmieniony, albo jego ważność przedłożona lub wznowiona we wnioskowanym zakresie;

b) Aplikant pomyślnie zakończył podstawowy proces certyfikacji, ale z powodu stwierdzonych braków lub niedociągnięć dotyczących zakresu certyfikacji dla uzyskania zezwoleń szczególnych nie jest w stanie spełniać tych określonych wymagań certyfikacji i do czasu pełnego zrealizowania programu naprawczego i trwałego usunięcia wyspecyfikowanych niedociągnięć Certyfikat AOC/AWC może być mu wydany z odpowiednimi ograniczeniami w Specyfikacjach Operacyjnych zakresu, obszaru lub rodzaju dozwolonych do prowadzenia operacji;

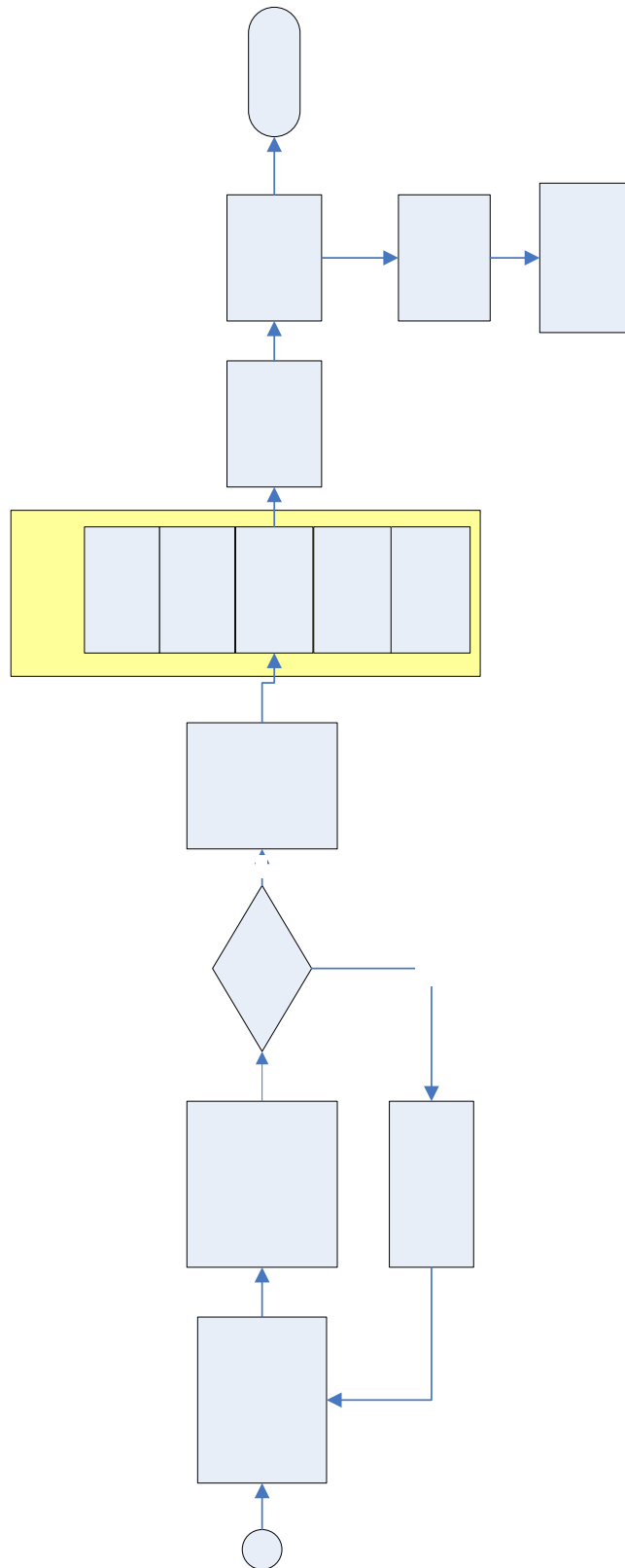
c) Aplikant nie jest w stanie zadowalająco spełnić wymagań podstawowego procesu certyfikacji i w związku z tym Certyfikat AOC/AWC nie może być mu wydany.

4.7 Zarówno w przypadku negatywnej jak i pozytywnej oceny zdolności aplikanta w Protokole PZC i podjęcia przez Prezesa Urzędu decyzji o odmowie wydania Certyfikatu AOC/AWC aplikant powinien być powiadomiony o tym w trybie decyzji administracyjnej.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE


FAZA WYDANIA CERTYFIKATU ORAZ SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH



Schemat 2.6

Rozdział 7 Wykaz procedur certyfikacji AOC/AWC

- | | |
|--|------------|
| 1. Procedura pierwszej certyfikacji | PR-CERT-01 |
| 2. Procedura przedłużenia ważności certyfikatu | PR-CERT-02 |
| 3. Procedura wznowienia ważności certyfikatu | PR-CERT-03 |
| 4. Procedura zmiany certyfikatu | PR-CERT-04 |

	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: Certyfikacja podmiotów: <ul style="list-style-type: none"> • świadczących przewozy lotnicze posiadaczy Certyfikatu Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate - AOC) • świadczących usługi lotnicze posiadaczy Certyfikatu Usług Lotniczych (Aerial Works Certificate – AWC) • podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej posiadaczy Certyfikatu Agenta Obsługi naziemnej (Airport Handling Agent Certificate AHAC) 	Nr. PR-CERT-01

Do procesu związanego z wydaniem po raz pierwszy lub wznowieniem nieważnego dłużej niż 12 miesięcy odpowiednio Certyfikatu AOC i/lub AWC, AHAC.

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Uwagi
1.	W kontakcie wstępnym każdy pracownik LOL zobowiązany jest do udzielenia zainteresowanej stronie (kandydat na aplikanta) niezbędnych informacji umożliwiających złożenie Listu Intencyjnego (LI). Po kontakcie wstępnym kandydat na aplikanta składa do POK List Intencyjny – wg PNO.	Ustala strona (kandydat na Aplikanta)
2.	Z POK List Intencyjny (LI) przekazywany jest do sekretariatu L/LO i/lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.	SEOD/ wersja papierowa niezwłocznie
3.	List Intencyjny podlega dekretacji dyrektora LOL i jest przekazywany do Specjalisty Koordynacji Procesu Certyfikacji (SKPC) wyznaczonego przez dyrektora LOL, w porozumieniu z naczelnikiem LOL-1 lub LOL-2 .	niezwłocznie
4.	SKPC poddaje LI weryfikacji pod względem formalno-prawnym. - jeśli zawartość LI zawiera braki, Kandydat na aplikanta jest informowany o konieczności uzupełnienia treści LI, - jeśli LI jest poprawny przejście do pkt. 6	
5.	SKPC zakłada teczkę operatora. <i>UWAGA</i> W przypadku pierwszego kontaktu z LOL	
6.	Na wniosek SKPC, po akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2, dyrektor LOL wyznacza inspektora z LOL-1/LOL-2 do przeprowadzenia spotkania przed-aplikacyjnego.	
7.	SKPC w uzgodnieniu z inspektorem określa datę spotkania przed-aplikacyjnego (w porozumieniu z kandydatem na aplikanta, naczelnikiem LOL-1/LOL-2 oraz z dyrektorami departamentów: LTT, LOB, LER, LPL). (Dodatkowi eksperci wg potrzeb). Uzgodniony termin wymaga potwierdzenia przez uczestników drogą elektroniczną..	Termin spotkania max 30 dni od daty wpłynięcia poprawnego LI
8.	SKPC organizuje w siedzibie urzędu spotkanie przed-aplikacyjne (SKPC zobowiązany jest zapewnić właściwe, logistyczne przygotowanie spotkania przed-aplikacyjnego) z udziałem kandydata na aplikanta, wyznaczonego inspektora i przedstawicieli departamentów wymienionych w pkt.7. Spotkanie prowadzi wyznaczony inspektor. <i>UWAGA</i> Dopuszcza się dalszą wymianę informacji z przedstawicielami aplikanta i konsultacje z pracownikami urzędu w formie serii kolejnych spotkań.	
9.	SKPC sporządza notatkę ze spotkania przed-aplikacyjnego.	


10.	Kandydat na aplikanta podejmuje decyzję o kontynuowaniu procesu certyfikacji lub jego zaprzestaniu: – Kandydat na aplikanta rezygnuje z procesu certyfikacji (brak wniosku o certyfikację) – Koniec procedury – Kandydat na aplikanta podtrzymuje chęć certyfikacji – przejście do pkt. 11.	do czasu pojawienia się WPC
11.	Aplikant składa do POK Wnioski o wszczęcie Procesu Certyfikacji (WPC) wraz z niezbędnymi załącznikami (w tym kopia dowodu wniesienia opłaty lotniczej w prawidłowej wysokości) UWAGA Podstawowym terminem składania wniosków o wszczęcie procesu certyfikacji dla wydania dowolnego zezwolenia po raz pierwszy lub wznowienia ważności zezwolenia wygasłego dawniej niż 1 rok, jest 90 dni przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji W uzasadnionych przypadkach inny termin uzgodniony z aplikantem.	terminy w dniach roboczych
12.	Z POK wniosek przekazywany jest do sekretariatu L/LO lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.	
13.	Dyrektor LOL przekazuje wniosek WPC do SKPC (z powiadomieniem naczelnika LOL-1/LOL-2).	
14.	SKPC dokonuje weryfikacji kompletności oraz oceny formalno-prawnej wniosku: – jeśli wniosek nie jest poprawny – aplikant jest wezwany do uzupełnienia WPC pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. (w tym sprawdzenie wysokości wniesionej opłaty lotniczej) – jeśli wniosek jest poprawny – przejście do pkt. 15. UWAGA Proces certyfikacji będzie przerwany, jeżeli aplikant nie wykazuje się działaniem, zgodnie z ustalonym harmonogramem certyfikacji, (HC) przez okres dłuższy niż 30 dni Proces certyfikacji będzie zamknięty, jeżeli od daty złożenia formalnej aplikacji upłynęło więcej niż 120 dni albo 30 dni od daty powiadomienia przez ULC o brakach w postępowaniu procesu certyfikacji	w terminie 7 dni
15.	SKPC w oparciu o Roczny Plan Pracy Departamentu przygotowuje wykaz inspektorów i inspektorów z uprawnieniami inspektora audytora (Kierownika Procesu Certyfikacji - Certificate Process Manager- CPM) i wraz z WPC przekazuje do Naczelnika LOL1/LOL2.	
16.	Naczelnik LOL1/LOL2 wyznacza kierownika procesu certyfikacji (CPM) i imienny skład osobowy Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) i. LOL-1/LOL-2 ocenia wniosek WPC, wraz z wytycznymi do prowadzenia procesu certyfikacji przekazuje do CPM. UWAGA W przypadku uwag do składu OZC naczelnik LOL-1/LOL-2 zwraca WPC do SKPC (powrót do pkt.15)	
17.	SKPC powiadamia (w imieniu Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL)) aplikanta o wyznaczeniu lub każdej zmianie inspektora prowadzącego (CPM).	
18.	Inspektor CPM wypełnia przeznaczone dla niego rubryki na druku wniosku WPC.	
19.	SKPC wykonuje czynności administracyjno-biurowe związane z Wnioskiem i przekazuje dokumentację wyznaczonemu Inspektorowi Proces Certyfikacji (CPM).	
20.	Kierownik procesu certyfikacji dokonuje oceny dokumentacji. Ocena czy konieczne jest złożenie innych dokumentów np. „Lotu pokazowego”. Opinie przekazuje do naczelnika LOL-1/LOL-2 poprzez SKPC.	

21.	<p>W oparciu o wstępną ocenę WPC naczelnik LOL-1/LOL-2 podejmuje decyzję o kontynuacji lub zaprzestaniu procesu certyfikacji.</p> <p>Jeżeli:</p> <p>a) są uwagi lub ocena negatywna, SKPC przygotowuje projekt pisma informującego aplikanta o powodach takiej oceny i wzywa do usunięcia błędów (niewłaściwości) w terminie 7 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. Pismo podlega akceptacji inspektora CPM oraz naczelnika LOL-1/LOL-2 i jest zatwierdzane przez dyrektora LOL.</p> <p>Aplikant dokonuje korekty i powrót do punktu 11. W przypadku nie usunięcia uwag, aplikant na piśmie jest informowany o zamknięciu sprawy,</p> <p>b) ocena jest pozytywna - kontynuacja procesu certyfikacji.</p>	
22.	<p>Po sprawdzeniu wniosku, inspektor CPM wraz z pozostałymi członkami zespołu (OZC) dokonuje szczegółowej weryfikacji dostarczonych dokumentów i oceny ich merytorycznej wartości.</p> <p>a) jeśli dostarczona dokumentacja nie spełnia warunków i wymagań przepisów, ustaleń spotkania przed-aplikacyjnego, harmonogramu (HC), inspektor CPM ma niezwłocznie zwrócić aplikantowi dokumenty nie spełniające wymagań. Do zwracanego zestawu dokumentów należy dołączyć oficjalne pismo, w którym szczegółowo należy opisać stwierdzone zastrzeżenia,</p> <p>b) jeśli dokumentacja spełnia wymagania – kontynuacja procesu certyfikacji.</p> <p>UWAGA</p> <p>Jeśli aplikant nie złoży poprawionych dokumentów w ciągu 30 dni od daty ich zwrócenia, lub nie podejmie negocjacji z Urzędem w celu ustalenia dopuszczalnego terminu ich powtórnego dostarczenia, Naczelnik LOL-1/LOL-2, podejmuje decyzję o zaprzestaniu procesu certyfikacji, o czym ma obowiązek niezwłocznie powiadomić aplikanta na piśmie. Ostateczną decyzję o zaprzestaniu procesu certyfikacji podejmuje Prezes.</p>	
23.	<p>SKPC przygotowuje kartę/karty uzgodnień i kieruje dokumentacją w celu oceny merytorycznej do komórek organizacyjnych ULC uczestniczących w procesie certyfikacji oraz nadzoruje proces uzgadniania.</p> <p>Ostateczne wersje dokumentów zakładowych aplikanta poddawanych ocenie muszą zostać zatwierdzone lub zaakceptowane przez prezesa ULC przed przystąpieniem do fazy testów praktycznych.</p>	Nie później niż data wskazana w karcie uzgodnień.
24.	<p>SKPC monitoruje obieg dokumentacji uzgodnionej w procesie certyfikacji, przestrzegania terminów oraz prowadzi i archiwizuje wymianę korespondencji.</p> <p>Uwagi do dokumentacji są archiwizowane przez SKPC i przekazywane do wiadomości inspektora CPM.</p> <p>Jeżeli:</p> <p>1. Ocena dokumentów jest negatywna, SKPC informuje aplikanta na piśmie (drogą służbową) o powodach takiej oceny i o konieczności przekazania do urzędu w terminie 7 dni realnego terminu usunięcia braków. Informuje również o zawieszeniu postępowania do czasu usunięcia błędów. W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta sprawa pozostaje bez rozpatrzenia.</p> <p>a) aplikant dokonuje korekty - powrót do punktu 22,</p> <p>b) aplikant nie dokonuje korekty - sprawa jest zamykana. Aplikant jest informowany na piśmie o zamknięciu sprawy.</p> <p>2. Ocena dokumentów jest pozytywna- przejście do następnego punktu.</p>	
25.	<p>Na polecenie dyrektora LOL, SKPC we współpracy z inspektorem CPM przygotowuje i przedstawia do akceptacji Przewodnik Procesu Certyfikacji wraz z uzgodnionym imiennym składem OZC. Przewodnik podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.</p>	
26.	<p>Inspektor CPM przygotowuje pismo/a w sprawie akceptacji albo decyzję/e w sprawie zatwierdzenia poszczególnych dokumentów aplikanta. Pisma i dokumenty (drogą służbową) zatwierdza lub akceptuje Prezes Urzędu.</p>	

27.	<p>Inspektor CPM dokonuje całościowej oceny złożonej dokumentacji przez aplikanta na tym etapie procesu certyfikacji.</p> <p>W przypadku pozytywnej oceny lub, kiedy zastrzeżenia są mało znaczące (nie mają wpływu na bezpieczeństwo prowadzenia planowanych operacji), inspektor CPM powiadamia o tym aplikanta telefonicznie i ustala z nim termin kontroli certyfikacyjnej oraz wstępny termin przeprowadzenia testów praktycznych.</p> <p>UWAGA</p> <p>Spotkanie aplikacyjne z reguły odbywa się w formie kolejnych zebrań, w ramach których stopniowo rozwiązywane są wstępnie zidentyfikowane i nowo pojawiające się problemy</p>	
28.	<p>Inspektor CPM przeprowadza spotkanie organizacyjne OZC:</p> <p>a) ustala termin przeprowadzenia kontroli certyfikacyjnej oraz termin testów praktycznych,</p> <p>b) przydziela członkom OZC obszary inspekcjonowania.</p>	
29.	<p>SKPC powiadamia pisemnie aplikanta o terminie przeprowadzenia kontroli certyfikacyjnej oraz testów praktycznych</p>	
30.	<p>Inspektor CPM rozpoczyna realizację kontroli certyfikacyjnej w siedzibie aplikanta zgodnie z zaakceptowanym harmonogramem certyfikacji – HC.</p> <p>Realizacja fazy testów praktycznych.</p> <p>a) przy negatywnej ocenie fazy testów praktycznych - możliwości czasowego (do czasu usunięcia niewłaściwości) lub całkowitego przerwania procesu certyfikacji,</p> <p>b) przy pozytywnej ocenie fazy testów praktycznych – przejście do fazy edycji i wydania certyfikatu AOC i/lub AWC, lub AHAC.</p>	
31.	<p>Po zakończeniu fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych, inspektor CPM, wypełnia Protokół Zamknięcia procesu Certyfikacji, na przewidzianym do tego druku PZC.</p> <p>UWAGA</p> <p>Jeżeli ocena lub opinia któregoś z członków zespołu (OZC) jest odmienna od pozostałych, to zobowiązany jest zawrzeć ją w protokole PZC.</p>	
32.	<p>Po otrzymaniu protokołu PZC i materiałów dowodowych z procesu certyfikacji, SKPC sprawdzą kompletność otrzymanej od inspektora CPM dokumentacji oraz jego jej poprawność prawną i administracyjną, a następnie dostarcza ją wraz ewentualnymi uwagami właściwemu naczelnikowi:</p> <p>a) w przypadku braków, wnioskuje do inspektora CPM o uzupełnienie dokumentacji,</p> <p>b) w przypadku kompletności przejście do następnego punktu.</p>	
33.	<p>Inspektor CPM we współpracy z SKPC weryfikuje treść merytoryczną przygotowanego przez aplikanta wstępnego projektu specyfikacji operacyjnych i przedstawia je do akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2/dyrektora LOL oraz w części właściwej do LTT.</p>	
34.	<p>SKPC przygotowuje i prowadzi proces uzgodnień PZC przez właściwe komórki organizacyjne ULC dla danego przypadku certyfikacji.</p>	
35.	<p>W wyniku oceny raportu końcowego i zgromadzonych materiałów dowodowych z procesu certyfikacji, właściwy naczelnik LOL-1/LOL-2 przedstawia prezesowi urzędu, z zachowaniem drogi służbowej, wnioski i zalecenia dotyczące wniosku aplikanta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant udowodnił, że jest prawidłowo wyposażony i zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji w sposób bezpieczny, skuteczny, wiarygodny a także zgodny z zezwoleniami, warunkami i ograniczeniami zawartymi w projekcie certyfikatu AOC/AWC/AHAC i specyfikacji operacyjnych i w związku z tym Certyfikat może mu być wydany lub ważność wznowiona we wnioskowanym zakresie. 2. Aplikant pomyślnie zakończył podstawowy proces certyfikacji, ale z powodu stwierdzonych braków lub niedociągnięć dotyczących zakresu certyfikacji dla uzyskania zezwoleń szczególnych nie jest w stanie spełniać tych określonych wymagań certyfikacji i do czasu pełnego zrealizowania pro- 	

	<p>gramu naprawczego i trwałego usunięcia wyspecyfikowanych niedociągnięć certyfikat AOC/AWC/AHAC może być mu wydany z odpowiednimi ograniczeniami w specyfikacjach operacyjnych zakresu, obszaru lub rodzaju dozwolonych do prowadzenia operacji.</p> <p>3. Aplikant nie jest w stanie zadowalająco spełnić wymagań podstawowego procesu certyfikacji i w związku z tym certyfikat AOC/AWC/AHAC nie może być mu wydany.</p>	
36.	<p>SKPC sporządza i przygotowuje projekt decyzji administracyjnej o wydaniu lub odmowie wydania Certyfikatu AOC/AWC/AHAC.</p> <p>Projekt decyzji podlega uzgodnieniu przez inspektora CPM, naczelnika właściwego LOL-1/LOL-2, dyrektora LOL i jest zatwierdzany przez Prezesa ULC.</p>	
37.	<p>SKPC administruje obiegiem uzgodnień decyzji administracyjnej, certyfikatu i specyfikacji operacyjnych:</p> <p>a) przygotowuje do podpisu dwa oryginały certyfikatów AOC/AWC/AHAC i specyfikacji operacyjnych,</p> <p>b) dokonuje wpisu i aktualizuje rejestr certyfikatów AOC/AWC/AHAC (w przypadku wydania certyfikatu AWC aktualizuje bazę IMP),</p> <p>c) przesyła dokumenty do operatora albo organizuje ich uroczyste wręczenie.</p>	
38.	Koniec procedury	

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: Prowadzenie certyfikacji podmiotów: <ul style="list-style-type: none"> • świadczących przewozy lotnicze posiadaczy Certyfikatu Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate - AOC) • świadczących usługi lotnicze posiadaczy Certyfikatu Usług Lotniczych (Aerial Works Certificate – AWC) • podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej posiadaczy Certyfikatu Agenta Obsługi naziemnej (Airport Handling Agent Certificate AHAC) 	Nr. PR-CERT-02
w celu przedłużenia ważności		


Opis procedury:

L.p.	Działanie	Uwagi
1.	<p>Aplikant składa do POK Wnioski o wszczęcie procesu przedłużenia ważności certyfikatu (WPC) wraz z niezbędnymi załącznikami (w tym kopia dowodu wniesienia opłaty lotniczej w prawidłowej wysokości).</p> <p><i>UWAGA</i> Podstawowym terminem składania wniosków o przedłużenie ważności certyfikatu jest 30 dni roboczych przed datą upływu jego ważności.</p>	
2.	Z POK wnioski przekazywany jest do sekretariatu L/LO lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.	
3.	Dyrektor LOL przekazuje wniosek WPC do SKPC (z powiadomieniem naczelnika LOL-1/LOL-2).	
4.	<p>SKPC dokonuje weryfikacji kompletności oraz oceny formalno-prawnej wniosku:</p> <ul style="list-style-type: none"> – jeśli wniosek nie jest poprawny – aplikant jest wezwany do uzupełnienia WPC pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. (w tym sprawdzenie wysokości wniesionej opłaty lotniczej) – jeśli wniosek jest poprawny – przejście do pkt. 5. <p><i>UWAGA</i> Proces przedłużania ważności certyfikatu będzie przerwany, jeżeli aplikant nie wykazuje się działaniem, zgodnie z ustalonym harmonogramem certyfikacji, (HC) przez okres dłuższy niż 30 dni</p> <p>Proces przedłużania ważności certyfikatu będzie zamknięty, jeżeli od daty złożenia formalnej aplikacji upłynęło więcej niż 120 dni albo 30 dni od daty powiadomienia przez ULC o brakach w postępach procesu przedłużania certyfikatu</p>	w terminie 7 dni
5.	SKPC w oparciu o Roczny Plan Pracy Departamentu przygotowuje wykaz inspektorów i inspektorów z uprawnieniami inspektora audytora (Kierownika Procesu Certyfikacji - Certificate Process Manager- CPM) i wraz z WPC przekazuje do dyrektora LOL.	
6.	Dyrektor LOL wyznacza kierownika procesu certyfikacji (CPM) i imienny skład osobowy Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) oraz przekazuje dokumenty WPC do naczelnika LOL-1/LOL-2. Naczelnik LOL-1/LOL-2 ocenia wnioski WPC, wraz z wytycznymi do prowadzenia procesu przedłużenia ważności certyfikatu, przekazuje do CPM.	

	<p>UWAGA W przypadku uwag do składu OZC naczelnik LOL-1/LOL-2 zwraca WPC do SKPC (powrót do pkt.5)</p>	
7.	SKPC powiadamia (w imieniu Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL)) aplikanta o wyznaczeniu lub każdej zmianie inspektora prowadzącego (CPM).	
8.	Inspektor CPM wypełnia przeznaczone dla niego rubryki na druku wniosku WPC.	
9.	SKPC wykonuje czynności administracyjno-biurowe związane z Wnioskiem i przekazuje dokumentację wyznaczonemu Kierownikowi Procesu Certyfikacji (CPM).	
10.	Kierownik procesu certyfikacji dokonuje oceny dokumentacji. Ocenia czy konieczne jest złożenie innych dokumentów np. „Pokazu ewakuacji i programu” „Lotu pokazowego”. Opinię przekazuje do naczelnika LOL-1/LOL-2 poprzez SKPC.	Jeśli ma zastosowanie
11.	<p>W oparciu o wstępną ocenę WPC naczelnik LOL-1/LOL-2 podejmuje decyzję o kontynuacji lub zaprzestaniu procesu przedłużenia ważności certyfikatu.</p> <p>Jeżeli:</p> <p>a) są uwagi lub ocena negatywna, SKPC przygotowuje projekt pisma informującego aplikanta o powodach takiej oceny i wzywa do usunięcia błędów (niewłaściwości) w terminie 7 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. Pismo podlega akceptacji inspektora CPM oraz naczelnika LOL-1/LOL-2 i jest zatwierdzane przez dyrektora LOL. Aplikant dokonuje korekty i powrót do punktu 1. W przypadku nie usunięcia uwag, aplikant na piśmie jest informowany o zamknięciu sprawy,</p> <p>b) ocena jest pozytywna - kontynuacja procesu przedłużenia ważności certyfikatu.</p>	
12.	<p>Po sprawdzeniu wniosku, inspektor CPM wraz z pozostałymi członkami zespołu (OZC) dokonuje szczegółowej weryfikacji dostarczonych dokumentów i oceny ich merytorycznej wartości.</p> <p>a) jeśli dostarczona dokumentacja nie spełnia warunków i wymagań przepisów, harmonogramu (HC), inspektor CPM ma niezwłocznie zwrócić aplikantowi dokumenty nie spełniające wymagań. Do zwracanego zestawu dokumentów należy dołączyć oficjalne pismo, w którym szczegółowo należy opisać stwierdzone zastrzeżenia,</p> <p>b) jeśli dokumentacja spełnia wymagania – kontynuacja procesu przedłużenia ważności certyfikatu.</p> <p>UWAGA Jeśli aplikant nie złoży poprawionych dokumentów w ciągu 30 dni od daty ich zwrócenia, lub nie podejmie negocjacji z Urzędem w celu ustalenia dopuszczalnego terminu ich powtórnego dostarczenia, Naczelnik właściwego Inspektoratu LOL-1/LOL-2, podejmuje decyzję o zaprzestaniu procesu przedłużenia ważności certyfikatu, o czym ma obowiązek niezwłocznie powiadomić aplikanta na piśmie. Ostateczną decyzję o zaprzestaniu procesu przedłużenia ważności podejmuje Prezes.</p>	
13.	<p>SKPC przygotowuje kartę/karty uzgodnień i kieruje dokumentacją w celu oceny merytorycznej do komórek organizacyjnych ULC uczestniczących w procesie przedłużenia ważności certyfikatu oraz nadzoruje proces uzgadniania.</p> <p>Ostateczne wersje dokumentów zakładowych aplikanta poddawanych ocenie muszą zostać zatwierdzone lub zaakceptowane przez prezesa ULC przed przystąpieniem do fazy testów praktycznych.</p>	Nie później niż data wskazana w karcie uzgodnień. Jeśli ma zastosowanie
14.	SKPC monitoruje obieg dokumentacji uzgodnionej w procesie przedłużenia ważności certyfikatu, przestrzegania terminów oraz prowadzi i archiwizuje	Jeśli ma zastosowanie

	<p>wymianę korespondencji. Uwagi do dokumentacji są archiwizowane przez SKPC i przekazywane do wiadomości inspektora CPM. Jeżeli:</p> <ol style="list-style-type: none"> Ocena dokumentów jest negatywna, SKPC informuje aplikanta na piśmie (drogą służbową) o powodach takiej oceny i o konieczności przekazania do urzędu w terminie 7 dni realnego terminu usunięcia braków. Informuje również o zawieszeniu postępowania do czasu usunięcia błędów. W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta sprawa pozostaje bez rozpatrzenia. <ol style="list-style-type: none"> aplikant dokonuje korekty - powrót do punktu 12, aplikant nie dokonuje korekty - sprawa jest zamykana. Aplikant jest informowany na piśmie o zamknięciu sprawy. Ocena dokumentów jest pozytywna- przejście do następnego punktu. 	
15.	Na polecenie dyrektora LOL, SKPC we współpracy z inspektorem CPM przygotowuje i przedstawia do akceptacji Przewodnik Procesu Certyfikacji wraz z uzgodnionym imiennym składem OZC. Przewodnik podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.	
16.	Inspektor CPM przygotowuje pismo/a w sprawie akceptacji albo decyzję/e w sprawie zatwierdzenia poszczególnych dokumentów aplikanta. Pisma i dokumenty (drogą służbową) zatwierdza lub akceptuje Prezesa Urzędu.	Jeśli ma zastosowanie
17.	Inspektor CPM dokonuje całościowej oceny złożonej dokumentacji przez aplikanta na tym etapie procesu przedłużenia ważności certyfikatu. W przypadku pozytywnej oceny lub, kiedy zastrzeżenia są mało znaczące (nie mają wpływu na bezpieczeństwo prowadzenia planowanych operacji), inspektor CPM powiadamia o tym aplikanta telefonicznie i ustala z nim termin kontroli oraz wstępny termin przeprowadzenia testów praktycznych.	
18.	Inspektor CPM przeprowadza spotkanie organizacyjne OZC: <ol style="list-style-type: none"> ustala termin przeprowadzenia kontroli oraz termin testów praktycznych, przydziela członkom OZC obszary inspekcjonowania. 	Z uwzględnieniem wyników CNO
19.	SKPC powiadamia pisemnie aplikanta o terminie przeprowadzenia kontroli oraz testów praktycznych	
20.	Inspektor CPM rozpoczyna realizację kontroli w siedzibie aplikanta zgodnie z zaakceptowanym harmonogramem certyfikacji – HC. Realizacja fazy testów praktycznych. <ol style="list-style-type: none"> przy negatywnej ocenie fazy testów praktycznych - możliwości czasowego (do czasu usunięcia niewłaściwości) lub całkowitego przerwania procesu przedłużenia ważności certyfikatu, przy pozytywnej ocenie fazy testów praktycznych – przejście do fazy edycji i wydania przedłużonego certyfikatu AOC i/lub AWC, lub AHAC. 	
21.	Po zakończeniu fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych, inspektor CPM, wypełnia Protokół Zamknięcia procesu przedłużenia ważności certyfikatu, na przewidzianym do tego druku PZC. <i>UWAGA</i> Jeżeli ocena lub opinia któregoś z członków zespołu (OZC) jest odmienna od pozostałych, to zobowiązany jest zawrzeć ją w protokole PZC.	
22.	Po otrzymaniu protokołu PZC i materiałów dowodowych z procesu przedłużenia ważności certyfikatu, SKPC sprawdzą kompletność otrzymanej od inspektora CPM dokumentacji oraz jej poprawność prawną i administracyjną, a następnie dostarcza ją wraz ewentualnymi własnymi uwagami właściwemu naczelnikowi: <ol style="list-style-type: none"> w przypadku braków, wnioskuje do inspektora CPM o uzupełnienie dokumentacji, w przypadku kompletności przejście do następnego punktu. 	
23.	Inspektor CPM we współpracy z SKPC weryfikuje treść merytoryczną przygotowanego przez aplikanta wstępnego projektu specyfikacji operacyjnych i przedstawia je do akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2/dyrektora LOL oraz w	Jeśli zaszyły zmiany

	części właściwej do LTT.	
24.	SKPC przygotowuje i prowadzi proces uzgodnień PZC przez właściwe komórki organizacyjne ULC dla danego przypadku przedłużenia ważności certyfikatu.	
25.	<p>W wyniku oceny raportu końcowego i zgromadzonych materiałów dowodowych z procesu przedłużenia ważności certyfikatu, właściwy naczelnik LOL-1/LOL-2 przedstawia prezesowi urzędu, z zachowaniem drogi służbowej, wnioski i zalecenia dotyczące wniosku aplikanta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant udowodnił, że jest prawidłowo wyposażony i zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji w sposób bezpieczny, skuteczny, wiarygodny a także zgodny z zezwoleniami, warunkami i ograniczeniami zawartymi w projekcie certyfikatu AOC/AWC/AHAC i specyfikacji operacyjnych i w związku z tym ważność Certyfikatu może zostać przedłużona. 2. Aplikant pomyślnie zakończył proces przedłużenia ważności certyfikatu, ale z powodu stwierdzonych braków lub niedociągnięć dotyczących zakresu kontroli nie jest w stanie spełniać tych określonych wymagań i i do czasu pełnego zrealizowania programu naprawczego i trwałego usunięcia wyspecyfikowanych niedociągnięć przedłużony certyfikat AOC/AWC/AHAC może być mu wydany z odpowiednimi ograniczeniami w specyfikacjach operacyjnych - zakresu, obszaru lub rodzaju dozwolonych do prowadzenia operacji. 3. Aplikant nie jest w stanie zadowalająco spełnić wymagań podstawowego procesu przedłużenia ważności certyfikatu i w związku z tym przedłużony certyfikat AOC/AWC/AHAC nie może być mu wydany. 	
26.	<p>SKPC sporządza i przygotowuje projekt decyzji administracyjnej o wydaniu lub odmowie wydania przedłużonego Certyfikatu AOC/AWC/AHAC.</p> <p>Projekt decyzji podlega uzgodnieniu przez inspektora CPM, naczelnika właściwego LOL-1/LOL-2, dyrektora LOL i jest zatwierdzany przez Prezesa Urzędu.</p>	
27.	<p>SKPC administruje obiegiem uzgodnień decyzji administracyjnej, certyfikatu i specyfikacji operacyjnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) przygotowuje do podpisu dwa oryginały przedłużonych certyfikatów AOC/AWC/AHAC i specyfikacji operacyjnych (w przypadku wydania certyfikatu AWC aktualizuje bazę IMP), b) dokonuje wpisu i aktualizuje rejestr certyfikatów AOC/AWC/AHAC, c) przesyła dokumenty do operatora albo organizuje ich uroczyste wręczenie. 	
28.	Koniec procedury	

	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: Prowadzenie certyfikacji podmiotów: <ul style="list-style-type: none"> • świadczących przewozy lotnicze posiadaczy Certyfikatu Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate - AOC) • świadczących usługi lotnicze posiadaczy Certyfikatu Usług Lotniczych (Aerial Works Certificate – AWC) • podmiotów świadczących usługi obsługi naziemnej posiadaczy Certyfikatu Agenta Obsługi naziemnej (Airport Handling Agent Certificate AHAC) 	Nr. PR-CERT-03
w celu wznowienia ważności		

Do procesu związanego z wznowieniem ważności cofniętego, zawieszono lub nieważnego dłużej niż 6 ale nie dłużej niż 12 miesięcy odpowiednio Certyfikatu AOC i/lub AWC, AHAC.

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Uwagi
1.	<p>Aplikant składa do POK Wnioski o wszczęcie procesu wznowienia certyfikatu (WPC) wraz z niezbędnymi załącznikami (w tym kopia dowodu wniesienia opłaty lotniczej w prawidłowej wysokości)</p> <p><i>UWAGA</i> Podstawowym terminem składania wniosków o wszczęcie procesu certyfikacji dla wznowienia ważności zezwolenia wygasłego, cofniętego, zawieszono lub unieważnionego nie dłużej niż 12 miesięcy, jest okres 60 dni roboczych przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji</p> <p>W uzasadnionych przypadkach inny termin uzgodniony z aplikantem.</p>	
2.	Z POK wnioski przekazywany jest do sekretariatu L/LO lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.	
3.	Dyrektor LOL przekazuje wniosek WPC do SKPC (z powiadomieniem naczelnika LOL-1/LOL-2).	
4.	<p>SKPC dokonuje weryfikacji kompletności oraz oceny formalno-prawnej wniosku:</p> <ul style="list-style-type: none"> – jeśli wniosek nie jest poprawny – aplikant jest wezwany do uzupełnienia WPC pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. (w tym sprawdzenie wysokości wniesionej opłaty lotniczej) – jeśli wniosek jest poprawny – przejście do pkt. 5. <p><i>UWAGA</i> Proces wznowienia certyfikatu będzie przerwany, jeżeli aplikant nie wykazuje się działaniem, zgodnie z ustalonym harmonogramem certyfikacji, (HC) przez okres dłuższy niż 30 dni</p> <p>Proces wznowienia certyfikatu będzie zamknięty, jeżeli od daty złożenia formalnej aplikacji upłynęło więcej niż 120 dni albo 30 dni od daty powiadomienia przez ULC o brakach w postępie procesu</p>	w terminie 7 dni
5.	SKPC w oparciu o Roczny Plan Pracy Departamentu przygotowuje wykaz inspektorów i inspektorów z uprawnieniami inspektora audytora (Kierownika Procesu Certyfikacji - Certificate Process Manager- CPM) i wraz z WPC przekazuje do dyrektora LOL.	
6.	Dyrektor LOL wyznacza kierownika procesu certyfikacji (CPM) i imienny	
Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14		PNO-2-07-03 Strona 1/4

	<p>składu osobowy Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) oraz przekazuje dokumenty WPC do naczelnika LOL-1/LOL-2. Naczelnik LOL-1/LOL-2 ocenia wnioski WPC, wraz z wytycznymi do prowadzenia procesu wznowienia certyfikatu ji przekazuje do CPM.</p> <p>UWAGA W przypadku uwag do składu OZC naczelnik LOL-1/LOL-2 zwraca WPC do SKPC (powrót do pkt.5)</p>	
7.	SKPC powiadamia (w imieniu Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL)) aplikanta o wyznaczeniu lub każdej zmianie inspektora prowadzącego (CPM).	
8.	Inspektor CPM wypełnia przeznaczone dla niego rubryki na druku wniosku WPC.	
9.	SKPC wykonuje czynności administracyjno-biurowe związane z Wnioskiem i przekazuje dokumentację wyznaczonemu Kierownikowi Procesu Certyfikacji (CPM).	
10.	Kierownik procesu certyfikacji dokonuje oceny dokumentacji. Ocenia czy konieczne jest złożenie innych dokumentów np. „Pokazu ewakuacji i programu” „Lotu pokazowego”. Opinię przekazuje do naczelnika LOL-1/LOL-2 poprzez SKPC.	
11.	<p>W oparciu o wstępną ocenę WPC naczelnik LOL-1/LOL-2 podejmuje decyzję o kontynuacji lub zaprzestaniu procesu wznowienia certyfikatu. Jeżeli:</p> <p>a) są uwagi lub ocena negatywna, SKPC przygotowuje projekt pisma informującego aplikanta o powodach takiej oceny i wzywa do usunięcia błędów (niewłaściwości) w terminie 7 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. Pismo podlega akceptacji inspektora CPM oraz naczelnika LOL-1/LOL-2 i jest zatwierdzane przez dyrektora LOL. Aplikant dokonuje korekty i powrót do punktu 11. W przypadku nie usunięcia uwag, aplikant na piśmie jest informowany o zamknięciu sprawy,</p> <p>b) ocena jest pozytywna - kontynuacja procesu wznowienia certyfikatu.</p>	w terminie 7 dni
12.	<p>Po sprawdzeniu wniosku, inspektor CPM wraz z pozostałymi członkami zespołu (OZC) dokonuje szczegółowej weryfikacji dostarczonych dokumentów i oceny ich merytorycznej wartości.</p> <p>a) jeśli dostarczona dokumentacja nie spełnia warunków i wymagań przepisów, ustaleń spotkania przed-aplikacyjnego, harmonogramu (HC), inspektor CPM ma niezwłocznie zwrócić aplikantowi dokumenty nie spełniające wymagań. Do zwracanego zestawu dokumentów należy dołączyć oficjalne pismo, w którym szczegółowo należy opisać stwierdzone zastrzeżenia,</p> <p>b) jeśli dokumentacja spełnia wymagania – kontynuacja procesu wznowienia certyfikatu.</p> <p>UWAGA Jeśli aplikant nie złoży poprawionych dokumentów w ciągu 30 dni od daty ich zwrócenia, lub nie podejmie negocjacji z Urzędem w celu ustalenia dopuszczalnego terminu ich powtórnego dostarczenia, Naczelnik właściwego Inspektoratu LOL-1/LOL-2, podejmuje decyzję o zaprzestaniu procesu wznowienia certyfikatu o czym ma obowiązek niezwłocznie powiadomić aplikanta na piśmie. Ostateczną decyzję o zaprzestaniu procesu wznowienia certyfikatu podejmuje Prezes.</p>	
13.	SKPC przygotowuje kartę/karty uzgodnień i kieruje dokumentację w celu oceny merytorycznej do komórek organizacyjnych ULC uczestniczących w procesie wznowienia certyfikatu oraz nadzoruje proces uzgadniania. Ostateczne wersje dokumentów zakładowych aplikanta poddawanych	Nie później niż data wskazana w karcie uzgodnień.

	ocenie muszą zostać zatwierdzone lub zaakceptowane przez prezesa ULC przed przystąpieniem do fazy testów praktycznych.	
14.	SKPC monitoruje obieg dokumentacji uzgodnionej w procesie wznowienia certyfikatu, przestrzegania terminów oraz prowadzi i archiwizuje wymianę korespondencji. Uwagi do dokumentacji są archiwizowane przez SKPC i przekazywane do wiadomości inspektora CPM. Jeżeli: 1. Ocena dokumentów jest negatywna, SKPC informuje aplikanta na piśmie (drogą służbową) o powodach takiej oceny i o konieczności przekazania do urzędu w terminie 7 dni realnego terminu usunięcia braków. Informuje również o zawieszeniu postępowania do czasu usunięcia błędów. W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta sprawa pozostaje bez rozpatrzenia. a) aplikant dokonuje korekty - powrót do punktu 12, b) aplikant nie dokonuje korekty - sprawa jest zamykana. Aplikant jest informowany na piśmie o zamknięciu sprawy. 2. Ocena dokumentów jest pozytywna- przejście do następnego punktu.	
15.	Na polecenie dyrektora LOL, SKPC we współpracy z inspektorem CPM przygotowuje i przedstawia do akceptacji Przewodnik Procesu Certyfikacji wraz z uzgodnionym imiennym składem OZC. Przewodnik podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.	Jeśli ma zastosowanie
16.	Inspektor CPM przygotowuje pismo/a w sprawie akceptacji albo decyzję/e w sprawie zatwierdzenia poszczególnych dokumentów aplikanta. Pisma i dokumenty (drogą służbową) zatwierdza lub akceptuje Prezes Urzędu.	
17.	Inspektor CPM dokonuje całościowej oceny złożonej dokumentacji aplikanta na tym etapie procesu wznowiania certyfikatu. W przypadku pozytywnej oceny lub, kiedy zastrzeżenia są mało znaczące (nie mają wpływu na bezpieczeństwo prowadzenia planowanych operacji), powiadamia o tym aplikanta telefonicznie i ustala z nim termin kontroli w siedzibie aplikanta oraz wstępną datę przeprowadzenia testów praktycznych.	
18.	Inspektor CPM przeprowadza spotkanie organizacyjne OZC: a) ustala termin przeprowadzenia kontroli w siedzibie aplikanta oraz termin testów praktycznych, b) przydziela członkom OZC obszary inspekcjonowania.	
19.	SKPC powiadamia pisemnie aplikanta o terminie przeprowadzenia kontroli oraz testów praktycznych	
20.	Inspektor CPM rozpoczyna realizację kontroli w siedzibie aplikanta zgodnie z zaakceptowanym harmonogramem certyfikacji – HC. Realizacja fazy testów praktycznych. a) przy negatywnej ocenie fazy testów praktycznych - możliwości czasowego (do czasu usunięcia niewłaściwości) lub całkowitego przerwania procesu wznowiania certyfikatu, b) przy pozytywnej ocenie fazy testów praktycznych – przejście do fazy edycji i wydania certyfikatu AOC i/lub AWC, lub AHAC.	
21.	Po zakończeniu fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych, inspektor CPM, wypełnia Protokół Zamknięcia procesu Certyfikacji, na przewidzianym do tego druku PZC. UWAGA Jeżeli ocena lub opinia któregoś z członków zespołu (OZC) jest odmienna od pozostałych, to zobowiązany jest zawrzeć ją w protokole PZC.	
22.	Po otrzymaniu protokołu PZC i materiałów dowodowych z procesu wznowiania certyfikatu, SKPC sprawdzą kompletność otrzymanej od inspektora CPM dokumentacji oraz jego jej poprawność prawną i administracyjną, a następnie dostarcza ją wraz ewentualnymi uwagami właściwemu naczeln-	

	<p>nikowi:</p> <p>a) w przypadku braków, wnioskuje do inspektora CPM o uzupełnienie dokumentacji,</p> <p>b) w przypadku kompletności przejście do następnego punktu.</p>	
23.	Inspektor CPM we współpracy z SKPC weryfikuje treść merytoryczną przygotowanego przez aplikanta wstępnego projektu specyfikacji operacyjnych i przedstawia je do akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2/dyrektora LOL oraz w części właściwej do LTT.	
24.	SKPC przygotowuje i prowadzi proces uzgodnień PZC przez właściwe komórki organizacyjne ULC dla danego przypadku.	
25.	<p>W wyniku oceny raportu końcowego i zgromadzonych materiałów dowodowych z procesu wznawiania certyfikatu, właściwy naczelnik LOL-1/LOL-2 przedstawia Prezesowi Urzędu, z zachowaniem drogi służbowej, wnioski i zalecenia dotyczące wniosku aplikanta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant udowodnił, że jest prawidłowo wyposażony i zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji w sposób bezpieczny, skuteczny, wiarygodny a także zgodny z zezwoleniami, warunkami i ograniczeniami zawartymi w projekcie certyfikatu AOC/AWC/AHAC i specyfikacji operacyjnych i w związku z tym Certyfikat może mu być wydany we wnioskowanym zakresie. 2. Aplikant pomyślnie zakończył podstawowy proces certyfikacji, ale z powodu stwierdzonych braków lub niedociągnięć dotyczących zakresu certyfikacji dla uzyskania zezwoleń szczególnych nie jest w stanie spełniać tych określonych wymagań certyfikacji i do czasu pełnego zrealizowania programu naprawczego i trwałego usunięcia wyspecyfikowanych niedociągnięć certyfikat AOC/AWC/AHAC może być mu wydany z odpowiednimi ograniczeniami w specyfikacjach operacyjnych zakresu, obszaru lub rodzaju dozwolonych do prowadzenia operacji. 3. Aplikant nie jest w stanie zadowalająco spełnić wymagań podstawowego procesu wznawiania certyfikatu i w związku z tym certyfikat AOC/AWC/AHAC nie może być mu wydany. 	
26.	<p>SKPC sporządza i przygotowuje projekt decyzji administracyjnej o wydaniu lub odmowie wydania Certyfikatu AOC/AWC/AHAC.</p> <p>Projekt decyzji podlega uzgodnieniu przez inspektora CPM, naczelnika właściwego LOL-1/LOL-2, dyrektora LOL i jest zatwierdzany przez Prezesa Urzędu.</p>	
27.	<p>SKPC administruje obiegiem uzgodnień decyzji administracyjnej, certyfikatu i specyfikacji operacyjnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) przygotowuje do podpisu dwa oryginały certyfikatów AOC/AWC/AHAC i specyfikacji operacyjnych, b) dokonuje wpisu i aktualizuje rejestr certyfikatów AOC/AWC/AHAC w przypadku wydania certyfikatu AWC aktualizuje bazę IMP), c) przesyła dokumenty do operatora albo organizuje ich uroczyste wręczenie. 	
28.	Koniec procedury	



Departament Operacyjno-Lotniczy LOL

Tytuł procedury:

Zmiana Certyfikatu AOC/AWC/AHAC

Nr.

PR-CERT-04

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Uwagi
1.	<p>Aplikant składa do POK Wnioski o wszczęcie procesu zmiany certyfikatu (WPC) wraz z niezbędnymi załącznikami (w tym kopia dowodu wniesienia opłaty lotniczej w prawidłowej wysokości)</p> <p><i>UWAGA</i> Jeżeli ze złożoności wnioskowanego procesu wynika konieczność przeprowadzenia długotrwałego postępowania dowodowego albo dokonania przez podmiot poważnych zmian organizacyjnych lub kadrowych w przedsiębiorstwie, przeszkolenia znacznej liczby personelu lub nabycia przez ten podmiot niezbędnego doświadczenia w prowadzeniu wnioskowanej działalności, terminy dla dokonania określonych czynności w procesie i termin zakończenia całego procesu są określane w harmonogramie certyfikacji, ustalonym wspólnie przez Prezesa i podmiot wnioskujący</p> <p>Podstawowym terminem składania wniosków o zmianę certyfikatu jest 30 dni roboczych przed planowaną datą obowiązywania zmiany</p>	
2.	<p>Z POK wniosek przekazywany jest do sekretariatu L/LO lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.</p>	
3.	<p>Dyrektor LOL przekazuje wniosek WPC do SKPC (z powiadomieniem naczelnika LOL-1/LOL-2).</p>	
4.	<p>SKPC dokonuje weryfikacji kompletności oraz oceny formalno-prawnej wniosku:</p> <ul style="list-style-type: none">– jeśli wniosek nie jest poprawny – aplikant jest wezwany do uzupełnienia WPC w ciągu 7 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia (w tym sprawdzenie wysokości wniesionej opłaty lotniczej)– jeśli wniosek jest poprawny – przejście do pkt. 5. <p><i>UWAGA</i> Proces rozszerzenia certyfikatu będzie przerwany, jeżeli aplikant nie wykazuje się działaniem, zgodnie z ustalonym harmonogramem certyfikacji, (HC) przez okres dłuższy niż 30 dni</p>	w terminie 7 dni
5.	<p>Naczelnik LOL-1/LOL-2 podejmuje decyzję, czy dana sprawa wymaga wszczęcia procesu certyfikacji</p> <p>TAK – przejście do pktu 6</p> <p>NIE – przejście do pktu 27</p>	
6.	<p>SKPC w oparciu o Roczny Plan Pracy Departamentu przygotowuje wykaz inspektorów i inspektorów z uprawnieniami inspektora audytora (Kierownika Procesu Certyfikacji - Certificate Process Manager- CPM) i wraz z WPC przekazuje do Naczelnika LOL-1/LOL-2.</p>	
7.	<p>Naczelnik LOL-1/LOL-2 ocenia wniosek WPC i wyznacza kierownika procesu certyfikacji (CPM) i imienny skład osobowy Operacyjnego Zespołu Certyfikacji (OZC) i przekazuje do SKPC</p> <p><i>UWAGA</i> W przypadku uwag do składu OZC naczelnik LOL-1/LOL-2 zwraca WPC do SKPC (powrót do pkt.5).</p>	

8.	SKPC powiadamia (w imieniu Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL)) aplikanta o wyznaczeniu lub każdej zmianie inspektora prowadzącego (CPM).	Dopuszczalna forma telefoniczna lub elektroniczna
9.	SKPC wykonuje czynności administracyjno-biurowe związane z Wnioskiem i przekazuje dokumentację wyznaczonemu Kierownikowi Proces Certyfikacji (CPM).	
10.	Inspektor CPM potwierdza własnoręcznym podpisem na druku wniosku WPC fakt wyznaczenia go do prowadzenia danego procesu certyfikacji	
11.	Kierownik Proces Certyfikacji (CPM) dokonuje oceny dokumentacji. Ocenia czy konieczne jest złożenie innych dokumentów np. „Pokazu ewakuacji i programu” „Lotu pokazowego”. Opinie przekazuje do naczelnika LOL-1/LOL-2 poprzez SKPC.	Jeśli ma zastosowanie
12.	W oparciu o wstępną ocenę WPC naczelnik LOL-1/LOL-2 podejmuje decyzję o kontynuacji lub zaprzestaniu procesu rozszerzenia certyfikatu. Jeżeli: a) są uwagi lub ocena negatywna, SKPC przygotowuje projekt pisma informującego aplikanta o powodach takiej oceny i wzywa do usunięcia błędów (niewłaściwości) w terminie 14 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. Pismo podlega akceptacji inspektora CPM oraz naczelnika LOL-1/LOL-2 i jest zatwierdzane przez dyrektora LOL. Aplikant dokonuje korekty i powrót do punktu 1. b) W przypadku nie usunięcia uwag, aplikant na piśmie jest informowany o zamknięciu sprawy, ocena jest pozytywna - kontynuacja procesu rozszerzenia certyfikatu.	
13.	Po sprawdzeniu wniosku, inspektor CPM wraz z pozostałymi członkami zespołu (OZC) dokonuje szczegółowej weryfikacji dostarczonych dokumentów i oceny ich merytorycznej wartości. a) jeśli dostarczona dokumentacja nie spełnia warunków i wymagań przepisów, harmonogramu (HC), inspektor CPM ma niezwłocznie zwrócić aplikantowi dokumenty nie spełniające wymagań. Do zwracanego zestawu dokumentów należy dołączyć oficjalne pismo, w którym szczegółowo należy opisać stwierdzone zastrzeżenia, b) jeśli dokumentacja spełnia wymagania – kontynuacja procesu rozszerzenia certyfikatu. UWAGA Jeśli aplikant nie złoży poprawionych dokumentów w ciągu 30 dni od daty ich zwrócenia, lub nie podejmie negocjacji z Urzędem w celu ustalenia dopuszczalnego terminu ich powtórnego dostarczenia, Naczelnik właściwego Inspektoratu LOL-1/LOL-2, podejmuje decyzję o zaprzestaniu procesu rozszerzenia certyfikatu, o czym ma obowiązek niezwłocznie powiadomić aplikanta na piśmie. Ostateczną decyzję o zaprzestaniu procesu rozszerzenia podejmuje Prezes.	
14.	SKPC przygotowuje kartę/karty uzgodnień i kieruje dokumentację w celu oceny merytorycznej do komórek organizacyjnych ULC uczestniczących w procesie rozszerzenia certyfikatu oraz nadzoruje proces uzgadniania. UWAGA Ostateczne wersje dokumentów zakładowych aplikanta poddawanych ocenie muszą zostać zatwierdzone lub zaakceptowane przez Prezesa ULC przed przystąpieniem do fazy testów praktycznych.	Nie później niż data wskazana w karcie uzgodnień. (Jeśli ma zastosowanie)
15.	SKPC monitoruje obieg dokumentacji uzgodnionej w procesie zmiany certyfikatu, przestrzegania terminów oraz prowadzi i archiwizuje wymianę korespondencji. Uwagi do dokumentacji są archiwizowane przez SKPC i przekazywane do wiadomości inspektora CPM. Jeżeli: a) Ocena dokumentów jest negatywna, SKPC informuje aplikanta na piśmie (drogą służbową) o powodach takiej oceny i o konieczności przekazania do Urzędu w terminie do 30 dni usunięcia wykazanych	Jeśli ma zastosowanie

	<p>niezgodności. Informuje również o zawieszeniu postępowania do czasu usunięcia błędów. W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta sprawa pozostaje bez rozpatrzenia.</p> <p>b) aplikant dokonuje korekty - powrót do punktu 13, c) aplikant nie dokonuje korekty - sprawa jest zamykana. Aplikant jest informowany na piśmie o zamknięciu sprawy.</p> <p>2. Ocena dokumentów jest pozytywna- przejście do następnego punktu.</p>		
16.	SKPC we współpracy z inspektorem CPM w uzgodnieniu z Dyrektorem LOL, Nacz. LOL-1/LOL-2 przygotowuje i przedstawia do akceptacji Przewodnik Procesu Certyfikacji wraz z uzgodnionym imiennym składem OZC. Przewodnik podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu.		
17.	SKPC przygotowuje pismo/a w sprawie akceptacji albo decyzję/e w sprawie zatwierdzenia poszczególnych dokumentów aplikanta. Pisma i dokumenty (drogą służbową) zatwierdza lub akceptuje Prezes Urzędu.	Jeśli ma zastosowanie	
18.	Inspektor CPM dokonuje całościowej oceny złożonej dokumentacji przez aplikanta na tym etapie procesu rozszerzenia certyfikatu. W przypadku pozytywnej oceny lub, kiedy zastrzeżenia są mało znaczące (nie mają wpływu na bezpieczeństwo prowadzenia planowanych operacji), inspektor CPM powiadamia o tym aplikanta i ustala z nim termin kontroli oraz wstępny termin przeprowadzenia testów praktycznych.	Dopuszczalna forma telefoniczna lub elektroniczna	
19.	Inspektor CPM przeprowadza spotkanie organizacyjne OZC: a) ustala termin przeprowadzenia kontroli oraz termin testów praktycznych, b) przydziela członkom OZC obszary inspekcjonowania.	-Jeśli ma zastosowanie -Z uwzględnieniem wyników CNO	
20.	CPM powiadamia aplikanta oraz SKPC o terminie przeprowadzenia kontroli oraz testów praktycznych	Jeśli zachodzi taka potrzeba	
21.	Inspektor CPM rozpoczyna realizację kontroli w siedzibie aplikanta zgodnie z zaakceptowanym harmonogramem certyfikacji – HC. Realizacja fazy testów praktycznych. Jeżeli: a) Ocena dokumentów jest negatywna, SKPC informuje aplikanta na piśmie (drogą służbową) o powodach takiej oceny i o konieczności przekazania do urzędu w terminie do 30 dni usunięcia wykazanych niezgodności. Informuje również o zawieszeniu postępowania do czasu usunięcia błędów. W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta sprawa pozostaje bez rozpatrzenia. i) aplikant dokonuje korekty - powrót do punktu 13, ii) aplikant nie dokonuje korekty - sprawa jest zamykana. Aplikant jest informowany na piśmie o zamknięciu sprawy. b) przy pozytywnej ocenie fazy testów praktycznych – przejście do fazy edycji i wydania rozszerzonego certyfikatu AOC i/lub AWC, lub AHAC.	Jeśli zachodzi taka potrzeba	
22.	Po zakończeniu fazy oceny dokumentacji i fazy testów praktycznych, inspektor CPM, wypełnia Protokół Zamknięcia procesu zmiany certyfikatu, na przewidzianym do tego druku PZC. UWAGA Jeżeli ocena lub opinia któregoś z członków zespołu (OZC) jest odmienna od pozostałych, to zobowiązany jest zawrzeć ją w protokole PZC.		
23.	Po otrzymaniu protokołu PZC i materiałów dowodowych z procesu zmiany certyfikatu, SKPC sprawdza kompletność otrzymanej od inspektora CPM dokumentacji oraz jej poprawność prawną i administracyjną, a następnie dostarcza ją wraz ewentualnymi uwagami właściwemu naczelnikowi: a) w przypadku braków, wnioskuje do inspektora CPM o uzupełnienie dokumentacji, b) w przypadku kompletności przejście do następnego punktu.		
24.	Inspektor CPM we współpracy z SKPC weryfikuje treść merytoryczną przygo-	Jeśli zaszły zmia-	
Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14		Procedura certyfikacji AOC/AWC/AHAC	PNO-2-07-04 Strona 3/4

	<p>towanego przez aplikanta wstępnego projektu specyfikacji operacyjnych i przedstawia je do akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2/dyrektora LOL oraz w części właściwej do LTT.</p>	ny
25.	<p>SKPC przygotowuje i prowadzi proces uzgodnień PZC przez właściwe komórki organizacyjne ULC dla danego przypadku rozszerzenia certyfikatu.</p>	
26.	<p>W wyniku oceny PZC i zgromadzonych materiałów dowodowych z procesu zmiany certyfikatu, właściwy naczelnik LOL-1/LOL-2 przedstawia prezesowi urzędu, z zachowaniem drogi służbowej, wnioski i zalecenia dotyczące wniosku aplikanta:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aplikant udowodnił, że jest zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji w sposób bezpieczny zgodnie z warunkami i ograniczeniami zawartymi w projekcie certyfikatu AOC/AWC/AHAC i specyfikacjach operacyjnych - certyfikat może zostać zmieniony. 2. Aplikant pomyślnie zakończył proces zmiany certyfikatu, ale z powodu stwierdzonych braków lub niedociągnięć dotyczących zakresu kontroli nie jest w stanie spełniać określonych wymagań i do czasu pełnego zrealizowania programu naprawczego oraz trwałego usunięcia wyspecyfikowanych niedociągnięć zmieniony certyfikat AOC/AWC/AHAC może być mu wydany z odpowiednimi ograniczeniami w specyfikacjach operacyjnych - zakresu, obszaru lub rodzaju dozwolonych do prowadzenia operacji. 3. Aplikant nie jest w stanie zadowalająco spełnić wymagań podstawowego procesu zmiany certyfikatu - zmieniony certyfikat AOC/AWC/AHAC nie może być mu wydany. 	
27.	<p>SKPC sporządza i przygotowuje projekt decyzji administracyjnej o wydaniu lub odmowie wydania zmienionego certyfikatu AOC/AWC/AHAC.</p> <p>Projekt decyzji podlega akceptacji inspektora CPM, naczelnika właściwego LOL-1/LOL-2, dyrektora LOL i jest zatwierdzany przez Prezesa Urzędu.</p>	
28.	<p>SKPC administruje obiegiem uzgodnień decyzji administracyjnej, certyfikatu i specyfikacji operacyjnych:</p> <ol style="list-style-type: none"> a) przygotowuje do podpisu dwa oryginały zmienionych certyfikatów AOC/AWC/AHAC i specyfikacje operacyjne, które muszą podlegać akceptacji naczelnika właściwego LOL-1/LOL-2, dyrektora LOL i jest zatwierdzany przez Prezesa Urzędu. b) dokonuje wpisu i aktualizuje rejestr certyfikatów AOC/AWC/AHAC c) przekazuje zmienione AOC do operatora 	
29.	<p>Koniec procedury</p>	

ROZDZIAŁ 1 – WYKONYWANIE LOTÓW W KAŻDYCH WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH (AWO)

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych **gorszych niż** warunki dla podejść precyzyjnych w Kategorii I ICAO, to jest operacji z wysokościami decyzji (DH) poniżej 200 ft przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszej niż 550m. oraz operacji startów przy ograniczonej widzialności (*Low Visibility Take-off Operations - LVTO*).

1.2 Przepisy operacyjne dotyczące wykonywania lotów w każdych warunkach atmosferycznych (AWO) określone są w EU-OPS 1, Część E) oraz JAR-OPS 3, Część E) .

1.3 Wymagania techniczne związane ze zdatnością statku powietrznego do wykonywania lotów w każdych warunkach atmosferycznych (AWO) określone są w wymaganiach CS-AWO.

1.4 Ogólne zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

1.5 Dla uproszczenia, w dalszej treści tego rozdziału zamiast pełnej nazwy „wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych **gorszych niż** warunki dla podejść precyzyjnych w Kategorii I ICAO” używa się zastępczo określenia „operacje AWO”

2. TERMINY I DEFINICJE

2.1 Należy stosować definicje podane w EU-OPS 1 i JAR-OPS 3.435 oraz w CS-AWO.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) w formie zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej Część C (PNO-4-01-00) w której określili szczegółowe warunki i ograniczenia prowadzenia operacji AWO przez Operatora.

3.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa ULC na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) powinien

spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji zgodnie z procedurą podaną w Dziale 2 Podręcznika PNO.

3.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia ULC na prowadzenie lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) jest procesem, w którym Operator powinien udowodnić, że:

a) Statki powietrzne, które będą użyte do wykonywania lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) posiadają Świadectwo Typu (*Type Certificate - TC*) lub Uzupełniające Świadectwo Typu (*Supplemental Type Certificate - STC*) wydane przez Władze państwa producenta potwierdzające zdolność samolotu do wykonywania operacji w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO). Podstawą certyfikacji typu mają być wymagania CS-AWO lub równoważne, uznane przez Prezesa Urzędu.

b) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zakładowe procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania operacji AWO, właściwe dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji;

c) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje program obsługi technicznej (POT), Listę wyposażenia minimalnego (MEL) oraz System pokładowego Dziennika Technicznego (PDT) właściwy dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji AWO;

d) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zatwierdzone przez ULC zakładowe programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania określonych kategorii operacji AWO;

e) Ustanowione przez Operatora zasady i procedury zakładowe, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia, że poziom zaufania zbliża się do granicy 95%;

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	WYKONYWANIE LOTÓW W KAŻDYCH WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH (AWO)	PNO-3-01-00 Strona 1/4
--	--	---------------------------

3.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe muszą pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w prowadzeniu operacji AWO.

4. ZŁOŻENIE WNIOSKU

4.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie operacji AWO (ULC-AWO-01) powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi (dowodowymi), **co najmniej 9 miesięcy** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji.

4.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Kopię Świadectwa Typu (*Type Certificate - TC*) lub Uzupełniającego Świadectwa Typu (*Supplemental Type Certificate – STC*) wydanego przez Władze Państwa producenta potwierdzającego zdolność samolotu do wykonywania operacji w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO). W Świadectwie Typu (TC) lub innym właściwym dokumencie (np. STC) musi być podane do jakich granicznych kategorii operacji AWO samolot jest dopuszczony;

b) Nazwę producenta, typ i model płatowca oraz typ i model zespołów napędowych, numery seryjne i znaki rejestracyjne samolotów, które Operator będzie używał do prowadzenia operacji AWO;

c) Wykaz wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego zainstalowanego na samolotach (każdym egzemplarzu) dla spełnienia wymagań sprzętowych dla prowadzenia operacji AWO, z podaniem typów, modeli i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia;

d) Projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów obsługi technicznej, wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji AWO;

e) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i kategorii wykonywanych operacji;

f) Program procesu certyfikacji, w tym program lotów nadzorowanych dla zgromadzenia doświadczenia i wykazania zdolności Operatora do prowadzenia operacji AWO (PNO-1-02-00 ust. 21 i ust. 22).

4.3) Zalecane jest przygotowanie specjalnej instrukcji zakładowej, w której będą opisane zasady prowadzenia eksploatacji nadzorowanej, przed uzyskaniem zezwolenia ULC na prowadzenie operacji AWO.

5. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

5.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji AWO, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty powinny udowodniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji AWO.

5.2 Po pozytywnym oceniu wniosku, ULC udzieli tymczasowego zezwolenia operacyjnego na prowadzenie nadzorowanych operacji w określonej kategorii minimów operacyjnych (*CAT II lub CAT IIIA, CAT IIIB*) w rzeczywistych warunkach meteorologicznych nie niższych niż aktualnie posiadane przez Operatora i jego załogi. Przykład takiego zezwolenia podany jest na końcu tego Rozdziału.

6. OPERACJE W KATEGORII I ICAO

6.1 Zakłada się, że każdy statek powietrzny dopuszczony w jego Certyfikacie Typu (TC) lub w Uzupełniającym Certyfikacie Typu (STC) do wykonywania lotów wg przepisów o lotach kontrolowanych IFR jest także zdolny do wykonywania instrumentalnych podejść precyzyjnych w Kategorii I ICAO (DH 200ft/RVR 550m).

6.2 Piloci wykonujący operacje w Kategorii I ICAO muszą posiadać licencje wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach w sprawie licencjonowania personelu lotniczego oraz uprawnienie do wykonywania lotów IFR.

6.3 Operator powinien spełnić warunki i wymagania właściwe dla kategorii podejmowanych operacji podejść precyzyjnych Kategorii I, ustanowione w wymaganiach EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część E oraz CS-AWO.

6.4 Operator powinien zapewnić, aby piloci uczestniczący w operacjach AWO odbyli szkolenia i utrzymywali kwalifikacje zgodnie z wymaganiami podanymi w przepisach EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część N.

6.5 Operator wprowadzi do Instrukcji Operacyjnej zmiany właściwe dla kategorii wnioskowanych operacji AWO.

6.5 Operator przygotuje program eksploatacji próbnej oraz sprawozdanie zgodnie z PNO-1-02-00 ust. 21 i 22.

7. OPERACJE W KATEGORII II/III ICAO WYMAGANIA DODATKOWE

7.1 Zezwolenie na wykonywanie operacji w Kategorii II lub w Kategorii III ICAO może być wydane jeśli Operator spełni warunki ustanowione w wymaganiach EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część E oraz CS-AWO oraz kiedy:

a) Każdy egzemplarz samolotu jaki będzie użyty w takich operacjach będzie posiadał Certyfikat Typu (TC) dopuszczające do operacji z wysokością decyzji (DH) poniżej 200 ft lub bez wysokości decyzji (DH).

b) Piloci wykonujący operacje w Kategorii II/III ICAO będą posiadali licencje oraz uprawnienie do wykonywania lotów IFR wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach w sprawie licencji lotniczych, a także ukończą szkolenia wymagane w Part-FCL oraz sprawdziany kwalifikacji wymagane w EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część N.

8. START PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVTO

8.1 Zezwolenie na wykonywanie operacji w LVTO może być wydane jeśli Operator spełni warunki ustanowione w wymaganiach EU-OPS:

a) Każdy egzemplarz samolotu jaki będzie użyty w takich operacjach będzie spełniał wymagania;

b) Operator ustanowi stosowne procedury operacyjne;
c) Personel lotniczy przejdzie stosowne szkolenia.

9. ZMIANY I PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA

9.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej, dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji każdych warunkach meteorologicznych (AWO) podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

9.2 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnej w zakresie dotyczącym utrzymania bieżącej zdolności Operatora do wykonywania lotów każdych warunkach meteorologicznych (AWO) odbywa się na ogólnych zasadach, właściwych dla przedłużenia ważności Certyfikatu AOC, podanych w PNO-1-02-00, oraz w Rozdziale 4 PNO.

10. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

9.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na druku:

- Raportu z audytu certyfikacyjnego Operatora, Moduł CAT/E.
- Listach kontrolnych dedykowanych dla danego zatwierdzenia:
 - LK-LVTO-01
 - LK-AWO-01
- Inspektor może używać swoich list kontrolnych.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 2 – OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS) OZNACZENIE KODOWE

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów samolotami z dwoma turbinowymi zespołami napędowymi na trasie, na której czas lotu do odpowiedniego lotniska z prędkością przelotową właściwą dla jednego pracującego zespołu napędowego przekracza czas graniczny równy 60 minutom ETOPS (*Extended Range/Time Operations with Two-Engine Airplanes*), nazywane dalej lotami ETOPS.

1.2 Ogólne zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym

1.4 Zawarte w tym Rozdziale procedury certyfikacji operacji ETOPS oparte są o zasady podane w AMC 20-6 rev. 2.

2. TERMINY I DEFINICJE

2.1 Należy stosować terminy i definicje podane w EU-OPS 1.246 oraz w AMC 20-6.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Zezwolenie na wykonywanie operacji ETOPS wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w formie zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej Część B (PNO-4-01-00).

3.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie operacji ETOPS musi spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

3.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie operacji ETOPS jest długotrwałym procesem, w którym Operator musi udowodnić, że zgromadził doświadczenie eksploatacyjne wymagane i wystarczające dla wykazania, że w dostatecznie długim okresie czasu użytkował dany typ samolotu, bez żadnych zdarzeń mogących świadczyć o nie zadowalającym poziomie bezpieczeństwa.

3.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia Operator zebrał w użytkowaniu typu silnika lub pokrewnych typów silników, instalacji samolotu lub instalacji pokrewnych oraz jakie ma doświadczenia w

użytkowaniu określonej kombinacji płatowiec/zespół napędowy w operacjach o standardowym zasięgu.

3.5 Warunkiem wstępnym dla wystąpienia o zezwolenie na wykonywanie operacji ETOPS jest, aby:

a) Kombinacja układu płatowiec/zespół napędowy każdego samolotu jaki będzie użyty w zamierzonych operacjach ETOPS miała Certyfikat Typu (TC), wydane przez właściwą Władzę Państwa producenta i uznane przez Państwo Operatora, zezwalające na prowadzenie takich operacji.

b) Obsługa techniczna samolotu i procedury operacyjne Operatora spełniały lub przewyższały wymagania określone w AMC 20-6.

c) Operator mógł udowodnić wymagany w przepisach poziom niezawodności i doświadczenia eksploatacyjnego z użytkowaniem wnioskowanej konfiguracji płatowiec/zespół napędowy samolotu.

3.6 W procesie wydawania zezwolenia operacyjnego do oceny używane będą dwa zestawy kryteriów:

a) Kryteria dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu z maksymalnym czasem dolotu do trasowego lotniska zapasowego od 60 do 120 minut, w locie z zatwierdzoną prędkością przelotową przy nie pracującym jednym silniku w standardowych warunkach w ciszy, które są opisane w tym Rozdziale, oraz

b) Kryteria dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu z maksymalnym czasem dolotu do trasowego lotniska zapasowego powyżej 120 minut, ale nie więcej niż 180 minut, w locie z zatwierdzoną prędkością przelotową przy nie pracującym jednym silniku w standardowych warunkach w ciszy, które podane są w AMC 20-6 rev.2.

3.7 Operator, który wnioskuje o wydanie zezwolenia na prowadzenie operacji ETOPS po raz pierwszy, albo o rozszerzenie posiadanego zezwolenia ETOPS o prawo użytkowania w operacjach ETOPS typu lub modelu samolotu z nową dla niego konfiguracją płatowiec/zespół napędowy może otrzymać zezwolenie na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu z maksymalnym czasem dolotu do trasowego lotniska zapasowego do 120 minut.

3.8 Operator może się ubiegać o zezwolenie na zwiększenie maksymalnego czasu dolotu do trasowego lotniska zapasowego do 180 minut pod warunkiem zebrania doświadczenia i materiału statystycznego dokumentującego wymagany poziom niezawodności przez okres, co najmniej 12 miesięcy, jeśli Certyfikat Typu (TC) danego egzemplarza samolotu przewiduje możliwość udzielenia zezwolenia na podniesienie granicznego czasu dolotu do 180 minut.

3.9 Wymagany w ust. 3.8 dla podniesienia granicznego czasu dolotu ze 120 do 180 minut okres 12 miesięcy doświadczenia w prowadzeniu operacji ETOPS z granicznym czasem 120 minut może być skrócony o 3 miesiące pod warunkiem, że Operator wskaże inne czynniki pozwalające na skrócenie tego czasu. Czynniki, które mogą być brane pod uwagę to:

- Całkowita liczba lotów ETOPS, jaką Operator wykonał w okresie ostatnich 9 miesięcy na samolotach z daną konfiguracją płatowniec/zespół napędowy;
- Brak przypadków wyłączenia silnika w locie IFSD (*In-Flight Shut Down*) lub zawrócenia z trasy z powodów technicznych;
- Dane statystyczne niezawodności dotyczące danej kombinacji płatowniec/zespół napędowy, pochodzące od innych Operatorów;
- Jakość stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej;
- Struktura tras.

4. ZŁOŻENIE WNIOSKU

4.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu samolotami z dwoma, turbinowymi zespołami napędowymi (ETOPS) powinien być złożony, co **najmniej 6 miesięcy** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji. Wniosek składany jest na druku ULC-AOC-01 uzupełnionym o druk ULC-ETOPS-01 (dla każdego egzemplarza). Do wniosku należy dołączyć wszystkie cytowane w nim dokumenty dowodowe.

5. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

5.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji o zwiększonym zasięgu (ETOPS), należy dokonać głębokiej oceny wyników jego dotychczasowej działalności lotniczej, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wykształcenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania

zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty powinny udowadniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji ETOPS.

6. OCENA NIEZAWODNOŚCI ZESPOŁU NAPĘDOWEGO

6.1 W oparciu o doświadczenia eksploatacyjne światowej floty złożonej z samolotów o określonej kombinacji płatowniec/zespół napędowy oraz po określeniu współczynnika wyłączeń silnika w locie (IFSD) charakteryzującego niezawodność zespołu napędowego należy dokonać oceny zdolności Operatora do osiągnięcia i utrzymania odpowiedniego poziomu niezawodności zespołu napędowego. Oszacowanie to powinno obejmować porównanie tendencji wyników Operatora z takimi samymi danymi dotyczącymi innych Operatorów, a także ze średnimi wartościami osiąganymi przez flotę światową oraz powinno zawierać jakościową ocenę uwzględniającą wszystkie istotne czynniki. Należy również przeanalizować dane dotyczące niezawodności innych pokrewnych typów zespołów napędowych wykorzystywanych wcześniej przez Operatora, a także dane dotyczące niezawodności systemów w kombinacji płatowniec/zespół napędowy, dla której złożono wniosek o zezwolenie na wykonywanie operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS.

UWAGA: W przypadku, gdy zastosowanie oceny statystycznej nie może być uznane za wystarczające, na przykład, kiedy flota samolotów w określonej kombinacji jest niewielka, doświadczenie posiadane przez Operatora będzie ocenione na podstawie analizy poszczególnych przypadków.

7. OCENA MODYFIKACJI SAMOLOTU I PROGRAMU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

7.1 Z uwagi na to, że programy obsługi technicznej i programy niezawodności mogą potrzebować ich uzupełnienia w celu spełnienia specjalnych wymagań związanych z wykonywaniem operacji o zwiększonym zasięgu, w sposób podany w AMC 20-6, należy przeanalizować następujące elementy programu obsługi technicznej Operatora, dla upewnienia się czy są odpowiednie dla takich operacji:

a) Modyfikacje

Operator powinien dostarczyć Prezesowi pełny wykaz wszystkich modyfikacji, uzupełnień i zmian, jakich dokonano w związku z przyjęciem zmian do wymagań CMP, wraz z dokładną specyfikacją ich

pochodzenia, statusu obowiązywania oraz potwierdzeniem ich wykonania na tych egzemplarzach samolotów, które będą użyte w operacjach ETOPS. Należy dokonać oceny, czy wprowadzone modyfikacje samolotów są zgodne z wymaganiami.

b) Procedury obsługi technicznej

Operator powinien dostarczyć Prezesowi do zatwierdzenia pełen zestaw wszystkich projektów zmian procedur obsługi oraz programów szkoleń, jakie zamierza wprowadzić dla spełnienia wymagań formalnych i merytorycznych, a także informacji o procedurach wykonawczych lub ograniczeniach ustanowionych w celu zakwalifikowania samolotu do wykonywania operacji o zwiększonym zasięgu. Należy dokonać oceny, czy wprowadzone modyfikacje samolotów są zgodne z wymaganiami dokonać odpowiednich uzgodnień zatwierdzeń tych dokumentów

c) Program niezawodności

Program niezawodności powinien być przyjęty i zatwierdzony oraz wprowadzony przez Operatora do stosowania, co najmniej na 12 miesięcy przed otrzymaniem zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na prowadzenie operacji ETOPS a następnie nieprzerwanie kontynuowany. Uzyskane w tym procesie dane powinny być odpowiednio opracowane, zawierać ocenę zaistniałych zdarzeń, trendów niezawodności i podejmowanych działań korygujących. Analizy i wyniki realizacji programu niezawodności muszą być regularnie przekazywane Prezesowi oraz producentowi płatowca i silnika. Dodatkowe informacje dotyczące zasad monitorowania i informowania o niezawodności systemów płatowca i silnika podane są w AMC 20-6.

d) Wprowadzanie modyfikacji

Wszelkie zatwierdzone przez Władze lotnicze państwa producenta oraz Prezesa modyfikacje i przeglądy samolotu pozwalające utrzymać wymaganą niezawodność systemów napędowych i płatowca, nakazane biuletynami obowiązkowymi (*Airworthiness Directives – AD's*) i/lub postanowieniami zmieniającymi standardy CMP muszą być przez Operatora natychmiast stosowane. Inne zalecenia producenta płatowca, silnika oraz jego zespołów i wyposażenia, mające charakter nie obowiązkowy także powinny być rozważone, czy nie wymagają ich natychmiastowego wykonania. Dotyczy to zarówno części zainstalowanych na samolocie jak i zapasowych w magazynach.

e) Proces kontroli

Operator powinien ustanowić i stale prowadzić scentralizowany system kierowania operacjami ETOPS z użyciem standardowych procedur kierowania i nadzorowania prowadzonych operacji. System kierowania operacjami musi uniemożliwiać użycie samolotu do wykonania lotu ETOPS, jeśli w poprzednim locie zaistniał przypadek wyłączenia systemu napędowego w locie (IFSD) lub wystąpiła niesprawność zasadniczego systemu płatowca, a także w przypadku istotnych ujemnych trendów niezawodności do czasu, kiedy nie zostaną podjęte odpowiednie działania korygujące. W uzasadnionych przypadkach, przed ponownym dopuszczeniem przez Operatora danego samolotu do wykonywania operacji ETOPS może okazać się koniecznym potwierdzenie skuteczności podjętych przez Operatora działań korygujących przez wykonanie jednego lub większej liczby próbnych lotów ETOPS bez pasażerów albo lotów operacyjnych z pasażerami (ładunkiem), które nie będą lotami ETOPS (stosownie do okoliczności).

f) Program obsługi

Stosowany przez Operatora program obsługi technicznej powinien zapewnić, aby płatowiec i systemy napędowe były stale obsługiwane na poziomie jakości i niezawodności niezbędnej do wykonywania operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS, włączając w to także takie programy jak monitorowanie stanu silników oraz monitorowanie zużycia oleju przez silniki.

8. ANALIZA PRZYGOTOWANIA DO LOTU ORAZ WYKONANIE LOTU

8.1 Poniższe rozważania dotyczą warunków i zasad dopuszczenia samolotu do wykonania lotu ETOPS i są materiałem uzupełniającym albo podkreślającym wymagania znajdujące się w odpowiednich zasadach operacyjnych, mających zastosowanie do operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS. Chociaż wiele z tych wymagań zostało już włączonych do zatwierdzonych programów właściwych dla różnych typów i modeli samolotów oraz struktur tras lotniczych, wyjątkowy charakter operacji o zwiększonym zasięgu wykonywanych na samolotach dwusilnikowych zmusza do ponownego ich przeanalizowania i upewnienia się, że zatwierdzone programy są odpowiednie dla tych celów.

8.2 Zasada projektowania dwusilnikowych samolotów turbinowych przeznaczonych do wykonywania operacji ETOPS wymagająca zapewnienia nadmiarów w ilości instalacji samolotu musi być uwzględniona przez Producenta w wydanym przez niego Głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL). Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) wydany przez

Operatora może być bardziej restrykcyjny niż MMEL, co może wynikać z charakteru prowadzonych przez Operatora operacji, szczególnych problemów sprzętowych i eksploatacyjnych specyficznych dla danego Operatora. Dla ułatwienia tej oceny, za podstawowe z punktu widzenia bezpieczeństwa lotu, uznano następujące wyposażenie i instalacje samolotu:

- Elektro-energetyczną, łącznie z akumulatorami;
- Hydrauliczną;
- Pneumatyczną;
- Przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych;
- Paliwową;
- Sterowania samolotem;
- Przeciwoślodzeniową;
- Rozruchu silnika i zapłonu;
- Przyrządów kontroli pracy zespołów napędowych;
- Nawigacji i łączności;
- Pomocniczego zespołu napędowego (APU);
- Klimatyzacji i hermetyzacji;
- Ochrony przeciwpożarowej luków bagażowych;
- Ochrony przeciwpożarowej silników i APU;
- Wyposażenia awaryjnego;
- Każdego innego wyposażenia, które jest konieczne do wykonywania operacji o zwiększonym zasięgu.

8.3 Samolot nie może zostać dopuszczony do wykonania operacji o zwiększonym zasięgu, jeśli:

a) Nie są dostępne urządzenia łączności zapewniające w normalnych warunkach propagacji, w locie na wysokości odpowiedniej dla lotu z niepracującym jednym silnikiem, pewnej, dwukierunkowej łączności pomiędzy samolotem i odpowiednim centrum kontroli ruchu lotniczego, na planowanej trasie lotu i trasach prowadzących do każdego trasowego lotniska zapasowego.

b) Nie są dostępne urządzenia do nawigacji bez widoczności ziemi, dostępne i umieszczone tak aby zapewnić, z uwzględnieniem wyposażenia nawigacyjnego zainstalowanego w samolocie, dokładność wskazań nawigacyjnych wymaganą dla lotu po planowanej trasie i wysokości oraz w wypadku wyłączenia silnika na wysokościach i trasach wynikających z lotu do każdego trasowego lotniska zapasowego.

c) Nie są dostępne urządzenia do nawigacji z widocznością i bez widoczności ziemi na określonych lotniskach zapasowych dla wykonywania spodziewanych typów podejść i minimów operacyjnych.

8.4 Samolot nie może zostać dopuszczony do

wykonania operacji o zwiększonym zasięgu jeśli nie ma wystarczających zapasów paliwa i oleju wymaganych odpowiednich przepisach oraz określonych w Instrukcji Operacyjnej.

8.5 Przy obliczeniach wymaganej ilości paliwa należy uwzględnić, co najmniej następujące czynniki:

- Biezące prognozy wiatrów i warunków meteorologicznych spodziewanych wzdłuż trasy lotu na wysokości odpowiedniej dla lotu z niepracującym jednym silnikiem wraz z podejściem do lądowania i lądowaniem;
- Każde niezbędne użycie instalacji przeciwoślodzeniowej i utratę osiągow spowodowaną warstwą lodu zbierającą się na niechronionych powierzchniach samolotu;
- Każde niezbędne użycie pomocniczego zespołu napędowego (APU);
- Utratę hermetyzacji oraz klimatyzacji samolotu; należy uwzględnić lot na wysokości spełniającej wymagania zaopatrzenia w tlen w przypadku dehermetyzacji kabiny;
- Powtórne podejście wraz z lądowaniem wykonywanym po pierwszym, nieudanym podejściu do lądowania;
- Niezbędną dokładność nawigacji;
- Wszelkie znane ograniczenia kontroli ruchu lotniczego (ATC).

UWAGA: Niezbędne jest także uwzględnienie zużycia oleju przez APU.

8.6 Przy określaniu krytycznej rezerwy paliwa, należy określić ilość paliwa potrzebną na dołot do najbardziej krytycznego punktu, a następnie zmianę trasy i lot to odpowiedniego, trasowego lotniska zapasowego zgodnie z warunkami określonymi poniżej. Tak określona krytyczna rezerwa paliwa powinna być porównana z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi zasad operacyjnych, które będą zastosowane dla danego lotu. Jeśli porównanie to wykaże, że ilość paliwa określona przez krytyczny scenariusz zużycia paliwa ma być większa niż ilość paliwa, jaka znajduje się na pokładzie w najbardziej krytycznym punkcie trasy lotu, zgodnie z wymaganiami zasad operacyjnych, to należy uzupełnić ilość paliwa tak, aby możliwe było bezpieczne wykonanie lotu zgodnie z krytycznym scenariuszem zużycia paliwa. Uwzględniając pozycje wymienione poniżej, krytyczny scenariusz zużycia paliwa powinien uwzględniać dodatkowe 5 procent [%] paliwa, w stosunku do obliczonej ilości paliwa zużytego na lot od punktu krytycznego, dla zniwelowania błędów w prognozach wiatru. Ponadto należy doliczyć dodatkowe 5 procent [%] paliwa pozwalające pokryć różnicę wynikającą z mniejszej od zakładanej odległości lotu przy zużyciu jednej tony paliwa(*), wszystkie skutki

wynikające z Wykazu odstępstw od konfiguracji (*Configuration Deviation List - CDL*), zużycie paliwa na odladanie płotowca i silnika, a także należy uwzględnić zbieranie się lodu na niechronionych powierzchniach samolotu, jeśli na trasie dolotu do trasowego lotniska zapasowego przewidywane są warunki oblodzenia. Jeśli APU jest wymaganym źródłem zasilania, to jego zużycie paliwa powinno być uwzględnione w odpowiednich fazach lotu.

(*) - lub wartości rzeczywiste (udowodnione) przez Operatora dotyczące odległości lotu przy zużyciu jednej tony paliwa.

8.7 Krytyczny scenariusz zużycia paliwa dotyczy sytuacji zawrócenia na trasowe lotnisko zapasowe w najbardziej krytycznym punkcie lotu. Operator powinien wykazać, że obliczając niezbędną, krytyczną rezerwę paliwa założył scenariusz najbardziej krytyczny z punktu widzenia operacyjnego i konfiguracji samolotu (na przykład dwa pracujące silniki w porównaniu z jednym pracującym silnikiem na wysokości 10000 stóp przy niestandardowej konfiguracji samolotu, która nie jest uznana jako szczególnie nieprawdopodobna):

- W punkcie krytycznym, należy rozważyć jednoczesną niesprawność jednego zespołu napędowego i systemu hermetyzacji (punkt krytyczny należy wyznaczyć w oparciu o czas dolotu do odpowiedniego lotniska z zatwierdzoną prędkością przelotową przy niepracującym jednym silniku);
- Natychmiastowe zniżenie do i kontynuowanie lotu na wysokości 10000 stóp ze stosowną prędkością przelotową przy niepracującym jednym silniku lub dalszy lot powyżej 10000 stóp, jeśli samolot wyposażony jest w wystarczającą ilość tlenu zgodnie z odpowiednimi zasadami operacyjnymi;
- Po dolocie do lotniska zapasowego, zniżenie do 1500 stóp nad lotniskiem, 15 minut oczekiwania, rozpoczęcie podejścia do lądowania i nieudane podejście a następnie wykonanie normalnej procedury podejścia i lądowanie.

8.8 Samolot nie może zostać dopuszczony do operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS dopóki w dokumentach znajdujących się w kabinie załogi (na przykład w komputerowym planie lotu) nie podano nazwy lotniska startu i lotniska docelowego oraz lotnisk zapasowych, włączając w to odpowiednie trasowe lotniska zapasowe, które mogą być wykorzystane w przypadku niesprawności zespołu napędowego lub innych systemów samolotu zmuszających do zawrócenia na lotnisko zapasowe. Także odpowiednie trasowe lotniska zapasowe powinny być określone i

wymienione w zezwoleniu operacyjnym w każdym przypadku, kiedy planowana trasa lotu zawiera punkty oddalone o ponad 1 godzinę (60 minut) lotu z niepracującym jednym silnikiem, od lotniska uznanego za wystarczające. Ponieważ uznane za odpowiednie, trasowe lotniska zapasowe spełniają inną rolę niż zapasowe lotnisko dla portu docelowego i będą używane tylko w sytuacji wystąpienia niesprawności silnika lub utraty podstawowych systemów samolotu, takie lotnisko nie powinno być wymienione jako odpowiednie, trasowe lotnisko zapasowe, jeśli nie spełnia poniższych warunków:

- Wymagane w Instrukcji Użytkownika w Locie (AFM) długości lądowania dla wysokości ciśnieniowej lotniska i drogi startowej, której użycie jest spodziewane, z uwzględnieniem wpływu wiatru, stanu nawierzchni drogi startowej oraz charakterystyk samolotu muszą pozwalać na zatrzymanie samolotu na dostępnej do lądowania długości drogi deklarowanej i obliczonej zgodnie z odpowiednimi procedurami operacyjnymi określonymi dla danego lotniska;
- Służby i urządzenia dostępne na lotnisku muszą być wystarczające do wykonania procedury podejścia do lądowania wg wskazań przyrządów na przewidywanym kierunku drogi startowej, zgodnie z odpowiednimi minimami operacyjnymi lotniska;
- Ostatnia, dostępna prognoza warunków meteorologicznych, na okres rozpoczynający się na godzinę przed ustalonym najwcześniejszym czasem lądowania i kończąca się godzinę po ustalonym najpóźniejszym czasie lądowania na tym lotnisku, podaje warunki meteorologiczne równe lub lepsze od warunków pogodowych dla trasowych lotnisk zapasowych określonych w AMC 20-6. Ponadto, na ten sam okres czasu, prognozowana składowa wiatru, prostopadła do przewidywanego kierunku lądowania, włączając w to porywy, nie powinna przekraczać maksymalnie dozwolonego do lądowania wiatru bocznego;
- W czasie trwania lotu, załoga cały czas jest informowana o wszelkich poważniejszych zmianach warunków panujących na wyznaczonych, trasowych lotniskach zapasowych.

8.9 Przed przekroczeniem punktu wlotu na odcinek operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS, należy ocenić prognozę warunków pogodowych na czas określony zgodnie z ust. 8.8., stan samolotu, pozostałą ilość paliwa, stan nawierzchni drogi startowej, długości lądowania oraz służby i urządzenia na wyznaczonych trasowych lotniskach zapasowych. Jeśli dowolny z tych

warunków może uniemożliwić bezpieczne podejście i lądowanie (jak na przykład prognoza pogody określająca spadek warunków poniżej minimów do lądowania), pilot-dowódca (PIC) ma podjąć odpowiednie w danej chwili działania;

8.10 Program operacyjny Operatora powinien przewidywać możliwości dostarczania załodze informacji o wystarczających, trasowych lotniskach zapasowych, odpowiednich dla trasy, po której będzie leciał samolot, dla których prognozy pogodowe nie spełniają warunków określonych w AMC 20-6. Załozde, na wypadek zawrócenia z trasy lotu, powinny być dostępne wszelkie i informacje o wyposażeniu oraz inne niezbędne dane planistyczne dotyczące tych lotnisk

UWAGA: Lotniska zapasowe muszą być wybrane w taki sposób, aby samolot mógł do nich dolecieć, lecąc zgodnie z wymaganiami, zwłaszcza jeśli chodzi o osiągi (przewyższenia nad przeszkodami) i/lub ze względu na ograniczenia związane z możliwością dostarczenia tlenu pasażerom i załodze w przypadku dehermetyzacji.

8.11 Żaden samolot nie może zostać dopuszczony do wykonania operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS jeśli Instrukcja Operacyjna Operatora nie zawiera dostatecznych danych na temat krytycznej rezerwy paliwa oraz obliczeń dotyczących obszaru wykonywania operacji. Wymienione niżej dane powinny być oparte na zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego danych znajdujących się lub wskazanych w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM):

a) Szczegółowe dane o osiągnięciach samolotu z niepracującym jednym silnikiem, włączając w to dane na temat zużycia paliwa w standardowych i niestandardowych warunkach atmosferycznych, stosownie w funkcji prędkości lotu lub ustawień mocy obejmujące:

- Zejście z poziomu lotu (uwzględniając osiągi użyteczne);
- Zakres wysokości przelotowych włącznie z wysokością 10000 stóp;
- Oczekiwanie;
- Zdolność do osiągnięcia wysokości (uwzględniając osiągi użyteczne);
- Nieudane podejście.

b) Szczegółowe dane o osiągnięciach samolotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, włączając w to dane dot. nominalnego zużycia paliwa w standardowych i niestandardowych warunkach atmosferycznych w funkcji prędkości lotu lub ustawień mocy obejmujące:

- Przelot (dla różnych wysokości lotu, włącznie z wysokością 10000 stóp); oraz
- Oczekiwanie.

c) Szczegółowe dane dot. każdego innych warunków, związanych z operacją o zwiększonym zasięgu ETOPS, które mogą mieć znaczący, negatywny wpływ na osiągi samolotu takie jak np. gromadzenie się lodu na niechronionych powierzchniach samolotu, otwarcie turbiny napędzanej powietrzem naporowym (*Ram Air Turbine*), otwarcie rewersu, itp.

8.12 Wysokości, prędkości lotu, ustawienia ciągu oraz przepływu paliwa, właściwe dla obszaru operacyjnego ETOPS dla każdej kombinacji płatowiec/silnik muszą uwzględniać przewyższenia nad tym terenem oraz przeszkodami, zgodnie z Instrukcją Operacyjną.

9. SZKOLENIE I OCENA KWALIFIKACJI

9.1 W procesie certyfikacji należy dokonać analizy użycia krytycznych i podstawowych instalacji samolotu. Analiza powinna zawierać ocenę poziomów niezawodności instalacji oraz okoliczności zaistnienia poszczególnych zdarzeń, włączając w to działania podjęte przez załogę w wyniku wystąpienia niesprawności. Przemysł lotniczy musi dostarczać informacji potrzebnych do wykonania tych analiz oraz brać w nich udział. Operator oraz Prezes, jeśli będzie to konieczne, wykorzysta wyniki tych analiz w celu opracowania zmian programów szkolenia załóg, Instrukcji Operacyjnej oraz list kontrolnych czynności załogi.

9.2 Program szkolenia załóg lotniczych oraz naziemnego personelu operacyjnego ma uwzględniać szkolenie podstawowe oraz następujące po nim oceny i sprawdziany okresowe a także szkolenia wznawiające obejmujące następujące tematy (zgodnie z Dodatkiem 6 do AMC 20-6 rev. 2):

A. Szkolenie wstępne i szkolenia okresowe dla załogi pokładowej w przedstawionych poniżej zakresach:

1. WPROWADZENIE DO PRZEPISÓW ETOPS
 - a. Krótki rys historyczny operacji ETOPS;
 - b. Przepisy ETOPS;
 - c. Definicje;
 - d. Dozwolona prędkość przelotowa dla lotów z jednym silnikiem niepracującym;
 - e. Zatwierdzenie ETOPS projektu typu - streszczenie;
 - f. Maksymalne zatwierdzone czasy zmiany kierunku oraz wydajność systemów z

- ograniczonym czasem działania;
- g. Zatwierdzony dla operatora czas zmiany kierunku;
- h. Trasy i lotniska zamierzone do użytku na obszarze operacji ETOPS;
- i. Zatwierdzenie operacyjne ETOPS;
- j. Obszar i trasy ETOPS;
- k. Trasowe lotniska zapasowe ETOPS, łącznie z dostępnymi pomocami zniżania;
- l. Dokładność systemu nawigacyjnego, ograniczenia i procedury operacyjne;
- m. Urządzenia meteorologiczne i dostępność informacji;
- n. Procedury monitorowania podczas lotu;
- o. Skomputeryzowany plan lotu;
- p. Mapy orientacyjne, w tym mapy planowania dla niskiego pułapu oraz mapy postępu lotu (z oznaczaniem pozycji);
- q. Punkt ETP
- r. Krytyczny poziom paliwa

2. OPERACJE W NORMALNYCH WARUNKACH

- a. Planowanie i wydanie dyspozycji lotu
 - (1) Wymagania ETOPS dotyczące paliwa
 - (2) Wybór zapasowej trasy - minima pogodowe
 - (3) Wykaz wyposażenia minimalnego określony dla operacji ETOPS
 - (4) Kontrola techniczna ETOPS i raport techniczny
 - (5) Ustawienie FMS przed lotem
- b. Monitorowanie przebiegu lotu
 - (1) Systemy nadzoru lotu, systemy nawigacyjne i łączności
 - (2) Monitorowanie systemów samolotu
 - (3) Monitorowanie pogody
 - (4) Zarządzanie paliwem podczas lotu, łącznie z dwukrotnym, niezależnym sprawdzeniem ilości paliwa

3. PROCEDURY DLA SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH

- a. Podejmowanie decyzji i procedury zmiany kierunku.
Szkolenia wstępne i okresowe,

przygotowujące załogę do oceny awarii systemów i potencjalnego zagrożenia. Celem szkolenia jest podniesienie kompetencji załogi w zakresie radzenia sobie w najbardziej prawdopodobnych sytuacjach awaryjnych. Podczas szkolenia powinien zostać poruszony temat zmiany kierunku, wywołanej takimi czynnikami jak czynniki medyczne, związane z pasażerami lub inne, niezwiązane z awariami technicznymi.

b. Systemy nawigacyjne i łączności, w tym praca odpowiednich urządzeń sterowania lotem w trybach obniżonej sprawności.

c. Zarządzanie paliwem dla systemów pracujących w trybie obniżonej sprawności.

d. Szkolenia wstępne i okresowe, kładące nacisk na przestrzeganie procedur dla sytuacji anormalnych i awaryjnych w sytuacji przewidywanych awarii, z uwzględnieniem:

1. Procedur dla pojedynczych i złożonych awarii podczas lotu, mających wpływ na wejście do sektora ETOPS oraz podejmowanie decyzji o zmianie kierunku. Jeżeli praca na rezerwowych źródłach zasilania wpływa negatywnie na obsługę przyrządów przez pilotów, to ćwiczenia podejścia z generatorem awaryjnym jako jedynym źródłem zasilania powinny być elementem szkoleń wstępnych i okresowych.
2. Ograniczeń operacyjnych związanych z tymi awariami oraz odnośnych uwag, w tym dotyczących listy MEL.

4. LOTY ETOPS POD NADZOREM (LFUS)

Podczas wprowadzania do eksploatacji nowego typu ETOPS lub wprowadzania do operacji pilotów nie mających wcześniejszych kwalifikacji ETOPS, przynajmniej dwa sektory ETOPS muszą zostać wykonane pod nadzorem, włącznie z wykonaniem przeglądu liniowego ETOPS.

Podczas corocznego szkolenia odświeżającego, standardowym elementem programu powinny być zagadnienia związane z operacjami ETOPS.

B. Pozostały personel operacji lotniczych (oprócz załogi)

Programy szkoleniowe operatora dla operacji ETOPS, oprócz standardowych szkoleń corocznych, powinny zapewniać szkolenie dla naziemnego personelu operacyjnego (np. dyspozytorów), w następującym zakresie:

- a. Przepisy ETOPS/ zatwierdzenie operacyjne

- b. Osiągi samolotu/Procedury zmiany kierunku
- c. Obszar operacji
- d. Wymagania dotyczące paliwa
- e. Uwagi dyspozycyjności list MEL, CDL, minimów pogodowych i zapasowych portów lotniczych
- f. Dokumentacja

9.3 Operator powinien opracować i realizować coroczne programy szkoleń okresowych ETOPS dla załóg posiadających kwalifikacje do wykonywania operacji ETOPS.

9.4 W celu zapewnienia standaryzacji procedur i czynności załóg, a także dla podkreślenia specjalnych cech operacji ETOPS, ma być wprowadzony program kierowania operacjami ETOPS. Tylko osoby wykazujące się zrozumieniem specyficznych wymagań dla lotów ETOPS mogą być upoważnione do kierowania załogami wykonującymi takie operacje.

10. OGRANICZENIA OPERACYJNE

10.1 Operator może ubiegać się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie operacji o zwiększonym zasięgu (ETOPS) w odległości od odpowiedniego trasowego lotniska zapasowego większej niż czas lotu z dowolnego punktu proponowanej trasy lotu w ciszy z zatwierdzoną prędkością przy niepracującym jednym silniku dłuższym niż 120 minut, ale nie dłuższym niż 180 minut jeśli spełni kryteria podane w AMC 20-6

10.2 W odniesieniu do operacji ETOPS, w których maksymalny, dozwolony czas dolotu do trasowego lotniska zapasowego wynosi 120 minut, możliwe jest uzyskanie zgody na niewielkie wydłużenie tego czasu na określonej trasie, jeśli Operator wykaze, że spowoduje to podniesienie poziomu bezpieczeństwa, oraz że takie wydłużenie czasu:

- Nie spowoduje przekroczenia ograniczeń podanych w zatwierdzeniu ETOPS dla danego typu;
- Nie będzie większe niż 15% maksymalnego czasu dolotu do trasowego lotniska zapasowego wybranego zgodnie z zasadami określonymi w odpowiednich przepisach.

10.3 Ustanowione przez Operatora procedury operacji ETOPS mają ograniczać operacje ETOPS tylko do tras planowanych oraz w ten sposób, aby warunki nałożone na maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego, były zachowane w

standardowych warunkach i w ciszy. Operator powinien określić:

- Procedury nakazujące pilotowi-dowódcy (PIC), aby w przypadku wystąpienia wyłączenia silnika w locie, natychmiast zmienił trasę lotu tak, aby dolecieć i wylądować na najbliższym dogodnym do lądowania lotnisku w czasie jaki (PIC) uzna za odpowiedni;
- Praktyczne działania, w wyniku których, w przypadku niesprawności pojedynczej lub kilku podstawowych instalacji, pilot (PIC) zmieni trasę lotu tak, aby dolecieć i wylądować na najbliższym lotnisku w czasie jaki pilot uzna jako odpowiedni, chyba, że z oceny sytuacji wynika, iż kontynuowanie lotu po zaplanowanej trasie nie spowoduje istotnego pogorszenia bezpieczeństwa.

10.4 Procedury postępowania w następstwie nieprzewidzianych sytuacji nie mogą być interpretowane w sposób prowadzący do zmniejszenia władzy i odpowiedzialności dowódcy za bezpieczne wykonanie operacji.

11. PROCES CERTYFIKACJI

11.1 Operator powinien wykazać w procesie certyfikacji, że posiada możliwości organizacyjne i umiejętności fachowe dla bezpiecznego planowania, przygotowania i wykonywania wnioskowanych operacji ETOPS.

11.2 Operator powinien wykazać, że obsługa i przeglądy techniczne ETOPS oraz inne programy wymienione w AMC 20-6 zostały poprawnie wprowadzone na wszystkich lotniskach używanych w operacjach ETOPS

11.3 Powinien udowodnić, że zostały przez niego ustanowione i są przestrzegane zasady, procedury i praktyki gwarantujące spełnienie wymagań właściwych dla obszaru, tras i charakterystyki prowadzonych przez niego operacji ETOPS.

12. ROZSZERZENIE CZASU GRANICZNEGO ETOPS POWYŻEJ 120 MINUT

12.1 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie operacji ETOPS z maksymalnym czasem dolotu powyżej 120 minut powinien uzyskać odpowiednie doświadczenie w ciągu kolejnych 12 miesięcy prowadzenia operacji ETOPS z maksymalnym czasem dolotu 120 minut na samolocie z określoną konfiguracją płatowiec/zespół napędowy. Przed wydaniem zezwolenia będzie sprawdzona zdolność Operatora do przeprowadzenia operacji i efektywnego stosowania programów ETOPS w

oparciu o podane w tym rozdziale kryteria. Dane zgromadzone przez Operatora w operacjach z maksymalnym czasem dolotu wynoszącym 120 minut będą brane pod uwagę dla wydania zgody na operacje z maksymalnym czasem dolotu powyżej 120 minut, ale nie więcej niż 180 minut.

12.2W celu uzyskania zezwolenia na zwiększenia obszaru operacji powyżej 120 minut, ale nie więcej niż 180 minut Operator udowodni, że:

a) Wprowadził do MEL zmiany odzwierciedlające odpowiedni poziom nadmiaru (redundancji) podstawowych instalacji samolotu zapewniający wykonanie operacji trwającej 180 minut (w ciszy).

b) Operator wykaże, że stosowany przez niego system przepływu informacji o stanie pogody, pozwala przewidywać pogodę na lotnisku i na trasie lotu w proponowanym obszarze wykonywania operacji, z możliwym do przyjęcia stopniem dokładności i pewności;

c) Krytyczny scenariusz zużycia paliwa uwzględni paliwo wymagane do wykonywania operacji przy pracujących wszystkich silnikach na wysokości 10000 stóp lub wyżej w samolocie wyposażonym w odpowiednią ilość zapasowego tlenu;

d) W procesie planowania lotu wzięto pod uwagę przy wyliczaniu punktu jednakowych (w czasie) odległości, wpływ działania wiatru i temperatury na wysokości przelotowej dla lotu z jednym niepracującym silnikiem. Ponadto, przygotowany przez Operatora program przewiduje dostarczenie załodze informacji na temat odpowiednich lotnisk dla trasy lotu, dla których prognozowane minima pogodowe są niższe od określonych w AMC 20-6 Informacje o wyposażeniu lotniska oraz inne odpowiednie dane planistyczne związane z tymi lotniskami powinny być dostępne załodze w momencie zmiany trasy lotu.

e) Jeśli zapasowe źródło zasilania elektrycznego w znacznym stopniu zmniejsza ilość dostępnych dla pilota informacji pochodzącej z przyrządów znajdujących się w kabinie, to należy przeprowadzić zatwierdzone szkolenie podstawowe i okresowe symulujące podejście do lądowania wg wskazań przyrządów z pracującym generatorem zapasowym jako wyłącznym źródłem zasilania.

f) Załogi ukończyły szczegółowe szkolenie podstawowe i okresowe, w których szczególny nacisk został położony na ustalone dla każdego obszaru operacyjnego procedury w wypadku zajścia nieprzewidzianych zdarzeń w trakcie lotu.

12.3Operator przeprowadzi specjalne szkolenie

podstawowe i okresowe przygotowujące załogę do oceny możliwych niesprawności systemów napędowych i płatowca. Celem tego szkolenia ma być podniesienie fachowości załogi w działaniu w najbardziej prawdopodobnych nienormalnych sytuacjach w trakcie lotu.

UWAGA: Pomimo tego, że wyżej podane zasady stosowane są obecnie dla maksymalnych czasów dolotu od 60 do 120 minut w standardowych warunkach, w ciszy, to ich waga musi być podkreślona także dla operacji z maksymalnym czasem dolotu powyżej 120 minut.

13 INSTRUKCJA OPERACYJNA

13.1Operator powinien uzupełnić Instrukcję Operacyjną o zapisy regulujące zasady planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania prowadzonych operacji ETOPS, a w szczególności zasad doboru lotnisk, minimów operacyjnych oraz krytycznego scenariusza lotu dla każdej z planowanych tras. W tym celu należy korzystać z wzoru zawartego w AMC 20-6 rev. 2 dodatek 7 (Supplement ETOPS do Instrukcji operacyjnej).

14. WYPOSAŻENIE OPERACYJNE

14.1Operator powinien rozważyć wzbogacenie swojego systemu kierowania operacjami przez wprowadzenie cyfrowego łącza danych (UKF lub satelitarnego) tak szybko jak tylko będzie to możliwe do wykonania.

14.2Należy rozważyć wprowadzenie automatycznego monitorowania stanu systemów samolotu w celu podniesienia możliwości podejmowania w odpowiednim czasie przez załogę decyzji o zawróceniu do lotniska zapasowego.

15. NADZÓR BIEŻĄCY OPERATORA

15.1Współczynnik wyłączenia silnika w locie (IFSD) dla floty z daną konfiguracją płatowiec/zespół napędowy musi być monitorowany zgodnie z AMC 20-6. Podobnie jak w przypadku innych operacji, ULC będzie monitorował również wszystkie inne aspekty operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS, aby mieć pewność, że poziom bezpieczeństwa osiągnięty w operacjach ETOPS spełnia wymagania podane w Dodatku 1, a operacje będą nadal wykonywane bezpiecznie. W przypadku kiedy akceptowalny poziom niezawodności nie jest utrzymywany i widoczna jest wyraźna tendencja spadkowa lub wykryto poważne niedostatki w konstrukcji samolotu lub prowadzeniu operacji ETOPS, Prezes może wprowadzić ograniczenia operacyjne

i wymusić na Operatorze działania zmierzające do rozwiązania problemu we właściwym czasie.

CELOWO

16. ZMIANY I PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA

POZOSTAWIONO

PUSTE

16.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej, dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji ETOPS podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

16.2 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnej w zakresie dotyczącym utrzymania bieżącej zdolności Operatora do wykonywania lotów ETOPS odbywa się na ogólnych zasadach, właściwych dla przedłużenia ważności Świadectwa AOC, podanych w PNO-1-02-00, oraz w Rozdziale 4 PNO.

17. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

17.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na druku Raportu z audytu certyfikacyjnego Operatora oraz liście kontrolnej LK-ETOPS-01.

17.2 Pakiet z procesu certyfikacji ETOPS powinien zawierać:

- Wniosek ULC-AOC-01
- Wnioski ULC-ETOPS-01 dla każdego egzemplarza wraz ze stosownymi materiałami dowodowymi
- Wypełniona listę kontrolną LK-ETOPS-01
- Wypełniony raport z audytu on-site.

17.3 Zatwierdzenie na wykonywanie operacji ETOPS otrzymuje się poprzez stosowny wpis do Specyfikacji operacyjnych zawierający co najmniej:

- Typ samolotu
- Typ silników
- Zatwierdzony czas dolotu do lotniska zapasowego
- Prędkość podrózną lub przyrządową
- Zatwierdzoną odległość graniczną.

Przykład:

Boeing 787-8/Trent 1000 (180min/330 KIAS/1273 NM)

Rozdział usunięty zmianą 14

Należy posługiwać się materiałem doradczym EASA AMC 20-6 rev.2

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3 – OPERACJE W PRZESTRZENIACH MNPS

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów na obszarach gdzie ICAO wprowadziło uzupełniające procedury regionalne (*ICAO Doc. 7030/5 - Regional Supplementary Procedures*). W szczególności dotyczy to obszaru Północnego Atlantyku, gdzie wydzielono przestrzeń, w której obowiązują specyfikacje minimalnych osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego (*Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS*).

1.2 Przepisy operacyjne dotyczące wykonywania lotów w przestrzeniach MNPS podane są w EU-OPS-1.

1.3 Ogólne zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

1.4 Zawarte w tym rozdziale procedury certyfikacji operacji w przestrzeni MNPS oparte są na wymaganiach podanych w:

- ICAO NAT Doc. 007 Guidance concerning air navigation in and above the north Atlantic MNPS airspace, *Edition 2011*
- Application of Separation Minima North Atlantic Region, *1st Edition*

1.5 W procesie certyfikacji dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji w przestrzeni MNPS można korzystać z Okólnika doradczego AC No 91-70, wydanego przez Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego USA. (*FAA Advisory Circular AC No 91-70; Oceanic Operations; An Authoritative Guide to Oceanic Operations*).

2. TERMINY SKRÓTY I DEFINICJE

2.1 Do operacji w przestrzeniach MNPS mają zastosowanie następujące terminy, skróty i definicje:

- AGL - *Above Ground Level* - powyżej poziomu ziemi;
- AIP – *Aeronautical Information Publication* - zbiór informacji lotniczych;
- ATS - *Air Traffic Service* - służby ruchu powietrznego;
- CDU - *Control Display Unit* – wyświetlacz;
- CMA - *Central Monitoring Agency* - Centralna Agencja Monitorowania;

- FL - *Flight Level* - poziom lotu, wysokość na której odbywa się lot liczona w setkach stóp;
- FMS/IRS - *Flight Management System/Inertial Reference System* - system zarządzania lotem/system bezwładnościowego odniesienia;
- GNE - *Gross Navigation Error* - całkowity błąd nawigacyjny;
- IGA - *International General Aviation* - międzynarodowe lotnictwo ogólne;
- INS - *Inertial Navigation System* - bezwładnościowy system nawigacji;
- LRNS - *Long Range Navigation System* - system nawigacji dalekiego zasięgu;
- MNPS - *Minimum Navigation Performance Specification* – Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych;
- NAT - *North Atlantic* - Północny Atlantyk;
- NAT SPG - *North Atlantic Systems Planning Group* - grupa planowania systemów NAT;
- NM – *Nautical Miles* - mile morskie;
- NOTAM - *Notice To Airmen* - informacja dla załóg dystrybuowana siecią AFTN do biur odpraw załóg
- OAC - *Oceanic Area Control Centre* - oceaniczne centrum kontroli ruchu lotniczego;
- OSS - *OMEGA Sensor System* - system czujników urządzenia OMEGA;
- OTS - *Organized Track System* - system zorganizowanych tras lotniczych;
- PTS - *Polar Track Structure* - układ tras polarnych
- TLS - *Target Level of Safety* - docelowy poziom bezpieczeństwa;
- UTC - *Universal Time Coordinate* - czas uniwersalny (dawnej *Greenwich Mean Time*);

2.2 Przestrzeń powietrzna NAT MNPS - zawiera się w granicach następujących FIR:

- Bodo Oceanic
- Gander Oceanic
- New York Oceanic
- Reykjavik
- Santa Maria Oceanic
- Shanwick Oceanic
- Søndre Strømfjord

2.3 Powyższe FIR ustanowione są w większości w przestrzeni powietrznej nad otwartym oceanem. Większość tej przestrzeni to przestrzeń powietrzna klasy A (w klasie A wyłącznie dozwolone są loty IFR i wszystkie loty są przedmiotem kontroli służb ruchu powietrznego i są separowane), zatem reguły lotu z wykorzystaniem przyrządów (IFR) praktycznie dotyczą wszystkich lotów na lub powyżej poziomu (FL) 60 lub 2000 ft (600m) nad powierzchnią ziemi (obowiązuje wysokość

większa). Wyjątek stanowi FIR Bodø, w którym powyższa zasada obowiązuje odległości od 100 NM od brzegu

2.4 Przestrzeń powietrzna NAT MNPS, jest to ta część przestrzeni powietrznej NAT, która zawiera się pomiędzy poziomem (FL-285) i (FL-420) od równoleżnika 27⁰N do bieguna północnego, ograniczona ze wschodu przez wschodnie granice obszarów kontroli Santa Maria Oceanic, Shanwick Oceanic i Reykjavik, a z zachodu przez zachodnie granice CTA Reykjavik, zachodnią granicę CTA Gander Oceanic i zachodnią granicę CTA New York Oceanic oprócz obszaru na zachód od 60⁰ W i na południe od 38⁰ 30' N.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów w przestrzeniach powietrznych MNPS wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywany dalej Prezesem, w postaci zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej Część C (PNO-4-01-00).

3.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa wykonywanie lotów w przestrzeniach powietrznych MNPS musi spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

3.3 Certyfikacja jest procesem, w którym Operator powinien udowodnić, że:

a) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne samolotów, które będą użyte do wykonywania lotów w przestrzeniach MNPS spełnia wymagania ustanowione w ICAO Doc. 7030/5 pt. *Regional Supplementary Procedures*.

b) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne będzie zainstalowane na samolocie zgodnie z wymaganiami przepisów zdatności do lotu, a w szczególności instalacja tego wyposażenia musi uzyskać zatwierdzenie Władz Państwa rejestracji samolotu i/lub Prezesa.

c) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zakładowe procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania operacji w przestrzeni MNPS, właściwe dla specyfiki tych przestrzeni i ustanowionych dla nich procedur regionalnych.

d) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje program obsługi technicznej oraz Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) właściwy dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji w przestrzeni MNPS;

e) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zatwierdzone przez Prezesa zakładowe programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania określonych kategorii operacji w przestrzeni MNPS;

f) Ustanowione przez Operatora zasady i procedury zakładowe, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia pogorszenia się osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego samolotów użytkowanych w przestrzeniach MNPS poniżej granicy akceptowalnej przez procedury regionalne ICAO.

g) Operator musi posiadać zatwierdzenie na wykonywanie operacji w przestrzeni RVSM.

3.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w prowadzeniu operacji w określonych przestrzeniach MNPS.

4. ZŁOŻENIE WNIOSKU

4.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie lotów w określonej w tym wniosku przestrzeni MNPS powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi, **co najmniej 6 miesięcy** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji. Wniosek składany jest na druku: ULC-AOC-01 uzupełnionym o druk ULC-PBN-01 (właściwie wypełnionym i wspartym materiałami dowodowymi).

4.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Specyfikację zainstalowanego na samolocie (flocie samolotów) pokładowego wyposażenia nawigacyjnego, właściwego dla wnioskowanej struktury operacji i przestrzeni MNPS, z podaniem typów i modeli zainstalowanego wyposażenia oraz ich podstawowych cech użytkowych i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia (Raport EQP).

b) Orzeczenie o prawidłowości zabudowy wyposażenia, jeśli modyfikację wykonano bez nadzoru ULC;

c) Projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów i instrukcji obsługi technicznej, wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji w przestrzeni MNPS;

d) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i wymagań procedur regionalnych obowiązujących w danej przestrzeni MNPS;

e) Program procesu certyfikacji, w tym program lotów nadzorowanych dla zgromadzenia doświadczenia i wykazania zdolności Operatora do prowadzenia operacji w przestrzeni MNPS;

f) Nazwy i oznaczenia kodowe przestrzeni MNPS, których wniosek dotyczy.

4.3 Zalecane jest przygotowanie specjalnej instrukcji zakładowej, w której będą opisane zasady prowadzenia eksploatacji nadzorowanej, przed uzyskaniem zezwolenia Prezesa prowadzenie operacji w przestrzeni MNPS.

5. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

5.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji w określonej we wniosku przestrzeni MNPS, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty muszą udowodniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji w przestrzeni MNPS.

5.2 Po pozytywnym oceniu wniosku, Prezes udzieli tymczasowego zezwolenia operacyjnego na prowadzenie nadzorowanych operacji poza określoną przestrzenią MNPS, ale w warunkach operacyjnych właściwych dla takiej przestrzeni.

6. OGÓLNE ZASADY OPERACYJNE

6.1 Dla zapewnienia zgodności z wymaganiami minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (RNP) Operator wprowadzi zasady i procedury oraz

będzie monitorował osiągi pokładowego wyposażenia nawigacyjnego floty samolotów użytkowanej w przestrzeni MNPS. Monitorowanie takie może być oparte na formalnych raportach dowódców o każdym dużym zejściu z wyznaczonej trasy.

6.2 W każdym przypadku znacznego pogorszenia się osiągnięć nawigacyjnych, niezależnie od tego czy spowodowany był przez działanie Operatora, czy też z powodu niewłaściwej pracy systemu nawigacyjnego, wymagane jest podjęcie działań korygujących. Służby zapewniające kontrolę ruchu lotniczego w przestrzeni, w której stosowane są minimalne wymagania osiągnięć nawigacyjnych (MNPS) muszą w takich przypadkach bezpośrednio lub poprzez Centralną Agencję Monitorowania (*Central Monitoring Agency - CMA*), powiadomić nadzór Państwowy i Operatora o podjętych działaniach korygujących.

6.3 Decyzje związane z monitorowaniem osiągnięć nawigacyjnych samolotu są głównie w rękach Operatora. Decydując jakie zapisy powinny być pozostawione, Operator bez wątplenia będzie brał pod uwagę wymagania związane z wykonywaniem operacji w przestrzeni MNPS. Operator zobowiązany jest zbadać wszystkie błędy przekraczające 25 NM w celu podjęcia właściwych działań korygujących. Z tego powodu konieczne jest przechowywanie kompletnych zapisów z lotu, tak aby taka analiza mogła być przeprowadzona i udokumentowana.

6.4 Operator powinien zapewnić możliwość odtworzenia informacji o locie w okresie do 3 miesięcy po jego wykonaniu, a zwłaszcza:

a) Szczegółów wprowadzonej do urządzeń nawigacyjnych pozycji z portu startu, zaplanowanej trasy i poziomów lotu;

b) Wszystkich zezwoleń ATC i ich zmian;

c) Wszystkich meldunków (w tym pozycyjnych) składanych do ATC;

d) Całej informacji używanej w przeprowadzeniu lotu (ETA, ATA);

e) Komentarzy dotyczących każdego problemu związanego z wykonaniem lotu;

f) Szczegółów ręcznych poprawek wprowadzanych do systemów nawigacyjnych INS.

6.5 Formularze raportów, sprawozdań i analiz należy skonstruować w sposób zapewniający łatwe ustalenia podstawowych czynników.

6.6 Należy rozważyć wprowadzenie automatycznego monitorowania stanu systemów samolotu w celu podniesienia możliwości podejmowania w odpowiednim czasie przez załogę decyzji w sprawie kontynuowania lotu w razie wystąpienia niesprawności lub niedostatecznych osiągnięć nawigacyjnych wyposażenia.

7. INSTRUKCJA OPERACYJNA

7.1 Operator powinien uzupełnić Instrukcję Operacyjną o zapisy regulujące zasady planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania operacji prowadzonych w przestrzeni MNPS.

8. FAZA EKSPLOATACJI NADZOROWANEJ

8.1 Dla spełniania wstępnych wymagań właściwych dla określonej przestrzeni MNPS Operator musi udowodnić, że osiągnął i jest zdolny stale utrzymywać wymagany poziom osiągnięć nawigacyjnych. Każdy poważny błąd nawigacyjny powyżej 25 NM poza wyznaczoną trasą, ma znaczący wpływ na bezpieczeństwo innych użytkowników przestrzeni MNPS i powinien być w pełni wyjaśniony. Przyczyna takiego błędu musi być wykryta i muszą być podjęte odpowiednie kroki dla wyeliminowania możliwości powstania podobnego błędu w przyszłości.

8.2 Popelniane z dowolnej przyczyny poważne błędy nawigacyjne, zdarzające się częściej niż dopuszczają to ustalenia międzynarodowe właściwe dla określonej przestrzeni MNPS, muszą być natychmiast skorygowane dla przywrócenia wymaganej dokładności prowadzonej nawigacji.

8.3 W przypadku, kiedy Operator nie podejmuje kroków dla poprawy osiągnięć nawigacyjnych lub podejmowane działania są nieskuteczne, należy podjąć czynności dla zawieszenia zezwolenia (specyfikacji operacyjnej) na loty w przestrzeni NAT MNPS,

8.4 Przy wyjaśnianiu poważnych błędów nawigacyjnych i ocenie podjętych przez Operatora działań korygujących powinien uczestniczyć wyznaczony inspektor ULC.

8.5 W fazie eksploatacji nadzorowanej Operator powinien dokonywać ustawicznej oceny statystycznej osiągnięć nawigacyjnych korzystając z danych zebranych podczas lotów nadzorowanych. Zbieranie danych i ocena lotów powinno być przeprowadzane na typowych trasach wyznaczonych w danej przestrzeni MNPS. Loty nadzorowane powinny być przeprowadzane w okresie nie krótszym niż 30 dni dla uwzględnienia zmian warunków atmosferycznych.

8.6 Zbieranie danych, przy metodzie statystycznej oceny dokładności osiągnięć nawigacji powinno być zakończone po uzyskaniu nie mniej niż 200 obserwacji.

a) Dla samolotów nie wyposażonych w system INS są to punkty przed pierwszą naziemną pomocą nawigacyjną na lądzie lub pewny namiar radarowy przy wstępnym kontakcie radaru naziemnego;

b) Dla samolotów wyposażonych w system INS są to punkty wymienione wyżej oraz dodatkowo dwa porównania z INS, które są odseparowane co najmniej jedną godziną lotu, a są przynajmniej jedną godzinę przed wymienionymi wyżej. Każde porównanie INS powinno być przeprowadzane co najmniej godzinę po minięciu ostatniej pomocy naziemnej po wlocie w przestrzeń MNPS. Urządzenia INS wykorzystywane dla porównań powinny wykazywać się błędem mniejszym niż 1 NM na godzinę lotu.

8.7 Po zebraniu wystarczającej ilości danych o dokładności prowadzonej nawigacji Operator opracuje i przedstawi do wglądu Prezesa kompletny raport (sprawozdanie) obrazujące przebieg fazy eksploatacji nadzorowanej oraz uzyskane wyniki potwierdzające zgodność uzyskanych osiągnięć nawigacyjnych z wymaganiami ICAO Doc. 7030/5 oraz opcjonalnie, Okólnika doradczego AC No 91-70, wydanego przez Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego USA. (*FAA Advisory Circular AC No 91-70; Oceanic Operations; An Authoritative Guide to Oceanic Operations*).

8.8 Operator powinien kontynuować monitorowanie osiągnięć także po otrzymaniu stałego zezwolenia Prezesa na wykonywanie operacji w przestrzeni MNPS.

9. ZMIANY I PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA

9.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej, dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji w przestrzeniach MNPS podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

9.2 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnej w zakresie dotyczącym utrzymania bieżącej zdolności Operatora do wykonywania lotów w przestrzeniach MNPS odbywa się na ogólnych zasadach, właściwych dla przedłużenia ważności Certyfikatu AOC, podanych w PNO-1-02-00, oraz w Rozdziale 4 PNO.

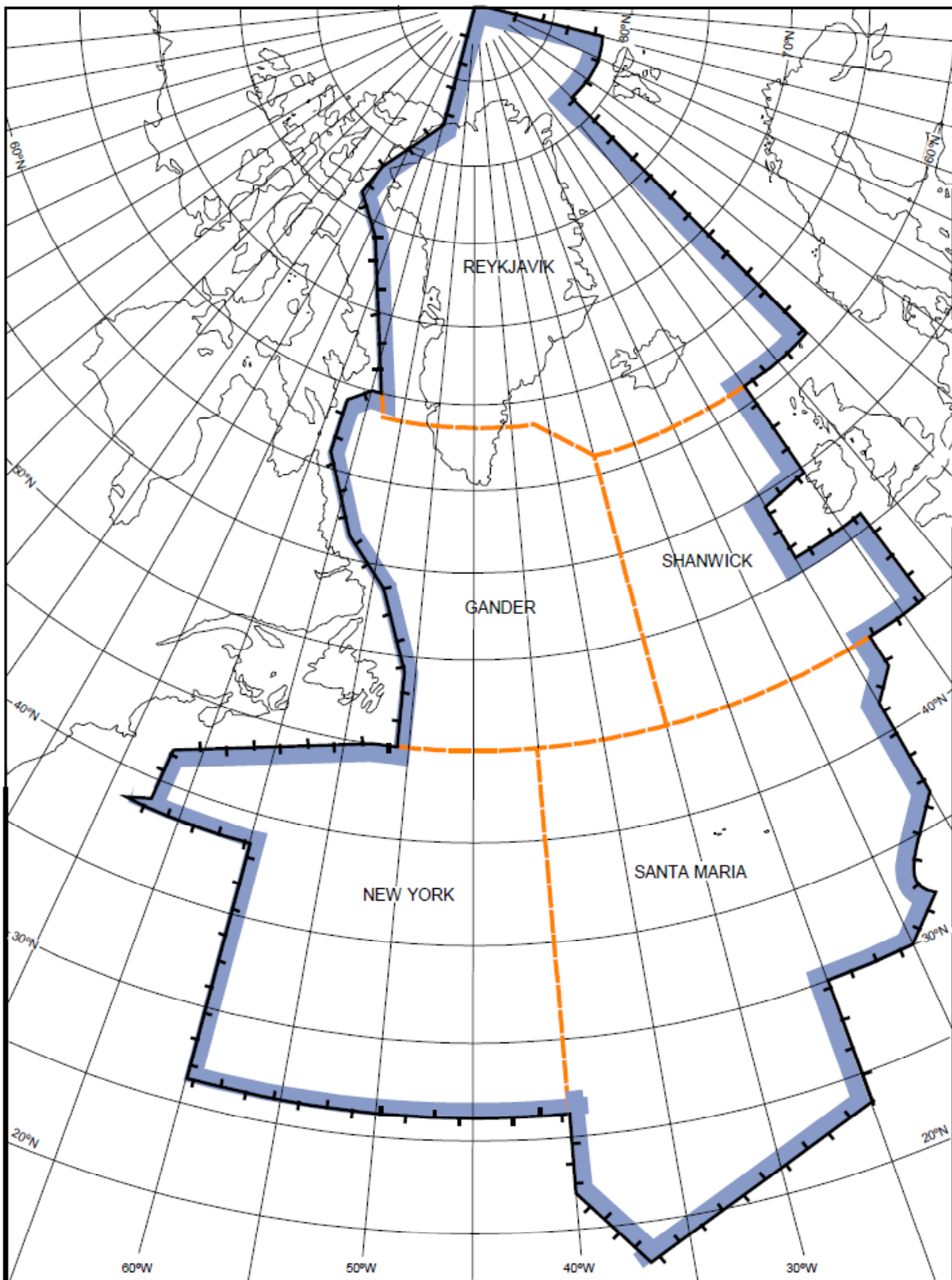
10. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

10.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na:

- druku Raportu z audytu certyfikacyjnego Operatora (CAS) - Moduł specjalny MNPS - z audytu on-site
- listy kontrolnej LK-MNPS-01 z oceny dokumentacji.
- LK-AOC-SO-01 – kompletności dokumentacji z procesu zmiany do SO.

10.2 Wzór druków znajdują się w Dziale 7 PNO.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

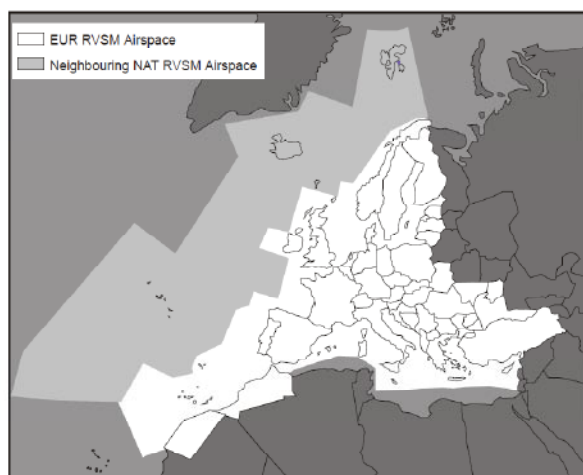


ROZDZIAŁ 4 – OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów na obszarach gdzie ICAO lub organizacje regionalne (EUROCONTROL) wprowadziło uzupełniające procedury regionalne (ICAO Doc. 7030/5 - *Regional Supplementary Procedures*) dotyczące separacji pionowej zmniejszonej do 300m (1000 ft), od poziomu lotu FL-290 do poziomu lotu FL-410. W szczególności dotyczy to obszaru Europy i Północnego Atlantyku, gdzie wydzielono przestrzeń, w której obowiązują zmniejszone separacje pionowe RVSM (*Reduced Vertical Separation Minimum - RVSM*).

EUR RVSM AREA

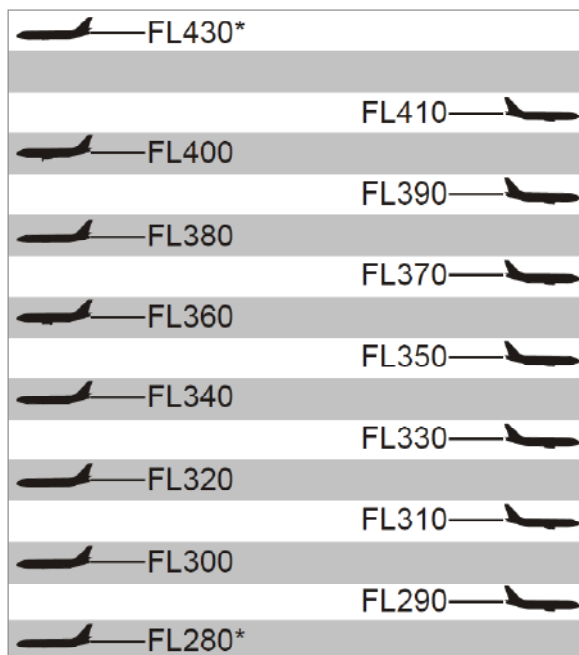


1.2 Przepisy operacyjne dotyczące wykonywania lotów w przestrzeniach RVSM określone są w Załączniku III (EU OPS-1) do Rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91 z późniejszymi zmianami.

1.3 Ogólne zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

1.4 Zawarte w tym rozdziale procedury certyfikacji dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji w przestrzeni RVSM są oparte na Tymczasowych Wytycznych Nr 6 Zmiana 1, (*Temporary Guidance Leaflet (TGL) No 6 Revision 1*) wydanych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (*Joint Aviation Authorities – JAA*) w „Materiale administracyjnym i doradczym JAA.

RVSM CRUISING FLIGHT LEVELS



*non-RVSM level

1.5 W procesie certyfikacji dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji w przestrzeni RVSM należy korzystać z następujących dokumentów źródłowych:

- OPS 1.241 – Operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej;
- ICAO Doc. 9574, „Podręcznik wprowadzania zmniejszonej do 300m (1000 ft) minimalnej separacji pionowej między poziomem lotu FL 290, a FL 410 włącznie”, zmiana 2, 2002
- ICAO Doc. 9536, „Ogólne zasady separacji (RGCSF)”
- ICAO Doc. 9572, RGCSF, Spotkanie siódme, Montreal 30 października – 20 listopada 1990r.
- Dokument EUROCONTROL, „Materiał doradczy dot. wprowadzenia i stosowania zmniejszonej do 300m (1000ft) minimalnej separacji pionowej”
- ICAO Doc. 7030/5, Regionalne procedury uzupełniające – Rejon EUR oraz NAT.
- EUROCONTROL „Podręcznik operacyjnych aspektów ATC w europejskiej przestrzeni RVSM”.

h) ICAO Doc. 9937 An/477 „Operating Procedures and Practices for Regional Monitoring Agencies In Relation to the Use of a 300 m(1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive, Wydanie 1, 2010 – zwany dalej „Podręcznikiem RMA”

i) Wytyczne nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2011 w sprawie nadzoru nad wymaganiami związanymi z wykonywaniem lotów w przestrzeni RVSM.

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w postaci zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej Część C (PNO-4-01-00).

2.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM powinien spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

2.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM po raz pierwszy jest procesem, w którym Operator powinien udowodnić, że:

a) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne samolotów, które będą użyte do wykonywania lotów w przestrzeniach RVSM spełnia wymagania ustanowione w odnośnych przepisach i wymaganiach;

b) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne będzie zainstalowane na samolocie zgodnie z wymaganiami przepisów zdatności do lotu, a w szczególności instalacja tego wyposażenia powinna uzyskać zatwierdzenie przez państwa rejestracji samolotu i/lub Prezesa.

c) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zakładowe procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania operacji w przestrzeni RVSM, właściwe dla specyfiki tych przestrzeni i ustanowionych dla nich procedur regionalnych.

d) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje program obsługi technicznej oraz Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) właściwy dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji w przestrzeni RVSM;

e) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zatwierdzone przez Prezesa zakładowe programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli

kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania określonych kategorii operacji w przestrzeni RVSM;

f) Ustanowione przez Operatora zasady i procedury zakładowe, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia pogorszenia się osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego samolotów użytkowanych w przestrzeniach RVSM poniżej granicy akceptowalnej przez procedury regionalne ICAO.

2.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w prowadzeniu operacji w określonych przestrzeniach RVSM.

3. ZŁOŻENIE WNIOSKU

3.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie lotów w określonej w tym wniosku przestrzeni RVSM powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi, **co najmniej 1 miesiąc** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji. Wniosek składany jest na druku ULC-AOC-01 uzupełnionym o druk ULC-RVSM-01 (dla każdego egzemplarza samolotu) wspartym stosownymi materiałami dowodowymi (przytaczanymi we wniosku).

3.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Specyfikację zainstalowanego na samolocie (flocie samolotów) pokładowego wyposażenia nawigacyjnego, właściwego dla wnioskowanej struktury operacji i przestrzeni RVSM, z podaniem typów i modeli zainstalowanego wyposażenia oraz ich podstawowych cech użytkowych i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia.

b) Orzeczenie o prawidłowości zabudowy wyposażenia, jeśli modyfikację wykonano bez nadzoru Departamentu Techniki Lotniczej;

c) projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów i instrukcji obsługi technicznej, Wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji w przestrzeni RVSM;

d) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i wymagań procedur regionalnych obowiązujących w danej przestrzeni RVSM;

e) Program procesu certyfikacji, w tym program lotów monitorowanych dla zgromadzenia doświadczenia i wykazania zdolności Operatora do prowadzenia operacji w przestrzeni RVSM;

f) Nazwy i oznaczenia kodowe przestrzeni RVSM, których wniosek dotyczy.

g) projekt zgłoszenia RMA F2

4. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

4.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji w określonej we wniosku przestrzeni RVSM, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty muszą udowodniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji w przestrzeni RVSM.

4.2 W ramach procesu oceny **niezbędne** jest przeprowadzenie procesu uzgodnień z Departamentem Techniki Lotniczej ULC.

4.3. Po pozytywnym oceniu wniosku, Prezes udzieli zezwolenia operacyjnego na prowadzenie nadzorowanych operacji poza określoną przestrzenią RVSM, ale w warunkach operacyjnych właściwych dla takiej przestrzeni.

4.4. Wyznaczony (i zgłoszony do RMA) pracownik Departamentu przygotowuje Formularz RMA F2, zamieszczony w Dodatku C do Podręcznika RMA, i przekazuje go do EUR RMA.

4.5 W ramach oceny merytorycznej dokumentów przewoźnika sprawdzeniu podlegają:

- a) Wyposażenie samolotów (we współpracy z LTT)
- b) Procedury ACAS II

TCAS Version 6.04A is designed for a non-RVSM environment. ACAS II (TCAS Version 7.0) has improved compatibility with RVSM. The Mandatory Carriage and Operation of ACAS II for aircraft above 15000 kgs and more than 30 passengers started on 1 January 2000 with a transition period ending in March 2001.

c) Procedury planowania lotu

The flight crew shall pay particular attention to conditions that may affect operation in RVSM airspace:

- verifying that the aircraft is RVSM approved, ie compliant with the MEL
- analysing the reported and forecast weather that may affect RVSM requirements (turbulence, icing ...),
- reviewing the manufacturer's and the operator's restrictions concerning RVSM operations.
- ICAO FPL: the letter W shall be inserted in Field 10 if RVSM approved
- RPL: the letter W shall be inserted in Item EQPT/ if RVSM approved, regardless of the requested FL.

d) Procedury przedlotowe

Flight crews shall verify:

- the condition of the equipment required for RVSM operations and that maintenance actions have been taken to correct defects,
- the condition of static sources,
- the altimetry accuracy by setting the QNH or the QFE. The reading should then agree with the altitude of the apron or the zero height indication within a 75 ft (23m) tolerance.

e) Procedury w locie (przed wejściem w przestrzeń RVSM, podczas lotu, opuszczanie przestrzeni RVSM)

- all the required equipment shall be monitored to ensure satisfactory operation before and within RVSM airspace.
- when changing levels, the aircraft should not overshoot or undershoot the cleared flight level by more than 150 ft (45 m).
- the automatic altitude control system shall be engaged during level cruise by reference to one of the two altimeters. If fitted, the altitude capture feature shall be used whenever possible for the level off
- cross checks of the primary altimeters shall be made at intervals of approximately one hour. These primary altimeters shall agree within 200 ft (60 m).

Failure to meet that condition will require the altimetry system to be reported as defective and immediately notified to ATC. An initial check shall be recorded just before entering the EUR RVSM Airspace.

f) Procedury awaryjne i związana z tym frazeologia

- the pilot shall notify ATC of any contingency (equipment failure, weather hazards such as severe turbulence etc...) which affect the ability to maintain the cleared level or the RVSM requirements (eg. MEL).
- ATC may take appropriate tactical actions to ensure that safe separation is maintained, including reversion to a 2000ft separation minimum
- when notified by ATC of an assigned altitude deviation of more than 300 ft (90 m), the pilot shall take action to return to the cleared level as quickly as possible.
If unable to notify ATC, the pilot shall follow established contingency procedures and obtain ATC clearance asap.

CIRCUMSTANCE	PHRASEOLOGY
ATC wish to know RVSM status of flight	CONFIRM RVSM APPROVED
Pilot indication that flight is RVSM approved	AFFIRM RVSM
Pilot indication that flight is NON RVSM approved	NEGATIVE RVSM
Pilot of State aircraft indicating that flight is NON RVSM approved	NEGATIVE RVSM STATE AIRCRAFT
ATC denial of clearance into RVSM Airspace	UNABLE CLEARANCE INTO RVSM AIRSPACE, MAINTAIN [or DESCEND TO, or CLIMB TO] FL ...
Pilot reporting severe turbulence / weather affecting ability to maintain RVSM height-keeping requirements	UNABLE RVSM DUE TURBULENCE
Pilot reporting equipment degraded below RVSM requirements	UNABLE RVSM DUE EQUIPMENT
ATC requesting pilot to report when able to resume RVSM	REPORT ABLE TO RESUME RVSM
Pilot ready to resume RVSM after equipment/weather contingency	READY TO RESUME RVSM

- g) programy szkolenia RVSM – wstępne i okresowe.
h) Procedury monitorowania wysokości (udział)

5. ZMIANY, PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI I COFNIĘCIE ZEZWOLENIA

5.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej) dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji w przestrzeniach RVSM

podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00 oraz w Rozdziale 4 PNO;

5.2 W przypadku dodawania do istniejącego składu floty, dla której Operator uzyskał wcześniej zezwolenie RVSM, kolejnego samolotu, wystarczające jest złożenie do Urzędu wniosku ULC-RVSM-01 z częściowo wypełnionymi rubrykami (zgodnie z instrukcją) .

5.3 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnej w zakresie dotyczącym utrzymania bieżącej zdolności Operatora do wykonywania lotów w przestrzeniach RVSM odbywa się na ogólnych zasadach, właściwych dla przedłużenia ważności Certyfikatu AOC, podanych w PNO-1-02-00, oraz w Rozdziale 4 PNO.

5.4. W przypadku wycofania zatwierdzenia RVSM wyznaczony pracownik Departamentu przygotowuje i przekazuje do EUR RMA formularz RMA F3 zamieszczony w Dodatku C do Podręcznika RMA.

6. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

6.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na:

- Druku Wniosku ULC-RVSM-01 wraz z pakietem dowodowym;
- druku Raportu z audytu certyfikacyjnego Operatora - Moduł specjalny RVSM.
- Listę kontrolną zgodności dokumentacji LK-RVSM-01
- Listę kontrolną kompletności dokumentacji do zmiany specyfikacji operacyjnych LK-AOC-SO-01

6.2 Wzory druków dla certyfikacji RVSM znajduje się w Dziale 7 PNO

CELOWO

POZOSTWIONO

PUSTE

TYMCZASOWE WYTYCZNE JAA NR 6, ZMIANA 1
TYMCZASOWE WYTYCZNE W SPRAWIE WYDAWANIA ZEZWOLEŃ DLA OPERATORÓW NA
WYKONYWANIE LOTÓW POWYŻEJ POZIOMU LOTU FL-290 W PRZESTRZENI, W KTÓREJ
OBYWIAZUJE ZMNIEJSZONA DO 300 M (1000 FT) SEPARACJA PIONOWA.

Tymczasowe Wytyczne Nr 6 anulują i zastępują Wytyczne Informacyjne (IL) JAA Nr 23 z kwietnia 1994 oraz dostarczają materiał na temat wydawania zezwoleń dla statków powietrznych i operacji w przestrzeni, w której separacja pionowa powyżej poziomu 290 (FL 290) wynosi 300m (1000ft) (Operacje RVSM). Zmiana 1 polega na usunięciu z dokumentu szczególnych procedur operacji RVSM w Europie i na Atlantyku Północnym oraz uwzględnieniu wskazówek dotyczących operacji RVSM w Europie zawartych w podręczniku ATS EUROCONTROL i wskazówek dotyczących operacji RVSM na Atlantyku Płn. i w innych rejonach, zawartych w stosownych materiałach ICAO.

	Wstęp	3
1	Cel	4
2	Oдноśne przepisy	4
3	Oдноśne materiały źródłowe	4
4	Uzasadnienie	4
5	Definicje i skróty	6
6	Proces wydawania zezwolenia	7
	6.1 Informacje ogólne	7
	6.2 Zezwolenie dla statku powietrznego	7
	6.3 Zezwolenie operacyjne	8
7	Osiągi RVSM	8
	7.1 Informacje ogólne	8
	7.2 Pakiet parametrów lotu RVSM	8
	7.3 Błąd systemu pomiaru wysokości	8
	7.4 Utrzymywanie wysokości	9
8	Systemy statku powietrznego	9
	8.1 Wyposażenie do operacji RVSM	9
	8.2 Pomiar wysokości	10
	8.3 Ostrzeżenie o wysokości	11
	8.4 System automatycznego sterowania wysokością	11
	8.5 Ograniczenia systemu	11
9	Zezwolenie techniczne	11
	9.1 Informacje ogólne	11
	9.2 Zawartość zespołu danych	12
	9.3 Podział statków powietrznych na grupy	12
	9.4 Parametry lotów	13
	9.5 Dane	13
	9.6 Procedury wykazania zgodności	16
	9.7 Ciągła zdadność do lotu	16
	9.8 Modyfikacje po otrzymaniu zezwolenia	16
10	Zdadność ciągła (Procedury obsługi)	16
	10.1 Informacje ogólne	16
	10.2 Program obsługi	17
	10.3 Dokumenty obsługi	17
	10.4 Czynności obsługowe	17

11	Zezwolenie operacyjne	19
11.1	Cel i tryb wystawiania	19
11.2	Operacje RVSM	19
11.3	Zawartość wniosku operatora o wydanie Zezwolenia	19
11.4	Lot(y) pokazowy	20
11.5	Forma dokumentu Zezwolenia	20
11.6	Monitorowanie wysokości w przestrzeni RVSM	20
11.7	Zawieszenie, cofnięcie lub zmiana zezwolenia RVSM	21
12	Dostępność dokumentów	21
12.1	Dokumenty EUROCONTROL	21
12.2	Dokumenty FAA	21
12.3	Dokumenty ARINC	21
12.4	Dokumenty RTCA	21
12.5	Dokumenty ICAO i JAA	22
Załącznik 1 – Wyjaśnienie W/5		22
Załącznik 2 – Składowe błędy pomiaru wysokości		23
1	Wprowadzenie	23
2	Cel zebrania ASE	23
3	Błąd systemu pomiaru wysokości (ASE)	23
3.1	Rozkład błędów	23
	Rysunek 2-1 Błąd systemu pomiaru wysokości	24
3.2	Składowe błędów	25
	Tabela 2-1 Błąd źródła ciśnienia statycznego (SSE)	25
	Tabela 2-2 Szczątkowy błąd źródła ciśnienia statycznego	26
	Rysunek 2-2 Stosunek SSE do SSEc dla ASE przy zerowych błędach ciśnienia statycznego, pomiaru ciśnienia i zamiany	27
Załącznik 3 – Określanie i monitorowanie błędów źródła ciśnienia statycznego		29
1	Wprowadzenie	29
2	Przykład 1	29
3	Przykład 2	29
	Rysunek 3-1 Proces wykazania wstępnej i stałej zgodności z wymaganiami instalacji ciśnienia statycznego	30
	Rysunek 3-2 Przykład procesu wykazania zgodności współzależności między testem naziemnym a testem w locie	30
	Rysunek 3-3 Proces wykazania wstępnej i stałej zgodności z wymaganiami instalacji ciśnienia statycznego nowego typu statku powietrznego	31
Załącznik 4 – Programy szkolenia, czynności operacyjne i procedury		32
1	Wprowadzenie	32
2	Planowanie lotu	32
3	Procedury przed startowe każdego samolotu przed rozpoczęciem lotu	32
4	Procedury przed wlotem w przestrzeń RVSM	33
5	Procedury w locie	33
6	Po locie	34
7	Zagadnienia szczególnego nacisku: Szkolenie załóg	35
8	Szczególne regionalne procedury operacyjne	36
Załącznik 5 – Przegląd ICAO Doc 9574 – Parametry utrzymania wysokości		36

WSTĘP

W 1994 oryginalna wersja tego tekstu została przyjęta jako przedstawiająca przejściową politykę JAA i opublikowana w Wytycznych Informacyjnych Nr 23. Zamierza się włączyć te informacje do proponowanej nowej publikacji JAA zawierającej materiał wyjaśniający i interpretacyjny oraz przyjęte środki wykazania zgodności mające ogólnie zastosowanie do statku powietrznego. Ta publikacja nie jest jeszcze gotowa i dlatego poprawione obecnie informacje przedstawione są w formie Tymczasowych Wytycznych.

Poprawiony materiał tych wytycznych pochodzi z Wytycznych Informacyjnych Nr 23. Materiał został uaktualniony w celu przedstawienia faktycznego stanu operacji RVSM w ogóle i dostarczenia dodatkowych wskazówek dotyczących zastosowania RVSM w określonej przestrzeni w rejonie EUR (powołanej jako Europejska przestrzeń RVSM) zdefiniowanej w ICAO Doc 7030/4. Przy okazji wprowadzono wiele poprawek edytorskich i dokonano korekty oryginalnego tekstu. Zmiany obejmują:

- Uaktualnienie rozdziału Uzasadnienie;
- Dodanie listy skrótów;
- Tam, gdzie ma to zastosowanie zamianę obowiązujących określeń „będzie” i „jest zobowiązany” na „powinien” zgodne ze statusem dokumentu jako materiału doradczego. Jeśli ustanowione kryteria przedstawiają obowiązujące przepisy ICAO lub inny materiał prawny, użyte zostanie sformułowanie „będzie wymagać” (*will need to*);
- Przyjęcie określenia ogólnego „odpowiedzialna władza” (*responsible authority*) w celu zamiany różnych określeń używanych poprzednio dla oznaczenia uprawnionych organizacji lub osób odpowiedzialnych za certyfikację techniczną oraz wydawanie zezwoleń operacyjnych lub obsługowych;
- Zastąpienie używanego poprzednio określenia „*acquired altitude*” i „*commanded altitude*” przez określenie „zadana wysokość” (*selected altitude*) przedstawiającą wysokość lub poziom lotu, który musi być przez samolot zachowany bez względu na sposób wybrania go przez pilota;
- Usunięcie treści, które nie mają już zastosowania;
- Zwiększenie zrozumiałości i rozszerzenie wskazówek dotyczących procedury wydawania zezwoleń RVSM;
- Zmianę numeracji niektórych rozdziałów w celu poprawy układu logicznego;
- Przedstawienie w Załączniku 6 nowego materiału mającego zastosowanie w Europejskiej przestrzeni RVSM.
- Zmianę numeracji niektórych paragrafów w celu poprawy struktury logicznej

Jednostki miar użyte obecnie w tym dokumencie są jednostkami Międzynarodowego Systemu Miar (SI) określonymi w Annex 5 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym. Jednostki niezgodne z SI ujęte są w nawiasy za jednostkami podstawowymi. Jeśli przytoczone zostały dwa zestawy jednostek, nie można przyjmować, że te pary wartości są jednakowe i zamiennie. Można jednak przyjąć, że równoważny poziom bezpieczeństwa będzie osiągnięty, gdy zastosowany zostanie wyłącznie jeden zestaw jednostek.

Nie przewiduje się ponownego rozpatrywania zezwoleń technicznych wydanych samolotom zgodnie z Wytycznymi Informacyjnymi Nr 23 (JAA IL Nr 23) lub równoważnym przejściowym materiałem doradczym FAA (IG 91-RVSM). Można przyjąć, że samoloty te spełniają kryteria techniczne tych Wytycznych Nr 6.

1. CEL

Dokument ten dostarcza specyfikację minimum osiągniętych statku powietrznego (MASPS) w określaniu wysokości, koniecznych przy stosowaniu 300m (1000ft) separacji pionowej powyżej poziomu lotu 290. Ustanawia jednocześnie przyjęte środki, ale nie tylko, które mogą być wykorzystane przy wydawaniu zezwoleń samolotom i operatorom na wykonywanie lotów w przestrzeni lub na trasach, gdzie ma zastosowanie zmniejszona separacja pionowa (RVSM). Dokument zawiera wskazówki dotyczące zdadności do lotu, utrzymania zdadności oraz czynności i procedur operacyjnych dla przestrzeni RVSM. Przestrzenią RVSM jest przestrzeń lub droga lotnicza między poziomami 290 i 410 włącznie, gdzie separacja pionowa samolotów wynosi 300m (1000ft).

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PNO-3-04-01 Strona 3/36
--	--------------------------------	----------------------------

2. ODNOŚNE PRZEPISY

Krajowe przepisy dotyczące wydawania Certyfikatu AOC, zezwolenia na loty w przestrzeni RVSM, sprawdzanie i inspekcje systemu pomiaru wysokości oraz procedury obsługowe, w tym:

EU-OPS 1.240 Trasy i obszary operacji

EU-OPS 1.241 Operacje w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej.

EU-OPS 1.872 Wyposażenie do operacji w przestrzeni ze zredukowanymi minimami separacji pionowej.

3. ODNOŚNE MATERIAŁY ŹRÓDŁOWE

ICAO Document 9574, „Podręcznik wprowadzania 300m (1000 ft) minimum separacji pionowej między poziomem lotu 290 a 410 włącznie”.

ICAO Document NAT/DOC/001, Scalony materiał doradczy Atlantyku Północnego

ICAO Document: „Materiał doradczy wprowadzenia i stosowania 300m (1000 ft) minimum separacji pionowej”

ICAO Document 9536, Przegląd ogólnych zasad separacji (RGCSP)

ICAO Dokument 7030/5, Regionalne procedury uzupełniające – Rejon europejski.

EUROCONTROL Document ASM.ET1.ST.5000: „Podręcznik zmniejszenia separacji pionowej (RVSM) w Europie.

4. UZASADNIENIE

4.1 W oparciu o materiał doradczy ICAO zawarty w Przeglądzie ogólnych założeń zespołu ds. separacji (RGCSP), wiele państw rozpoczęło w 1982r. wyczerpujący program prac w celu sprawdzenia możliwości zmniejszenia minimum separacji pionowej powyżej poziomu 290 z 600m(2000 ft) do 300m(1000 ft). Studia były prowadzone przez członków EUROCONTROL (Francja, Niemcy, Holandia oraz Zjednoczone Królestwo – w obszernej współpracy koordynowanej przez agencję EUROCONTROL), Kanadę, Japonię, były Związek Radziecki (ZSRR) oraz Stany Zjednoczone Ameryki (USA).

4.2 Podstawowym celem tych studiów było ustalenie, czy globalne wprowadzenie zredukowanego minimum separacji pionowej (RVSM):

- a) Pozwoli na zachowanie ustanowionych wcześniej standardów bezpieczeństwa
- b) Będzie możliwe do przeprowadzenia technicznie i operacyjnie, oraz
- c) Zapewni dodatni stosunek zysków do kosztów

4.3 W celu podjęcia decyzji operacyjnej dotyczącej możliwości wprowadzenia zredukowanej separacji pionowej, podczas studiów nad oceną ryzyka oparto się na metodzie ilościowej. Ocena ryzyka składa się z dwóch elementów. Pierwszy, określenie ryzyka, które obejmuje rozwinięcie metod i technik, przy pomocy których może zostać przybliżony aktualny poziom ryzyka związanego z działalnością; drugi to ocena ryzyka, która dotyczy poziomu ryzyka odniesionego do maksymalnej dopuszczalnej wartości dla systemu bezpiecznego. Poziom ryzyka, który wydaje się być możliwy do zaakceptowania, określony jest jako docelowy poziom bezpieczeństwa (*Target Level of Safety-TLS*). Podstawą procesu określania ryzyka było ustalenie dokładności utrzymywania wysokości przez samoloty operujące na poziomie lotu FL-290 i powyżej. Osiągnięto to poprzez użycie bardzo precyzyjnych radarów określających aktualną wysokość geometryczną samolotu w prostoliniowym locie poziomym. Ta wysokość była następnie porównywana z wysokością geometryczną poziomu lotu, na który uzyskano zezwolenie, aby określić całkowity błąd pionowy (*Total vertical error-TVE*) badanego samolotu. Uzyskana wiedza pozwoliła na określenie ryzyka kolizji jedynie jako konsekwencji pionowego błędu nawigacji samolotu, do którego poprawnie zastosowano proceduralną separację pionową. Następnie RGCSP określił TLS (2.5×10^{-9} nieszczęśliwych wypadków na godzinę lotu samolotu) pozwalający na ocenę możliwości technicznych wprowadzenia 300m (1000ft) minimum separacji pionowej powyżej poziomu FL-290 oraz na rozwinięcie wymagań dotyczących możliwości samolotu utrzymania wysokości podczas lotu z zachowaniem 300m (1000ft) minimum separacji pionowej.

4.4 Opierając się na określeniu TLS na 2.5×10^{-9} nieszczęśliwych wypadków na godzinę lotu samolotu, RGCSP uznał, że wprowadzenie 300m (1000ft) minimum separacji pionowej jest technicznie wykonalne bez narzucania nieuzasadnionych wymagań technicznych dla sprzętu oraz, że przyniesie to korzyści ekonomiczne i pozwoli na lepsze wykorzystanie przestrzeni powietrznej. Techniczne możliwości w odniesieniu do zasadniczej zdolności systemów samolotu do utrzymywania wysokości, które mogłyby być zabudowane, obsługiwane i wykorzystywane w taki sposób, że spodziewane lub typowe zdolności utrzymania wysokości, byłyby zgodne z bezpiecznym wprowadzeniem i wykorzystaniem 300m (1000ft) minimum separacji pionowej powyżej poziomu FL-290. Uznając możliwości techniczne zespół przedstawił potrzebę ustanowienia:

- (a) wymagań zdadności w formie całościowej listy minimum sprawności systemów samolotu (*Minimum Aircraft Systems Performance Specification-MASPS*) dla wszystkich samolotów operujących w przestrzeni RVSM.
- (b) nowych procedur operacyjnych
- (c) wystarczających środków monitoringu dla zabezpieczenia operacji

4.5 W celach opracowania wymagań minimum osiągnięć systemów, określenia wymaganych usprawnień wyposażenia, zmiany procedur operacyjnych i oceny wpływu wprowadzenia RVSM na lotnictwo, w USA powołano specjalny komitet RTCA (SC 150). SC 150 był organem wiodącym w studiach, opracowaniu kryteriów i programu RVSM w USA, w latach 1982-1987.

4.6 W Europie, do celów przygotowania szczegółów pomiaru wysokości właściwych dla 300m (1000ft) separacji powyżej poziomu FL 290 powołano w 1987 roku grupę roboczą EUROCAE (WG 30). Projekt specyfikacji opracowany przez WG 30 miał duży wpływ na opracowanie dokumentów wymagań dotyczących pomiaru wysokości opracowane przez ekspertów ICAO (*North Atlantic System Planing Group/Vertical Studies Implementation Group*).

4.7 Następnym ważnym sprawozdaniem na temat RVSM opublikowanym przez RGCSP był Raport RGCSP/7 (Montreal, 30 października –20 listopada 1990). Raport zawierał projekt „Podręcznika wprowadzenia 300m (1000ft) minimum separacji pionowej (VSM) pomiędzy poziomami FL 290 i FL 410 włącznie”. Materiał ten został zatwierdzony przez Komisję Nawigacji ICAO w lutym 1991 i wydany jako ICAO Dokument 9574.

4.8 ICAO Dokument 9574 dostarcza wskazówek na temat planowania wprowadzenia RVSM, wymagań zdadności, procedur dla załóg, udziału ATC oraz monitorowania działania systemu. Materiał ten był podstawą dwóch dokumentów MASPS, które zostały wydane do celów wprowadzenia RVSM w obszarach o specjalnych wymaganiach nawigacyjnych (MNPS) w rejonie Atlantyku Północnego (NAT):

- (a) Wytyczne Informacyjne JAA Nr 23 (*JAA Information Leaflet No 23*): „Tymczasowy materiał doradczy dotyczący zezwoleń dla operatorów/samolotów na operacje RVSM”, oraz
- (b) Dokument 91-RVSM FAA (*FAA Document 91-RVSM*): „Tymczasowy materiał doradczy dotyczący zezwoleń dla operacji/samolotów na operacje RVSM”.

4.9 Załącznik 5 zawiera omówienie pewnych poważniejszych ustaleń przedstawionych w Doc. 9574, które służy za podstawę opracowania szczegółowych kryteriów zezwoleń dla samolotów i operatorów.

5 DEFINICJE I SKRÓTY

Błąd awioniki (*Avionics Error-AVE*) Błąd w procesie zamiany zmierzonej wysokości na sygnał elektryczny lub określania poprawki ciśnienia statycznego (SSEC) oraz przedstawienia odpowiadającej mu wysokości.

Błąd systemu pomiaru wysokości (*Altimetry System Error-ASE*) Różnica pomiędzy wysokością ciśnieniową przedstawioną na wskaźniku załogi odniesioną do nastawienia ciśnienia na powierzchni ziemi wg Międzynarodowej Atmosfery Standardowej (1013,2 hPa/29,92 in.Hg) a wysokością ciśnieniową swobodnego przepływu.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PNO-3-04-01 Strona 5/36
--	--------------------------------	----------------------------

Całkowity błąd pionowy (Total Vertical Error-TVE) Pionowa różnica geometryczna między aktualną wysokością ciśnieniową utrzymywaną przez statek powietrzny i nakazaną wysokością ciśnieniową (poziomem lotu).

Grupa statków powietrznych (Aircraft group) Grupa statków, które zostały nominalnie identycznie zaprojektowane i zbudowane z uwzględnieniem tych szczegółów, które mogłyby mieć wpływ na zdolność zachowania dokładności utrzymania wysokości.

Jednostkowy statek powietrzny (Non-group aircraft) Statek powietrzny, na który operator stara się uzyskać zezwolenie na podstawie jego odrębnej a nie grupowej charakterystyki.

Możliwości utrzymania wysokości (Height keeping performance) Zdolność statku powietrznego do dokładnego utrzymywania poziomu lotu.

Odchylenie od zadanej wysokości (Assigned Altitude Deviation-AAD) Różnica pomiędzy wysokością

Ogólny ruch lotniczy (General Air Traffic-GAT) Ruch lotniczy zgodny z przepisami i ustaleniami ICAO.

Operacyjny ruch lotniczy (Operational Air Traffic) Ruch lotniczy inny niż GAT, dla którego przepisy i procedury ustanowione zostały przez odpowiedzialną Władzę.

Pełny pakiet parametrów RVSM (Full RVSM Envelope) Cały przedział operacyjnej liczby Macha, W/δ oraz wartości wysokości, w ramach którego statek powietrzny może operować w przestrzeni RVSM.

Podstawowy pakiet parametrów RVSM (Basic RVSM Envelope) Przedział liczby Macha i ciężaru całkowitego dla wysokości między FL290 a FL410 (lub maksymalnej wysokości osiągalnej), w którym przewiduje się najczęstsze wykonywanie operacji przez statek powietrzny.

Poprawka błędu źródła ciśnienia statycznego (Static Source Error Correction-SSEC) Poprawka błędu ciśnienia statycznego.

System automatycznego sterowania wysokością (Automatic Altitude Control System) Każdy system przeznaczony do automatycznego utrzymywania statku powietrznego na wymaganej wysokości ciśnieniowej.

Szczątkowy błąd ciśnienia statycznego (Residual Static Source Error) Wartość, o jaką pozostaje zaniżony lub zawyżony błąd instalacji ciśnienia statycznego (SSE) po zastosowaniu poprawki (SSEC).

W/δ Ciężar statku powietrznego W , podzielony przez współczynnik ciśnienia atmosferycznego δ .

Zdolność utrzymywania wysokości (Height keeping capability) Możliwości utrzymania przez statek powietrzny wysokości w nominalnych warunkach otoczenia, przy zachowaniu właściwych czynności operacyjnych i obsługowych.

Skrót	Objaśnienie
AAD	<i>Assigned Altitude Deviation</i> – Odchylenie od zadanej wysokości
ADC	<i>Air Data Computer</i> – Komputer danych lotu
AOA	<i>Angle of Attack</i> – Kąt natarcia
AOC	<i>Air Operator Certificate (AOC)</i> – Certyfikat Operatora Lotniczego
ASE	<i>Altimetry System Error</i> – Błąd systemu pomiaru wysokości
ATS	<i>Air Traffic Service(ATS)</i> – Służba kontroli ruchu
δ	<i>Atmospheric pressure ratio</i> – współczynnik ciśnienia atmosferycznego
Hp	<i>Pressure Altitude</i> – Wysokość ciśnieniowa
hPa	<i>Hecto-Pascals</i> - Hektopascal
in.Hg	<i>Inches of Mercury</i> – Cal Merkurego
M	<i>Mach number</i> – Liczba Macha
MASPS	<i>Minimum Aircraft System Performance Specification</i> – Minimalne możliwości systemów statku

MEL	<i>Minimum Equipment List</i> – Wykaz wyposażenia minimalnego
MMEL	<i>Master Minimum Equipment List</i> – Główny wykaz wyposażenia minimalnego
Mmo	<i>Maximum Operating Limit Mach</i> – Maksymalna dopuszczalna liczba Macha
MNPS	<i>Minimum Navigation Performance Specification</i> – Wykaz minimum osiągnięć nawigacyjnych
NAT	<i>North Atlantic</i> – Atlantyk Północny
NOTAM	<i>Notices to Airman (NOTAM)</i> – Ostrzeżenia dla lotnictwa
OAT	<i>Operational Air Traffic</i> – Operacyjny ruch lotniczy
OTS	<i>Organised Track Structure</i> – Struktura traktów lotniczych
QFE	Ciśnienie atmosferyczne na poziomie lotniska lub progu pasa
QNH	Nastawienie wysokościomierza w celu uzyskania wysokości poziomu lotniska na ziemi
RTF	<i>Radiotelephony</i> – Telefonia radiowa
SSE	<i>Static Source Error</i> – Błąd instalacji ciśnienia statycznego
SSEC	<i>Static Source Error Correction</i> – Poprawka błędów instalacji ciśnienia statycznego
TVE	<i>Total Vertical Error</i> – Całkowity błąd pionowy
VMO	<i>Maximum Operating Limit Velocity</i> – Maksymalna prędkość operacyjna
W	<i>Weight</i> - Ciężar

6. PROCES WYDAWANIA ZEZWOLEŃ

6.1 Informacje ogólne

Przestrzeń, w której zastosowano RVSM powinna być uważana za przestrzeń o specjalnych wymaganiach. Poszczególne typy lub typy statków powietrznych, których operator chce używać będą wymagać zezwolenia wydanego przez odpowiedzialną władzę zanim operator rozpocznie prowadzenie operacji w przestrzeni RVSM. Oprócz tego, tam gdzie operacje w specjalnej przestrzeni wymagają zezwolenia zgodnie z Regionalnymi umowami żeglugowymi ICAO, potrzebne będzie wydanie zezwolenia operacyjnego. Ten dokument dostarcza wskazówek jak wydawać zezwolenia dla poszczególnego typu lub typów statków powietrznych oraz zezwolenia operacyjne.

6.2 Zezwolenie dla statku powietrznego

6.2.1 Przed wydaniem zezwolenia na operacje w przestrzeni RVSM, każdy typ statku powietrznego, który ma być przez operatora w niej użyty, powinien uzyskać od odpowiedzialnej władzy zezwolenie techniczne RVSM, zgodnie z paragrafem 9 oraz zezwolenie na stosowanie programów utrzymania zdatności. Paragraf 9 dostarcza wskazówek odnośnie zezwoleń dla statków powietrznych w budowie i statków, które już weszły do eksploatacji. Paragraf 10 zawiera wskazówki odnośnie programów utrzymania zdatności (obsługa i naprawy) do wszystkich operacji RVSM.

6.2.2 Zostało przyjęte, że statek powietrzny, który uzyskał zezwolenie zgodnie z Biuletynem Informacyjnym JAA Nr 23 lub Dokumentem FAA 91-RVSM spełnia kryteria zgodności wymagane przez te Wytyczne Nr 6.

6.3 Zezwolenie operacyjne

W pewnych przestrzeniach określonych Regionalną Umową Żeglugową ICAO, operator zobowiązany jest posiadać wydane przez państwo zezwolenie, które może nie obejmować RVSM. Paragraf 11 zawiera wskazówki odnośnie procedur operacyjnych, które operator może musieć zastosować w przestrzeniach, gdzie obowiązuje RVSM oraz rady dotyczące materiału operacyjnego, którego przedstawienia w celach kontrolnych może wymagać odpowiedzialna władza.

7 OSIĄGI RVSM

7.1 Informacje ogólne

Pojęcia ustanowione przez RGCSP zostały przełożone na standardy zdatności poprzez ocenę charakterystyk błędów systemu pomiaru wysokości (ASE) i automatycznego sterowania wysokością.

7.2 Pakiet parametrów w lotach RVSM

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PNO-3-04-01 Strona 7/36
--	--------------------------------	----------------------------

Dla celów wydania zezwolenia RVSM pakiet parametrów może być rozważony jako dwuczęściowy: podstawowy pakiet parametrów RVSM do celów planowania oraz pełny do celów wykonywania lotów (Patrz odpowiednio pakiet podstawowy lub pakiet pełny), opisane w paragrafie 5 i objaśnione w 9.4. Dla pakietu pełnego stosuje się większy ASE.

7.3 Błąd systemu pomiaru wysokości

7.3.1 W celu dokonania pomiaru ASE zgodnie z postanowieniem RGCSP (patrz Załącznik 5, paragraf 2) należy określić wartość średniego ASE i wartość trzech standardowych odchyłeń wyrażonych przez ASE_{mean} i ASE_{3SD} . Aby to uczynić, należy wziąć pod uwagę różnice, które mogą się pojawić w ocenie ASE. Czynnikiem mającym wpływ na ASE mają:

- (a) Różnice między poszczególnymi egzemplarzami awioniki
- (b) Oddziaływanie warunków otoczenia na awionikę
- (c) ©Różnice między błędami instalacji ciśnienia statycznego poszczególnych płatowców
- (d) Oddziaływanie warunków otoczenia na błąd instalacji ciśnienia statycznego.

7.3.2 Określenie ASE, zmierzonego lub założonego, będzie wymagać rozpatrzenia punktów 7.3.1(a) do (d). Przy określaniu ASE w najbardziej niesprzyjających warunkach objętych pakietem RVSM, wpływ czynnika (d) może być pominięty.

7.3.3

7.3.4 Warunki dla pakietu podstawowego:

- (a) Największa absolutna wartość średniego ASE nie powinna w najbardziej niekorzystnym punkcie pakietu przekraczać 25m (80ft);
- (b) Największa absolutna wartość średniego ASE plus trzykrotność odchylenia standardowego ASE nie powinna w najbardziej niekorzystnym punkcie pakietu przekraczać 60m (200ft).

7.3.5 Warunki dla pakietu pełnego:

- (a) Największa absolutna wartość średniego ASE nie powinna w najbardziej niekorzystnym punkcie pakietu przekraczać 37m (120ft)
- (b) Największa absolutna wartość średniego ASE plus trzykrotność odchylenia standardowego ASE nie powinna w najbardziej niekorzystnym punkcie pakietu przekraczać 75m (245ft)
- (c) ©Jeśli zajdzie taka potrzeba, w celu uzyskania zezwolenia RVSM dla grupy statków (patrz 9.3), mogą zostać ustanowione ograniczenia zabraniające statkom powietrznym wykonywania operacji RVSM w przedziale pakietu pełnego, w którym absolutna wartość średniego ASE przekracza 37m (120ft) lub absolutna wartość średniego ASE plus trzy standardowe odchylenia przekracza 75m (245ft). Jeśli takie ograniczenia zostały ustanowione, powinny się one znaleźć w danych załączonych do wniosku o wydanie zezwolenia oraz we odpowiednich instrukcjach operacyjnych statku powietrznego.

7.3.6 Typy statków powietrznych, dla których wystąpiono z wnioskiem o certyfikację typu po 1 stycznia 1997, powinny spełniać warunki ustanowione dla pakietu podstawowego w pełnym pakiecie RVSM.

7.3.7

7.3.8 Standardami dla jednostkowego statku powietrznego przedstawionego do zatwierdzenia są standardy przedstawione w 9.3.2 a przytoczone poniżej:

- (a) W każdym warunkach pakietu podstawowego:
 - Szczątkowy SSE plus przypadek najgorszej awioniki - $\leq 50m$ (160ft)
- (b) W każdym warunkach pakietu pełnego:
 - Szczątkowy SSE plus przypadek najgorszej awioniki - $\leq 60m$ (200ft)

Uwaga: Przypadek najgorszej awioniki oznacza kombinację wartości tolerancji, określonych przez konstruktora statku powietrznego dla zainstalowanego systemu pomiaru wysokości, która daje największą połączoną absolutną wartość dla szczątkowego SSE plus błędy awioniki.

7.4 Utrzymywanie wysokości

Od automatycznego systemu utrzymania wysokości wymaga się zdolności jej zachowania z dokładnością $\pm 20\text{m}$ ($\pm 60\text{ft}$) od zadanej, w warunkach poziomego lotu prostoliniowego bez turbulencji i porywów wiatru.

Uwaga: Automatyczne systemy utrzymania wysokości z podłączeniem do systemu prowadzenia lotu/systemu

zachowania parametrów lotu pozwalającego na uzyskanie w warunkach bez turbulencji i porywów dokładności $\pm 40\text{m}$ ($\pm 130\text{ft}$), zainstalowane na typach statków powietrznych, dla których o Certyfikat Typu (TC) wystąpiono przed 1 stycznia 1997, nie muszą być wymieniane lub zmodyfikowane.

8. WYPOSAŻENIE STATKU POWIETRZNEGO

8.1 Wyposażenie do operacji RVSM

Minimum wyposażenia stanowią:

8.1.1 Dwa niezależne systemy pomiaru wysokości. Każdy z nich musi składać się z następujących elementów

- (a) Krzyżowo połączonych źródeł/systemów ciśnienia statycznego z ochroną przed zalodzeniem, jeśli umieszczone są w miejscu osadzania się lodu;
- (b) Wyposażenia do pomiaru ciśnienia statycznego podanego przez jego źródło, zamieniające je na wysokość ciśnieniową i dające wskazania załodze;
- (c) Wyposażenia do cyfrowego kodowania i wysyłania sygnałów odpowiadających wskazywanej wysokości w celu automatycznego jej meldowania;
- (d) Korekcji błędu źródła ciśnienia statycznego, jeśli ma spełnić warunki podpunktów 7.3.3, 7.3.4 i 7.3.6;
- (e) Sygnałów odpowiadających nastawom dokonany przez pilota do utrzymania wysokości i ostrzegania. Te sygnały muszą pochodzić z systemu pomiaru wysokości spełniającego warunki tego dokumentu i umożliwiać spełnienie w każdym przypadku warunków przedstawionych w paragrafach 8.2.6 i 8.3.

8.1.2 Jeden transponder radaru wtórnego z systemem automatycznego przekazywania, który może być podłączony do systemu pomiaru wysokości, używanego do jej utrzymywania.

8.1.3 System ostrzegania o wysokości

8.1.4 System automatycznego sterowania wysokością.

8.2 Pomiar wysokości

8.2.1 *Kompozycja systemu.* System pomiaru wysokości statku powietrznego składa się z tych wszystkich elementów, które włączone są do procesu przedstawienia ciśnienia wolnego przepływu i zamiany go na sygnał wysokości ciśnieniowej. Elementy systemu pomiaru wysokości zostały podzielone na dwie grupy:

- (a) Pławiec plus źródło ciśnienia statycznego.
- (b) Awionika i/lub przyrządy

8.2.2 *Sygnały wyjściowe systemu pomiaru wysokości.* Decydujące znaczenie dla operacji RVSM mają sygnały:

- (a) Wysokości ciśnieniowej (poprawionej ciśnieniowo) do wskaźników.
- (b) Wysokości ciśnieniowej do układu meldowania (transpondera).
- (c) Wysokości ciśnieniowej lub odchylenia od niej, do urządzenia automatycznego utrzymywania wysokości

8.2.3 *Dokładność systemu pomiaru wysokości.* Całkowita dokładność systemu musi spełniać, odpowiednio, warunki paragrafów 7.3.3, 7.3.4 oraz 7.3.6.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PN0-3-04-01 Strona 9/36
--	--------------------------------	----------------------------

8.2.4 *Korekcja błędu źródła ciśnienia statycznego.* Jeśli konstrukcja i charakterystyka statku powietrznego oraz jego system pomiaru wysokości nie spełnia warunków punktów 7.3.3, 7.3.4 lub 7.3.6 tylko z powodu umieszczenia i geometrii źródła ciśnienia, w awionice systemu pomiaru należy zastosować odpowiednią SSEC. Celem stworzenia układu korekcji przy pomocy środków aerodynamicznych lub zmian w awionice jest zmniejszenia do minimum szczytkowego błędu źródła ciśnienia statycznego, ale zawsze musi to prowadzić do zgodności z wymaganiami, odpowiednio, punktów 7.3.3, 7.3.4 i 7.3.6.

8.2.5 *Zdolność do meldowania wysokości.* Zgodnie z wymaganymi przez mające zastosowanie przepisy operacyjne, system pomiaru wysokości statku powietrznego musi dostarczać sygnał do transpondera.

8.2.6 *Sygnał do systemu sterowania wysokością*

- (a) System pomiaru wysokości musi wytwarzać sygnał, który jest wykorzystywany przez układ automatycznego sterowania wysokością do jej zachowania zgodnie z nastawieniem. Sygnał może być wykorzystany bezpośrednio lub w połączeniu z innymi sygnałami. Jeśli zgodnie z wymaganiami punktów 7.3.3, 7.3.4 i 7.3.6 konieczne jest zastosowanie SSEC, to jej równoważnik może zostać włączony do sygnału do systemu utrzymania wysokości. Sygnał może być sygnałem odchylenia odniesionym do zadanej wysokości lub sygnałem stosownej wysokości absolutnej.
- (b) Bez względu na konstrukcję systemu i SSEC, różnica między sygnałem do układu sterowania wysokością a sygnałem na wskaźnik załogi musi być sprowadzona do minimum.

8.2.7 *Niezawodność systemu pomiaru wysokości.* Proces wydawania zezwolenia RVSM musi wykazać, że założone prawdopodobieństwo pojawienia się nie wykrytych usterek systemu pomiaru wysokości nie przekracza 1×10^{-5} na godzinę lotu. Na podstawie tej wartości musi zostać określone występowanie usterek i ich kombinacji, których pojawienie się nie zostało wykryte podczas sprawdzenia krzyżowego w kabinie, a które mogą prowadzić do powstania, większych niż dopuszczalne, błędów systemu pomiaru wysokości. Inne usterki lub ich kombinacje nie muszą być brane pod uwagę.

8.3 Ostrzeżenie o wysokości

System kontroli wysokości musi wysłać sygnał ostrzeżenia, gdy wysokość na wskaźniku załogi odchyła się od zadanej o więcej niż nominalny próg sygnalizacji. Dla statków powietrznych, dla których wnioski o certyfikację typu złożono przed 1 stycznia 1997, nominalna wartość progu nie może być większa niż $\pm 90\text{m}$ ($\pm 300\text{ft}$) Dla samolotów, dla których wnioski o certyfikację typu złożono 1 stycznia 1997 lub później, nominalna wartość progu nie może być większa niż $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$). Całkowita tolerancja przy stosowaniu tych wartości nominalnych nie może być większa niż $\pm 15\text{m}$ ($\pm 50\text{ft}$).

8.4 System automatycznego sterowania wysokością

8.4.1 Jako minimum musi być zainstalowany pojedynczy system automatycznego sterowania wysokością pozwalający na zachowanie wysokości z dokładnością wymaganą przez punkt 7.4.

8.4.2 Jeśli układ posiada funkcję wybierania/zadawania wysokości, to panel sterowania nim musi być tak zbudowany, aby różnice między wybraną wartością wysokości, wartością wysokości na wskaźniku załogi i odpowiadającym im sygnałem do systemu sterowania nie przekraczały $\pm 8\text{m}$ ($\pm 25\text{ft}$).

8.5 Ograniczenia systemu

8.5.1 Instrukcja użytkownika w locie powinna zawierać stwierdzenie o zgodności z tymi Wytycznymi (lub materiałem równoważnym) przytaczające stosowne Biuletyny Serwisowe lub standardy konstrukcyjne statku powietrznego. Dodatkowo powinno być dołączone stwierdzenie poniższe:

„Samo zezwolenie techniczne nie upoważnia do wlotu w przestrzeń, w której operacyjne zezwolenie RVSM wymagane jest przez Regionalne porozumienie żeglugowe ICAO.”

8.5.2 Niezgodności zainstalowanego systemu z wymaganiami oraz wszelkie ograniczenia powinny być wyszczególnione w zmianie lub załączniku do zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie i stosowanej zatwierdzonej instrukcji operacyjnej.

Na przykład:

Niezgodny z wymaganiami system pomiaru wysokości, np. wysokościomierz rezerwowym
Niezgodny z wymaganiami rodzaj pracy autopilota, np. utrzymywanie wysokości,
wybieranie wysokości, nawigacja w pionie,
Ograniczenia ciężarowe,
Ograniczenia liczby Macha,
Ograniczenia wysokości.

9 ZEZWOLENIE TECHNICZNE

9.1 Informacje ogólne

9.1.1 Wydanie zezwolenia RVSM jest procesem dwustopniowym, do którego może być włączona więcej niż jedna władza.

9.1.2W pierwszym etapie:

- W przypadku samolotu nowobudowanego, konstruktor opracowuje i przedstawia odpowiedzialnej władzy państwa producenta osiągi i dane analityczne, które będą w formie określonych standardów konstrukcyjnych załączone do technicznego zezwolenia RVSM. Dane będą uzupełnione podręcznikami obsługi i napraw tworząc instrukcje utrzymania zdatności. Zgodność z warunkami RVSM ustanowiona będzie w instrukcji użytkownika (AFM), łącznie z odniesieniem do mających zastosowanie norm budowy, odnośnych warunków i ograniczeń. Wydane przez odpowiedzialną władzę zezwolenie, a tam gdzie ma to zastosowanie, uznanie go przez inne władze, wyraża akceptację nowo zbudowanego statku powietrznego jako zbudowanego zgodnie ze standardami typu i konstrukcji oraz spełniającego kryteria zdatności w zakresie RVSM.
- W przypadku statku powietrznego będącego już w eksploatacji, konstruktor statku powietrznego (lub uprawniona organizacja konstrukcyjna) przedstawia odpowiedzialnej władzy państwa producenta lub rejestracji osiągi i dane analityczne, które będą w formie określonych standardów konstrukcyjnych załączone do technicznego zezwolenia RVSM. Dane będą uzupełnione biuletynami serwisowymi lub równoważnikiem, które potwierdzą przeprowadzenie prac w celu osiągnięcia standardów konstrukcyjnych, instrukcjami utrzymania zdatności i zmianą do instrukcji użytkownika (AFM), ustalającymi odnośne warunki i ograniczenia. Wydane przez odpowiedzialną władzę zezwolenie, a tam gdzie ma to zastosowanie, uznanie go przez inne władze, wyraża akceptację standardów typu i konstrukcji jako spełniających kryteria zdatności w zakresie RVSM.

9.1.3 Zestawienie osiągow i danych analitycznych, biuletyny serwisowe lub równoważniki, instrukcje utrzymania zdatności oraz zatwierdzona zmiana lub uzupełnienie do instrukcji użytkownika (AFM) nosi nazwę Zestawu danych zezwolenia RVSM (*RVSM approval data package*).

9.1.4 W drugim etapie operator statku powietrznego może wystąpić z wnioskiem do odpowiedzialnej władzy państwa rejestracji o zezwolenie techniczne określonego statku powietrznego. Do wniosku musi być dołączony dowód potwierdzający dokonanie przeglądu takiego statku, a tam gdzie było konieczne, wykonanie modyfikacji zgodnie z biuletynem serwisowym oraz że statek jest zbudowany zgodnie ze standardami, które spełniają wymagania zdatności w zakresie RVSM. Operator musi potwierdzić również, że instrukcje utrzymania zdatności są dostępne a do instrukcji użytkownika włączona została zatwierdzona zmiana lub uzupełnienie (patrz pkt. 8.5). Wydanie zezwolenia przez władzę potwierdza, że statek powietrzny jest w stanie wykonywać operacje RVSM. Władza ma obowiązek powiadomić wyznaczone odnośne komórki monitorujące.

W przestrzeni RVSM, w której wymagane jest zezwolenie operacyjne, samo zezwolenie techniczne nie uprawnia do wykonywania lotów.

9.2 Zawartość zestawu danych zezwolenia RVSM

Jako minimum, zestaw danych będzie musiał składać się z następujących pozycji:

- (a) Określenia grupy statków powietrznych lub statku indywidualnego oraz stosowanych standardów konstrukcyjnych, do których zestaw ma być zastosowany.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PN0-3-04-01 Strona 11/36
--	--------------------------------	-----------------------------

- (b) Określenia zastosowanego pakietu parametrów lotu
- (c) Danych wykazujących zgodność z kryteriami osiągnięć paragrafów 7 i 8.
- (d) Procedur, których zastosowanie zapewni, że statek powietrzny mający uzyskać zezwolenie techniczne spełnia kryteria RVSM. Te procedury powinny odnosić się do stosowanych biuletynów serwisowych i zatwierdzonych zmian lub uzupełnień do instrukcji użytkownika (AFM).
- (e) Instrukcji obsługi, które zapewnią utrzymanie zdadności wymaganej do uzyskania zezwolenia RVSM.

Pozycje przedstawione w 9.2 są objaśnione szerzej w dalszych paragrafach.

9.3 Określanie grup statków powietrznych

9.3.1 Aby statki powietrzne mogły być uznane za grupę w rozumieniu wymagań zezwolenia RVSM, muszą spełniać następujące warunki:

- (a) Konstrukcja statków powietrznych powinna być nominalnie identyczna oraz powinny one posiadać to samo zatwierdzone Świadectwo Typu (*Type Certificate*), poprawione świadectwo typu lub uzupełniające świadectwo typu.

Uwaga: W celu zminimalizowania ilości danych dodatkowych wymaganych w celu wykazania zgodności, w stosunku do pochodnego statku powietrznego możliwe jest wykorzystanie danych podstawowych. Zakres danych dodatkowych będzie zależeć od skali różnic między statkiem podstawowym a pochodnymi.

- (b) Instalacja ciśnienia statycznego wszystkich statków powietrznych musi być nominalnie identyczna. Korekcja SSE powinna być taka sama dla wszystkich statków powietrznych danej grupy.
- (c) ©W celu utrzymania minimum kryteriów wyposażenia RVSM zgodnie z paragrafem 8.1, urządzenia elektroniczne powinny odpowiadać tym samym ustanowionym przez producenta wymaganiom i posiadać ten sam numer części.

Uwaga: Statek powietrzny posiadający wyposażenie w awionikę różnych producentów i posiadającą różne numery części, może być uznany za grupowy, jeśli można zademonstrować, że ten standard wyposażenia elektronicznego zapewniania równoważny standard działania systemu.

9.3.2 Jeśli płatowiec nie spełnia warunków podpunktów 9.3.1(a) do (d) zaliczenia go do grupy lub został zgłoszony do uzyskania zezwolenia jako jednostkowy, przy wydawaniu zezwolenia RVSM będzie to wymagać rozpatrzenia, danego statku jako jednostkowego.

9.4 Pakiety parametrów lotu

Operacyjny pakiet parametrów lotu, jak określono w paragrafie 5, stanowi liczba Macha, $W/\bar{\delta}$ oraz przedział wysokości, powyżej których statek może operować na poziomie przelotowym w przestrzeni RVSM. Wyjaśnienie $W/\bar{\delta}$ przedstawia Załącznik 1. Operacyjny pakiet parametrów RVSM dla dowolnego statku powietrznego może być podzielony na dwa rodzaje opisane poniżej:

9.4.1 *Pełny pakiet parametrów lotu RVSM.* Pełny pakiet składa się z całego zakresu operacyjnej liczby Macha, $W/\bar{\delta}$ oraz wartości wysokości, powyżej których statek powietrzny może operować w przestrzeni RVSM. Tabela 1 przedstawia parametry, które powinny być rozpatrzone.

TABELA 1 – GRANICE PEŁNEGO PAKIETU RVSM

	DOLNĄ GRANICĘ WYZNACZA	GÓRNĄ GRANICĘ WYZNACZA
--	------------------------	------------------------

Poziom	<ul style="list-style-type: none"> Poziom lotu (FL) 290 	<ul style="list-style-type: none"> Poziom lotu (FL) 410 Maksymalna certyfikowana wysokość lotu Wysokość ograniczona: mocą przelotową, zerwaniem strug, innymi ograniczeniami
Mach lub prędkość	<ul style="list-style-type: none"> Maksymalny zasięg (prędkość krążenia w holdingu) Prędkość manewrowa 	<ul style="list-style-type: none"> M_{MO}/V_{MO} Prędkość ograniczona mocą przelotową, zrywaniem strug, innymi ograniczeniami
Ciężar całkowity	<ul style="list-style-type: none"> Najniższy ciężar całkowity zgodny z operowaniem w RVSM 	<ul style="list-style-type: none"> Najwyższy ciężar całkowity zgodny z operowaniem w przestrzeni RVSM

9.4.2 *Podstawowy pakiet parametrów lotu RVSM* Granice pakietu podstawowego są takie same jak pełnego z wyjątkiem górnej granicy liczby Macha.

9.4.3 Dla pakietu podstawowego, górna granica liczby Macha może być ograniczona do przedziału prędkości, powyżej których można się spodziewać, w sposób uzasadniony, najczęstszych operacji danej grupy statków powietrznych. Ta granica powinna być ustalona przez konstruktora lub zatwierdzoną organizację projektową dla każdej grupy statków powietrznych. Granica może pokrywać się z górną granicą liczby Macha/prędkości określoną dla pakietu pełnego lub być niższa. Ta niższa wartość nie może być mniejsza niż przelotowa liczba Macha powiększona o 0,04, jeśli nie jest ograniczona osiągalną mocą przelotową, zrywaniem strug lub innymi ograniczeniami lotnymi.

9.5 Wymagania

Zestaw danych powinien zawierać dane wystarczające na wykazanie zgodności z kryteriami dokładności przedstawionymi w paragrafie 7.

9.5.1 *Informacje ogólne.* ASE powinien ogólnie zmieniać się wraz z warunkami lotu. Zespół danych powinien

zapewniać objęcie pakietu RVSM wystarczające do określenia maksymalnego błędu zarówno pakietu podstawowego jak i pełnego. W przypadku zezwolenia dla grupy statków powietrznych, najbardziej niekorzystne warunki lotu mogą być różne w świetle kryteriów paragrafów 7.3.3 i 7.3.4. Dlatego każdy z nich powinien być oceniany osobno.

9.5.2 Jeśli do celów określenia ilościowego lub weryfikacji dokładności systemu pomiaru wysokości wykorzystuje

się dokładną kalibrację w locie to mogą one być dokonane następującymi metodami. Kalibracja w locie powinna być wykonywana tylko po przeprowadzeniu odpowiednich sprawdzeń na ziemi. Niedokładności w stosowaniu metody muszą zostać ocenione i wzięte pod uwagę w zespole danych.

- Precyzyjny radar w połączeniu z kalibracją ciśnienia otoczenia na wysokości testu.
- Stożek wleczony
- Wzorcowy (porównawczy) statek powietrzny
- Każda inna metoda zaakceptowana przez odpowiedzialną władzę.

Uwaga: Jeśli wykorzystuje się wzorcowy statek powietrzny, będzie on musiał być kalibrowany bezpośrednio. Niedopuszczalne jest prowadzenie kalibracji wzorcowego statku powietrznego na podstawie innego statku wzorcowego.

9.5.3 *Zespół błędów pomiaru wysokości* Założeniem zawartym w paragrafie 7.3 dotyczącym zezwoleń dla statków powietrznych i grup statków jest, że można dokonywać porównań różne źródła błędów, które wywołują ASE. Ten dokument nie określa osobnych limitów dla różnych źródeł błędów, które wywołują średnie i zmienne składowe ASE tak długo, jak długo wszystkie warunki dokładności przedstawiona w paragrafie 7.3 są spełnione. Na przykład, w przypadku zezwolenia dla grupy statków powietrznych, im niższa średnia grupy i wyższy standard awioniki, tym większa dopuszczalna zmienność SSE. We wszystkich przypadkach, przyjęte porównanie powinno być przedstawione w zestawie danych w formie zespołu błędów, który obejmuje znaczące źródła błędów. Bardziej szczegółowo omówione jest to w

dalszych częściach materiału. Źródła błędów systemu pomiaru wysokości zostały omówione w Załączniku 2.

9.5.4 *Wyposażenie w awionikę* Urządzenia awioniki powinny być opisane przy pomocy funkcji i katalogowego numeru części. W celu wykazania, że wyposażenie w awionikę będzie spełniać podczas operacji w warunkach, których można spodziewać się w przestrzeni RVSM, kryteria określone przez zespół błędów, konieczne może być przeprowadzenie demonstracji.

9.5.5 *Grupy statków powietrznych* Jeśli zezwolenie dotyczy grupy statków powietrznych, konieczne będzie dołączenie zestawu danych, które wykażą, że spełnione zostały kryteria paragrafów 7.3.3 i 7.3.4. Ze względu na statystyczny charakter tych kryteriów, zestaw danych może zmieniać się znacznie w zależności od grupy.

- (a) Na podstawie precyzyjnej kalibracji w locie pewnej liczby statków można określić zmienność ASE średnią i pomiędzy płatowcami. Jeśli można zastosować metodę analityczną, możliwe będzie podniesienie rangi bazy danych z lotu testowego i śledzenie kolejnych zmian średniej oraz wahań opartych na wynikach inspekcji geometrii i prób laboratoryjnych lub innych metod akceptowalnych dla władzy. W przypadku wyodrębnionego statku powietrznego, jako część bazy danych, można wykorzystać dane macierzyste. To może mieć zastosowanie w przypadku wydłużenia kadłuba, gdy rzeczywiście uwzględnione przez środki analityczne, mogą być jedynie różnice średniego ASE między grupami.
- (b) Należy dokonać oceny różnic pomiędzy źródłami błędów poszczególnych na poszczególnych płatowcach. Ocena błędu może przyjąć różne formy odpowiednie do charakteru i znaczenia źródła oraz do typu danych. Na przykład, w przypadku pewnych źródeł błędów (szczególnie małych) do przyjęcia jest przedstawienie wykazu trzech odchyłeń standardowych. W przypadku innych źródeł błędu (szczególnie dużych) wymagana będzie ocena bardziej obszerna. Odnosi się to szczególnie do płatowca, jeśli wartości udziału ASE mogły nie być uprzednio określone.
- (c) ©W wielu przypadkach, jedno lub więcej poważnych źródeł błędów ASE, takich jak zmiany profilu powierzchni płatowca w okolicy chwytów instalacji ciśnienia statycznego, może mieć związek z aerodynamiką. Jeśli ocena takich błędów oparta jest na pomiarach geometrycznych, konieczne będzie uzasadnienie, że użyta metoda jest wystarczająca do zapewnienia zgodności. Przykładem typu danych, które mogą być wykorzystane do uzasadnienia, przedstawione są w Załączniku 3, rysunek 3-2.
- (d) W celu zapewnienia, że kryteria paragrafów 7.3.3 i 7.3.4 zostały spełnione, powinno się ustalić zespół błędów. Jak wspomniano w paragrafie 9.5.1, najgorsze napotkane podczas lotu warunki mogą być różne dla poszczególnego kryterium i dlatego składowe błędy również mogą się między sobą różnić.
- (e) Wykazując zgodność z całością warunków, źródła składowych błędów powinny być odpowiednio zestawiane. W większości przypadków będzie to obejmować algebraiczne sumowanie średnich składowych błędów, średni błąd sumaryczny kombinacji zmiennych składowych oraz sumowanie wartości średniego błędu sumarycznego i absolutnej wartości średniej całości. Należy zwrócić uwagę, że w skład średniego błędu sumarycznego wchodzi tylko składowe zmienne źródła błędów, które są niezależne od siebie.
- (f) Opisana powyżej metoda dla zezwolenia grupowego jest statystyczna. Jest to wynik statystycznego charakteru analizy ryzyka i ustaleń Załącznika 5, paragraf 5(a) i 5(b). W kontekście metody statystycznej, ustalenia Załącznika 5 paragraf 5(c) wymagają dalszych wyjaśnień. Ten punkt stanowi, że „poszczególne budowane statki powietrzne grupy muszą mieć ASE mieszczący się w granicach $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$). To ustalenie nie oznacza, że każdy płatowiec musi być kalibrowany przy pomocy wleczonego stożka lub w sposób zamienny, w celu wykazania, że ASE mieści się w tych granicach. Taka interpretacja byłaby nadto uciążliwa, biorąc pod uwagę, że analiza ryzyka dopuszcza mały udział statków powietrznych przekraczających 60m (200ft). Jednakże, do zaakceptowania jest fakt, że statek powietrzny może posiadać błąd przekraczający $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$), lecz muszą być podjęte w stosunku do niego działania korekcyjne.

9.5.6 *Jednostkowe statki powietrzne* Jeśli we wniosku o zezwolenie figuruje jednostkowy statek powietrzny, jak to objaśniono w paragrafie 9.3.2, dane powinny być wystarczające do wykazania zgodności z paragrafem 7.3.6.

Zestaw danych powinien określać jak ASE ma się do błędu szczątkowego SSE i błędu awioniki. Operator i odpowiedzialna władza powinni ustalić, jakie dane są konieczne do spełnienia warunków zezwolenia. Należy ustalić poniższe dane:

- (a) ASE lub SSE statku powietrznego w całym przekroju pakietu RVSM, w trakcie precyzyjnej kalibracji testowej w locie. Kalibracja w locie powinna być dokonana w punktach pakietu uzgodnionych z władzą. Do testów powinno się wykorzystać jedną z metod przedstawionych w paragrafach 9.5.2 (a) do (d).
- (b) Szczątkowy SSE w trakcie kalibracji awioniki w locie. Ilość testowanych punktów powinna być uzgodniona z odpowiedzialną władzą. Ponieważ celem testów w locie jest określenie szczątkowego SSE, można wykorzystać specjalnie wyskalowane urządzenie pomiaru wysokości.
- (c) ©Spisy zainstalowanego wyposażenia pomiaru wysokości, przedstawiające największe dopuszczalne błędy.

Wykorzystując powyższe należy wykazać spełnienie kryteriów paragrafu 7.3.6. Jeśli w następstwie wydania statkowi powietrznemu zezwolenia na operowanie w warunkach RVSM zainstalowane zostaną urządzenia elektroniczne od różnych producentów lub o różnych numerach katalogowych części, powinno zostać wykazane, że standard wyposażenia w awionikę zapewnia porównywalny poziom pomiaru wysokości.

9.6 Procedury wykazania zgodności

Zestaw danych musi wymagać określenia procedur, inspekcji i testów oraz ograniczeń, które będą wykorzystywane w celu zapewnienia, że wszystkie statki powietrzne posiadające zezwolenia wydane zgodnie z zestawem odpowiadającym typowi oraz wszystkie nowo zbudowane lub znajdujące się w eksploatacji, którym zezwolenie zostanie wydane w przyszłości nie przekroczą dopuszczalnych błędów, zawartych w zestawieniu przedstawionym w paragrafie 9.5.3. Zakres dopuszczalnych błędów musi być ustanowiony przy pomocy zespołu danych i obejmować metodę, która pozwoli na wyznaczenie średniego i standardowego odchylenia dla statków powietrznych nowo budowanych. Dla każdego potencjalnego źródła błędu muszą zostać określone stosowne ograniczenia. Omówienie źródeł błędów znajduje się w Załączniku 3. Jeśli zastosowano ograniczenia operacyjne, zespół danych powinien zawierać parametry i informacje potrzebne do udokumentowania i ustanowienia takiego ograniczenia.

9.7 Ciągła zdolność do lotu

9.7.1W przypadku lotów RVSM, powinien zostać dokonany przegląd i uaktualnienie następujących dokumentów:

- (a) Instrukcji napraw strukturalnych, ze specjalnym zwróceniem uwagi na okolice chwytów ciśnienia statycznego, czujników kąta natarcia oraz drzwi, jeśli sposób ich zamontowania może zakłócać opływ powietrza wokół uprzednio wspomnianych elementów.
- (b) Głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL)

9.7.2Zespół danych powinien zawierać szczegóły wszelkich procedur szczególnych, których nie obejmuje paragraf 9.7.1, ale które mogą okazać się konieczne dla zachowania warunków zezwolenia RVSM.

Przykłady:

- (a) W przypadku statków powietrznych nie grupowych, jeśli zezwolenie techniczne zostało wydane na podstawie testów w locie, ciągłość niezawodności i dokładności systemu pomiaru wysokości musi zostać zademonstrowana poprzez jego testy w locie i na ziemi, w odstępach czasu uzgodnionych z odpowiedzialną władzą. Jednak wymagania testów w locie mogą być obniżone, jeśli można wykazać świadomość istnienia związku pomiędzy ciągłym pogarszaniem się stanu konstrukcji systemu a jego wpływem na dokładność pomiaru wysokości oraz, że może on być kompensowany lub poprawiony.

- (b) Do celów wykrywania źródeł błędów pomiaru wysokości powinny zostać ustanowione procedury meldowania o usterkach w locie. Takie procedury powinny określać dopuszczalne różnice pomiędzy wskazaniami zasadniczych i rezerwowych lub innych źródeł ciśnienia statycznego.
- (c) W przypadku grup statków powietrznych, jeśli zezwolenia zostały wydane na podstawie pomiarów geometrii, konieczne mogą się okazać okresowe przeglądy, dokonywane w z góry określonych odstępach czasu.

9.8 Modyfikacje po wydaniu zezwolenia

Wszelkie zmiany/modyfikacje w stosunku do stanu pierwotnego, które mają wpływ na elementy zezwolenia RVSM, powinny zostać uzgodnione z konstruktorem lub uprawnioną organizacją projektową oraz zatwierdzone przez odpowiedzialną władzę.

10. CIĄGŁA ZDATNOŚĆ (PROCEDURY OBSŁUGOWE)

10.1 Informacje ogólne

- (a) Poprawność projektu konieczna do zapewnienia, że system pomiaru wysokości ciągle spełnia kryteria zezwolenia RVSM powinna zostać sprawdzona poprzez zaplanowane testy i przeglądy, w oparciu o zatwierdzony program obsługi. Operator powinien dokonać przeglądu procedur obsługowych i omówić wszystkie aspekty zdatności ciągłej, które mogą mieć na nią wpływ.
- (b) W celu umożliwienia zachowania zgodności z procedurami obsługowymi RVSM, dostępne muszą być odpowiednie urządzenia.

10.2 Programy obsługi

Każdy operator występujący o zezwolenie operacyjne RVSM powinien ustanowić czynności obsługowe i przeglądowe wymagane i akceptowane przez władzę, które obejmują wymagany zakres obsługi określony przez zespół danych (paragraf 9.2). Operatorzy statków powietrznych posiadający zatwierdzony program obsługi będą musieli objąć tym programem wspomniane powyżej czynności.

10.3 Dokumenty obsługi

Należy dokonać przeglądu następujących dokumentów:

- (a) Instrukcja obsługi technicznej
- (b) Instrukcja napraw strukturalnych
- (c) ©Instrukcja czynności rutynowych
- (d) Ilustrowany katalog części
- (e) Plan obsługi
- (f) Główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL)

10.4 Czynności obsługowe

Jeśli operator zobowiązany jest posiadać zatwierdzony program obsługi, to program ten powinien obejmować dla każdego statku powietrznego czynności obsługowe przewidziane instrukcją obsługi statku powietrznego i podzespołów, opracowanej przez producenta. Poza tym, w stosunku do statków powietrznych łącznie z tymi, których zatwierdzony program obsługi nie obejmuje, uwaga powinna zostać zwrócona na następujące sprawy:

- (a) Całe wyposażenie RVSM powinno być obsługiwane zgodnie z instrukcją obsługi podzespołów dostarczoną przez producenta i kryteriami osiągnięć zespołu danych dołączonych do zezwolenia RVSM
- (b) Wszelkie modyfikacje lub zmiany konstrukcji, które mogą w jakikolwiek sposób dotyczyć pierwotnego zezwolenia RVSM powinny być przedmiotem badań możliwych do zaakceptowania przez odpowiedzialną władzę.
- (c) ©Wszelkie naprawy nie objęte zatwierdzonymi dokumentami obsługi, które mogą dotyczyć ciągłości całego zezwolenia RVSM, np. zmieniające ustawienie liniowe chwytów Pitota, naprawy uszkodzeń lub deformacji poszycia kadłuba wokół chwytów instalacji ciśnienia statycznego, powinny podlegać przeglądom akceptowanym przez władzę.

- (d) Do kalibracji nie może być stosowane testowanie przy pomocy systemu samo-sprawdzenia, chyba że zostanie wykazane, iż za zgodą odpowiedzialnej władzy, konstruktor lub uprawnione biuro projektowe taki sposób zatwierdzą.
- (e) Po ponownym połączeniu szybkozłączy linii ciśnienia statycznego powinno być dokonane odpowiednie sprawdzenie szczelności systemu (tam, gdzie możliwe – wizualne).
- (f) Płatowiec i jego system ciśnienia statycznego powinny być obsługiwane zgodnie z procedurami i standardami przeglądów określonymi przez konstruktora.
- (g) W celu zapewnienia utrzymania geometrii płatowca, zachowującej właściwy profil powierzchni i zmniejszenie błędu systemu pomiaru wysokości, należy dokonywać pomiarów powierzchni i przeglądów zafalowań poszycia, aby utrzymać się w granicach tolerancji RVSM.
- (h) W celu zachowania standardów utrzymywania wysokości w operacjach RVSM, program obsługi i przeglądów autopilota musi zapewniać ciągłą niezawodność i dokładność systemu automatycznego sterowania wysokością.
- (i) Mimo, że osiągi zainstalowanego wyposażenia zostały zademonstrowane jako wystarczające dla uzyskania zezwolenia RVSM, towarzyszące im czynności obsługi powinny być weryfikowane, czy są, w sposób bieżący, spójne z posiadanym zezwoleniem RVSM. Wyposażenie, które należy wziąć pod uwagę:
 - (j) System ostrzegania o wysokości
 - (ii) System automatycznego sterowania wysokością
 - (iii) Urządzenie kodujące wysokość dla radaru wtórnego
 - (iv) Systemu pomiaru wysokości.

10.4.1 *Działania w stosunku do statków nie spełniających warunków.* Te statki powietrzne, które zostały uznane jako utrzymujące wysokość z błędem wymagającym dochodzenia przyczyn, jak opisano w paragrafie 11.7, nie powinny operować w przestrzeni RVSM, dopóki nie zostanie przeprowadzone:

- (a) Ustalenie i wyodrębnienie usterki lub wadliwego działania
- (b) Działanie naprawcze, konieczne do spełnienia warunków paragrafu 9.5.5.f i utrzymania w ten sposób zezwolenia RVSM.

10.4.2 *Szkolenie obsługowe.* Dla utrzymania zezwolenia RVSM, może okazać się konieczne przeprowadzenie dodatkowego szkolenia. Obszarami, które mogą wymagać szczególnego podkreślenia w szkoleniu podstawowym i okresowym odnośnego personelu są:

- (a) Techniki inspekcji geometrii statku powietrznego.
- (b) Kalibracja wyposażenia testowego i jego wykorzystanie
- (c) ©Wszelkie instrukcje i procedury specjalne przedstawione w zezwoleniu RVSM.

10.4.3 *Wyposażenie testowe.*

- (a) Wyposażenie testowe powinno posiadać zdolność wykazania ciągłej zgodności z parametrami przedstawionymi w zespole danych zezwolenia RVSM lub ustanowionymi przez odpowiedzialną władzę.
- (b) Wyposażenie testowe powinno być kalibrowane w określonych, uzgodnionych z władzą odstępach czasu na podstawie odnośnych standardów, których kalibracja jest zatwierdzona i stanowi podstawę dla standardów krajowych akceptowanych przez władzę. Zatwierdzony program obsługi powinien zawierać skuteczny program jakości zwracający uwagę na:
 - (i) Określenie wymaganej dokładności urządzenia testowego.
 - (ii) Regularne kalibracje wyposażenia testowego w oparciu o standard podstawowy.
 - (iii) Regularne sprawdzenia urządzeń testowych zarówno wewnętrznych jak i zewnętrznych.
 - (iv) Wykonywanie zatwierdzonych czynności.
 - (v) Procedury uwzględniania błędów operatora i odbiegających od normy warunków otoczenia, które mogą mieć wpływ na dokładność kalibracji.

11. ZEZWOLENIE OPERACYJNE

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PN0-3-04-01 Strona 17/36
--	--------------------------------	------------------------------------

11.1 Cel i sposób wydawania

Przegląd procesu wydawania zezwoleń RVSM przedstawia paragraf 6. Ten paragraf opisuje kolejne kroki i podaje szczegółowe wskazówki dotyczące wymaganych działań operacyjnych i procedur. Do tego paragrafu odnoszą się również Załączniki 4 i 5, które zawierają podstawowe informacje o programach operacyjnych.

11.2 Operacje RVSM

Zezwolenie wymagane będzie dla wszystkich jednostkowych i grupowych statków powietrznych, które będą używane do operacji RVSM. Zezwolenia będą również wymagane dla każdego operatora a odpowiedzialna władza musi mieć pewność, że:

- (a) każdy statek powietrzny posiada świadectwo zdatności do lotu zgodnie z paragrafem 9;
- (b) każdy operator posiada program ciągłej zdatności (procedury obsługi) zgodny z paragrafem 10;
- (c) jeśli konieczne, procedury operacyjne specyficzne dla danej przestrzeni zostały włączone do instrukcji operacyjnej (patrz Załączniki 6 i 7)
- (d) wysoki poziom zdolności statku powietrznego do utrzymywania wysokości może zostać zachowany.

11.3 Zawartość wniosku operatora o zezwolenie RVSM

W celu dokonania oceny przed rozpoczęciem zamierzonych operacji RVSM, operator powinien dostarczyć z wystarczającym wyprzedzeniem następujące materiały:

- (a) *Dokumenty sprawności technicznej* Dokumentacja, która stwierdza, że statek powietrzny posiada zezwolenie RVSM. Powinna ona obejmować zmianę lub załącznik do zatwierdzonej instrukcji operacyjnej.
- (b) *Opis wyposażenia statku powietrznego* Opis wyposażenia statku powietrznego właściwego dla prowadzenia operacji RVSM.
- (c) *©Programy szkolenia oraz czynności i procedury operacyjne.* Posiadacze Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) będą musieli przedstawić odpowiedzialnej władzy konspekt szkolenia podstawowego a jeśli konieczne okresowego wraz z odpowiednimi materiałami. Materiał będzie musiał wykazać, że czynności operacyjne, zagadnienia procedur i szkolenia odnoszące się do RVSM w przestrzeni, która wymaga państwowego zezwolenia na operowanie w niej zostały w nim zawarte. Operatorzy nie posiadający AOC, w celu udowodnienia odpowiedzialnej władzy, że ich wiedza o procedurach i czynnościach RVSM jest równa wiedzy posiadaczy AOC i wystarczająca, aby udzielić im pozwolenia na operacje RVSM, będą musieli spełnić wymagania procedur lokalnych. Wskazówki dotyczące zawartości programów szkolenia oraz procedur i czynności operacyjnych podane są w Załączniku 4. Szerzej mówiąc, przedstawia on planowanie lotów, procedury przedstartowe, procedury na pokładzie przed wlotem w przestrzeń RVSM, procedury w locie, procedury szkolenia załóg lotniczych. Załącznik 6 przedstawia procedury stosowane w przestrzeni rejonu EUR zgodnie z Doc. 7030/4. Procedury stosowane w przestrzeni rejonu EUR i procedury szczególne dla przestrzeni powietrznej Atlantyku Północnego, dla których wymagane jest wystawione przez Państwo specjalne zezwolenie, przedstawione są w Doc. 7030/4.
- (d) *Instrukcje operacyjne i Listy kontrolne* Odpowiednie instrukcje i listy kontrolne powinny zostać uzupełnione o informacje/wskazówki dotyczące standardowych procedur operacyjnych zgodnie ze szczegółami przedstawionymi w Załączniku 4. Instrukcje powinny zawierać ustalenia dotyczące prędkości, wysokości i ciężarów przedstawionych w zezwoleniu RVSM dla danego statku powietrznego wraz z określeniem wszelkich ograniczeń lub warunków ustanowionych dla grupy statków. Władza może zażądać przedstawienia do wglądu instrukcji i list kontrolnych.
- (e) *Dotychczasowa praktyka* Do wniosku powinna być dołączona stosowna historia odpowiedniej działalności operacyjnej. Ubiegający się powinien wykazać przeprowadzenie zmian w szkoleniu, operacjach lub czynnościach obsługowych, koniecznych do poprawy słabych osiągnięć w utrzymywaniu wysokości.

- (f) *Wykaz wyposażenia minimalnego* Jeśli jest stosowany, wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) sporządzony na podstawie Głównego wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL) i odnośnych przepisów operacyjnych, powinien zawierać zagadnienia odnoszące się do operowania w przestrzeni RVSM.
- (g) *Obsługa* Jeśli wniosek dotyczy zezwolenia operacyjnego, operator powinien ustanowić program obsługi, szczegółowo opisany w paragrafie 10, który będzie mógł być zaakceptowany przez odpowiedzialną władzę.
- (h) *Plan uczestnictwa w programach sprawdzeń/monitoringu* Operator powinien ustanowić akceptowalny dla odpowiedzialnej władzy plan uczestnictwa w programach sprawdzeń/monitoringu (Patrz 11.6). Ten plan będzie musiał obejmować jako minimum wyrwykowe sprawdzenie floty operatora przez niezależny system monitorowania wysokości.

11.4 Loty demonstracyjne

Zawartość wniosku o wydanie zezwolenia RVSM może okazać się wystarczająca do oceny osiągnięć i procedur statku powietrznego. Jednakże, ostatni etap procesu wydawania zezwolenia może wymagać wykonania lotu demonstracyjnego. W celu przeprowadzenia sprawdzenia czy wszystkie odnośne procedury są stosowane właściwie, odpowiedzialna władza może wyznaczyć inspektora na lot w przestrzeni RVSM. Jeśli kontrola wypadnie pomyślnie, zezwolenie na operacje w przestrzeni RVSM, można wydać.

11.5 Forma dokumentów zezwolenia

- (a) Posiadacze Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) Pozwolenie na operacje w określonej przestrzeni RVSM zostanie udzielone w formie Zezwolenia wydanego przez odpowiedzialną władzę zgodnie z EU-OPS 1 lub z przepisami krajowymi, jeśli zezwolenie operacyjne wymagane jest przez umowę regionalną ICAO. W zezwoleniu musi znaleźć się każda grupa statków powietrznych, na które Operator uzyskał pozwolenie.
- (b) Operatorzy nie posiadający AOC Tym operatorom zezwolenie będzie wydawane zgodnie z wymaganiami przepisów krajowych lub JAR-OPS 2, po ich opublikowaniu. Te zezwolenia będą ważne przez okres określony przepisami krajowymi, na ogół 2 lata i mogą wymagać odnowienia.

Uwaga: Niektóre władze mogą, w celu potwierdzenia zgodności z mającymi zastosowanie warunkami, wydać zezwolenie składające się z zezwolenia technicznego opisanego w paragrafie 9.1.4 i zezwolenia operacyjnego opisanego w paragrafie 11.2.

11.6 Monitorowanie w przestrzeni powietrznej

W przestrzeni, w której stosuje się cyfrowe wartości docelowego poziomu bezpieczeństwa (TLS) konieczne jest prowadzenie przez niezależne systemy monitoringu zdolności utrzymywania wysokości przez statki powietrzne, którego celem jest sprawdzenie czy ten poziom bezpieczeństwa jest osiągnięty. Jednakże, niezależne przeprowadzenie sprawdzenia statku powietrznego nie jest warunkiem wydania zezwolenia RVSM.

11.7 Zawieszenia, wycofania i wznowienia Zezwolenia RVSM

Przypadki błędów utrzymywania wysokości w warunkach RVSM mogą być tolerowane tylko w nieznacznym stopniu. Oczekuje się, że każdy operator podejmie natychmiastowe działania w celu usunięcia przyczyn powstawania błędów. Wystąpienie niewłaściwego utrzymywania wysokości operator powinien zgłosić odpowiedzialnej władzy w przeciągu 72 godzin. Meldunek powinien obejmować wstępną analizę czynników wywołujących błąd i działania podjęte w celu zapobieżenia powtarzaniu się zjawiska. Odpowiedzialna władza określi sposób postępowania w przypadku meldunków. Pojawiające się błędy wymagające meldowania i badań to:

- (a) TVE równy lub większy niż $\pm 90\text{m}$ ($\pm 300\text{ft}$),
- (b) ASE równy lub większy niż $\pm 75\text{m}$ ($\pm 245\text{ft}$),
- (c) Odejście od przydzielonego poziomu o $\pm 90\text{m}$ ($\pm 300\text{ft}$) lub więcej.

11.7.1 Błędy utrzymywania wysokości Błędy utrzymywania wysokości dzielą się ogólnie na dwa rodzaje:

- Błędy wywołane złym działaniem wyposażenia,
- Błędy operatora.

11.7.2 Operatorowi, który ustawicznie popełnia błędy którejkolwiek z powyższych kategorii, zezwolenie RVSM

może zostać zawieszono lub cofnięte. Jeśli zostało ustalone, że problem dotyczy określonego typu statku powietrznego, zawieszenie lub cofnięcie zezwolenia RVSM może dotyczyć nie całej floty operatora a tylko tego określonego typu.

Uwaga: Jeśli operator popełnia błędy ustawicznie, dopuszczalny poziom ryzyka kolizji w przestrzeni powietrznej może zostać przekroczony.

11.7.3 *Działania operatora* Operator powinien w sposób skuteczny i na czas odnieść się do każdego błędu

utrzymywania wysokości. Jeśli działania operatora dotyczące błędów utrzymywania wysokości okażą się nieskuteczne lub spóźnione, odpowiedzialna władza może rozważyć zawieszenie lub cofnięcie zezwolenia RVSM. Do określenia sposobu postępowania odpowiedzialna władza może wykorzystać materiały opisujące dotychczasową praktykę.

11.7.4 *Wznowienie Zezwolenia* Operator będzie musiał udowodnić odpowiedzialnej władzy, że przyczyny

powstawania błędów utrzymywania wysokości zostały określone i wyeliminowane oraz, że programy i procedury RVSM operatora są efektywne. W celu odbudowania zaufania, odpowiedzialna władza może według uznania zażądać wykonania niezależnego monitoringu utrzymywania wysokości przez statek powietrzny, którego dotyczą zastrzeżenia.

12. DOSTĘPNOŚĆ DOKUMENTÓW

12.1 Egzemplarze dokumentów EUROCONTROL można zamawiać w EUROCONTROL Documentation Center,

GS4, Rue de la Fusee, 96, B-1130 Brussels, Belgium: (Fax: 32 2 729 9109), oraz znaleźć w internecie na stronie <<http://www.eur-RVSM.com>>.

Egzemplarze dokumentów FAA można otrzymać od Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington DC 20402-9325, USA.

Egzemplarze dokumentów ARINC można otrzymać z Aeronautical radio Inc., 2551 Riva Road, Annapolis, Maryland 24101-7465 USA.

Egzemplarze dokumentów RTCA można otrzymać od RTCA Inc., 1140 Connecticut Avenue, N.W., Suite 1020, Washington, DC 20036-4001, USA,. (Tel: 1 202 833 9339).

12.2 Informacje na temat możliwości otrzymania dokumentów ICAO i JAA zainteresowany może uzyskać od

władz krajowych (Informacje, jak uzyskać Podręcznik operacji w przestrzeni MNPS Atlantyku Północnego można znaleźć w biuletynie informacji lotniczej UK CAA AIC 149/1998).

Załącznik 1– Objaśnienie współczynnika w/δ

1. Paragraf 9.4 opisuje zakres warunków lotu, powyżej których powinna zostać wykazana zgodność z kryteriami ase. opis odnosi się również do parametru w/δ . poniższe objaśnienie ma zapewnić korzyść czytelnikowi, który może nie być zaznajomiony z wykorzystaniem tego parametru.

2. Przedstawienie na jednym wykresie wszystkiego, co składa się na pakiet parametrów RVSM, a więc ciężaru wysokości i prędkości byłoby trudne, ponieważ większość ograniczeń prędkości w pakietach jest funkcją zarówno wysokości jak i ciężaru. w rezultacie konieczny byłby osobny wykres wysokości względem liczby macha dla każdego ciężaru statku powietrznego. inżynierowie opracowujący osiągi, w celu rozwiązania tego problemu, na ogół używają poniższej techniki.

3. Dla większości odrzutowych samolotów transportowych wymagany pakiet parametrów może być, przy użyciu współczynnika w/δ (ciężar podzielony przez współczynnik ciśnienia atmosferycznego) zawężony, z wystarczającym przybliżeniem, do jednego wykresu. możliwe jest to dzięki stosunkowi pomiędzy parametrem w/δ a zasadniczymi zmiennymi aerodynamicznymi tj. liczbą m i współczynnikiem siły nośnej, jak przedstawiono poniżej.

$$w/\delta = 1481.4c_i M^2 s_{ref}$$
, gdzie:

δ = ciśnienie otoczenia na wysokości lotu dzielone przez standardowe ciśnienie na poziomie morza 1013.25 hpa

w/δ = stosunek ciężaru do współczynnika ciśnienia atmosferycznego

c_i - współczynnik siły nośnej

m = liczba Macha

s_{ref} = odnośna powierzchnia skrzydeł

4 W rezultacie, pakiet RVSM może zostać przedstawiony na jednym wykresie poprzez proste wykreślenie parametru w/δ , zamiast stosunku wysokości do liczby macha. ponieważ δ jest dla danej wysokości wartością stałą, ciężar dla określonych warunków może zostać wyliczony, po prostu, w wyniku pomnożenia wartości w/δ przez δ .

5 Dla wysokości powyżej zakresu RVSM, w przybliżeniu można przyjąć, że dla danego statku powietrznego błąd pozycji odnosi się jedynie do liczby macha i parametru w/δ .

ZAŁĄCZNIK 2

SKŁADOWE BŁĘDU SYSTEMU POMIARU WYSOKOŚCI

1. WPROWADZENIE

Paragraf 9.5.3 stanowi, że w zestawie danych zezwolenia powinien zostać określony i przedstawiony zespół błędów. Zespół błędów został szczegółowo omówiony w dalszych paragrafach dotyczących jednostkowych statków powietrznych. Zadaniem tego Załącznika jest dostarczenie wskazówek pomocnych w zapewnieniu, że dla każdego modelu potencjalne źródła błędów zostały określone i przedstawione w zespole błędów.

2. ZADANIE ZESPOŁU BŁĘDÓW (ASE)

2.1 Zadaniem zespołu ASE jest wykazanie, że umiejscowienia dopuszczalnych błędów pomiędzy różnymi częściami systemu pomiaru wysokości jest, dla poszczególnego zestawu danych, zgodne ze wszystkimi statystycznymi kryteriami tego zespołu. Poszczególne dopuszczalne błędy w ramach tego samego zespołu tworzą również podstawę procedur, określonych przez zestaw danych zezwolenia technicznego, które mają służyć wykazaniu, że statek powietrzny spełnia kryteria RVSM.

2.2 Konieczne jest zapewnienie, że zespół uwzględni wszystkie czynniki wywołujące ASE.

2.3 W przypadku zezwolenia dla grupy konieczne jest upewnienie się czy zespół określa efekt ogólny błędów składowych w sposób, który jest statystycznie realistyczny czy w sposób wykorzystujący zestawienie wartości najwyższych.

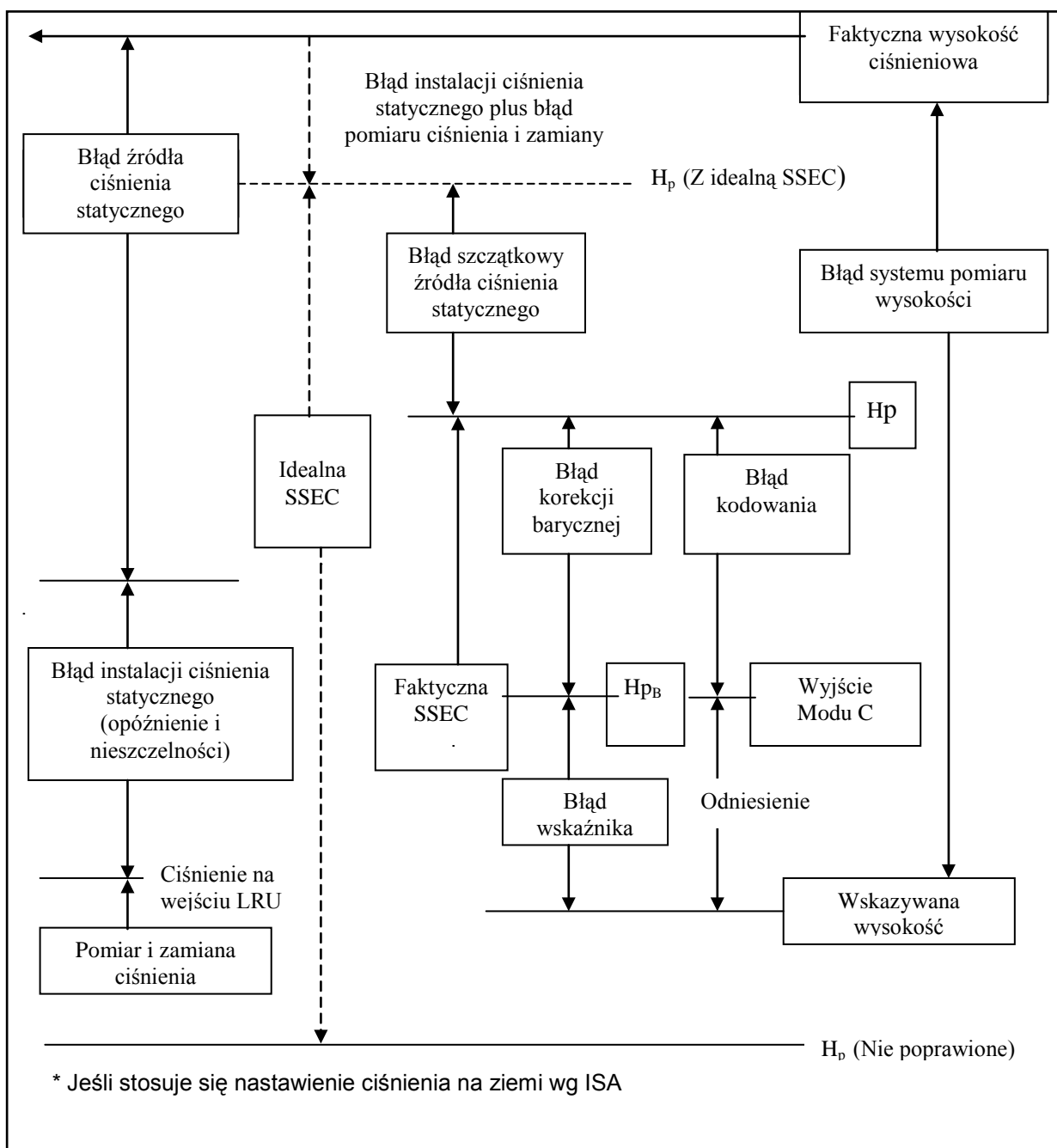
3. BŁĄD SYSTEMU POMIARU WYSOKOŚCI

3.1 Rozkład błędów

Rysunek 2-1, na którym umieszczone są w ramach wszystkie błędy towarzyszące funkcjom koniecznym do wypracowania wskazań wysokości ciśnieniowej, przedstawia rozkład całkowitego ASE na składniki główne. Przedstawiony rozkład nakierowany jest na uwzględnienie wszystkich błędów jakie mogą się pojawić, jakkolwiek różne konstrukcje systemu mogą łączyć składniki błędów w sposób nieco różny.

- (a) „Wysokość faktyczna” jest wysokością ciśnieniową odpowiadającą niezakłóconemu ciśnieniu otoczenia.
- (b) „Błąd źródła ciśnienia statycznego” jest różnicą pomiędzy niezakłóconym ciśnieniem otoczenia i ciśnieniem w chwycie powietrza, na końcu wejścia linii ciśnienia statycznego.
- (c) „Błąd instalacji ciśnienia statycznego” jest różnicą ciśnienia między różnymi punktami linii.
- (d) „Błąd pomiaru ciśnienia i zamiany” jest błędem towarzyszącym procesowi odbioru przez awionikę pneumatycznego sygnału ciśnienia i zamianę go na elektryczny sygnał wysokości. Rysunek 2-1 przedstawia niezależny system pomiaru wysokości, w którym funkcje pomiaru ciśnienia i zamiany go na wysokość są w normalnych warunkach nierozdzielne. W systemie komputera danych atmosferycznych te dwie funkcje mogą być rozdzielone a SSEC mogłaby ewentualnie być zastosowana przed przeprowadzeniem wyliczenia wysokości ciśnieniowej (H_p).
- (e) „Idealna SSEC” byłaby taką korekcją, która dokładnie kompensuje na bieżąco istniejący SSE. Gdyby taka korekcja mogła być zastosowana, to wartość wyliczonej przez system H_p byłaby różna od wysokości faktycznej jedynie o błąd instalacji ciśnienia statycznego i błąd pomiaru ciśnienia i zamiany. Na ogół jest to nieosiągalne, tak więc chociaż można się spodziewać zmniejszenia SSE przez faktyczną SSEC, nigdy nie będzie to zrobione bezbłędnie.
- (f) „Szczątkowy błąd źródła ciśnienia statycznego” ma zastosowanie jedynie w elektronicznej SSEC. Jest to różnica pomiędzy SSE i faktycznie zastosowaną korekcją. Poprawiona wartość H_p będzie zatem różna od faktycznej wysokości ciśnieniowej o sumę błędów linii ciśnienia statycznego, pomiaru ciśnienia i zamiany oraz szczątkowego SSE.

RYSUNEK 2-1 BŁĘDY SYSTEMU POMIARU WYSOKOŚCI



- (g) Pomiędzy H_p i wysokością wskazywaną pojawia się błąd korekcji barycznej i błąd wskazania. Rysunek 2-1 przedstawia ich kolejność w niezależnym systemie pomiaru wysokości. System komputera danych atmosferycznych może wprowadzić korekcję baryczną wieloma sposobami, które mogłyby nieco zmienić przedstawiony diagram, ale błędy te będą w dalszym ciągu towarzyszyć funkcji korekcji barycznej lub funkcji wskaźników. Jedynym wyjątkiem są te systemy, w których można przełączyć funkcję wskaźników na sygnał bezpośrednio od H_p eliminując w ten sposób błąd korekcji barycznej, jeśli korzysta się z nastawienia ciśnienia na ziemi, jak w przypadku operacji RVSM.

3.2 Składniki błędu

Błędy systemu pomiaru wysokości przedstawione na rysunku 2-1 i opisane w 3.1 zostały omówione bardziej szczegółowo w dalszych punktach.

3.2.1 *Błąd źródła ciśnienia statycznego.* Części składowe SSE oraz czynniki mające wpływ na ich wielkość zostały przedstawione na rysunku 2-1.

- (a) SSE odniesienia jest najlepszym przybliżeniem faktycznego SSE dla jednostkowego statku powietrznego lub grupy statków, uzyskanego w drodze pomiarów kalibracyjnych w locie. Zmienia się on wraz z warunkami operacji, redukując w sposób charakterystyczny rodzinę krzywych W/δ , które są funkcją liczby Macha. Obejmuje on również poprawę aerodynamiki, która może zostać uwzględniona w projekcie. Jak ustalono, SSE odniesienia jest stały dla statku jednostkowego lub grupy, jednak może on być zmieniony po wzięciu pod uwagę dalszych danych.
- (b) Techniki testowania wykorzystywane do wyodrębnienia SSE odniesienia będą w pewnym stopniu obciążone towarzyszącą im zawodnością, nawet jeśli na podstawie danych znane mogą być błędy przyrządów. Przy pomiarach za pomocą stożka wleczonego zawodność pomiaru wzrasta na skutek ograniczeń dokładności pomiaru ciśnienia, kalibracji instalacji stożka oraz różnic w instalacjach, jeśli korzysta się z więcej niż z jednej. Po określeniu SSE odniesienia, faktyczny błąd pomiaru pozostaje stały lecz jako nieznanый może być uwzględniony w zespole ASE jedynie jako przybliżony.
- (c) Czynniki różnic pomiędzy kadłubami i pomiędzy chwytami wynikają z różnic między kadłubami i chwytami poszczególnymi a kadłubem i chwytem wzorcowym, użytym do wyodrębnienia SSE.

3.2.2 *Szczytkowy błąd źródła ciśnienia statycznego.*

- (a) Składowe i czynniki zostały przedstawione w Tabeli 2-1. Szczytkowy SSE wyliczony jest z tych składowych błędów, które powodują, że SSE faktyczny różni się od wartości odniesienia, składowych 2,3, i 4 z Tabeli 2-1 plus wartość, o którą faktyczna SSEC różni się od wartości poprawki idealnie dokładnej oraz wartości składowych 2(a), (b) i (c) z Tabeli 2-1.
- (b) Ogólnie mówiąc będzie to różnica pomiędzy SSEC, która dokładnie kompensuje SSE odniesienia a SSEC założonym w projekcie układu elektronicznego. To wynika z praktycznych ograniczeń projektowych awioniki. Składowe błędy końcowego 2(a) będą zatem stałe dla określonych warunków lotu dla statku jednostkowego lub grupy. Dodatkowe błędy zmienne 2(b) i 2(c) wywołane są tymi czynnikami, które powodują, że SSEC zastosowana do określonego zestawu awioniki różni się od wartości założonej w projekcie.
- (c) Relacje pomiędzy SSEC idealną, SSE odniesienia, SSEC projektowaną i faktyczną zilustrowane na rysunku 2-2, zostały przedstawione przy założeniu, że błędy instalacji ciśnienia statycznego oraz pomiaru ciśnienia i zamiany wynoszą zero.
- (d) Czynniki powodujące zmienność SSE względem charakterystyki odniesienia, powinny zostać uwzględnione dwukrotnie. Najpierw, w odniesieniu do samego SSE, jak zapisano w Tabeli 2-2 a następnie z powodu wpływu na degradację SSEC jako czynnika 2(a)(i) w Tabeli 2-2. Podobnie, w dwóch aspektach powinien być uwzględniony błąd pomiaru ciśnienia statycznego. Efekt zasadniczy będzie wywołany przez składnik „pomiar ciśnienia i zamiana” a wtórny przez czynnik 2(a)(ii) z Tabeli 2-2.

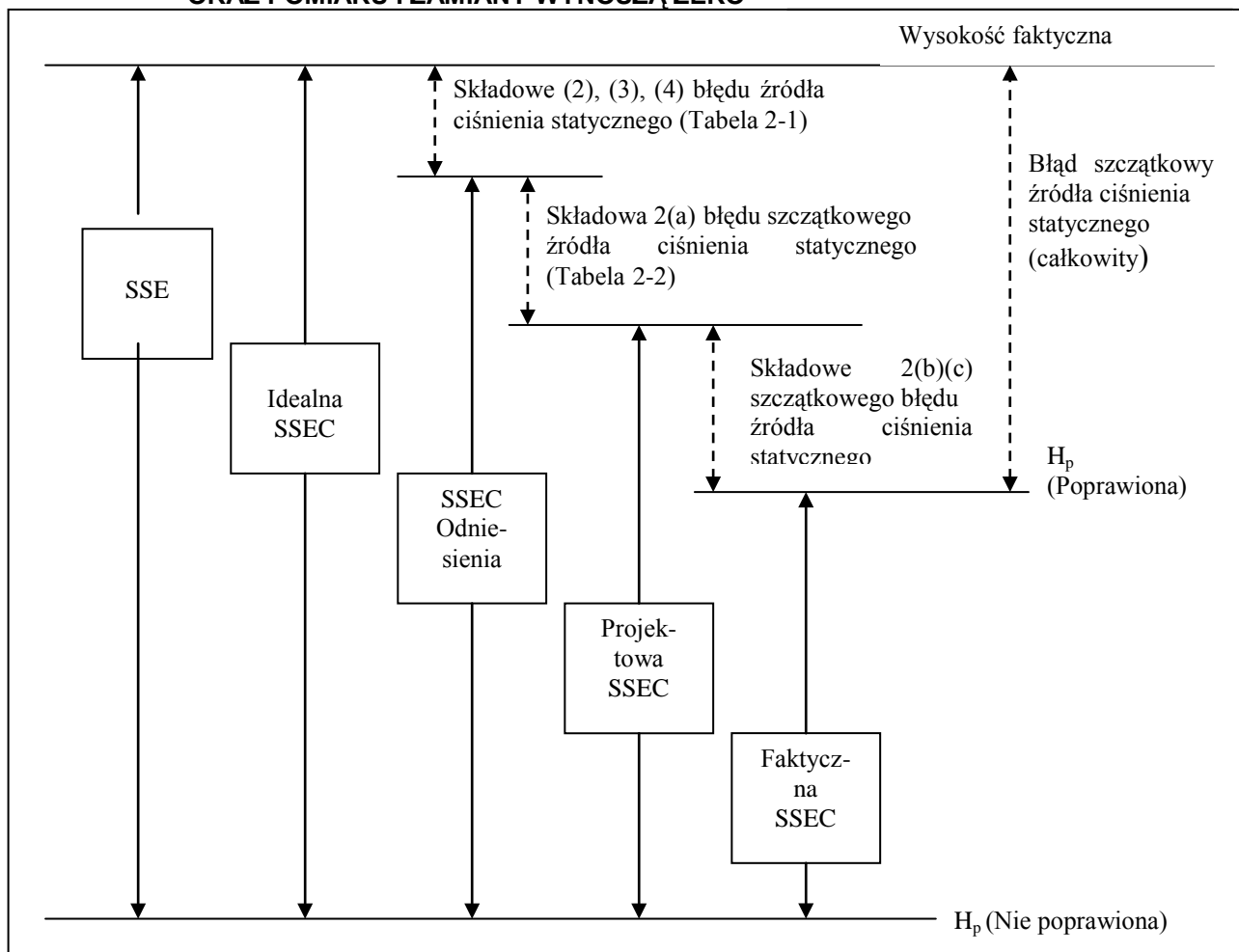
TABELA 2-1 BŁĄD ŹRÓDŁA CIŚNIENIA STATYCZNEGO
(Przyczyna: Aerodynamiczne zakłócenia warunków swobodnego opływu)

CZYNNIKI	SKŁADOWE BŁĘDU
Oddziaływanie konstrukcji	1) Wartość SSE odniesienia z wyliczona pomiarów kalibracyjnych w locie. 2) Niedokładność pomiarów kalibracyjnych w locie. 3) Różnice pomiędzy poszczególnymi konstrukcjami. 4) Różnice pomiędzy poszczególnymi chwytami.
Warunki operacyjne (Prędkość, wysokość, kąt natarcia, ześlizg)	
Geometria: Rozmiar i kształt kadłuba Umieszczenie źródeł ciśnienia statycznego Różnice w profilach powierzchni w okolicy źródeł Różnice w dopasowaniu pobliskich drzwi, płyt poszycia i innych	
Oddziaływanie chwytów	
Warunki operacyjne (Prędkość, wysokość, kąt natarcia, ześlizg)	
Geometria: Kształt chwytów Różnice w wykonaniu Różnice w instalacjach	

TABELA 2-2 BŁĄD SZCZĄTKOWY ŹRÓDŁA CIŚNIENIA STATYCZNEGO (SAMOŁOT Z ELEKTRONICZNĄ SSEC)
(Przyczyna: Różnica pomiędzy zastosowaną SSEC i faktycznym SSE)

Czynniki	Składowe błędy
(1) Takie jak dla błędu źródła ciśnienia statycznego PLUS	1) Składowe błędy (2), (3) i (4) z tabeli 2-1 PLUS
(2) Źródło danych dla funkcji SSEC	2(a) Przybliżenie w dopasowaniu projektowanej SSEC do SSE odniesienia uzyskanego podczas kalibracji w locie.
(a) Jeśli SSEC jest funkcją liczby Macha: (i) Odbiór P_s : różnica SSEC od SSE odniesienia (ii) Pomiar P_s : błąd przetworzenia sygnału ciśnienia (iii) Błędy P_T : głównie błąd przetworzenia sygnału ciśnienia	2(b) Wpływ niejednorodności wyrobu (czujniki i awionika) na osiągnięcie założonej SSEC.
(b) Jeśli SSEC jest funkcją kąta natarcia: (i) wpływ geometrii na alfa: - niedokładność czujników - niedokładność instalacji - miejscowe różnice w powierzchni (ii) błąd pomiaru: - dokładność przetwornika kąta natarcia	2© Wpływ otoczenia operacji (czujniki i awionika) na osiągnięcie założonej SSEC.
(3) Wprowadzenie funkcji SSEC	
(a) Obliczenie SSEC na podstawie danych wejściowych (b) Kombinacja SSEC z wysokością nie poprawioną	

RYSUNEK 2-2 STOSUNEK SSEC/SSE DLA ASE JEŚLI BŁĘDY LINII CIŚNIENIA STATYCZNEGO ORAZ POMIARU I ZAMIANY WYNOSZĄ ZERO



3.2.3 *Błąd instalacji ciśnienia statycznego* Błędy instalacji ciśnienia statycznego powstają w wyniku opóźnień przepływu i nieszczelności. Podczas lotu na poziomie, dla dobrze opracowanego i poprawnie zainstalowanego systemu, błąd ten jest bez znaczenia.

3.2.4

3.2.4 *Błąd pomiaru i zamiany*

- (a) Elementami czynnymi są czujniki ciśnienia statycznego, które mogą być mechaniczne, elektromechaniczne lub półprzewodnikowe i które zamieniają sygnał pneumatyczny na wysokość ciśnieniową.
- (b) Składowymi błędami są:
 - (i) niedokładność kalibracji
 - (ii) założona niedokładność projektu
 - (iii) różnice pomiędzy egzemplarzami
 - (iv) oddziaływanie otoczenia .
- (c) Opis wyposażenia na ogół obejmuje ogólny wpływ składowych błędów. Jeśli wartość błędów pomiaru ciśnienia i zamiany umieszczona w zespole błędów jest maksymalna, nie jest konieczne dokonywanie oceny dla każdej składowej osobno. Jednakże, niedokładność kalibracji, założona niedokładność projektu, oraz oddziaływanie otoczenia mogą wywoływać błąd przyrządu w granicach dopuszczalnego błędów urządzenia. Natomiast, jeśli zamierza się przyjąć statystyczny prawdopodobny rozrzut błędów w granicach tolerancji, konieczne będzie określenie jego prawdopodobnego oddziaływania na poszczególne układy elektroniczne, których dotyczą.

- (d) Szczególnie ważne jest upewnienie się, że wyszczególnione warunki otoczenia są adekwatne do zamierzonego zastosowania.

3.2.5 *Błąd ustawienia ciśnienia* Jest to różnica pomiędzy wartością wskazywaną a wartością wprowadzoną do systemu. Dla operacji RVSM wartość wskazań powinna zawsze być ciśnieniem na ziemi wg ISA, lecz błędy nastawienia, chociaż są częścią TVE, nie są składowymi ASE.

- (a) Składowymi błędami ustawienia ciśnienia są:
 - (i) sposób rozwiązania pokręta/wskaźnika
 - (ii) odczyt wskazywanej wartości
 - (iii) zastosowanie odczytanej wartości.
- (b) Zastosowanie tych czynników i sposób, w jaki one są zestawione zależy od budowy poszczególnego systemu.
- (c) W systemach, w których wskazania oddzielone są od funkcji pomiaru ciśnienia, mogą pojawiać się elementy odbioru i przekazywania lub składowe błędy wartości odbioru, które mogą powstać w procesie odbioru i transmisji sygnału nastawienia ciśnienia pomiędzy dwoma punktami.

3.2.6 *Błąd wskazań*. Powodem jest niedoskonała zamiana sygnału wysokości na wskazania.

Składowymi są:

- (a) przemiana sygnału wejściowego wskazań
- (b) dokładność siatki nitek/układu
- (c) czytelność.

3.2.7 W wysokościomierzach z samokontrolą pierwsza z nich powinna na ogół być oddzielona od błędów pomiaru ciśnienia i zamiany.

ZAŁĄCZNIK 3 OKREŚLANIE I MONITOROWANIE BŁĘDÓW ŹRÓDŁA CIŚNIENIA STATYCZNEGO

4. WPROWADZENIE

Zestaw danych omówiony został w paragrafie 9.2. W paragrafie 9.5.5© ustalono, że metoda wykorzystywana do określania błędów źródła ciśnienia statycznego powinna zostać udokumentowana. Następnie w paragrafie 9.6 postanowiono, że należy ustanowić procedury służące zapewnieniu zgodności z wymaganiami, dotyczącymi nowo budowanych statków powietrznych. Istnieje wiele sposobów spełnienia tych wymagań; poniżej zostały omówione dwa przykłady.

2. PRZYKŁAD 1

2.1 Jeden z procesów wykazania zgodności z wymaganiami RVSM został zobrazowany na rysunku 3.1. Rysunek

przedstawia te kalibracje w locie i inspekcje geometrii, które powinny zostać dokonane na określonej liczbie statków powietrznych. Kalibracje w locie i inspekcje muszą być kontynuowane do momentu ustalenia współzależności między nimi. W celu sprostania wymaganiom RVSM, muszą zostać określone dopuszczalne błędy geometrii i SSEC. W przypadku statków powietrznych w budowie, co N-ty z nich musi być poddany inspekcji szczegółowej a co M-ty kalibrowany podczas testów w locie, gdzie „N” i „M” określone są przez konstruktora statku powietrznego i uzgodnione z odpowiedzialną władzą. Dane uzyskane w wyniku „N” inspekcji i „M” kalibracji w locie mogą być wykorzystane do wyznaczenia wartości średniego i trzykrotnego odchylenia standardowego, w celu zapewnienia ciągłej zgodności modelu z warunkami paragrafu 7. Jeśli uzyskano dane dodatkowe, powinny być one przeanalizowane w celu określenia czy właściwa jest zmiana wartości N i M, jak wskazuje na to jakość otrzymanych wyników.

2.2 Istnieją różne sposoby wykorzystania danych z testów w locie i inspekcji do ustalenia współzależności między nimi. Przykład przedstawiony na rysunku 3-2 pokazuje proces w jaki każde źródło błędów dla kilku

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PN0-3-04-01 Strona 27/36
--	--------------------------------	------------------------------------

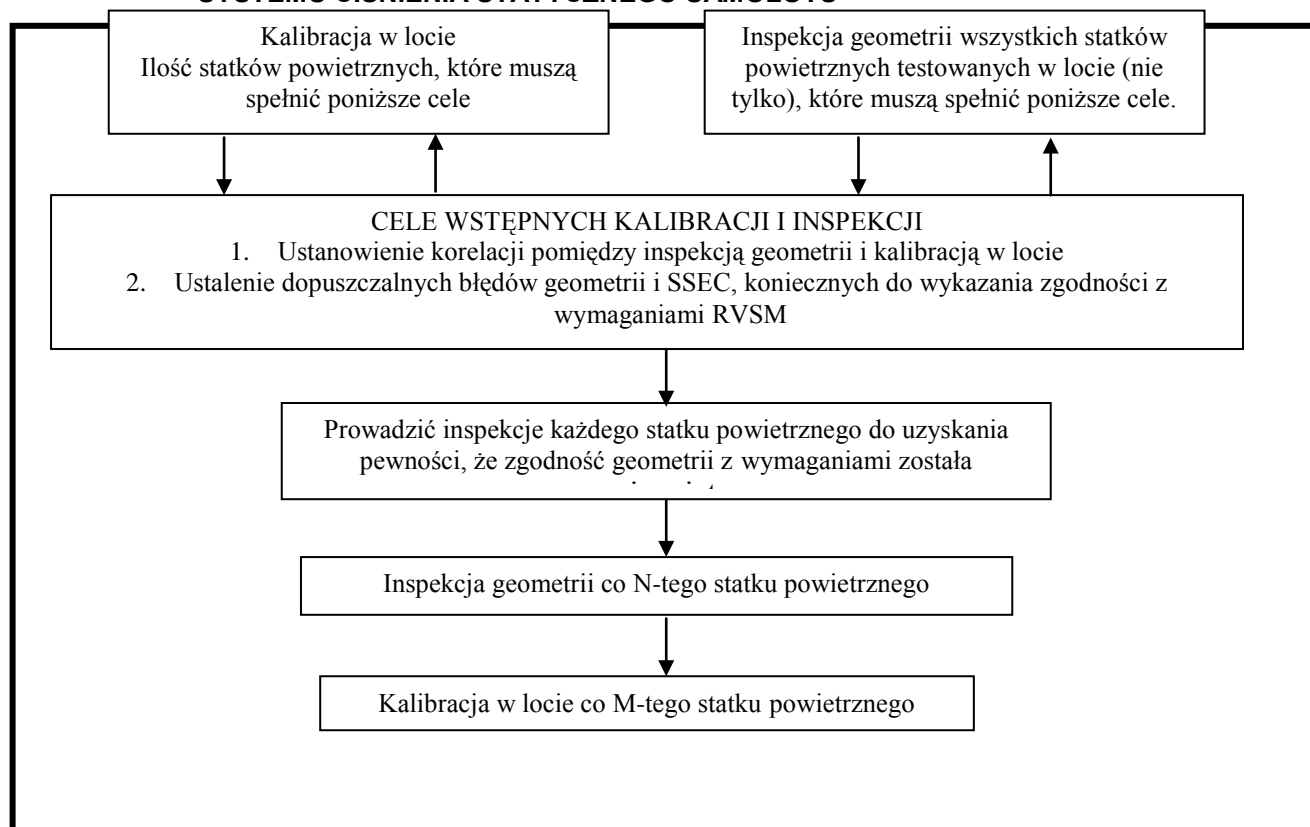
statków powietrznych określone jest w oparciu o testy laboratoryjne, przeglądy i analizy. Współzależność pomiędzy tymi ocenami i faktycznymi wynikami może być wykorzystana do udowodnienia poprawności metody.

Metoda przedstawiona na rysunkach 3-1 i 3-2 jest odpowiednia dla modelu nowego, ponieważ nie przenosi na grupę żadnej istniejącej wcześniej bazy danych.

3. PRZYKŁAD 2

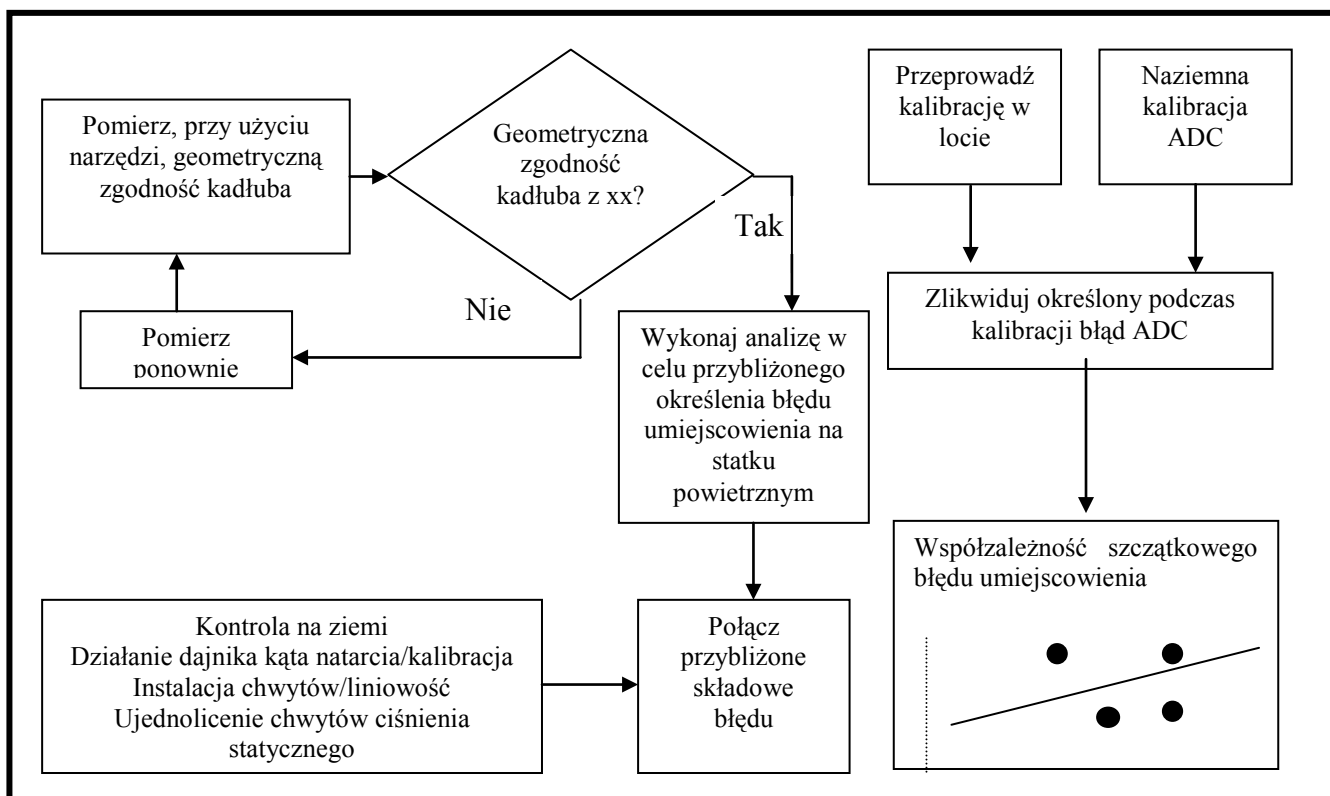
3.1 Rysunek 3-3 pokazuje, że kalibracje podczas testów w locie powinny być dokonywane na określonej liczbie statków powietrznych a regułami zgodności dla informacji o danych atmosferycznych pomiędzy systemami, których dotyczą, sprawdzone. W celu sprostania wymaganiom RVSM, muszą zostać określone dopuszczalne błędy geometrii i SSEC. Pomiedzy dopuszczalnymi błędami projektu a regułami zgodności musi zostać określona współzależność. W przypadku statków powietrznych w budowie, spójność informacji o danych atmosferycznych dla wszystkich statków powietrznych powinna zostać sprawdzona w warunkach przelotowych a kalibracją co M-tego statku przeprowadzona, gdzie M określone jest przez producenta i uzgodnione z odpowiedzialną władzą. Dane uzyskane w wyniku M kalibracji w locie powinny zostać wykorzystane do wyznaczenia wartości średniego i trzykrotnego odchylenia standardowego w celu zapewnienia ciągłej zgodności modelu z warunkami paragrafu 7.

RYSUNEK 3-1 PROCES WYKAZANIA WSTĘPNEJ I CIĄGŁEJ ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI SYSTEMU CIŚNIENIA STATYCZNEGO SAMOLOTU

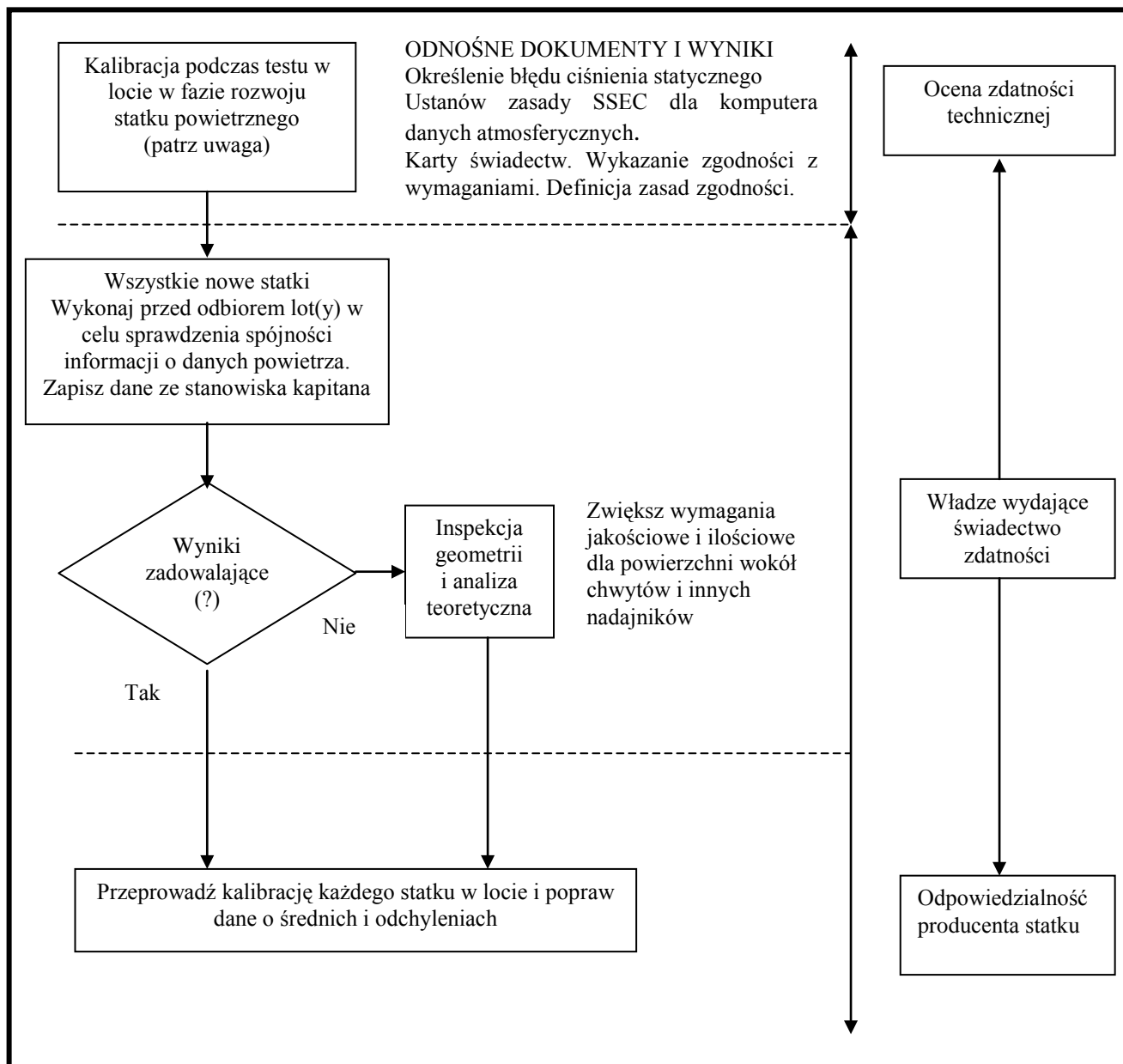


RYSUNEK 3-2

PRZYKŁAD PROCESU WYKAZANIA ZGODNOŚCI WSPÓLZALEŻNOŚCI
POMIĘDZY TESTAMI NA ZIEMI I W LOCIE



PROCES WYKAZANIA WSTĘPNEJ I CIĄGŁEJ ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI SYSTEMU CIŚNIENIA STATYCZNEGO NOWEGO MODELU STATKU POWIETRZNEGO



Uwaga: Instalacja do kalibracji w locie wybrana do uzyskania danych będzie musiała mieć dokładność zgodną z poziomem osiągnięć, które muszą być osiągnięte i analizą dokładności, która musi być zapewniona. Każde możliwe obniżenie dokładności będzie musiało być monitorowane i poprawiane podczas okresu testów w locie.

ZAŁĄCZNIK 4

PROGRAMY SZKOLENIA ORAZ DZIAŁANIA OPERACYJNE I PROCEDURY

1. WPROWADZENIE

Załogi lotnicze muszą znać zasady operowania w przestrzeni RVSM i być odpowiednio szkolone. Zagadnienia przedstawione w paragrafach 6-12 powinny zostać ujednoczone i włączone do programów szkolenia oraz działań operacyjnych i procedur. W istniejących programach pewne zagadnienia mogą być już ujednoczone. Nowa technologia również może pozwolić na odstępianie od wymagania od załóg pewnych działań. Jeśli tak się stanie, można uważać, że jest to zgodne z tym doradztwem.

Uwaga: Ten dokument został stworzony dla wszystkich użytkowników przestrzeni RVSM i jako taki przewidziany jest do przedstawienia wszelkich wymaganych działań. Uważa się, że część materiału może nie dotyczyć dużych Operatorów w transporcie publicznym.

2. PLANOWANIE LOTÓW

Podczas planowania lotu załoga powinna zwrócić szczególną uwagę na czynniki, które mogą dotyczyć operacji w przestrzeni RVSM. Obejmują one, ale nie tylko:

- (a) Sprawdzenie, czy statek powietrzny posiada zezwolenie na operacje RVSM;
- (b) Faktyczne i prognozowane warunki pogodowe na trasie lotu;
- (c) Wymagania minimum wyposażenia zaangażowanego w utrzymywanie wysokości lotu i ostrzeżenie;
- (d) Wszelkie ograniczenia operacyjne i techniczne dotyczące zezwolenia RVSM.

3. PROCEDURY PRZED STARTEM STATKU POWIETRZNEGO I PRZED KAŻDYM LOTEK

W ramach procedur przed lotem powinny zostać wykonane następujące działania:

- (a) Przegląd dziennika technicznego i wpisów w nim dokonanych w celu określenia stanu wyposażenia wymaganego do lotu w przestrzeni RVSM. Należy upewnić się, że działania obsługowe zmierzające do usunięcia usterek wymaganego wyposażenia zostały wykonane;
- (b) Podczas oględzin statku powietrzego szczególną uwagę należy zwrócić na stan chwytów instalacji ciśnienia statycznego i poszycia kadłuba w ich najbliższym otoczeniu oraz na wszelkie elementy systemu, które mogą mieć wpływ na dokładność pomiaru wysokości. To sprawdzenie może zostać dokonane przez wykwalifikowaną osobę inną niż pilot. (np. mechanik pokładowy lub obsługi naziemnej);
- (c) Przed startem wysokościomierze statku powietrzego powinny zostać ustawione na ciśnienie QNH lotniska i powinny wskazywać znaną wysokość wzniesienia lotniska w granicach określonych przez instrukcję użytkownika statku powietrzego. W granicach określonych tą instrukcją muszą mieścić się wskazania wysokościomierzy zasadniczych. Alternatywnie można użyć procedur z wykorzystaniem QFE. Należy dokonać wszelkich sprawdzeń działania i wskazań systemu pomiaru wysokości.
- (d) Przed startem wyposażenie wymagane do lotu w przestrzeni RVSM musi być sprawne i nie może działać jakakolwiek sygnalizacja jego wadliwego działania.

4. PROCEDURY PRZED WLOTEK W PRZESTRZEŃ RVSM

Przed wlotem w przestrzeń RVSM powinno być sprawdzone poniższe wyposażenie:

- (a) Dwa zasadnicze systemy pomiaru wysokości;
- (b) Jeden system automatycznego sterowania wysokością;
- (c) ©jedno urządzenie ostrzegające o wysokości.

Uwaga: W wyniku oceny takich kryteriów jak średni czas między wystąpieniem usterek, długość odcinków lotu, możliwość bezpośredniego kontaktu pilota z kontrolerem i dozoru radarowego, umowy regionalne mogą wymagać posiadania podwójnego zestawu wyposażenia do automatycznego sterowania wysokością.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PN0-3-04-01 Strona 31/36
--	--------------------------------	------------------------------------

- (d) Sprawny transponder. Nie w każdej przestrzeni RVSM sprawność transpondera jest wymagana. Operator powinien określić wymagania sprawności transpondera dla każdego obszaru RVSM, w którym zamierza prowadzić operacje. Operator powinien określić również wymagania dla transpondera w obszarach przekazywania do sąsiedniej przestrzeni RVSM.

Uwaga: Jeśli przed wlotem w przestrzeń RVSM pojawi się jakakolwiek usterka wyposażenia, pilot powinien zażądać nowego zezwolenia, aby w taką przestrzeń nie wlecieć.

5. PROCEDURY W LOCIE

5.1 Do szkolenia załóg i procedur powinny zostać włączone następujące działania:

- (a) Jeśli określona grupa statków powietrznych wymaga stosowania ograniczeń np. ograniczenie liczby Macha zawarte w zezwoleniu technicznym RVSM, załogi muszą się do nich stosować;
- (b) Należy położyć nacisk na natychmiastowe ustawianie na skalach wysokościomierzy zasadniczych i rezerwowych ciśnienia 1013,2 hPa/29,92 in.Hg przed przecięciem wysokości przejściowej i ponowne sprawdzenie właściwego nastawienia wysokościomierzy po osiągnięciu pierwszego przydzielonego poziomu lotu;
- (c) Na poziomie przelotowym utrzymywanie wysokości ma znaczenie zasadnicze. To wymaga, aby szczególna uwaga zwrócona została na to, czy zezwolenie ATC jest w dobrze zrozumiane a lot odbywa się zgodnie z instrukcjami. Statek powietrzny nie powinien w sposób zamierzony odchodzić od przydzielonego poziomu lotu bez uzgodnionego wcześniej zezwolenia ATC, chyba że załoga wykonuje manewr uniknięcia zagrożenia lub niebezpieczeństwa;
- (d) Jeśli następuje zmiana poziomu lotu, nie można pozwalać, aby statek powietrzny nie osiągał lub przekraczał przyznany poziom lotu o więcej niż 45m (150ft);

Uwaga: Zaleca się, aby przechwycenie poziomu lotu odbywało się przy wykorzystaniu funkcji przechwytywania systemu automatycznego sterowania wysokością, o ile jest dostępna.

- (e) System automatycznego sterowania wysokością powinien być sprawny i włączony podczas całego lotu, z wyjątkiem okoliczności, gdy odłączenie jest konieczne w celu poprawienia trymowania lub z powodu turbulencji. W każdym przypadku trzymanie się wysokości przelotowej powinno odbywać się na podstawie wskazań jednego z dwóch wysokościomierzy zasadniczych. W przypadku zaniku funkcji automatycznego utrzymywania wysokości konieczne jest zastosowanie wynikających z tego ograniczeń
- (f) Upewnić się, że system ostrzegania o wysokości jest sprawny. W odstępach około 1-godzinnych powinno być dokonywane krzyżowe sprawdzenie wysokościomierzy zasadniczych. Wskazania minimum dwóch z nich muszą być zgodne w granicach $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$). Jeśli ten warunek nie jest spełniony, wymagane jest uznanie systemu pomiaru wysokości za niesprawny i zgłoszenie tego faktu ATC.
- (i) W większości lotów rutynowy przegląd tablicy przyrządów powinien jako sprawdzenie krzyżowe wystarczać;
- (ii) Przed wejściem w przestrzeń RVSM należy dokonać zapisu wyników wstępnego sprawdzenia krzyżowego wysokościomierzy zasadniczych i rezerwowego
- (g) W operacjach normalnych system pomiaru wysokości wykorzystywany do sterowania wysokością powinien być również podłączony do wejścia transpondera kodującego wysokość i przekazującego informację do ATC;
- (h) Jeśli pilot zostanie powiadomiony, że w danej chwili system monitorowania wysokości wykrył błąd wskazań większy niż $\pm 75\text{m}$ ($\pm 245\text{ft}$), powinien postępować zgodnie z ustaloną procedurą, aby zachować bezpieczeństwo operacji;
- (i) Jeśli pilot zostanie powiadomiony przez ATC, że odchylenia od przyznanego poziomu lotu przekracza $\pm 90\text{m}$ ($\pm 300\text{ft}$), powinien podjąć działania zmierzające do jak najszybszego powrotu na przydzielony poziom;

5.2 Procedury awaryjne po wejściu w przestrzeń RVSM

5.2.1 Pilot powinien powiadomić ATC o zaistniałej sytuacji awaryjnej (usterka wyposażenia, warunki pogodowe), która może mieć wpływ na możliwości utrzymania przydzielonego poziomu lotu oraz koordynować plan postępowania właściwego dla danej przestrzeni. Szczegółowe wskazówki dotyczące procedur awaryjnych znajdują się w odpowiednich publikacjach na temat przestrzeni powietrznych. Patrz Załącznik 4, ust. 8 tego dokumentu.

5.2.2 Przykłady usterek wyposażenia, o których należy powiadomić ATC:

- (a) usterka któregoś z pokładowych systemów automatycznego sterowania wysokością,
- (b) utrata rezerw systemów pomiaru wysokości;
- (c) Utrata mocy silników wymagająca zniżania;
- (d) każda usterka wyposażenia mająca wpływ na zdolność utrzymywania przydzielonego poziomu lotu.

5.2.3 Pilot powinien powiadomić ATC o napotkaniu turbulencji silniejszej niż umiarkowana.

5.2.4 Jeśli zawiadomienie ATC i uzyskanie stosownego zezwolenia przed odejściem od nakazanego poziomu lotu jest niemożliwe, pilot powinien postępować zgodnie z ustalonymi procedurami awaryjnymi i starać się jak najszybciej takie zezwolenie otrzymać.

6. PO LOCIE

6.1 Dokonując do dziennika technicznego wpisu o wadliwym działaniu systemu utrzymywania wysokości, pilot powinien zrobić to wystarczająco szczegółowo, aby umożliwić obsłudze wykrycie przyczyn usterki i skuteczną naprawę systemu. Pilot powinien szczegółowo opisać objawy i działania załogi podjęte w celu identyfikacji usterki i usunięcia jej skutków.

6.2 Zapisywane powinny być poniższe informacje:

- (a) Odczyty wskazań wysokościomierzy zasadniczych i rezerwowego;
- (b) Ustawienie pokrętki wysokości;
- (c) © Nastawienie ciśnienia;
- (d) Autopilot wybrany do sterowania statkiem powietrznym i wszelkie różnice, jeśli korzystano z autopilota rezerwowego;
- (e) Różnice w odczycie wysokości, jeśli przełączano źródła ciśnienia statycznego;
- (f) Użycie selektora komputera danych atmosferycznych w procedurze diagnostyki usterki;
- (g) Transponder wybrany do przekazywania wysokości do ATC i zauważone różnice w przypadku przełączania na transponder rezerwowego.

7. ZAGADNIENIA O SZCZEGÓLNYM ZNACZENIU: SZKOLENIE ZAŁÓG

7.1 Do programów szkolenia załóg powinny zostać włączone następujące zagadnienia:

- (a) Znajomość i zrozumienie standardowej frazeologii ATC używanej w różnych obszarach operacji;
- (b) Znaczenie sprawdzania krzyżowego w celu upewnienia się przez załogę, że polecenia ATC zostały natychmiast i poprawnie wykonane;
- (c) © Wykorzystanie i ograniczenia w dokładnym określaniu wysokości przez wysokościomierz rezerwowego. Jeśli to wykonalne pilot powinien rozważyć zastosowanie poprawki błędu pomiaru wysokości/poprawkę błędu pozycji wykorzystując tabele poprawek.

Uwaga: Takie dane korekcyjne muszą być łatwo dostępne na pokładzie.

- (d) Problemy spostrzegania innych statków powietrznych, w stosunku do których zaplanowana separacja pionowa wynosi 300m (1000ft) w warunkach ciemności, w przypadku napotkania zjawisk lokalnych jak zorza polarna, gdy lecą w tym samym kierunku i z przeciwka, podczas skrętów; oraz
- (e) Charakterystyka pokładowego systemu przechwytywania wysokości, która może prowadzić do przekroczeń;
- (f) Zależność między systemem pomiaru wysokości, systemem sterowania wysokością powietrznego i systemem transponderów statku powietrznego w warunkach normalnych i anormalnych;
- (g) Wszelkie ograniczenia operacyjne dotyczące poszczególnej grupy statków powietrznych, odnoszące się do zezwolenia technicznego RVSM.

8. SZCZEGÓLNE OPERACYJNE PROCEDURY REGIONALNE

- 8.1 Obszary stosowania (przez Rejony informacji lotniczej) lub przestrzenie RVSM w określonych rejonach ICAO zawarte są w odpowiednich częściach *ICAO Doc. 7030/4*. Dodatkowo sekcje te zawierają operacyjne i awaryjne procedury specyficzne dla przestrzeni regionalnych, których dotyczą, szczegółowe wymagania dotyczące planowania lotów oraz wymagania zezwoleń dla statków w określonym rejonie.
- 8.2
- 8.3 Dla przestrzeni minimalnych osiągnięć nawigacyjnych Atlantyku Północnego (NAT MNPS), gdzie RVSM zostały wprowadzone w 1997 roku, dalsze doradztwo (zasadniczo dla agencji wydających zezwolenia państwowe) znajduje się w *ICAO Document NAT 001 T13/5NB.5* a wyczerpujące wskazówki (adresowane szczególnie do operatorów) w Podręczniku operacyjnym przestrzeni MNPS Atlantyku Północnego.
- 8.4
- 8.5 Obszerne doradztwo na temat aspektów operacyjnych europejskiej przestrzeni RVSM znajduje się w *EUROCONTROL Document ASM ET1.ST.5000* zatytułowanym „*The ATC Manual for Reduced Vertical Separation (RVSM) in Europe*” (Podręcznik zredukowanych separacji pionowych w Europie (RVSM) dla ATC).
- 8.6
- 8.7 Należy się spodziewać, że podczas tworzenia tego dokumentu, w przestrzeniach kolejnych rejonów ICAO lub ich części, wprowadzone zostaną RVSM. Na przykład, na dobrej drodze są plany wprowadzenia RVSM w częściach rejonu Pacyfiku. Obszary stosowania i towarzyszące im procedury zostaną opublikowane w dokumencie 7030/4, gdzie znajdują się również, w miarę potrzeby, odniesienia do materiałów uzupełniających.

ZAŁĄCZNIK 5

PRZEGLĄD ICAO DOC. 9574 - PARAMETRY UTRZYMYWANIA WYSOKOŚCI

1. ICAO Doc. 9574 „Podręcznik wprowadzenia minimalnych separacji pionowych 300m (1000ft) pomiędzy FL 290 i FL 410 włącznie” obejmuje całościową analizę wyników decydujących o osiągnięciu akceptowanego poziomu bezpieczeństwa w danym systemie przestrzeni powietrznej. Najważniejszymi czynnikami są: częstotliwość lotów, dokładność nawigacji poziomej oraz prawdopodobieństwo zachodzenia na siebie w pionie. Zachodzenie na siebie w pionie jest konsekwencją błędów w utrzymywaniu przydzielonego poziomu lotu i jest to jedyny czynnik omówiony w tym dokumencie.
2. W ICAO Doc. 9574, ust. 2.1.3, wymaganie dotyczące prawdopodobieństwa nałożenia się w pionie zredagowane zostało w formie sumy błędów w utrzymywaniu wysokości jednostkowego statku powietrznego, które powinny mieścić się w całkowitym błędzie pionowym (TVE), spełniającej jednocześnie cztery poniższe warunki:
 - a) Proporcja błędów utrzymywania wysokości o wielkości ponad 90m (300ft) musi być mniejsza niż 2.0×10^{-3} ;
 - b) Proporcja błędów utrzymywania wysokości o wielkości ponad 150m (500ft) musi być mniejsza niż 3.5×10^{-6} ;

- c) Proporcja błędów utrzymywania wysokości o wielkości ponad 200m (650ft) musi być mniejsza niż 1.6×10^{-7} ;
- d) Proporcja błędów utrzymywania wysokości o wielkości pomiędzy 290m (950ft) i 320m (1050ft) musi być mniejsza niż 1.7×10^{-8} .

3. Charakterystyki podane w ICAO Doc. 9574 zostały opracowane na podstawie uzgodnień końcowych ICAO Doc. 9536. Maja one statystyczne zastosowanie do poszczególnych grup nominalnie identycznych statków powietrznych operujących w przestrzeni powietrznej. Te ustalenia przedstawiają osiągi, które grupy powinny być zdolne zachować podczas eksploatacji, wyłączając błąd ludzki i ekstremalne warunki meteorologiczne, jeśli mają spełnić kryteria TVE dla danego systemu przestrzeni powietrznej. Podstawą opracowania tego dokumentu były poniższe założenia:

- a) Średni błąd systemu pomiaru wysokości (ASE) grupy nie może przekraczać $\pm 25\text{m}$ ($\pm 80\text{ft}$);
- b) Suma absolutnej wartości ASE średniego dla grupy i trzech standardowych odchyłeń ASE w danej grupie nie może przekraczać 75m (245ft);
- c) Błędy w utrzymywaniu wysokości muszą być symetryczne względem zera średniego 0m (0ft) a wartość ich odchylenia standardowego nie może być większa niż 13m (43ft) oraz muszą charakteryzować się tym, że częstotliwość ich występowania maleje ze wzrostem wielkości w skali, która jest co najmniej wykładnicza.

4. ICAO Doc. 9574 postanawia, że grupy specjalistów opracują szczegółowe wykazy, przy pomocy których można będzie wykazać, że cele określenia TVE dla każdej grupy statków powietrznych w przestrzeni RVSM będą osiągnięte w pełnym operacyjnym zakresie parametrów. Przy określaniu rozkładu dopuszczalnych błędów pomiędzy elementami, uznano za konieczne ustanowienie tych błędów systemu na poziomie, który faktycznie pozwoli na dopuszczalne niedokładności w procesie produkcji statków powietrznych i wyposażenia, obejmujący błędy źródła ciśnienia statycznego płatowca i normalnego zużycia w trakcie eksploatacji. Dokument postanawia również, że konieczne będzie opracowanie wykazów i procedur obejmujących środki dla zapewnienia, że w celu zachowania poziomu do zaakceptowania, obniżenie jakości wynikające z eksploatacji będzie pod kontrolą.

5. Na podstawie studiów przedstawionych w ICAO Doc. 9536, Tom 2, ICAO Doc. 9574 zalecił, aby odpowiedni margines pomiędzy osiąganymi operacyjnymi a projektowanymi został osiągnięty poprzez zapewnienie, że kryteria osiągnięte zostały opracowane z pełnym zastosowaniem się do niższych wymagań. Tolerancje podpunktu 5(b) zostały celowo zaniżone, aby pozostawić rezerwę na pogarszanie się wyników z wiekiem.

- a) Średni nie poprawiony błąd szczytkowy umiejscowienia (błąd źródła ciśnienia statycznego) grupy nie może przekraczać $\pm 25\text{m}$ ($\pm 80\text{ft}$);
- b) Suma wartości absolutnej ASE średniego dla grupy i trzech standardowych odchyłeń w danej grupie nie może przekraczać 60m (200 ft);

c) Każdy statek powietrzny grupy musi być tak zbudowany, aby jego ASE zawarty był w przedziale $\pm 60\text{m}$ ($\pm 200\text{ft}$);

d) Od automatycznego systemu sterowania wysokością musi być wymagana zdolność sterowania wysokością w przedziale dopuszczalnego błędu $\pm 15\text{m}$ ($\pm 50\text{m}$) od wybranej wysokości, jeśli pracuje w modzie utrzymywania wysokości, w prostoliniowym locie poziomym, w warunkach bez turbulencji i podmuchów.

6. Te standardy są podstawą osobnego spojrzenia na wymagania stawiane płatowcowi, pomiarowi wysokości, wyposażeniu do pomiaru wysokości i systemowi automatycznego sterowania wysokością. Ważne jest zwrócenie uwagi na to, że ograniczenia oparte są na opracowaniach (ICAO Doc. 9536, Tom 2), które wykazują, że ASE ma tendencję do normalnego występowania wokół charakterystycznych wartości średnich dla grupy statków powietrznych oraz że wyniki eksploatacyjne grup statków łączą się, dając rozrzut całkowity oscylujący wokół ogółu średnich TVE, wynoszących nominalnie zero. W rezultacie, należy zapewnić kontrolę, która pozwoli na wykluczenie możliwości, że zezwolenie dla jednostkowego statku powietrznego mogłoby pozwalać na powstawanie grupy operujących z średnią, której wartość znacznie przekracza 25m (80ft), jaka mogłaby powstać jeśli elementy systemu pomiaru wysokości utworzyłyby, dodatkowy do średniego poprawionego błędu źródła ciśnienia statycznego, błąd przyrzadowy.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ZGŁOSZENIE CERTYFIKACJI RVSM
(APPLICATION for RVSM APPROVAL)

Rozdział usunięty zmianą 14

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 5 – PRZEWÓZ LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DG)

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Podstawą certyfikacji Operatora ubiegającego się o uzyskanie zezwolenie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem, na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych są standardy i zalecane praktyki (SARP) podane w Załączniku 18 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Konwencji ICAO). W kwestiach zagadnień szczegółowych związanych z badaniem i wykazaniem zdolności Operatora do prowadzenia operacji zarobkowego przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych oraz broni i uzbrojenia mają zastosowanie wymagania i procedury podane w instrukcjach technicznych ICAO pt. "Technical Instructions for the Safe Transport of Dangerous Goods by Air" (ICAO Doc. 9284-AN/905)."

1.2 Przepisy operacyjne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych podane są w rozporządzeniu Rady (EWG) Nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Załącznik nr III (EU-OPS 1) oraz JAR-OPS 3, Część R.

1.3 Ogólne zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421 z późniejszymi zmianami).

2. ZASTOSOWANIE

2.1 Podane dalej zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem, zezwolenia na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych.

2.2 Ustala się dwie kategorie udzielanych przez Prezesa zezwoleń na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych:

- a) Zezwolenie jednorazowe;
- b) Zezwolenie stałe.

3. ZEZWOLENIE JEDNORAZOWE

3.1 Operator ubiegający się o jednorazowe zezwolenie na doraźny przewóz określonej partii materiałów niebezpiecznych otrzyma zezwolenie wydane w formie oddzielnego zezwolenia tymczasowego zgodnie z zasadami podanymi w PNO-1-02-00. Pkt 7.

3.2 Zezwolenie jednorazowe może być Operatorowi udzielone na doraźny przewóz jednej partii materiałów niebezpiecznych w pojedynczym locie nie częściej niż raz na 3 miesiące. Częstsze przewozy wymagają uzyskania zezwolenia stałego.

4. ZEZWOLENIE STAŁE

4.1 Stałe zezwolenie na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych wydaje Prezes w postaci Specyfikacji Operacyjnej, Część H; Przewóz Lotniczy materiałów niebezpiecznych (*Dangerous Goods Air Transport - GDR*) zgodnie z zasadami podanymi w Podręczniku PNO-4-02-00 pkt. 6.

4.2 Operator ubiegający się o uzyskanie stałego zezwolenia na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych powinien złożyć w ULC wniosek o rozszerzenie zakresu Certyfikatu AOC i wydanie Specyfikacji Operacyjnych, spełniający wymagania podane w PNO-2-03-00 pkt. 4 i zawierający, co najmniej następujące informacje:

- a) Dokładną specyfikację klas, rodzajów i kategorii materiałów niebezpiecznych o przewóz, których się ubiega;
- b) Porty załadunku i wyładunku tych materiałów ze wskazaniem organizacji, agencji oraz własnych służb odpowiedzialnych za spedycję. W przypadku udziału innych podmiotów należy załączyć kopie umów, wraz z kopiami posiadanych przez tych podwykonawców (spedytorów) świadectw zdolności wydanych przez upoważnione do tego Władze;
- c) Oświadczenie Operatora, że nie będzie przewoził w lotach z pasażerami materiałów niebezpiecznych, których transport jest dozwolony wyłącznie transportowymi statkami powietrznymi;
- d) Inne materiały dowodowe w sprawie jak np. programy szkolenia personelu, instrukcje, podręczniki dot. zasad organizacji przewozu materiałów niebezpiecznych przez Operatora, zmiany do Instrukcji Operacyjnej (jeśli nie zostały wcześniej zatwierdzone i/lub uzgodnione przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego) itp.

4.3 Operator ubiegający się o uzyskanie stałego zezwolenia na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych powinien:

- a) Opracować, uzyskać zatwierdzenie Prezesa i wprowadzić do Instrukcji Operacyjnej

odpowiednie zasady i procedury związane z transportem lotniczym materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami podanymi w EU OPS-1 lub JAR OPS-3, część R..

b) Opracować, uzyskać zatwierdzenie Prezesa i udowodnić, że realizuje w uprawnionych do tego ośrodkach programy szkolenia całego personelu zaangażowanego w przewóz materiałów niebezpiecznych zgodnie z podanymi poniżej wymaganiami;

c) Udowodnić, że zawarł odpowiednie umowy z agentami obsługi naziemnej i/lub spedytorami posiadającymi kwalifikacje i zezwolenia właściwych Władz, jeśli są takie wymagane, na obsługę i spedykcję lotniczą materiałów niebezpiecznych (bez części finansowej);

d) Udowodnić, że posiada skuteczny i opisany system sprawowania nadzoru nad prowadzonymi przewozami materiałów niebezpiecznych oraz system przepływu informacji wraz z procedurami działania i współdziałania z innymi specjalistycznymi służbami w razie wypadku lub incydentu z materiałami niebezpiecznymi, wraz z obowiązkami i zakresem odpowiedzialności całego zaangażowanego w ten przewóz personelu, zgodny z wymaganiami międzynarodowymi określonymi w instrukcjach technicznych ICAO Doc. 9284 AN/905;

e) Udowodnić, że posiada środki techniczne odpowiednie do spedykcji i obsługi naziemnej materiałów niebezpiecznych w tym magazyny, urządzenia do identyfikacji, pakowania, oznakowywania i transportu naziemnego materiałów niebezpiecznych do samolotu".

4.4 W procesie certyfikacji dla uzyskania stałego zezwolenia na transport materiałów niebezpiecznych musi zostać sprawdzone czy Operator wprowadził i stale będzie stosował ustalone w Instrukcji Operacyjnej i innej dokumentacji zakładowej programy szkolenia oraz procedury i informacje mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa w każdej fazie przewozu materiałów niebezpiecznych (np. instrukcje dla spedykcji, obsługi na ziemi (handlingu), obsługi w powietrzu oraz programy szkolenia itp.) oraz czy dokumenty te zawierają niezbędne informacje dla całego personelu zaangażowanego w przewóz materiałów niebezpiecznych.

5. SZKOLENIE PERSONELU

5.1 Operator ubiegający się o zezwolenie na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych musi zapewnić, aby personel uczestniczący w

przewozie materiałów niebezpiecznych odbył szkolenia zgodnie z wymogami określonymi w EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część R.

5.2 Operator zapewni, aby personel wynajętego przez niego agenta przewozowego (spedytora i/lub agenta obsługi naziemnej) był przeszkolony zgodnie z wymogami określonymi w EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 Część R

5.3 Operator zapewni, aby rejestry szkolenia w przewozie materiałów niebezpiecznych były zachowane dla całego personelu, który odbył szkolenie podstawowe i okresowe, zgodnie z wymaganiami określonymi w EU-OPS 1 i JAR-OPS 3, Część R oraz instrukcjach technicznych ICAO Doc. 9284 AN/905.

6. PROGRAMY SZKOLENIA

6.1 Programy szkolenia, dla całego personelu zaangażowanego w przewóz materiałów niebezpiecznych, muszą spełniać ogólne warunki stawiane każdemu programowi, a w szczególności podawać:

- Ogólne zasady organizacji szkolenia;
- Warunki zakwalifikowania na szkolenie;
- Wymagania dot. kwalifikacji wykładowców i instruktorów;
- Wskazówki metodyczne oraz wymagane materiały i pomoce szkoleniowe;
- Zasady sprawdzania postępów w nauce
- Ramowy i szczegółowy zakres szkolenia teoretycznego;
- Ramowy i szczegółowy zakres szkolenia praktycznego;
- Wymagania praktyki po zakończeniu szkolenia;
- Ustalenia dot. egzaminów końcowych;
- Wzory druków egzaminacyjnych i świadectw.

6.2 Ogólne szkolenie zapoznawcze ma dostarczać wiedzy ogólnej w zakresie danego zagadnienia co może być osiągane poprzez wydawanie komunikatów, okólników, prezentacje przeźroczy lub wideokaset itp. Szkolenie może odbywać się w godzinach pracy lub poza godzinami pracy. Dla szkoleń przeprowadzanych formalnie, zgłoszenie ma zawierać cel kursu, konspekt programu zajęć oraz przykłady tematów egzaminu pisemnego wraz z podaniem wartości oceny zaliczającej szkolenie i będącej dowodem na osiągnięcie wymaganych kwalifikacji.

6.3 Szkolenie w zakresie działań specjalnych ma dostarczać szczegółowej wiedzy na dany temat lub jego szczególnych zagadnień, ma więc spełniać właściwe dla tego wymagania. Na zakończenie szkolenia w zakresie działań

specjalnych Operator ma stwierdzić osiągnięcie przez słuchacza minimalnego poziomu wiedzy przy pomocy egzaminu, obejmującego znajomość całego programu szkolenia.

6.4 Wykładowcy i instruktorzy powinni posiadać uprawnienia IATA do prowadzenia szkoleń, a ponadto, nie tylko wiedzę metodyczną, ale także praktyczną znajomość lotniczego przewozu materiałów niebezpiecznych tak, aby mogli przekazać całą niezbędną wiedzę oraz znali odpowiedzi na zadawane pytania.

6.5 Wymagane jest prowadzenie i przechowanie zapisów szkolenia z zakresu przewozu materiałów niebezpiecznych. Zapis szkolenia ma podawać rodzaj odbytego szkolenia, datę i czas jego trwania oraz wynik egzaminu końcowego.

7. ZMIANY W INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

7.1 Operator ubiegający się o uzyskanie stałego zezwolenia na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych powinien uzupełnić Instrukcję Operacyjną jak następuje:

Rozdział 9 - Materiały niebezpieczne i broń

(1) Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych, łącznie z:

(a) Polityką Operatora w zakresie przewozu lotniczego materiałów niebezpiecznych;

(b) Wytycznymi w sprawie wymagań dla przyjęcia, etykietowania, składowania i segregacji materiałów niebezpiecznych;

(c) Procedurami reagowania na sytuacje awaryjne związane z materiałami niebezpiecznymi;

(d) Obowiązkami całego personelu uczestniczącego w operacjach z materiałami niebezpiecznymi,

(e) Instrukcjami postępowania dla personelu Operatora;

(2) Opis warunków, pod którymi broń, amunicja do broni i broń sportowa może być przewożona.

Rozdział 11 – Postępowanie, powiadamianie i zgłaszanie zdarzeń

(1) Zgłaszanie zdarzeń i wypadków z materiałami niebezpiecznymi – opis wymagań dot. zgłaszania wypadku i/lub zdarzenia z materiałami niebezpiecznymi, łącznie z wyznaczeniem osób

odpowiedzialnych za złożenie meldunku, a w szczególności dot.:

(a) Rodzajów zdarzeń lub wypadków z materiałami niebezpiecznymi podlegających zgłoszeniu, niezależnie od tego czy materiały niebezpieczne znajdują się w ładunku, poczcie, bagażu pasażerskim lub bagażu załogi.

(b) Trybu zgłaszania raportów o wypadku i/lub zdarzeniu z materiałami niebezpiecznymi

(c) Zawartości raportu wstępnego i ostatecznego wraz z instrukcją ich wypełniania i postępowania z raportem;

8. ZMIANY I PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA

8.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej) dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych (DG) podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00, PNO-3-05-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

8.2 Przedłużenie ważności Certfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnej (Część H) w zakresie dotyczącym utrzymania bieżącej zdolności Operatora do prowadzenia przewozów materiałów niebezpiecznych (DGR) odbywa się na ogólnych zasadach, właściwych dla przedłużenia ważności Certfikatu AOC, podanych w PNO-1-02-00, PNO-3-05-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.


9. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

9.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na druku Raportu z audytu certyfikacyjnego Operatora (CAT), Moduł CAT/R - Przewóz materiałów niebezpiecznych (DGR)

9.2 Wzór druku dla certyfikacji DGR znajduje się w Dziale 7 PNO w zestawie druków CAT/R.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

**ROZDZIAŁ 5.1 – UZNANIE PROGRAMU SZKOLENIA Z ZAKRESU MATERIAŁÓW
NIEBEZPIECZNYCH (DG)**

	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: Uznanie programu szkolenia z zakresu materiałów niebezpiecznych	Nr. PR-DGR-01

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Termin
1.	Aplikant składa do POK wnioski o zatwierdzenie programu szkoleniowego z zakresu materiałów niebezpiecznych wraz z załącznikami.	UWAGA minimum 30 dni roboczych przed datą rozpoczęcia szkolenia.
2.	Z POK wnioski przekazywany jest do sekretariatu L/LO lub bezpośrednio do LOL jako departamentu prowadzącego sprawę.	
3.	Dyrektor LOL przekazuje wniosek (pismo) do Naczelnika LOL-1.	
4.	Naczelnik LOL-1 po wyznaczeniu inspektora merytorycznego przekazuje pismo do SKPC.	
5.	SKPC dokonuje weryfikacji kompletności oraz ocenia pod względem formalno-prawnym wnioski (pismo): – jeśli wniosek (pismo) nie jest poprawny – aplikant jest wzywany do jego uzupełnienia w terminie 7 dni pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. – jeśli wniosek jest poprawny – przejście do pkt. 5.	UWAGA Proces akceptacji będzie przerwany, jeżeli wnioskujący nie wykazuje się działaniem, przez okres dłuższy niż 10 dni od otrzymania zawiadomienia o brakach.
6.	SKPC drogą służbową przekazuje wniosek (pismo) wraz z odpowiednimi załącznikami do wyznaczonego inspektora w celu oceny merytorycznej.	
7.	Wyznaczony inspektor dokonuje oceny merytorycznej otrzymanych dokumentów zgodnie z LK-DGR-01 i przekazuje je do SKPC	
8.	1. Ocena dokumentów jest negatywna, SKPC informuje aplikanta na piśmie o i o konieczności usunięcia wykazanych niezgodności. Informuje również o czasowym zawieszeniu postępowania. b) aplikant dokonuje korekty - powrót do punktu 5; c) aplikant nie dokonuje korekty -. Aplikant jest informowany na piśmie o zamknięciu sprawy. 2. Ocena dokumentów jest pozytywna – przejście do następnego punktu.	UWAGA Termin przekazania do Urzędu poprawionych dokumentów wynosi 30 dni
9.	SKPC przygotowuje projekt pisma w sprawie zatwierdzenia Programu szkoleń.	
10.	SKPC po otrzymaniu zaakceptowanych dokumentów, wysyła je do wnioskodawcy, pozostawiając jedną kopię wraz z kopią pisma w aktach LOL.	
11.	Koniec procedury	

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 6 - OPERACJE Z WYKORZYSTANIEM SYSTEMÓW PBN

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów na obszarach gdzie ICAO lub organizacje regionalne (EUROCONTROL) albo narodowe służby kontroli ruchu lotniczego wprowadziły uzupełniające procedury regionalne (ICAO Doc. 7030/5 - *Regional Supplementary Procedures*) dotyczące stosowania nawigacji obszarowej.

1.2 W procesie certyfikacji/zatwierdzenia dla wydania zezwolenia na prowadzenie nawigacji obszarowej RNAV stosowane są wymagania podane w:

a) ICAO Doc. 9613-AN/937 pt. Podręcznik nawigacji opartej na osiągnięciach, Wydanie 4 z 2012r. (*Performance Based Navigation Manual, Fourth Edition – 2012*).

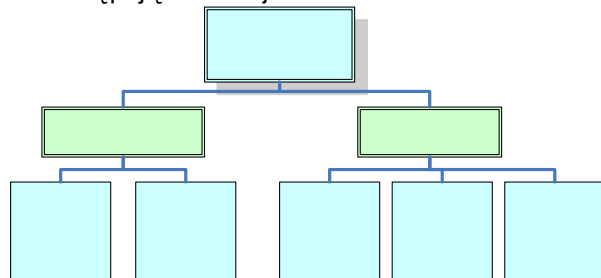
b) ICAO Doc. 9997-AN/498 pt. Podręcznik zatwierdzeń operacyjnych dla nawigacji opartej na osiągnięciach Wydanie 1 z 2012r. (*Performance-Based Navigation (PBN) Operational Approval Manual, First Edition – 2012*).

c) Materiale administracyjnym i doradczym wydanym przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (*Joint Aviation Authorities*), (*JAA Administrative & Guidance Material, Section One: General, Part Three, Temporary Guidance Leaflet TGL No 2 Revision 1*) Tymczasowe Wytyczne JAA Nr 2, Zmiana 1 pt. „Materiał doradczy w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych wykorzystania systemów nawigacyjnych w przestrzeni europejskiej w której ustanowiono procedury nawigacji obszarowej R-NAV”. (Patrz PNO-3-06-01)

d) Materiale administracyjnym i doradczym wydanym przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (*Joint Aviation Authorities*), (*JAA Administrative & Guidance Material, Section One: General, Part Three, Temporary Guidance Leaflet TGL No 10 Revision 1*) Tymczasowe Wytyczne JAA Nr 10 pt. “Tymczasowy materiał doradczy JAA w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych użycia precyzyjnej nawigacji obszarowej (P-RNAV) w wyznaczonej przestrzeni europejskiej” (Patrz PNO-3-06-03).

d) Materiały doradcze EASA AMC 20 wprowadzane do stosowania Decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA (zgodnie z poniższą tabelką).

1.3 W procesie certyfikacji dla wydania zezwolenia na wykonywanie operacji w przestrzeniach, w których wymagana jest zdolność do prowadzenia nawigacji obszarowej RNAV/RNP, podzielone są na następujące rodzaje:



2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w postaci zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej, w której określa ogólne warunki i ograniczenia prowadzenia operacji RNAV/RNP.

2.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP powinien spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

2.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP jest procesem, w którym Operator musi udowodnić, że:

a) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne samolotów, które będą użyte do wykonywania lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP spełnia wymagania ustanowione w odnośnych przepisach i wymaganiach;

b) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne będzie zainstalowane na samolocie zgodnie z wymaganiami przepisów zdatności do lotu, a w szczególności instalacja tego wyposażenia musi uzyskać zatwierdzenie Władz Państwa rejestracji samolotu.

c) Ustanowił, wprowadził do Instrukcji Operacyjnej i realizuje procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP, właściwe dla specyfiki tych

przestrzeni i ustanowionych dla nich procedur regionalnych.

d) Ustanowił, wprowadził do Charakterystyki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAME) i realizuje Program obsługi technicznej oraz Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) właściwy dla specyfiki danych specyfikacji nawigacyjnych RNAV/RNP;

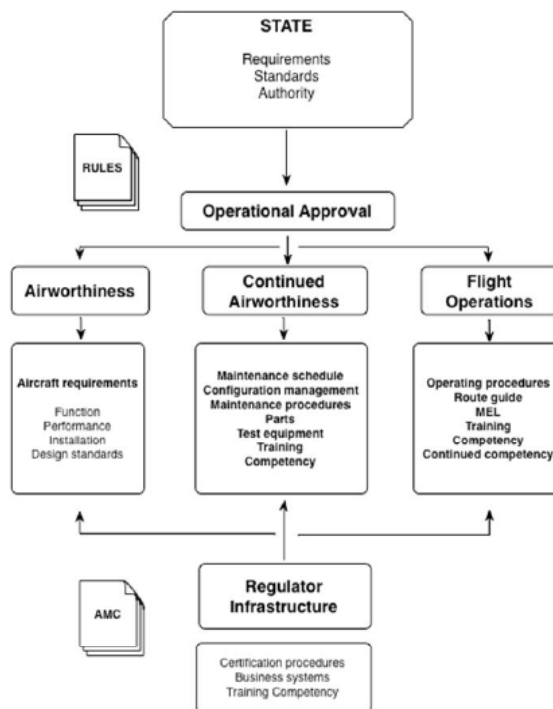
e) Ustanowił, wprowadził do Instrukcji Operacyjnej i realizuje programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP;

f) Ustanowione w Instrukcji Operacyjnej zasady i procedury, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia pogorszenia się osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego samolotów użytkowanych do wykonywania lotów z zastosowaniem użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP.

2.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w wykonywaniu lotów z użyciem systemów PBN.

3. ZŁOŻENIE WNIOSKU

3.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie lotów w określonym w tym wniosku rodzaju lotów z użyciem systemów nawigacji opartych o osiągi (PBN) powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi, **co najmniej 1 miesiąc** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji – na druku **ULC-AOC-01** uzupełnionym drukiem **ULC-PBN-01** z załączonymi materiałami dowodowymi (druk ten składa się dla każdej specyfikacji nawigacyjnej PBN).



3.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Specyfikację zainstalowanego na samolocie (flocie samolotów) pokładowego wyposażenia nawigacyjnego, właściwego dla wnioskowanego specyfikacji nawigacyjnej, z podaniem typów i modeli zainstalowanego wyposażenia oraz ich podstawowych cech użytkowych i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia. Specyfikację należy sporządzić na druku EQP podanym w Dziale 7.

b) Orzeczenie o prawidłowości zabudowy wyposażenia.

c) Projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów obsługi technicznej, wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji z użyciem systemów nawigacji realizujących daną specyfikację nawigacyjną;

d) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i wymagań procedur regionalnych obowiązujących w lotach z użyciem systemów nawigacji PBN;

f) Nazwy i oznaczenia rodzajów nawigacji R-NAV/RNP, których wniosek dotyczy (np. RNAV5, RNAV1, RNP APCH, itp).

4. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

4.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji w określonych we wniosku rodzajów nawigacji obszarowej RNAV/RNP, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty powinny udowodniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji z użyciem systemów nawigacji obszarowej RNAV/RNP.

4.2 Po pozytywnym oceniu wniosku Prezes ULC udzieli zezwolenia operacyjnego na prowadzenie operacji z użyciem systemów nawigacji opartych na osiągnięciach PBN z określeniem specyfikacji nawigacyjnej oraz ewentualnych ograniczeń obszarów lub procedur użycia.

UWAGA: Zezwolenie jest wydawane dla konkretnego Operatora i konkretnego egzemplarza statku powietrznego.

5. ZMIANY I PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI ZEZWOLENIA

5.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej dotyczące PBN podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

5.2 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnej w zakresie dotyczącym utrzymania bieżącej zdolności Operatora do wykonywania operacji PBN odbywa się na ogólnych zasadach, właściwych dla przedłużenia ważności Certyfikatu AOC, podanych w PNO-1-02-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

6. DOKUMENTOWANIE PROCESU ZATWIERDZENIA

6.1 Przebieg procesu zatwierdzenia dokumentowany jest na druku Listy kontrolnej dedykowanej dla właściwego rodzaju operacji:

- Operacje RNAV1/P-RNAV
 - LK-PRNAV-01 (dla pierwszego SP)
 - LK-PRNAV-02 (dla kolejnych SP)
- Operacje RNAV10/RNP10 –LK-RNAV10
- Operacje RNP4 – LK-RNP4
- Operacje Basic-RNP1 – LK-RNP1
- Operacje RNP APCH – LK-RNP APCH
- Operacje RNP AR APCH – LK-RNP AR APCH
- liście kontrolnej zmiany do specyfikacji operacyjnej LK-AOC-SO-01

6.2 Wzór druku Wniosku dla zatwierdzenia PBN znajduje się w Dziale 7 PNO w zestawie druków - ULC-PBN-01.

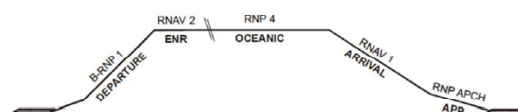


Figure 1.— Navigation specifications for airspace concept

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Flight Phase								
Navigation Specification	En-route Oceanic/ remote	En-route continental	Arrival	Approach				Departure
				Initial	Intermediate	Final	Missed	
RNAV 10	10							
RNAV 5 ^a		5	5					
RNAV 2		2	2					2
RNAV 1		1	1	1	1		1 ^b	1
RNP 4	4							
RNP 2	2	2						
Advanced RNP ^f	2	2 or 1	1	1	1	0.3	1 ^b	1
RNP 1			1 ^d	1	1		1 ^b	1 ^d
RNP 0.3 ^e		0.3	0.3	0.3	0.3	-	0.3 ^b	0.3
RNP APCH				1	1	0.3 ^e	1 ^b or 0.3 ^c	
RNP AR APCH				1-0.1	1-0.1	0.3-0.1	1-0.1 ^f	

Navigation Specification	EASA	FAA
RNAV 10	AMC 20-12	Order 8400.12()
RNAV 5	AMC 20-4	AC 90-96()
RNAV 1 & RNAV 2	TGL 10 expected to change to a CS	AC 90-100()
RNP 4	Expected 2015	Order 8400.33
RNP 2	Expected 2015	tba
RNP 1	Expected 2015	AC 90-105
Advanced RNP	Expected 2015	tba
RNP 0.3	Expected 2015	tba
RNP APCH (LNAV)	AMC 20-27	AC 90-105
RNP APCH (LNAV/VNAV)	AMC 20-27	AC 90-105
RNP APCH (LPV)	AMC 20-28	AC 90-107
RNP AR APCH	AMC 20-26	AC 90-101
RF Attachment	Expected 2015	AC 90-105

<p>Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)</p>	<p>Evidence of Aircraft Eligibility</p>	<p>Assessment of the on-board navigation system for the following functional requirements</p>	<p>Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used</p>	<p>Control of those procedures through acceptable entries in the Operations Manual(s)</p>	<p>Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training</p>	<p>Where required, control of navigation database process</p>
<p>RNP/RNAV 10</p>	<p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 1.3.3) FAA Order 8400.12A Two independent and serviceable long-range navigation systems (LRNSs) comprising an inertial navigation system (INS), an inertial referencing system (IRS)/flight management system (FMS) or a global navigation satellite system (GNSS). IRU accuracy and reliability must be assessed. Requirement for up to 6.2 hours of flight time without radio position updating.</p>	<p>As per FAA Order 8400.12A</p>	<p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 1.3.4) Flight Planning:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verify RNP 10 time limit • Verify requirement for GNSS such as Fault Detection and Exclusion (FDE) <p>Pre-flight procedures:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Review maintenance logs • Review emergency procedures • IRU alignment before extended range flights <p>Enroute:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prior to entry of oceanic airspace position of aircraft must be checked as accurately as possible <p>Cross-check procedures to identify any navigation errors</p>	<p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 1.3.4) General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> • RNP 10 route time limit must be established for aircraft equipped with only INS or IRU • Calculations must start at the point where the system is placed in the navigation mode • The stop point may be the point where aircraft begins to navigate with reference to DME/DME, or comes under ATC surveillance • RNP 10 navigation capability may be extended by updating • MEL update 	<p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 1.3.5) Pilot training</p> <ul style="list-style-type: none"> • Commercial operators should ensure that flight crews have been trained so that they are knowledgeable of the topics contained in the PBN Navigation Specification, the limits of their RNP 10 navigation capabilities, the effects of updating, and RNP 10 general operating and contingency procedures • Operator maintenance procedures will require updating to ensure appropriate monitoring of the IRU performance to the RNP 10 requirements. 	<p>PBN Vol II, Part B, Paragraph 1.3.6) Database process not required for RNP 10</p>

Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)	Evidence of Aircraft Eligibility	Assessment of the on-board navigation system for the following functional requirements	Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used	Control of those procedures through the Operations Manual(s)	Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training	Where required, control of navigation database process
RNP 4	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 1.3.3) FAA Order 8400.33 FAA AC 20-130A FAA AC 20-138A</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aircraft fitted with GNSS only as an approved long range navigation system for oceanic and remote airspace operations must meet the technical requirements specified in paragraph 1.3.3. • Appropriate standards are FAA Technical Standard Orders (TSO) C129a or C146(), and EASA Technical Standard Orders (ETSO) C129a or C146() • Multi-Sensor Systems Integrating GNSS with integrity provided by RAIM. Multi-sensor systems incorporating GPS with RAIM and FDE that are approved under FAA AC20-130A 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 1.3.3.2) Functional requirements</p> <ul style="list-style-type: none"> • display of navigation data; • track to fix (TF); • direct to fix (DF); • direct-to function; • course to fix (CF); • parallel offset; • fly-by transition criteria; • user interface displays; • flight planning path selection; • flight planning fix sequencing; • user defined course to fix; • path steering; • alerting requirements; • navigation data base access; • WGS 84 geodetic reference system, and automatic radio position updating. 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 1.3.4) Pre-flight planning</p> <ul style="list-style-type: none"> • The onboard navigation data must be current and include appropriate procedures • Review contingency procedures for the event that aircraft can no longer navigate to its RNP 4 capability Enroute • At least two LRNSS must be operational at the entry point to RNP 4 airspace • Advise ATC of any deterioration or failure of the navigation equipment that falls below the required level 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 1.3.4) General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cross-checking procedures must be in place to identify navigation errors • Use a lateral deviation indicator, flight director or autopilot in lateral deviation mode on RNP 4 routes • Pilots may use a navigation map display with equivalent functionality to a lateral deviation indicator • MEL update 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 1.3.5) Pilot training</p> <p>Operators must ensure that flight crews are trained and have appropriate knowledge of topics contained in the PBN Navigation Specification, the limits of their RNP 4 navigation capabilities, the effects of updating and RNP 4 contingency procedures</p>	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 1.3.6) The navigation database should be obtained from a supplier that complies with RTCA DO-200A/EUROCAE ED 76. LoA issued by the CAA of the State of Registry demonstrates compliance with this requirement.</p>

Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)	Evidence of Aircraft Eligibility	Assessment of the on-board navigation system for the following functional requirements	Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used	Control of those procedures through the Operations Manual(s)	Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training	Where required, control of navigation database process
RNAV 5	(PBN Vol II, Part B, Paragraph 2.3.3) EASA AMC 20-4 or FAA AC 90-96 RNAV equipment automatically determining aircraft position using inputs from one or a combination of the following types of position sensors, together with the means to establish and follow a desired path: a) VOR/DME b) DME/DME c) INS or IRS d) GNSS	(PBN Vol II, Part B, Paragraph 2.3.3.3) Functional Requirements a) Continuous indication of aircraft position relative to track to be displayed to the pilot flying on a navigation display situated in his primary field of view b) Where the minimum flight crew is two pilots, indication of aircraft position relative to track to be displayed to the pilot not flying should be in primary field of view. c) Display of distance and bearing to the active (To) waypoint d) Display of ground speed or time to the active (To) waypoint e) Storage of waypoints; minimum of 4 f) Appropriate failure indication of the RNAV system, including the sensors.	(PBN Vol II, Part B, Paragraph 2.3.4) Pre-flight planning <ul style="list-style-type: none"> The availability of the navigation aid infrastructure, required for the intended routes, must be confirmed Pilot must confirm the availability of the onboard navigation equipment necessary for the operation Navigation data base shall be current and appropriate for the region on intended operation Availability of navigation aids for any non-RNAV contingencies must be confirmed 	(PBN Vol II, Part B, Paragraph 2.3.4) General Operating procedures <ul style="list-style-type: none"> Pilots shall not file RNAV 5 routes unless they satisfy all the criteria in relevant documents Pilots must adhere to any AFM limitations or operating procedures required to maintain the navigation accuracy Flight progress should be cross-checked with conventional navigation aids Pilots should use a lateral deviation indicator, flight director or autopilot in lateral navigation mode Pilots may use a navigation map display with equivalent functionality to a lateral deviation indicator 	PBN Vol II, Part B, Paragraph 2.3.5) Pilot training <ul style="list-style-type: none"> Capabilities and limitations of the RNAV system Operations and airspace for which the RNAV system is approved Contingency procedures for RNAV failures Appropriate phraseology Flight planning requirements Turn anticipation Interpretation of electronic displays and symbols RNAV equipment operating procedures Determination of cross-track error deviation 	Database process not required for RNAV 5, however, where a navigation database is carried and used, it must be current and appropriate for the region of intended operation.

<p>Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)</p>	<p>RNAV 2</p>	<p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.3) FAA AC 90-100A The following systems meet the accuracy, integrity and continuity requirements of these criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> GNSS FAA TSO-C145(), TSO-C146(), or TSO-C129() DME/DME RNAV DME/DME IRU RNAV <p>Operators can take credit for prior approval to P-RNAV or US-RNAV, a comparison of EASA TGL-10 and AC90-100A is provided in PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.2.4</p> <ul style="list-style-type: none"> Navigation Systems/FMS listed in Attachment 4, meet the performance requirement for RNAV 1 and RNAV 2. 	<p>Evidence of the on-board navigation system for the following functional requirements</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.3.3) Functional requirements Capability:</p> <ul style="list-style-type: none"> to execute a "direct to" function for automatic leg sequencing to execute ATS routes from the on-board database to execute the following leg transitions: <ul style="list-style-type: none"> Initial Fix Course to Fix Direct to Fix Track to Fix to display an indication of the RNAV system failure for multi-sensor systems, capability for automatic reversion to alternate RNAV 	<p>Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.4) Pre-flight planning</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots should file the appropriate flight plan suffix The availability of the navigation aid infrastructure must be confirmed for the intended period of operation The availability of RAIM should be determined <p>General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots shall not file RNAV 2 routes unless they satisfy all the criteria in relevant documents Pilots must confirm that the navigation database is current 	<p>Control of those procedures through acceptable entries in the Operations Manual(s)</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.4) General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots must not fly SIDs or STARs unless they are retrieved by name from on-board navigation database Pilots should use a lateral deviation indicator, flight director or autopilot in lateral navigation mode Pilots may use a navigation map display with equivalent functionality to a lateral deviation indicator Contingency procedures Pilots must notify ATC of any loss of RNAV 2 capability 	<p>Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.5) Pilot Training</p> <ul style="list-style-type: none"> Depiction of waypoint type Turn anticipation with consideration to speed and altitude effects Initialize navigation system position Retrieve and fly a SID or a STAR with appropriate transition Fly direct to a waypoint Fly course/track to a waypoint Intercept a course/track Determine cross-track error deviation Resolve route discontinuities RNAV holding function 	<p>Where required, control of navigation database process</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.6) The navigation database should be obtained from a supplier that complies with RTCA DO-200A/EUROCAE ED 76. LoA issued by the CAA of the State of Registry demonstrates compliance with this requirement.</p>
--	----------------------	--	--	--	---	---	---

<p>Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)</p>	<p>RNAV 1</p>	<p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.3) FAA AC 90-100A The following systems meet the accuracy, integrity and continuity requirements of these criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> GNSS FAA TSO-C145(), TSO-C146(), or TSO-C129() DME/DME RNAV DME/DME IRU RNAV <p>Operators can take credit for prior approval to P-RNAV or US-RNAV, a comparison of TGL-10 and AC90-100 is provided in PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.2.4</p> <ul style="list-style-type: none"> Navigation Systems/FMS listed in Attachment 4, meet the performance requirement for RNAV 1 and RNAV 2. 	<p>Evidence of Aircraft Eligibility</p>	<p>Assessment of the on-board navigation system for the following functional requirements</p> <p>PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.3.3) Functional requirements Capability:</p> <ul style="list-style-type: none"> to execute a "direct to" function for automatic leg sequencing to execute ATS routes from the on-board database to execute the following leg transitions: <ul style="list-style-type: none"> Initial Fix Course to Fix Direct to Fix Track to Fix to display an indication of the RNAV system failure for multi-sensor systems, capability for automatic reversion to alternate RNAV 	<p>Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.4) Pre-flight planning</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots should file the appropriate flight plan suffix The availability of the navigation aid infrastructure must be confirmed for the intended period of operation The availability of RAIM should be determined General Operating Procedures Pilots shall not file RNAV 1 routes unless they satisfy all the criteria in relevant documents Pilots must confirm that the navigation database is current 	<p>Control of those procedures through acceptable entries in the Operations Manual(s)</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.4) General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots must not fly SIDs or STARs unless they are retrieved by name from on-board navigation database Pilots should use a lateral deviation indicator, flight director or autopilot in lateral navigation mode Pilots may use a navigation map display with equivalent functionality to a lateral deviation indicator Contingency procedures Pilots must notify ATC of any loss of RNAV 1 capability 	<p>Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.5) Pilot Training</p> <ul style="list-style-type: none"> Depiction of waypoint type Turn anticipation with consideration to speed and altitude effects Initialize navigation system position Retrieve and fly a SID or a STAR with appropriate transition Fly direct to a waypoint Fly course/track to a waypoint Intercept a course/track Determine cross-track error deviation Resolve route discontinuities RNAV holding function 	<p>Where required, control of navigation database process</p> <p>(PBN Vol II, Part B, Paragraph 3.3.6) The navigation database should be obtained from a supplier that complies with RTCA DO-200A/EUROCAE ED 76. LoA issued by the CAA of the State of Registry demonstrates compliance with this requirement.</p>
--	----------------------	--	--	--	---	---	---	---

<p>Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)</p>		<p>Evidence of Aircraft Eligibility</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 3.3.3) The following systems meet the accuracy, integrity and continuity requirements of these criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) GNSS stand-alone systems or GNSS sensors used in multi-sensor systems should be approved in accordance with E/TSO-C129a or E/TSO 146(l), E/TSO C115b FMS, b) installations should be approved according to AC 20-130A or AC20-138 or AC20-138A. 	<p>Assessment of the on-board navigation system for the following functional requirements</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 3.3.3.3) Functional requirements Capability:</p> <ul style="list-style-type: none"> to execute a "direct to" function for automatic leg sequencing to execute ATS routes from the on-board database to execute the following leg transitions: <ul style="list-style-type: none"> Initial Fix Course to Fix Direct to Fix Track to Fix to display an indication of the RNAV system failure to load a Basic-RNP 1 procedure from database by procedure name 	<p>Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 3.3.4) Pre-flight planning</p> <ul style="list-style-type: none"> Operators and pilots intending to conduct operations on Basic-RNP 1 SIDs and STARs should file the appropriate flight plan suffixes The onboard navigation data must be current and include appropriate procedures The availability of the navigation aid infrastructure must be confirmed for the intended period of operation The availability of RAIM should be determined 	<p>Control of those procedures through acceptable entries in the Operations Manual(s)</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 3.3.4) General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots should use a lateral deviation indicator, flight director or autopilot in lateral navigation mode Pilots of aircraft with a lateral deviation display must ensure that lateral deviation scaling is suitable for the navigation accuracy associated with the route/procedure (e.g., full-scale deflection: ± 1 nm for Basic-RNP 1) For normal operations, cross-track error/deviation should be limited to $\pm 1/2$ the navigation accuracy associated with the procedure (i.e. 0.5 nm for Basic-RNP 1). 	<p>Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 3.3.5) Pilot Training</p> <ul style="list-style-type: none"> Depiction of waypoint type Turn anticipation with consideration to speed and altitude effects Initialize navigation system position Retrieve and fly a SID or a STAR with appropriate transition Fly direct to a waypoint Fly course/track to a waypoint RNP system specific information aircraft configuration and operational conditions required to support Basic-RNP 1 operations, i.e., appropriate selection of CDI scaling 	<p>Where required, control of navigation database process</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 3.3.6) The navigation database should be obtained from a supplier that complies with RTCA DO-200A/EUROCAE ED 76. LoA issued by the appropriate regulatory authority demonstrates compliance with this requirement.</p>
--	--	---	---	--	---	---	---

<p>Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)</p>	<p>RNP APCH</p>	<p>Evidence of Aircraft Eligibility</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 5.3.3) The following systems meet the accuracy, integrity and continuity requirements of these criteria:</p> <ul style="list-style-type: none"> • a) GNSS stand-alone systems, equipment should be approved in accordance with TSO-C129a/ETSO-C129a Class A1 or E/TSO-C146) • b) GNSS sensors used in multi-sensor system (e.g. FMS) equipment should be approved in accordance with TSO C129 (j/ETSO-C129 ()), FDE is recommended, E/TSO C145) • c) Multi-sensor systems using GNSS should be approved in accordance with AC20-130A or TSOC115b, as well as having been demonstrated for RNP APCH capability. 	<p>Assessment of the on-board navigation system for the following functional requirements</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 5.3.3.3) Functional requirements:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Capability to execute the following leg transitions: <ul style="list-style-type: none"> ◦ Initial Fix ◦ Track to Fix ◦ Direct to Fix • The lateral deviation display must have full-scale deflection suitable for current phase of flight & must be based on the Total System Error requirement. Scaling is ± 1 NM for initial and intermediate segments and ± 0.3 NM for final segment • Flight director and/or autopilot is not required for this type of operation • Capacity to load from the database into the RNAV system the whole approach to be flown. The approach must be loaded from the database, into the RNAV system, by its name. 	<p>Assessment of the Operating Procedures for the navigation system(s) to be used</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 5.3.4) Pre-flight planning</p> <ul style="list-style-type: none"> • Operators must file the appropriate flight plan suffixes and the on board navigation data must be current and include appropriate procedures • The pilot must ensure that approaches are selectable from a valid navigation data base • Pilot should ensure sufficient means are available to navigate and land at the destination or at an alternate aerodrome in the case of loss of RNP APCH airborne capability • For missed approach procedures based on conventional means (VOR, NDB) the appropriate airborne equipment required to fly this procedure is installed in the aircraft and is operational, and associated ground-based navigation aids are operational. 	<p>Control of those procedures through the Operations Manual(s)</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 5.3.4) General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> • Air crew must verify the correct procedure was loaded by comparison with approach charts including the waypoint sequence • reasonableness of tracks and distances of approach legs, and accuracy of the inbound, and the course and length of the final approach segment • For multi-sensor systems, crew must verify during the approach that GNSS sensor is used for position computation • Aircraft must be established on final approach course no later than the FAF before starting descent • The crew must check approach mode annunciator is properly indicating approach-mode integrity within 2 NM before the FAF 	<p>Identification of flight crew, flight dispatchers and maintenance personnel knowledge and training</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 5.3.5) Pilot Training</p> <ul style="list-style-type: none"> • Meaning and proper use of RNP systems • Levels of automation, mode announcements, changes, alerts, interactions, reversions, and degradation • Functional integration with other aircraft systems • The meaning and appropriateness of route discontinuities as well as related flight crew procedures • Turn anticipation with consideration to speed and altitude effects • Initialize RNP system position • Retrieve and fly an RNP APCH • Fly interception of an initial or intermediate segment of an approach following ATC notification • Fly direct to a waypoint • Determine cross-track error/deviation 	<p>Where required, control of navigation database process</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 5.3.6) The navigation database should be obtained from a supplier that complies with RTCA DO-200A/EUROCAE ED 76. LoA issued by the appropriate regulatory authority demonstrates compliance with this requirement.</p>
--	------------------------	--	---	--	--	---	---

<p>Operational Approval Process (PBN Vol II, Part B/C, Paragraph X.3.2.2)</p> <p>RNP AR APCH</p>	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 6.3.3)</p> <p>AC 90-101</p> <ul style="list-style-type: none"> The aircraft must comply with FAA AC 20-129 and either FAA AC 20-130 or AC 20-138, or equivalent All aircraft operating on RNP AR APCH procedures must have a cross-track navigation error no greater than the applicable accuracy value (0.1 NM to 0.3 NM) for 95 per cent of the flight time. This includes positioning error, flight technical error (FTE), path definition error (PDE) and display error. 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 6.3.3.3)</p> <p>Functional requirements: Additional guidance and information concerning many of the required functions is provided in EUROCAE ED-75A/ RTCA DO-236B.</p> <p>The aircraft must have the capability to execute leg transitions and maintain tracks consistent with the following paths:</p> <ol style="list-style-type: none"> A geodesic line between two fixes; A direct path to a fix; A specified track to a fix, defined by a course; and A specified track to an altitude. 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 6.3.4)</p> <p>Pre-flight planning</p> <ul style="list-style-type: none"> The operator must have a predictive performance capability, which can forecast whether or not the specified RNP will be available at the time and location of a desired RNP AR APCH operation Predictive capability must account for known and predicted outages of GNSS satellites or other impacts on the navigation system's sensors RNP AR APCH procedures require GNSS updating 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 6.3.4)</p> <p>General Operating Procedures</p> <ul style="list-style-type: none"> Pilots are not authorized to fly a published RNP AR APCH procedure unless it is retrievable by the procedure name from the aircraft navigation database and conforms to the charted procedure The flight crew's operating procedures must ensure the navigation system uses the appropriate navigation accuracy throughout the approach Pilots must use a lateral deviation indicator, flight director and/or autopilot in lateral navigation mode on RNP AR APCH approach procedures. 	<p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 6.3.5)</p> <p>Pilot Training</p> <ul style="list-style-type: none"> Each operator is responsible for the training of flight crews for the specific RNP AR APCH operations exercised by the operator The operator must include training on the different types of RNP AR APCH procedures and required equipment. Training must include discussion of RNP AR APCH regulatory requirements. The operator must include these requirements and procedures in their flight operations and training manuals 	<p>Where required, control of navigation database process</p> <p>(PBN Vol II, Part C, Paragraph 6.3.6)</p> <p>The navigation database should be obtained from a supplier that complies with RTCA DO-200A/EUROCAE ED 76. LoA issued by the appropriate regulatory authority demonstrates compliance with this requirement.</p>
--	---	---	--	---	--	---

**TYMCZASOWE WYTYCZNE JAA NR 2; ZMIANA 1:
AMJ 20X2 – MATERIAŁ DORADCZY W SPRAWIE ZEZWOLEŃ TECHNICZNYCH I KRYTERIÓW
OPERACYJNYCH WYKORZYSTANIA SYSTEMÓW NAWIGACYJNYCH W PRZESTRZENI
EUROPEJSKIEJ W KTÓREJ USATNOWIONO PROCEDURY NAWIGACJI OBSZAROWEJ RNAV.**

Rozdział usunięty zmianą 14

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

**TYMCZASOWE WYTYCZNE JAA NR 3; ZMIANA 1:
TYMCZASOWY MATERIAŁ DORADCZY JAA W SPRAWIE ZEZWOLEŃ TECHNICZNYCH I
KRYTERIÓW OPERACYJNYCH WYKORZYSTANIA GLOBALNEGO SYSTEMU OKREŚLANIA
POZYCJI - NAVSTAR GLOBAL POSITIONING SYSTEM (GPS).**

Rozdział usunięto zmianą 14

TYMCZASOWE WYTYCZNE JAA No 10
TYMCZASOWY MATERIAŁ DORADCZY JAA W SPRAWIE ZEZWOLEŃ TECHNICZNYCH I KRYTERIÓW OPERACYJNYCH
UŻYCIA PRECYZYJNEJ NAWIGACJI OBSZAROWEJ (P-RNAV) W WYZNACZONEJ PRZESTRZENI EUROPEJSKIEJ

WSTĘP

Te Wytyczne zawierają materiał doradczy na temat zasad i wymagań dla uzyskania zezwoleń dla statków powietrznych i operacji w rejonie europejskim, gdzie obowiązywać będzie precyzyjna nawigacja obszarowa (P-RNAV). Dotyczy on wprowadzenia nawigacji obszarowej w ramach programu kierowania ruchem lotniczym [*European Air Traffic Management Programme (EATMP)*] i powinien być stosowany w połączeniu z dokumentem EUROCONTROL No 003-93, *Area Navigation Equipment: Operational Requirements and Functional Requirements* (Wyposażenie do nawigacji obszarowej: wymagania dotyczące sposobu działania i funkcji).

Pomimo, że wprowadzenie precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV jako obowiązującego sposobu prowadzenia nawigacji w rejonach lotniska w rejonie europejskim przewidziane jest dopiero na rok 2005, wnioski o wydanie zezwolenia P-RNAV można składać od dnia wprowadzenia tego rozdziału do Podręcznika.

SPIS TREŚCI

PRZEDMOWA

1. CEL
2. ZAKRES
3. ODNOŚNE DOKUMENTY
 - 3.1 Dokumenty zawierające wymagania
 - 3.2 Dokumenty zawierające materiał doradczy
4. ZAŁOŻENIA
5. OPIS SYSTEMU
 - 5.1 Nawigacja w płaszczyźnie poziomej
 - 5.2 Nawigacja w płaszczyźnie pionowej
6. ELEMENTY ZDATNOŚCI SYSTEMU P-RNAV PODLEGAJĄCE CERTYFIKACJI
 - 6.1 Dokładność
 - 6.2 Poprawność wskazań
 - 6.3 Niezawodność działania
7. KRYTERIA UŻYTKOWOŚCI
 - 7.1 Funkcje wymagane
 - 7.2 Funkcje zalecane
8. PRZYJĘTE ŚRODKI WYKAZANIA ZGODNOŚCI
 - 8.1 Zasady ogólne
 - 8.2 Poprawność bazy danych
 - 8.3 Użycie wyposażenia GPS
 - 8.4 Wykorzystanie danych z INS
 - 8.5 Łączenie wyposażenia
9. INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA W LOCIE (AFM)

- 10 KRYTERIA OPERACYJNE
 - 10.1 Zasady ogólne
 - 10.2 Procedury normalne
 - 10.3 Procedury awaryjne
 - 10.4 Meldowanie zdarzeń
 - 10.5 Szkolenie załóg lotniczych
 - 10.6 Poprawność bazy danych
 - 10.7 Dokumentacja operacyjna samolotu

- Annex A objaśnienia
- Annex B Funkcje urządzenia sprawdzającego poprawność bazy danych
- Annex C Rozwój procedur – od konwencjonalnych do P-RNAV
- Annex D Nawigacja w płaszczyźnie pionowej
- Annex E Arkusz wykazu zmian do Instrukcji Użytkowania w Locie

PRZEDMOWA

W wyniku dalszej rozwoju koncepcji nawigacji obszarowej w regionie europejskim, w przestrzeniach kontrolowanych lotnisk wprowadzona zostanie, jako etap przejściowy w osiąganiu zwiększonych możliwości operacyjnych i doraźnych korzyści dla środowiska, wynikających ze zwiększenia elastyczności w planowaniu dróg lotniczych, precyzyjna nawigacja obszarowa (P-RNAV).

Zgodnie ze strategią nawigacyjną EUROCONTROL, posiadanie na pokładzie wyposażenia RNAV zdolnego do prowadzenia nawigacji precyzyjnej będzie dobrowolne, ale będzie umożliwiać wstępne wystąpienie o zezwolenie na operacje P-RNAV w przestrzeniach kontrolowanych lotnisk dla odpowiednio wyposażonych statków powietrznych. Wniosek o zezwolenie P-RNAV będzie obejmował nawigacyjne możliwości zachowania linii drogi, ale nie będzie uwzględniał wszystkich warunków koncepcji wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (RNP) przedstawionych przez ICAO w dokumentach 9613 i 9650. Przewiduje się w stopniową zamianę P-RNAV na operacje RNP-RNAV, począwszy od roku 2005.

Te Wytyczne dostarczają materiału doradczego dotyczącego zezwoleń technicznych dla systemów nawigacji obszarowej i ich wykorzystania w operacjach P-RNAV. Wskazówki są spójne z zawartością publikacji EUROCONTROL w kwestii odnośnych wymagań dotyczących sposobu działania i funkcji urządzeń oraz opracowywania procedur do nawigacji obszarowej przy wykorzystaniu DME/DME lub GNSS dla rejonów lotnisk.

1 CEL

Materiał zawarty w tych wytycznych nie stanowi przepisu, ale zastosowany w szerokim zakresie pozwala na stworzenie środków wykazania zgodności, które umożliwią uzyskanie zezwolenia technicznego dla zastosowanego systemu oraz koniecznego do wykonywania lotów w wyznaczonej przestrzeni europejskiej, zezwolenia operacyjnego. Aplikant może wybrać alternatywne środki wykazania zgodności; jednakże środki te muszą obejmować zagadnienia przedstawione w wytycznych oraz być możliwe do zaakceptowania przez Władzę. Zgodność z tymi wytycznymi nie jest obowiązkowa, więc określenia „musi” (*shall*) i „powinien” (*must*) odnoszą się tylko do tych wnioskodawców, którzy wybrali zgodność z tymi wytycznymi, jako środek gwarantujący otrzymanie zezwolenia technicznego i operacyjnego.

Wytyczne te mogą podlegać okresowym zmianom i zostaną w terminie późniejszym zastąpione właściwym przepisem JAR, Materiałem Doradczym lub Materiałem Interpretacyjnym i Wyjaśniającym.

2 ZAKRES

2.1 Materiał doradczy obejmuje kryteria dla zezwoleń technicznych i operacyjnych dla systemów P-RNAV, które mają być wykorzystywane w lotach według przyrządów (IFR) w wyznaczonej przestrzeni europejskiej w warunkach IMC. Dlatego objęte są nim wszystkie zagadnienia certyfikacyjne dotyczące funkcji urządzeń, poprawności wskazań, niezawodności w działaniu i ograniczeń systemu w połączeniu z wymaganiami operacyjnymi.

2.2 Materiał doradczy ma zastosowanie do operacji P-RNAV w przestrzeniach kontrolowanych lotnisk oraz, jeśli na terenie danego państwa zostało wprowadzone, do operacji w drogach lotniczych. Zgodnie z tymi wytycznymi przewiduje się stosowanie procedur P-RNAV w operacjach obejmujących odloty, przyloty i podejścia do punktu rozpoczęcia podejścia końcowego (FAWP). W najbliższej przyszłości, korzystanie z stref oczekiwania odbywać się będzie w sposób konwencjonalny. W lotach P-RNAV w przestrzeniach kontrolowanych lotnisk, przyjęte przewyższenie nad przeszkodami do punktu rozpoczęcia podejścia końcowego (FAWP), oparte zostało na założeniu, że statek powietrzny zachowa wymaganą dla P-RNAV dokładność nawigacji. Należy jednak zwrócić uwagę, że na dokładność nawigacji wymaganą w końcowej fazie podejścia pośredniego, będzie miało wpływ przejście z jednej fazy do drugiej oraz obowiązujące dla niej wymagania.

2.3 Podejście końcowe, tzn. od punktu rozpoczęcia podejścia końcowego do progu drogi startowej, łącznie z towarzyszącą procedurą nieudanego podejścia, uwzględnione zostaną w wytycznych wydanych w terminie późniejszym. Podobnie, w wydanych w przyszłości wytycznych opisane zostanie stosowanie koncepcji RNP-RNAV.

2.4 Zastosowanie P-RNAV obejmuje osiągnięcia nawigacyjne wymagane dla utrzymania wymaganej dokładności nawigacji, ale nie uwzględnia wszystkich aspektów wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (*Required Navigation Performance – RNP*) przedstawionych przez ICAO w dokumentach Doc. 9613 i Doc 9650.

2.5 Wytyczne omawiają zagadnienia nawigacji w płaszczyźnie pionowej, ale nie podają kryteriów certyfikacyjnych dla systemów pomiaru wysokości, ponieważ zdolność do nawigowania w płaszczyźnie pionowej nie jest w P-RNAV obowiązkowa.

2.6 Rozdział 3.2 tych wytycznych odnosi się do dokumentów, które pozwalają na zrozumienie koncepcji P-RNAV i mogą być pomocne przy występowaniu o zezwolenie. Ważne jest, aby aplikant dokonał oceny systemów statku powietrznego i przewidywanych procedur operacyjnych w oparciu o kryteria zawarte w tych wytycznych. Zgodnie z ustaleniami tych wytycznych, systemy i procedury, które zostały zatwierdzone jako zgodne z wcześniejszym materiałem doradczym, będą wymagały ponownej oceny w celu określenia dodatkowych wymagań, jeśli takie okażą się niezbędne.

2.7 Zgodność z tymi wytycznymi stanowi podstawę do uzyskania zezwolenia, ale nie upoważnia do wykonywania operacji P-RNAV. O takie zezwolenie operatorzy muszą wystąpić do swoich władz krajowych.

2.8 Objaśnienia terminów i skrótów użytych w tych wytycznych podane są w Annex A.

3 ODNOŚNE DOKUMENTY

3.1 Dokumenty zawierające wymagania

JAR/FAR 25.1301, 25.1307, 25.1309, 25.1316, 25.1321, 25.1322, 25.1329, 25.1431, 25.1335, 25.1581.

JAR/FAR 23.1301, 23.1309, 23.1311, 23.1321, 23.1322, 23.1329, 23.1335, 23.1431, 23.1581.

JAR/FAR 27.1301, 27.1309, 27.1321, 27.1322, 27.1329, 27.1335, 27.1581

JAR/FAR 29.1301, 29.1309, 29.1321, 29.1322, 29.1329, 29.1335, 29.1341, 29.1581.

Appendices A do JAR 27 i JAR 29: *Instructions for Continued Airworthiness* (Instrukcje bieżące zdolności do lotu)

EU-OPS 1.243, 1.420, 1.845, 1.865 ze zmianami zawartymi w NPA-OPS-7 i NPA-OPS-15.

JAR-OPS 3.243, 3.845 ze zmianami zawartymi w NPA-OPS-8

Krajowe przepisy operacyjne

3.2 Dokumenty zawierające materiał doradczy

3.2.1 ICAO

Doc. 8168-OPS/611

Aircraft Operations (PANS OPS).

3.2.2 JAA

AMJ 25-11	<i>Electronic Display Systems.</i>
JAA Leaflet No 2 Rev 1	<i>JAA Guidance Material on Airworthiness and Operational Criteria for use of Navigation Systems in European Airspace Designated for Basic RNAV Operations</i> (Tymczasowe wytyczne Nr 2, Zmiana 1: Materiał doradczy w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych wykorzystania systemów nawigacyjnych w przestrzeni europejskiej, w której ustanowiono procedury nawigacji obszarowej B-RNAV).
JAA Leaflet 3 Rev 1	<i>Interim Guidance Material on Airworthiness Approval and Operational Criteria for the use of the Navstar Global Positioning System (GPS).</i> (Tymczasowe wytyczne Nr 3, Zmiana 1: Tymczasowy materiał doradczy JAA w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych wykorzystania globalnego systemu określania pozycji - <i>Navstar Global Positioning System (GPS)</i>).
JAA Leaflet No 9	<i>Recognition of EUROCAE Document ED-76 (RTCA DO-200A): Standards for Processing Aeronautical Data.</i>

3.2.3 EUROCONTROL

NAV.ET1.ST16-001 ()	<i>Navigation Strategy for ECAC.</i>
NAV.ET1.ST10 ()	<i>Guidance Material for the Design of Terminal Procedures for DME/DME and GNSS Area Navigation.</i>
Document 003-93 ()	Wyposażenie do nawigacji obszarowej: wymagania dotyczące sposobu działania i funkcji

3.2.4 FAA

AC 25-11	<i>Electronic Display Systems.</i>
AC 90-45A	<i>Approval of Area Navigation Systems for Use in US.National Airspace System.</i>
AC 20-130()	<i>Airworthiness Approval of Navigation or Flight Management Systems Integrating Multiple Navigation Sensors.</i>
AC 20-138	<i>Airworthiness Approval of NAVSTAR Global Positioning System (GPS) for use a VFR and IFR Supplemental Navigation System.</i>
AC 25-4	<i>Inertial navigation System (INS).</i>
AC 25-15	<i>Approval of Flight management Systems in Transport Category Airplanes.</i>
AC 90-94	<i>Guidelines for Using GPS Equipment for IFR En-route & Terminal Operations & for Precision Instrument Approaches.</i>

3.2.5 Technical Standard Orders (Normy techniczne)

JTSO-2C115()/TSO-C115() <i>Inputs</i>	<i>Airborne Area Navigation Equipment Using Multi-sensor</i>
JTSO-C129a/TSO-C129a	<i>Airborne Supplemental Navigation Equipment Using the Global Positioning System (GPS).</i>

FAA TSO-C145 *Airborne Navigation Sensors Using the Global Positioning System (GPS) Augmented by the Wide Area Augmentation System (WAAS).*

FAA TSO-C146 *Stand-Alone Airborne Navigation Equipment Using the Global Positioning System (GPS) Augmented by the Wide Area Augmentation System (WAAS).*

3.2.6 EUROCAE/RTCA and ARINC

ED-75A/DO-2367A *Minimum Aviation System Performance Standards: Required Navigation Performance for Area navigation.*

ED-76/DO-200A *Standards for Processing Aeronautical Data.*

ED-77/DO-201A *Standards for Aeronautical Information.*

DO-229B *Minimum Operational Performance Standards for Global Positioning System/Wide Area Augmentation System Airborne Equipment.*

ARINC 424 *Navigation System Data Base*

4 ZAŁOŻENIA

Aplikant powinien wziąć pod uwagę, że ten materiał doradczy dotyczy przedsięwzięć władz zawiadujących przestrzenią powietrzną, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa operacji P-RNAV w rejonie europejskim.

- (a) Wszystkie procedury P-RNAV w rejonach kontrolowanych lotnisk:
- (1) są zgodne z wymaganiami poszczególnych części ICAO Doc. 8168 PANS OPS;
 - (2) są opracowane zgodnie z wytycznymi zawartymi w poprawionym dokumencie NAV.ET1.ST10 „Guidance Material for the Procedures for DME/DME and GNSS Area Navigation” wydanym przez EUROCONTROL lub materiałem równoważnym;
 - (3) uwzględniają charakterystyki funkcjonalne i osiągnięć systemów RNAV i zapewniać poziom bezpieczeństwa opisany w tych wytycznych;
 - (4) uwzględniają brak wymagania nawigacji w płaszczyźnie pionowej z założeniem, że w dalszym ciągu mogą być wykorzystywane do tego celu środki tradycyjne;
 - (5) poprzez umieszczenie na mapach danych poszczególnych punktów nawigacyjnych, umożliwiają załogom dokonywanie sprawdzeń niezawodności systemów.
- (b) Wszystkie drogi i procedury wyznaczone są w układzie współrzędnych WGS 84.
- (c) Schematy procedur i niezbędnej infrastruktury nawigacyjnej (łącznie z rozważeniem potrzeby zastosowania pomocy zapasowych) zostały ocenione przez odpowiedzialne władze zawiadujące przestrzenią powietrzną i uznane za odpowiednie dla statków powietrznych i adekwatne do całej procedury.
- (d) Jeśli procedura pozwala na wybór oprzyrządowania nawigacyjnego, np. DME/DME, VOR/DME lub GNSS, wartość przewyższenia została ustalona dla oprzyrządowania dającego najmniejszą dokładność.
- (e) Pomoce nawigacyjne o znaczeniu zasadniczym dla operacji według określonych procedur, np. te, które muszą być absolutnie dostępne dla osiągnięcia wymaganej precyzji, wyszczególnione są w AIP oraz na odnośnych mapach.

(f) Poprawka wysokości barycznej na wpływ temperatury została uwzględniona przez istniejące procedury operacyjne. (Ten materiał nie rozważa wpływu poprawki na temperaturę).

(g) Niezbędna infrastruktura nawigacyjna, włącznie z GNSS, jest monitorowana i utrzymywana w stanie pełnej gotowości a w przypadku uznania wymienionej w AIP pomocy nawigacyjnej, zasadniczej dla procedury P-RNAV za niedostępną, wydany będzie czasowy NOTAM ostrzegawczy.

(h) W przypadku procedur opartych na wykorzystaniu przez statki powietrzne wyłącznie GNSS, władze odpowiedzialne za daną przestrzeń powietrzną rozważyły możliwość uwzględnienia ryzyka utraty zdolności nawigacyjnej na skutek usterki satelity lub niedostateczności sygnałów (RAIM). Podobnie, ryzyko powinno być rozważone w przypadku wykorzystania pojedynczego DME w kilku procedurach P-RNAV.

(i) Dokonana została ocena poszczególnych rodzajów zagrożenia i możliwości zastosowania procedur awaryjnych na wypadek utraty zdolności do P-RNAV i, w przypadku, gdy uznano to za konieczne, w AIP zostało umieszczone wymaganie posiadania podwójnego systemu P-RNAV dla procedur szczególnych, jak np. w przypadku procedur przewidujących zejście poniżej wymaganej wysokości nad przeszkodami (OCA) lub, gdy możliwości radaru są niewystarczające do wykorzystania go do P-RNAV.

(j) W przypadku wykorzystania radaru jako pomocy w procedurach awaryjnych zostało wykazane, że jego możliwości są do tego celu wystarczające a wymaganie obsługi radarowej zostało określone w AIP.

(k) Właściwa dla celów P-RNAV frazeologia radiotelekomunikacyjna została ustanowiona.

(l) Pomoce nawigacyjne, włącznie z TACAN, nie spełniające wymagań ICAO Annex 10, zostały z AIP usunięte.

5 SYSTEMY NAWIGACYJNE

5.1 Nawigacja w płaszczyźnie poziomej

5.1.1 Wyposażenie do celów nawigacji w płaszczyźnie poziomej musi umożliwiać statkowi powietrznemu nawigowanie zgodnie z odnośnymi instrukcjami wzdłuż trasy określonej przy pomocy punktów zawartych w pokładowej bazie danych.

5.1.2 Opracowując te wytyczne przyjęto, że operacje P-RNAV będą wykonywane przy wykorzystaniu wyposażenia, które automatycznie określa pozycję w płaszczyźnie poziomej na podstawie sygnałów z następujących źródeł (kolejność nie ma znaczenia):

- (a) Dwa lub więcej naziemnych urządzeń DME (DME/DME)
- (b) Ogólnokierunkowa radiolatarnia VHF wraz z radioodległościomierzem (VOR/DME), pod warunkiem, że spełnia wymagania danej procedury
- (c) System Satelitarny Nawigacji Globalnej (GNSS)
- (d) Bezwładnościowy system nawigacyjny (INS) lub bezwładnościowy system odniesienia (IRS) z układem automatycznej korekcji przy pomocy odpowiednich nawigacyjnych urządzeń radiowych.

Uwagi: 1. LORAN C nie może być źródłem informacji nawigacyjnej w operacjach w przestrzeniach kontrolowanych lotnisk.

2. Radiolatarnie TACAN mogą być umieszczane w pokładowej bazie danych i być wykorzystywane jako DME pod warunkiem, że spełniają wymagania ICAO Annex 10 i są umieszczone w AIP.

3. Określenie GNSS odnosi się do urządzeń odbiorczych utworzonego przez Ministerstwo Obrony USA globalnego systemu pozycyjnego (GPS) z korekcją baryczną i funkcją monitorowania niezawodności wskazań (RAIM) lub do urządzeń GPS z pokładowym systemem korekcji (*Aircraft Base Augmentation System-ABAS*), satelitarnym systemem korekcji (*Space Based Augmentation System-SBAS*) np. EGNOS. Patrz również Wytyczne Nr 3 lub JAA TGL 3 Rev.1, pkt 2.4 i 2.5.

4. Ograniczenia w korzystaniu z informacji od systemów bezwładnościowych jako środków określania pozycji z czasowymi brakami korekcji radiowej, omówione są bardziej szczegółowo w pkt 8.4.

5.1.3 Parametry nawigacyjne, takie jak kierunek do punktu trasowego, wyliczane są z na podstawie pozycji statku powietrznego i współrzędnych punktu. Linia drogi między dwoma punktami odwzorowana jest na wskaźniku nawigacyjnym a system prowadzenia pozwala na utrzymanie się na niej.

5.2 Nawigacja w płaszczyźnie pionowej (VNAV)

Jakkolwiek te wytyczne nie ustanawiają kryteriów wydawania zezwoleń na prowadzenie nawigacji w płaszczyźnie pionowej, w Załączniku D znajduje się krótki opis pomagający zrozumieć ogólnie funkcję nawigacji w płaszczyźnie pionowej i jej odniesienie do treści tych wytycznych.

6 CERTYFIKACJA OSIĄGÓW SYSTEMÓW P-RNAV

Przy uznaniu założeń przedstawionych w pkt 4, kryteriami certyfikacji osiągnięć systemów pokładowych będą:

6.1 Dokładność

Podczas operacji na trasach lub w obszarach przeznaczonych wyłącznie dla statków powietrznych wyposażonych w urządzenia P-RNAV, dokładność utrzymania toru lotu w płaszczyźnie poziomej przez system pokładowy musi być wynosić ± 1 NM lub mniej przez 95% czasu lotu.

Uwagi: 1. Dokładność zachowania linii drogi zależy od nawigacyjnego błędu systemu (kombinacji błędów: określenia drogi, przybliżenia pozycji i zobrazowania) oraz błędu w technice lotu (Flight Technical Error-FTE). Odnosi się to do składników RNP-1 i RNP-RNAV. Więcej materiału wyjaśniającego zawiera dokument ED-75A/DO-236A.

2. W odniesieniu do przewyższenia, dla odlotów zakłada się FTE równy $\pm 0,5$ NM (z wyjątkiem końca drogi startowej, gdzie zgodnie z PANS-OPS Doc. 8168, Tom II, Część II, 7.3.2 i 8.1, założono wartość $\pm 0,1$ NM), dla segmentu początkowego i pośredniego podejścia FTE równy ± 1 NM oraz dla tras ± 2 NM.

3. Zwiększone tolerancje dokładności mają na celu umożliwienie wykorzystania do P-RNAV w przestrzeniach kontrolowanych lotnisk zgodnie z procedurami opracowanymi na podstawie obowiązujących wymagań, systemów DME/DME instalowanych obecnie na wielu statkach powietrznych, bez potrzeby późniejszej weryfikacji dokładności.

4. Przyjmując, że założenia przedstawione w pkt 4(c) okazały się w odniesieniu do typowych osiągnięć DME słuszne oraz, że systemy RNAV zostały uznane (np. w Instrukcji Użytkowania w Locie-AFM) za spełniające kryteria dokładności nawigacji w płaszczyźnie poziomej przedstawione w FAA AC90-45A, AC 20-130(), FAA TSO-C115() lub JTSO-2C115(), wymagania tego punktu można uznać za spełnione i dalsze demonstrowanie dokładności nie jest konieczne. Jednakże, stwierdzenie w Instrukcji Użytkowania w Locie spełnienia wymagań nie jest równoznaczne z uzyskaniem zezwolenia P-RNAV, ponieważ spełnione muszą być wszystkie warunki przedstawione w tych wytycznych.

6.2 Niezawodność

W odniesieniu do systemów pokładowych, prawdopodobieństwo wskazania niebezpiecznie błędnej informacji nawigacyjnej lub pozycji obu pilotom jednocześnie, musi być niskie (*Remote*).

Uwagi: 1. W przypadku operacji P-RNAV w obszarze kontrolowanym lotniska, słowo „niebezpieczna” dotyczy błędnej informacji, której pojawienie się nie jest sygnalizowane ostrzeżeniem a w przypadku braku innych środków, jest praktycznie niewykrywalne przez załogę.

2. W odniesieniu do urządzeń pokładowych, określenie prawdopodobieństwa błędu jako „nikłe” stanowi złagodzenie w stosunku do użytego w AMJ 25-11 pkt 4.a.(3)(viii) określenia dotyczącego fazy dolotu, podejścia i odlotu, skrajnie nikłe (*Extremely remote*). To złagodzenie pozwala uznać, że procedury PANS-OPS i kryteria separacji ruchu lotniczego PANS-OPS uwzględniają niezawodność systemów statków powietrznych i pozwalają na operacje tych statków w istniejącej przestrzeni. Co więcej, w procedurach P-RNAV zachowane są marginesy bezpieczeństwa, tak że ryzyko nie zwiększa się ponad występujące obecnie.

3. Określenie bezpieczeństwa jako „skrajnie nikłe” (*Extremely remote*) będzie w dalszym ciągu używane w stosunku do końcowej fazy podejścia precyzyjnego tzn. od punktu rozpoczęcia podejścia końcowego (FAP) do progu drogi startowej.

4. Systemy zatwierdzone do stosowania w operacjach RNP posiadają możliwości większe, niż wymagają tego operacje P-RNAV. Systemy te zapewniają większą niezawodność nawigacyjną poprzez wprowadzenie ograniczeń błędu pozycji (*containment*) oraz zapewniają załodze świadomość dokładności poprzez możliwość określenia w przybliżeniu niepewności pozycji.

5. Warunki prawdopodobieństwa podane są w JAA AMJ 25.1309.

6.3 Ciągłość działania

W odniesieniu do systemów pokładowych musi być wykazane, że:

- a. Prawdopodobieństwo zaniku wszystkich informacji nawigacyjnych jest nikłe.
- b. Prawdopodobieństwo nieodwracalnej utraty funkcji nawigacyjnych i komunikowania jest skrajnie nikłe.

Uwagi: 1. Wyposażenie dla lotów IFR, wymagane przez EU-OPS 1, Część L (lub równoważny przepis krajowy), musi dodatkowo obejmować przynajmniej jeden zestaw wyposażenia do nawigacji obszarowej.

2. Warunki prawdopodobieństwa podane są w JAR AMJ 25.1309.

7 KRYTERIA FUNKCJONALNOŚCI

7.1 Funkcje wymagane

Tabela 1 podaje listę i opis minimum funkcji systemu wymaganych w operacjach P-RNAV.

NR	WYMAGANIA
1	Wskaźniki, np. CDI, (E)HSI, każdy ze znacznikiem odchylenia od trasy, znacznikiem OD/DO i sygnalizacją usterki, używane jako podstawowe przyrządy do nawigacji i wyprzedzenia manewru, wskazujące stan/niezawodność/usterkę, tak umieszczone na pierwszym planie, aby były dobrze widoczne dla pilota, gdy patrzy on w kierunku lotu. Nastawnik kąta drogi na wskaźniku powinien automatycznie wybierać wyliczony kąt drogi RNAV. Wskaźnik odchylenia musi posiadać zakres pozwalający na pokazanie maksymalnego odchylenia dla danej fazy lotu. Zakres może być ustawiany automatycznie lub ręcznie, do wartości uzyskanej z bazy danych. Wartość maksymalnego odchylenia musi być załodze znana lub przynajmniej dostępna. W operacjach P-RNAV przyjęto wartość ± 1 NM. Alternatywnym rozwiązaniem może być dobrze widoczne dla załogi zobrazowanie na ekranie odpowiedniego zakresu mapy, zapewniające wystarczającą informację o bocznym odchyleniu z tym, że zakres może mapy może być ręcznie zmieniany przez pilota. Uwaga: JAA TSO-C129a dotyczący wyposażenia GPS przyjmuje wartości 5.0 NM dla tras, 1.0 NM dla lotów w przestrzeni kontrolowanej lotniska i 0.3 NM dla podejść nieprecyzyjnych.
2	Zdolność do ciągłego podawania pilotowi lejącemu, na przyrządzie umieszczonym na pierwszym

	planie widzenia, informacji o wyliczonym kacie drogi (DTK) RNAV i położeniu statku w stosunku do linii drogi.
3	Jeśli załoga składa się z dwóch pilotów, środki dla pilota nie lecącego, umożliwiające mu sprawdzanie nakazanej linii drogi i położenia statku w stosunku do niej.
4	Baza danych nawigacyjnych, zawierająca aktualne dane nawigacyjne oficjalnie opublikowane na użytek lotnictwa cywilnego, która może być uaktualniana w cyklu AIRAC i z której procedury około lotniskowe mogą być łatwo wyciągnięte i wprowadzone do urządzenia RNAV. Opracowanie toru lotu przy pomocy bazy danych musi zapewniać wymaganą dokładność nawigacji. Baza danych musi być zabezpieczona przed wprowadzaniem zmian przez załogę. Uwaga: Urządzenie RNAV musi dokładnie wykonywać wprowadzone do niego procedury zawarte w bazie danych. Nie wyklucza to zmiany przez załogę procedury lub trasy wprowadzonej do urządzenia wcześniej, jak zostało postanowione w Rozdziale 10. Jednakże procedura przechowywana w bazie danych nie może zostać zmieniona i musi pozostać w stanie nienaruszonym do następnego użycia lub odniesienia.
5	Środki ukazujące załodze okres ważności bazy danych.
6	Środki pozwalające wybrać z bazy danych nawigacyjnych i wyświetlić dane poszczególnych punktów trasy i pomocy nawigacyjnych w celu umożliwienia załodze dokonania sprawdzenia przewidzianej procedury.
7	Zdolność urządzenia RNAV do przejęcia z bazy danych przewidzianych do wykonania procedur, w całości.
8	Wskazanie używanego źródła informacji nawigacyjnej na pierwszym planie widzenia pilota lub na łatwo dostępnej stronie panelu sterowania systemu RNAV (Multifunction Control Display Unit - MCDU), wraz ze środkami pozwalającymi na określenie możliwości systemu.
9	Wskazanie najbliższego punktu trasy (To) na pierwszym planie widzenia pilota lub dobrze widoczne dla załogi, na łatwo dostępnej stronie panelu systemu RNAV, MCDU.
10	Wskazanie odległości i kierunku do najbliższego punktu trasy na pierwszym planie widzenia pilota. Jeśli realizacja następcza trudności, informacja ta, dobrze widoczna dla załogi, może znajdować się na łatwo dostępnej stronie MCDU,
11	Wskazanie prędkości względem ziemi lub czas do najbliższego punktu trasy na pierwszym planie widzenia pilota lub dobrze widoczne na łatwo dostępnej stronie MCDU.
12	Jeśli do określania dokładności zgodnie z rozdziałem 10 wykorzystano MCDU, wskazanie bocznego odchylenia z dokładnością 0.1 NM.
13	Automatyczne wybieranie pomocy nawigacyjnych VOR i DME wykorzystywanych do korekcy pozycji, łącznie z zdolnością do zapobieżenia wykorzystaniu w procesie automatycznym tylko jednej pomocy. Uwaga: Więcej informacji znajduje się w ED-75/DO-236A, Section 3.7.3.1.
14	Zdolność systemu RNAV do automatycznego wyboru źródła informacji nawigacyjnej, oceny wyboru, sprawdzenia niezawodności oraz ręcznego kasowania lub zmiany wyboru. Więcej informacji zawiera ED-75A/DO-236A, Section 3.7.3.1.
15	Funkcja „Wprost do” (<i>Direct to</i>).
16	Zdolność do automatycznego przechodzenia z jednego odcinka trasy na następny, z jednoczesnym podaniem oznaczenia odcinka bieżącego.
17	Zdolność wykonania procedur na zasadzie przelotu nad punktem (<i>fly-over</i>) lub wyprzedzenia zakretu (<i>fly-by</i>), zawartych w bazie danych.
18	Zdolność do przejścia z jednego odcinka na drugi i utrzymania założonej trasy wyznaczonej przy pomocy oznaczeń końców odcinków (<i>path terminators</i>) zawartych w normie ARINC 424 lub równoważników: Punkt początkowy (<i>Initial Fix</i>) – (IF) Kąt drogi pomiędzy dwoma punktami (<i>Track between two fixes</i>) – (TF) Tor do punktu (<i>Course to a Fix</i>) – (CF) Tor od punktu do wysokości (<i>Course from a Fix to an Altitude</i>) – (FA) Wprost do punktu (<i>Direct to a Fix</i>) – (DF) Uwaga: Oznaczenia końców odcinków zawarte są w wykazach normy ARINC 424 a ich zastosowanie opisane jest bardziej szczegółowo w dokumentach EUROCAE ED-75A/RTCA DO-236A, ED-77/DO-201A i EUROCONTROL NAV.ET1.ST10.
19	Sygnalizacja usterki systemu RNAV przy pomocy wskaźników towarzyszących na pierwszym planie widzenia pilota.
20	W systemach wykorzystujących informacje z wielu źródeł (<i>multi-sensor system</i>), automatyczne przełączanie na źródło zapasowe w przypadku usterki źródła podstawowego. Uwaga: Nie wyklucza to przełączania ręcznego.

21	Zapassowe środki wskazujące informacje nawigacyjne, wystarczające do wykonania procedur przewidzianych w Rozdziale 10.
----	--

7.2 Funkcje zalecane

Tabela Nr 2 zawiera listę i opis funkcji zalecanych dla operacji P-RNAV.

NR	FUNKCJA
1	Zdolność do lotu równoległe do nakazanej linii drogi w określonej odległości w prawo lub w lewo (<i>offset</i>). System powinien umożliwiać zaprojektowanie lotu w odległości do 20 NM, w odstępach co 1 NM. Załoga musi mieć wyraźne wskazanie, że lot wykonywany jest równoległe do trasy (<i>offset</i>). W przypadku lotu <i>offset</i> , system musi dostarczać informacji odnoszących się do linii i punktów trasy przesuniętej. Lot po trasie równoległej nie powinien być kontynuowany poza zasięg trasy wyjściowej, punkt rozpoczęcia podejścia oraz nie powinien być stosowany dla uproszczenia trasy. Załoga powinna zostać uprzedzona o zbliżaniu się do końca trasy równoległej odpowiednio wcześniej, aby była w stanie wykonać z wyprzedzeniem skręt w kierunku trasy wyjściowej. Jeśli zastosowano <i>offset</i> , to powinien on obowiązywać wzdłuż całej planowanej trasy do momentu polecenia przez załogę lotu „Wprost do” (<i>Direct to</i>) lub ręcznego jego skasowania. Uwaga: Celem tej funkcji jest umożliwienie taktycznego lotu równoległe do trasy po uzgodnieniu z ATC (np. unikanie zjawisk pogodowych). Nie przewiduje się strategicznego wykorzystania <i>offsetów</i> , które byłyby opracowane i zakodowane w bazie danych jako oddzielne trasy równoległe.
2	Podłączenie systemu RNAV do wskaźnika nakazowego (<i>flight director</i>) lub pilota automatycznego z jednoznaczną sygnalizacją rodzaju pracy. (Patrz pkt 8.1.1)
3	Zdolność do nawigacji w płaszczyźnie pionowej w oparciu o wskazania barometryczne. (Patrz Annex D)
4	W przypadku systemów korzystających z IRS z funkcją korekcji DME/DME, środki automatycznego uzgadniania pozycji na drodze startowej w momencie rozpoczęcia rozbiegu, z możliwością wprowadzenia przesunięcia liniowego w sytuacjach, gdy pozycja rozpoczęcia rozbiegu nie znajduje się na progu drogi startowej o znanych współrzędnych (np. przesunięty próg drogi startowej)
5	Wskazanie rodzaju nawigacji na pierwszym planie widzenia pilota.
6	Zdolność do przejścia z jednego odcinka na drugi i utrzymania założonej trasy wyznaczonej przy pomocy oznaczników końców odcinków zawartych w normie ARINC 424 lub równoważników: Uwaga: Oznaczenia końców odcinków zawarte są w wykazach normy ARINC 424 a ich zastosowanie opisane jest bardziej szczegółowo w dokumentach EUROCAE ED-75A/RTCA DO-236A, ED-77/DO-201A i EUROCONTROL NAV.ET1.ST10.

8 PRZYJĘTE ŚRODKI WYKAZANIA ZGODNOŚCI Z WYMAGANIAMI TECHNICZNYMI

8.1 Zasady ogólne

Jeśli właściwy proces, który ma zapewnić racjonalne uzasadnienie oceny operacyjnej, oparty był na racjonalnym uzasadnieniu celowości instalacji poszczególnych elementów wyposażenia, ocena zdolności technicznej prowadzona na podstawie tego rozdziału powinna być dokonana w połączeniu z oceną operacyjną dokonaną na podstawie Rozdziału 10, biorąc jednocześnie pod uwagę proponowane procedury normalne i awaryjne.

Przy opracowaniu poniższych wskazówek przyjęto założenie, że statki powietrzne wyposażone są zgodnie z wymaganiami EU-OPS 1 Część L dla lotów IFR lub z równoważnymi przepisami krajowymi.

8.1.1 Urządzenia nowe lub zmodyfikowane

Przy demonstrowaniu zgodności z tymi wytycznymi należy zwrócić uwagę na poniższe zagadnienia.

- a. Wnioskodawca będzie musiał przedstawić odpowiedzialnej władzy oświadczenie o zgodności, w którym zostanie wykazane, że zgodność z tymi wytycznymi została zapewniona. Oświadczenie powinno być oparte o plan uzgodniony wcześniej z odpowiedzialną władzą na wstępnym etapie wprowadzenia programu. Plan powinien określać dane certyfikacyjne, które powinny obejmować opis systemu wraz z materiałem dowodowym uzyskanym w wyniku działań opisanych w dalszych punktach.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	PRECYZYJNA NAWIGACJA OBSZAROWA JAA TGL No 10	PNO-3-06-03 Strona 10/22
--	--	------------------------------------

- b. Zgodność z wymaganiami technicznymi dotyczącymi planowanych funkcji i bezpieczeństwa może być przedstawiona w formie opisu technicznego, analizy bezpieczeństwa systemu, potwierdzenia odpowiedniego poziomu oprogramowania (np. zgodnego z 6.2), analizy osiągnięć oraz kombinacji testów na ziemi i w powietrzu. Do wniosku o zezwolenie będą musiały być dołączone dane techniczne potwierdzające, że wymagania i kryteria Rozdziałów 6 i 7 zostały spełnione.
- c. Użycie systemów RNAV i sposób prezentacji informacji o położeniu w płaszczyźnie poziomej i pionowej musi zostać poddane ocenie w celu stwierdzenia, czy ryzyko błędu załogi zostało zminimalizowane. W szczególności, podczas przejścia do podejścia końcowego, sposób podawania załodze informacji z ILS jednocześnie z informacją RNAV powinien zostać rozważony bardzo starannie.
- d. Scenariusz wystąpienia usterek urządzeń obejmujący konwencjonalne środki nawigacji i systemy RNAV musi zostać oceniony pod kątem, czy dostępne są odpowiednie środki zastępcze na wypadek usterek systemu RNAV i czy system przełączania np. VOR#2 na HSI#1 nie wprowadza w błąd lub nie tworzy niebezpiecznego zestawienia wskaźników.
- e. Sposób podłączenia systemu RNAV do wskaźnika nakazowego lub pilota automatycznego musi zostać poddany ocenie w celu wykazania, że dopasowanie jest właściwe oraz, że rodzaje pracy i sygnalizacja usterek są przedstawione załodze w sposób jasny i jednoznaczny.
- f. W celu wykazywania zgodności z Rozdziałem 7, Tabela 1, pkt 18 i Tabela &2 pkt 6 (jeśli ma zastosowanie) musi zostać udowodnione, że wykonanie przelotów wszystkich rodzajów odcinków (szczególnie przy przejściu na odcinek CF) jest to możliwe bez interwencji załogi, np. bez odłączania rodzaju pracy RNAV a następnie dokonania zmiany kursu ręcznie. Nie wyklucza to interwencji ręcznej, jeśli zajdzie taka konieczność.

8.1.2 Wyposażenie istniejące

Wnioskodawca będzie musiał przedstawić odpowiedzialnej władzy oświadczenie o zgodności, w którym zostanie wykazane, że zainstalowane wyposażenie spełnia wymagania tych wytycznych. Stwierdzenia zgodności można dokonać poprzez sprawdzenie czy dany układ posiada wymagane właściwości i funkcje. Dowodem, że osiągi i niezawodność przedstawione w Rozdziale 6 są zachowane, mogą być zapisy w instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub odpowiednie zezwolenia i dane będące podstawą certyfikacji. W przypadku braku takich dowodów może zachodzić konieczność przeprowadzenia dodatkowych analiz i testów. Zmiany do instrukcji użytkownika w locie, których wprowadzenie może okazać się konieczne, zostały omówione w punkcie 9.3.

8.2 Niezawodność bazy danych

Proces uaktualniania bazy danych nawigacyjnych musi być zgodny z postanowieniami dokumentu EUROCAE ED-76/RTCA DO-200A lub zatwierdzonych procedur równoważnych (Patrz pkt 10.6)

8.3 Wykorzystanie wyposażenia GPS

8.3.1 Wykorzystanie GPS do operacji RNAV jest ograniczone do wyposażenia klas A1, B1, C1, B3 i C3 zatwierdzonego zgodnie z FAA TSO-C145 i TSO-146 oraz JTSO-C129a/TSO-C129(), zapewniającego minimum funkcji systemu wyszczególnionych w Rozdziale 7, Tabela 1 tych wytycznych. Jednocześnie, jako część systemu nawigacyjnego korzystającego z wielu źródeł (*multi-sensor*), musi być zapewniony niezależny system kontroli niezawodności funkcjonowania (*Receiver Autonomous Integrity Monitor-RAIM*).

8.3.2 Jeśli jedynym środkiem spełniającym kryteria dla P-RNAV jest system GPS to stwierdzenie spełnienia wymagań przedstawionych w 8.1.1a) na podstawie zgodności z JTSO-C129a/TSO-C129() musi być uzupełnione przez uwzględnienie wymagań Wytycznych Nr 3, Zmiana 1, pkt 5.4 (JAA TGL No 3, Rev. 1, par.5.4).

8.3.3 Dla zapewnienia ciągłości poprawnych wskazań zaleca się, aby urządzenie GPS posiadało zdolność wykrywania złego funkcjonowania satelity i jego eliminacji (*Fault Detection and Exclusion – FDE*).

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	PRECYZYJNA NAWIGACJA OBSZAROWA JAA TGL No 10	PN0-3-06-03 Strona 11/22
--	--	------------------------------------

8.4 Wykorzystanie danych systemów bezwładnościowych

W przypadku niedostępności lub zaniku sygnałów radiowych do automatycznej korekcji, dopuszcza się wykorzystanie systemu bezwładnościowego jako jedyne go środka do określania pozycji, tylko przez krótki okres czasu. Dla operacji, podczas których występują braki wskazań poprawności pozycji, wnioskodawca musi określić jak długo statek powietrzny jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność pozycji przy wykorzystaniu danych tylko z systemu bezwładnościowego. Zarówno starty jak i operacje w rejonie lotniska będą musiały być poddane rozważeniu a w ich wyniku może okazać się konieczne opracowanie dla nich procedur awaryjnych.

8.5 Różnorodność wyposażenia

Instalowanie układów nawigacji obszarowej o różnych sposobach obsługi może być dla załogi bardzo kłopotliwe i prowadzić do problemów, jeśli mają one różne sposoby działania i sprzeczne sposoby obrazowania. Problemy mogą pojawiać się również z powodu różnorodności wersji tego samego urządzenia. Dla operacji podejścia, różnorodność wyposażenia RNAV jest niedopuszczalna. Jako minimum rozważde muszą być poddane następujące rozbieżności, szczególnie gdy układ kabiny przewiduje możliwość podłączania krzyżowego (np. GNSS-2 do wyświetlacza GNSS-1).

- a. Wprowadzanie danych. Dwa układy muszą mieć taką samą metodę wprowadzania danych i podobne procedury wykonywania wspólnego zadania przez pilotów. Występujące różnice nakazują dokonać oceny wzrostu obciążenia pilotów pracą. W przypadku zastosowania niewłaściwej procedury (np. zastosowanie przez pomyłkę procedury wprowadzania danych do innego układu niż zamierzony) konieczna jest bezbłędna informacja a stwierdzenie pomyłki i wydobywanie danych musi być łatwe.
- b. Skalowanie wskaźnika odejścia od linii centralnej. Czułość musi być odpowiednia względnie sygnalizowana.
- c. Symbolika wskazań i sposób. Symbolika lub sposób sygnalizacji nie mogą być sprzeczne (np. jeden symbol nie może używany do różnych celów) a różnice między nimi powinny być starannie rozpatrzone w celu stwierdzenia, że nie ich wykorzystanie nie jest kłopotliwe.
- d. Układ logiczny. Układy wewnętrzne i podłączenia muszą być dopasowane do statku powietrznego.
- e. Usterka wyposażenia. Usterka jednego układu nie może skutkować błędną informacją.
- f. Układ wyświetlania podstawowych parametrów nawigacyjnych. Układ wyświetlania musi wykorzystywać odpowiednie środki i sposoby zapisu. Jakakolwiek wewnętrzna sprzeczność w wyświetlaniu informacji podstawowych jest niedopuszczalna.
- g. Różnice w bazie danych. Ze względu na możliwość wystąpienia sprzeczności, różnice w bazie danych nawigacji obszarowej są niedopuszczalne.

9 INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA W LOCIE

9.1 Instrukcja użytkownika w locie (AFM) lub podręcznik pilota (*Pilot's Operating Handbook-POH*), zależnie od występowania, nowego lub zmodyfikowanego statku powietrznego, musi zawierać przynajmniej poniższą informację. Zakłada się, że dokładny opis zainstalowanego układu oraz odnośne instrukcje operacyjne i procedury dostępne są w zatwierdzonych instrukcjach operacyjnych lub podręcznikach szkoleniowych.

- a. Oświadczenie, które określa wyposażenie i statek powietrzny lub standardowe wyposażenie zatwierdzone do operacji P-RNAV lub posiadające zdolność do osiągnięcia RNP-1 lub lepszych.

9.2 W przypadku braku w zatwierdzonych instrukcjach operacyjnych lub szkolenia odpowiedniego materiału, w podanych poniżej działach instrukcji użytkownika (AFM) lub podręcznika pilota (POH) będą musiały znaleźć się odpowiednie zmiany i załączniki dotyczące operacji P-RNAV.

- Ograniczenia
- Procedury normalne
- Procedury nienormalne
- Procedury awaryjne
- Osiągi

9.3 W przypadku statków wyposażonych w układ RNAV będących w eksploatacji, których instrukcje użytkownika lub poradniki pilota nie zawierają lub nie precyzują dość wyraźnie zdolności układu, użytkownik może, jako alternatywę dla Arkuszy Zmian (*Change sheets*) lub Dodatku (*Supplement*) opracowanych przez konstruktora, po uzgodnieniu z odpowiedzialną władzą:

(a) Przedstawić oświadczenie o zgodności omówione w 8.1.2 wraz z propozycją opracowanego przez użytkownika dodatku zgodnie z wytycznymi pkt 9.1 w formie zgodnej z schematem przedstawionym w Annex E lub

(b) Przedstawić oświadczenie o zgodności omówione w 8.1.2 wraz z propozycją Specyfikacji Operacyjnych, które zawierać będą informacje równoważne dla informacji normalnie znajdujących się w instrukcji użytkownika w locie (AFM).

9.4 Układy zatwierdzone do operacji RNP posiadają zdolności przekraczające wymagania dla operacji P-RNAV. Układy te zapewniają wyższą niezawodność nawigacyjną poprzez wprowadzenie układu śledzenia błędu pozycji i zapewnienie załodze pewności dokładności pozycji poprzez sygnalizację jej wątpliwości. Dlatego przedstawienie w instrukcji użytkownika RNP układu może później zostać wykorzystane do upewnienia się czy zdolność RNAV jest wystarczająca do spełnienia wymagań osiągow dla określonych operacji lotniczych.

10 KRYTERIA OPERACYJNE

10.1 Zasady ogólne

10.1.1 W celu dokonania oceny adekwatności procedur normalnych i awaryjnych operatora dla określonej instalacji wyposażenia, należy oprzeć się na kryteriach i racjonalnym uzasadnieniu zawartych w 8.1.1c. do f. Lub 8.1.2.

10.1.2 Podane dalej wytyczne mogą być wykorzystane przez operatora do opracowania procedur operacyjnych, które odpowiadałyby danemu wyposażeniu i warunkom, w których odbywać się będą loty. Należy podkreślić, że samo zezwolenie techniczne nie upoważnia do lotów w przestrzeni powietrznej wzdłuż dróg lotniczych lub w rejonach lotnisk, dla których wymagane jest zezwolenie P-RNAV. Zezwolenie operacyjne powinno znaleźć się w Certyfikacie Operatora Lotniczego (AOC).

10.2 Procedury normalne

10.2.1 Planowanie przed lotem

10.2.1.1 W fazie planowania przed startem dostępność infrastruktury nawigacyjnej koniecznej dla zamierzonej operacji z uwzględnieniem jej ograniczeń na cały czas jej trwania, musi być potwierdzona. Potwierdzona również być musi dostępność koniecznego dla danej trasy pokładowego wyposażenia nawigacyjnego. Pokładowa baza danych musi być odpowiednia dla rejonu zamierzonej operacji i musi obejmować pomoce nawigacyjne, punkty zwrotne oraz zakodowane procedury dla przestrzeni około lotniskowej obejmujące odloty, przyloty i lotniska zapasowe.

10.2.1.2 Jeśli władze odpowiedzialne za przestrzeń lotniczą umieściły w AIP wymaganie posiadania dla celów procedur specjalnych w rejonie lotniska dwóch układów P-RNAV, to ich dostępność musi być potwierdzona. Typowym przykładem zastosowania będą procedury poniżej wysokości minimalnego przewyższenia nad przeszkodami lub brak radaru odpowiedniego dla zabezpieczenia operacji P-RNAV. Należy także wziąć pod uwagę szczególne zagrożenia w rejonie lotniska oraz wykonalność procedur awaryjnych w przypadku utraty zdolności do P-RNAV.

10.2.1.3 Jeśli do P-RNAV wykorzystywany jest jedynie GPS, konieczne jest potwierdzenie posiadania funkcji RAIM oraz muszą być wzięte pod uwagę najświeższe informacje Straży Wybrzeża USA (*US Coastguard*) podające szczegóły niedostępności poszczególnych satelitów.

Uwaga: RAIM może być funkcją urządzenia przy założeniu, że informacja o niedostępności satelity może być wprowadzona do systemu. W przypadku braku takiej funkcji, usługę RAIM może zapewnić użytkownikowi uprawniona służba informacji lotniczej.

10.2.2 Odlot

10.2.2.1 Podczas uruchamiania układu załoga musi potwierdzić aktualność nawigacyjnej bazy danych oraz sprawdzić, czy pozycja statku powietrznego została wprowadzona poprawnie. Bieżący plan lotu powinien być porównany z mapą, SID lub innymi mającymi zastosowanie dokumentami, wyświetlaczem obrazu trasy (jeśli ma zastosowanie) oraz MCDU. Sprawdzenie musi obejmować kolejność punktów zwrotnych, poprawność kątów drogi i odległości, ograniczenia wysokości i prędkości oraz, jeśli to możliwe, które punkty zmiany trasy wymagają skrętu nad punktem a które z wyprzedzeniem. Jeśli procedura tego wymaga, należy wykonać sprawdzenia czy uaktualnienie wymaga korzystania ze specjalnych pomocy nawigacyjnych lub ich wykluczenia. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek wątpliwości dotyczących ważności procedury zawartej w nawigacyjnej bazie danych, korzystać z niej nie wolno.

Uwaga: Jako minimum, sprawdzenie przed lotem powinno obejmować odpowiedni wyświetlacz mapy, który obrazuje wszystkie elementy przedstawione w tym punkcie.

10.2.2.2 Tworzenie nowych punktów trasy przez ręczne ich wprowadzanie do układów RNAV przez załogę jest niedozwolone, ponieważ unieważniałoby daną procedurę. Zmiany trasy w obszarach kontrolowanych lotnisk mogą być dokonywane przez wektorowanie radarowe lub polecenie lotu „wprost do” (*direct to*) a załoga musi być zdolna do szybkiej reakcji. Może się to wiązać z wniesieniem do planu lotu znajdujących się w bazie danych dodatkowych punktów trasy.

10.2.3 Przed rozpoczęciem startu załoga musi upewnić się, że układ RNAV pracuje poprawnie oraz, jeśli ma to zastosowanie, współrzędne lotniska lub progu drogi startowej zostały wprowadzone.

10.2.2.4 Nawet, jeśli zapewniona jest korekcja automatyczna, załoga musi spowodować jej uruchomienie na drodze startowej poprzez ręczną korekcję pozycji na progu drogi startowej lub w miejscu rozpoczęcia rozbiegu. Pozwoli to wykluczyć pojawienie się po starcie pozycji błędnej. Jeśli korzysta się z GNSS, właściwy odbiór sygnałów musi mieć miejsce przez rozpoczęciem rozbiegu a pozycja z GNSS może być wykorzystana do uaktualnienia pozycji na drodze startowej.

10.2.2.5 Podczas wykonywania procedur, jeśli jest to wykonalne, lot powinien być monitorowany w celu stwierdzenia poprawności jego wykonania poprzez sprawdzenia krzyżowe przy pomocy konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych i wykorzystaniem podstawowych wskazań w połączeniu z MCDU. Jeśli są wykorzystywane, procedury dla załóg muszą obejmować monitorowanie mające na celu sprawdzenie działania automatycznej korekcji układów bezwładnościowych, aby upewnić się, że odcinek czasu bez korekcji nie przekracza dozwolonych granic (Patrz pkt 8.4).

10.2.2.6 Jeśli nie nastąpiło uruchomienie opisanej w 10.2.2.4 korekcji automatycznej, odlot musi się odbyć przy wykorzystaniu tradycyjnych środków nawigacji. Przejście na procedury odlotu P-RNAV powinno mieć miejsce w punkcie, gdzie statek powietrzny wszedł w zasięg DME/DME i ma wystarczająco dużo czasu na osiągnięcie zadowalających wskazań.

Uwaga: Jeśli procedura przewiduje konwencjonalne rozpoczęcie lotu, punkt przejścia do P-RNAV musi być zaznaczony na mapie. Jeśli pilot decyduje się na rozpoczęcie według procedur P-RNAV z wykorzystaniem metod tradycyjnych, wskazanie na mapie punktu przejściowego do procedur P-RNAV miejsca mieć nie powinno.

10.2.3 Przyłot

10.2.3.1 Przed przystąpieniem do fazy podejścia załoga powinna upewnić się, że właściwe procedury dla obszaru kontrolowanego lotniska zostały wprowadzone do układu. Bieżący plan lotu powinien być sprawdzony przez porównanie map z mapą zobrazowaną na wyświetlaczu lub z MCDU. Sprawdzenie

obejmuje kolejność punktów zwrotnych, poprawność kątów drogi i odległości, ograniczenia wysokości i prędkości oraz, jeśli to możliwe, sprawdzenie, które punkty zmiany trasy wymagają skrętu nad punktem a które z wyprzedzeniem. Jeśli procedura tego wymaga należy wykonać sprawdzenia czy uaktualnienie wymaga korzystania ze specjalnych pomocy nawigacyjnych lub ich wykluczenia. W przypadku wystąpienia jakichkolwiek wątpliwości dotyczących ważności procedury zawartej w nawigacyjnej bazie danych, nie wolno z niej korzystać.

Uwaga: Jako minimum sprawdzenie przed lotem powinno obejmować odpowiedni wyświetlacz mapy, który obrazuje wszystkie elementy przedstawione w tym punkcie.

10.2.3.2 Tworzenie nowych punktów trasy i ręczne ich wprowadzanie do układu przez załogę powodowałoby unieważnienie bazy danych nawigacyjnych i dlatego jest zabronione.

10.2.3.3 Jeśli sytuacja wymaga przejścia na procedury podejścia konwencjonalnego, załoga musi poczynić stosowne przygotowania.

10.2.3.4 Podczas wykonywania procedur, jeśli jest to wykonalne, lot powinien być monitorowany w celu stwierdzenia poprawności jego wykonania poprzez sprawdzenia krzyżowe przy pomocy konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych i wykorzystaniem podstawowych wskazań w połączeniu z MCDU. Szczególnie w przypadku procedur RNAV na bazie VOR/DME, odnośna pomoc nawigacyjna musi zostać wyraźnie zdefiniowana i sprawdzona przez załogę. W przypadku układu nie posiadającego funkcji korekcji od GNSS, należy przed osiągnięciem pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego (*Initial Approach Waypoint- IAWP*) dokonać sprawdzenia wiarygodności nawigacji. W przypadku układów GNSS, wiarygodność urządzenia (integryty) można uznać za wystarczającą, jeśli nie występuje sygnalizacja RAIM. Jeśli wynik sprawdzenia jest negatywny, procedurę należy wykonać w sposób konwencjonalny.

Uwagi: (1) Jeśli jest to wykonalne, należy porównać wartości namiaru i odległości VOR/DME systemu RNAV z uzyskanymi z RMI dla tej samej pomocy.

(2) W przypadku niektórych systemów, dokładność nawigacji może być określona przez wbudowane układy kontrolne.

(3) Jeśli MCDU wskazuje tylko w liczbach całkowitych i nie jest w stanie określić wartości błędu z dokładnością wymaganą dla kontroli P-RNAV, należy użyć alternatywnych środków sprawdzających.

10.2.3.5 Zmiany tras w rejonie lotniska mogą być dokonywane metodą wektorowania lub przy pomocy poleceń „wprost do” (*direct to*) a załoga musi być w stanie reagować na nie odpowiednio szybko. Może się to wiązać z wprowadzeniem punktów taktycznych znajdujących się w bazie danych. Ręczne wprowadzanie przez załogę zmian do procedur znajdujących się w bazie danych, poprzez dodawanie tymczasowych punktów nie ujętych w bazie, jest niedozwolone.

10.2.3.6 Jakkolwiek nie zostały opracowane metody szczególne, należy uwzględnić wszelkie ograniczenia dotyczące wysokości i prędkości.

Uwaga: Więcej informacji na temat nawigacji w płaszczyźnie pionowej znajduje się w Annex D.

10.3 Procedury awaryjne

10.3.1 W celu uwzględnienia koniecznych ostrzeżeń, operator będzie musiał opracować procedury awaryjne obejmujące:

- (a) Usterki części składowych systemu RNAV, łącznie z tymi, które mają wpływ na wielkość błędu technicznego pilotażu (np. usterka autopilota lub systemu nakazowego).
- (b) Mnogie usterki systemu.
- (c) Usterki źródeł informacji nawigacyjnej (*sensors*)
- (d) Pracę układu bezwładnościowego bez wymaganej korekcji, poza wyznaczony limit czasu.

10.3.2 Załoga musi powiadomić ATC o każdym problemie z systemem RNAV, w wyniku którego nastąpiła utrata zdolności nawigacyjnych oraz o podjętych w związku z tym działaniach.

10.3.3 W przypadku utraty łączności, załoga powinna kontynuować lot zgodnie z procedurami RNAV i opublikowanymi procedurami na wypadek utraty łączności.

10.3.4 W przypadku utraty zdolności do lotu RNAV, załoga powinna zastosować procedury awaryjne i prowadzić nawigację w oparciu o alternatywne środki nawigacyjne, którym może być również użycie układów bezwładnościowych. Środki alternatywne nie muszą być systemami RNAV.

10.4 Meldowanie zdarzeń

Znaczące zdarzenia, które mogą towarzyszyć operacjom statków powietrznych a które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo operacji RNAV, muszą być meldowane zgodnie z EU-OPS 1.420. Szczególne przypadki mogą obejmować:

(a) Wadliwe działanie systemów statków powietrznych podczas operacji RNAV, które mogą prowadzić do:

(i) Błędów nawigacyjnych (np. przesunięcie mapy) nie związanych z przejściem z nawigacji bezwładnościowej na radionawigację.

(ii) Znaczących błędów nawigacyjnych spowodowanych przez niewłaściwe dane lub błąd kodowy w bazie danych.

(iii) Niespodziewanego odejścia bocznego lub pionowego od toru lotu, bez udziału pilota.

(iv) Znacząco błędnych informacji, bez ostrzeżenia o usterce.

(v) Całkowitej utraty informacji lub mnogiej usterki wyposażenia nawigacyjnego.

(b) Problemy z naziemnymi pomocami nawigacyjnymi prowadzącymi do poważnych błędów nawigacyjnych nie związanych z przejściem z nawigacji bezwładnościowej na radionawigację.

10.5 Szkolenie załóg lotniczych

Wszystkie załogi muszą przejść odpowiednie szkolenia, odprawy i wskazówki na temat procedur wykonywania operacji podejść i odlotów opartych na RNAV. Powinno to obejmować procedury normalne i awaryjne przedstawione w 10.2 (Procedury normalne) i 10.3 (Procedury awaryjne). Zawsze, gdy jest to praktykowane standardowe sesje szkoleniowe (sprawdzenia na symulatorze i kontrola umiejętności) powinny obejmować odloty i podejścia z wykorzystaniem procedur opartych na RNAV. Operator powinien zapewnić, aby podręcznik szkolenia zawierał odpowiedni materiał dotyczący operacji P-RNAV. Jako minimum, w podręczniku szkolenia muszą znaleźć się pozycje przedstawione w Tabeli Nr 3 poniżej.

Tabela Nr 3 PRZEDMIOTY SZKOLENIA
Teoria RNAV, wraz z różnicami pomiędzy B-RNAV, P-RNAV i RNP-RNAV.
Ograniczenia RNAV
Mapy, bazy danych i zagadnienia awioniki obejmujące: Koncepcję oznaczania punktów (<i>Waypoints</i>) Koncepcję odcinków i zakończeń (<i>path and terminators</i>) w RNAV a szczególnie: Wykorzystanie zakończeń „CF” Wykorzystanie zakończeń „TF” Punkty zwrotne wymagające wyprzedzenia skrętu i punkty przelotowe.
Wykorzystanie wyposażenia RNAV obejmujące poniższe elementy: Wybieranie procedur z bazy danych Weryfikacja i wybór źródeł informacji nawigacyjnej Taktyczne poprawianie trasy. Zwrócenie uwagi na przerwy w dostarczaniu informacji Wprowadzanie danych towarzyszących, takich jak: Wiatr. Ograniczenia wysokości i prędkości. Przekrój pionowy/prędkość pionowa

Wykonywanie lotu wg procedury Użycie modu nawigacji z bocznym przesunięciem trasy i stosowane techniki Użycie modu nawigacji pionowej i stosowane techniki Użycie automatycznego pilota, systemu nakazowego i automatycznego sterowania ciągiem na różnych etapach procedury
Frazeologia radiotelefoniczna w RNAV
Wpływ usterek systemów nie związanych z RNAV (np. hydrauliczny lub napędowy) na operacje RNAV

10.6 Wiarygodność bazy danych

10.6.1 Baza danych nawigacyjnych powinna pochodzić od autoryzowanego dostawcy, który spełnia warunki przedstawione w dokumencie EUROCAE/RTCA ED-76/DO-200A, „Standards for Processing Aeronautical Data” (Standardy obróbki danych lotniczych).

10.6.2 Jeśli taki autoryzowany dostawca nie jest osiągalny, Operator musi przed datą początku ważności bazy przeprowadzić, jako minimum, sprawdzenie jej wiarygodności przy pomocy odpowiedniego oprogramowania lub zatwierdzonych procedur sprawdzania ręcznego polegającego na sprawdzeniu poprawności danych punktów nawigacyjnych znajdujących się poniżej stosowanych wysokości minimalnych. Takie sprawdzenia przeprowadza się dodatkowo, niezależnie od sprawdzeń dokonywanych przez Służby Informacji Lotniczej (AIS), nie autoryzowanego dostawcę lub producenta wyposażenia nawigacyjnego. Sprawdzenie ma wykazać niezgodności między bazą danych a opublikowanymi mapami lub procedurami. Sprawdzenie wiarygodności może być zlecone autoryzowanemu podwykonawcy.

10.6.3 Nieprawidłowości, które czynią procedurę nieważną, muszą być zgłoszone dostawcy bazy danych nawigacyjnych a operator musi w formie ogłoszenia, zabronić załogom korzystania z takiej procedury.

10.6.4 Użytkownicy statków powietrznych powinni rozważyć potrzebę prowadzenia własnych sprawdzeń baz danych nawet dostarczonych przez dostawcę autoryzowanego.

Uwaga: Patrz EU-OPS 1.035 Systemy jakości.

10.6.5 Dla ułatwienia sprawdzenia wiarygodności bazy danych można użyć odpowiedniego oprogramowania, określonego w Annex B.

10.7 Dokumentacja operacyjna

10.7.1 Instrukcje użytkownika statku powietrznego (np. AFM, FCOM) oraz listy kontrolne muszą zostać poddane sprawdzeniu czy wzięto pod uwagę wszystkie informacje zawarte w 9.1, 9.2 i 9.3 i procedury operacyjne opisane w 10.2 (Procedury normalne) oraz 10.3 (Procedury awaryjne). Zmiany w instrukcji operacyjnej odnoszące się do odpowiednich procedur P-RNAV i strategii sprawdzania bazy danych muszą być dokonane odpowiednio wcześniej. Instrukcje i listy kontrolne muszą być przedstawione odpowiedzialnej władzy do wglądu stanowiącego część procesu wydawania zezwolenia.

10.7.2 Operatorzy statków powietrznych powinni przedstawić, odpowiednią do operacji P-RNAV, propozycję zmian do listy wyposażenia minimalnego (MEL).

11 DOSTĘPNOŚĆ DOKUMENTÓW

O kopie dokumentów EUROCONTROL można wystąpić do *EUROCONTROL, Documentation Centre, GS4, Rue de la Fusee, 96, B-1130 Brussels, Belgium*; (Fax: 32 2 729 9109).

Kopie dokumentów EUROCAE można zakupić w EUROCAE, 17 rue Hamelin, 75783 Paris Cedex 16, France, (Fax: 33 1 45 05 72 30) Web site: www.eurocae.org.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	PRECYZYJNA NAWIGACJA OBSZAROWA JAA TGL No 10	PNO-3-06-03 Strona 17/22
--	--	------------------------------------

Kopie dokumentów FAA można otrzymać od Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402-9325, USA.

Kopie dokumentów RTCA można otrzymać od RTCA Inc. 1140 Connecticut Avenue, N.W. Suite 1020, Washington 20036-4001, USA, (Tel: 1 202 833 9339) Web site: www.rtca.org.

Kopie dokumentów ARINC można otrzymać z Aeronautical Radio Inc. 2551 Riva Road, Annapolis, Maryland 24101-7465, USA (web site <http://www.arinc.com>)

Kopie dokumentów JAA można uzyskać od wydawcy JAA Information Handling Services (IHS). Informacja o cenach i sposobie pozyskania umieszczone są na stronie internetowej JAA (www.jaa.nl) i na stronach internetowych IHS: www.global.ihs.com oraz www.avdataworks.com

Kopie dokumentów ICAO można zakupić w Document Sales Unit, International Civil Aviation Organization, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7, (Fax: 1 514 954 6769, lub e-mail: sales_unit@icao.org) lub poprzez organizacje krajowe.

ANNEX A OBJAŚNIENIA

Poniżej podano definicje kluczowych określeń stosowanych w nawigacji obszarowej. Do celów P-RNAV te definicje zostały zaczerpnięte z odpowiednich dokumentów ICAO, EUROCAE i RTCA.

Nawigacja obszarowa (*Area navigation – RNAV*). Metoda nawigacji pozwalająca na operacje statku powietrznego na dowolnie wybranej trasie lotu.

Dokładność (*Accuracy*). Stopień zgodności pomiędzy przypuszczalną, określoną lub żądaną pozycją i/lub prędkością obiektu w danym momencie a pozycją lub prędkością rzeczywistą. Dokładność prowadzenia nawigacji jest na ogół przedstawiana jako statystyczny wymiar błędu układu i jest uważana za przewidywalną, powtarzalną i względną.

Dostępność (*Availability*). Wskazanie zdolności układu do pracy w określonym obszarze z zaznaczeniem okresu czasu, w którym układ jest wykorzystywany do nawigacji i przekazuje w sposób niezawodny informacje załodze, autopilotowi lub systemowi zarządzania lotem.

Ciągłość działania (*Continuity of Function*). Zdolność całego systemu (obejmującego wszystkie elementy konieczne do zachowania dokładności pozycji w danym obszarze) do sprawowania swojej funkcji bez nieprzewidzianych przerw podczas wykonywania operacji.

Niezawodność (*Integrity*). Zdolność systemu do generowania z wyprzedzeniem ostrzeżeń dla użytkownika, jeśli system nie może być wykorzystywany do nawigacji.

Niezależne śledzenie niezawodności odbiornika (*Receiver Autonomous Integrity Monitoring – RAIM*). Technika, przy pomocy której odbiornik/procesor GNSS określa pewność występowania sygnałów nawigacji GNSS wykorzystująca jedynie sygnały GNSS lub sygnały GNSS wsparte sygnałem o wysokości. Sprawność ma być osiągnięta poprzez spójną kontrolę nadmiaru pomiarów pseudo-range. Do celów wykonywania funkcji RAIM odbiornik potrzebuje sygnałów przynajmniej jednego satelity, poza wykorzystywanymi do nawigacji.

Nawigacja w płaszczyźnie pionowej (*Vertical Navigation*). Metoda nawigacji, która pozwala na operacje statku powietrznego wzdłuż pionowego profilu toru lotu przy wykorzystaniu źródeł informacji o wysokości, zewnętrznych wyznaczników toru lotu lub kombinacji obydwu.

ANNEX B WYMAGANIA DLA NARZĘDZIA KONTROLI BAZY DANYCH

Narzędziem do kontroli bazy danych jest oprogramowanie, które pozwala operatorowi statku powietrznego na prowadzenie niezależnego sprawdzenia w bazie danych nawigacyjnych szczególnego zakresu danych w celu upewnienia się, że poprawność jest zachowana. Te sprawdzenia mogą być zlecone organizacji serwisowej. Oprogramowanie nie musi spełniać wymagań EUROCAE ED-12B/RTCA DO-178B.

Narzędzie to musi:

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	PRECYZYJNA NAWIGACJA OBSZAROWA JAA TGL No 10	PNO-3-06-03 Strona 18/22
--	--	------------------------------------

- (a) Umożliwić użytkownikowi określenie obszaru danych, które muszą być sprawdzone i danych o znaczeniu zasadniczym podlegających sprawdzeniu.
- (b) Wykrywać wszelkie zmiany w śledzonych danych.
- (c) Tworzyć spisy wykrytych zmian.
- (d) Zapewniać pełny rejestr zmian w celu pomocy w zmianie konfiguracji.
- (e) Utrzymywać w gotowości wszystkie zapisy nie podlegające edycji.
- (f) Zapewniać analizę jakości bazy danych i i zmian w poziomie jakości możliwość przeglądu zakresu wykrytych błędów.
- (g) Zapewniać elastyczność we wprowadzaniu danych w celu umożliwienia sprawdzeń poprawności bazy różnych dostawców.

ANNEX C PRZEJŚCIE OD KONWENCJONALNYCH PROCEDUR W PRZESTRZENIACH OKOŁO LOTNISKOWYCH DO RNP-RNAV

Przewiduje się stopniowe przechodzenie od dzisiejszych konwencjonalnych procedur do procedur RNP-RNAV.

(a) Procedury konwencjonalne

Procedury konwencjonalne wyrażone są przy pomocy określeń tradycyjnych (radial VOR, namiar NDB, punkt/łuk DME, ILS,MLS) i wykonywane przy wykorzystaniu tradycyjnych pomocy (VOR, DME, ADF, ILS i MLS).

(b) Procedury konwencjonalne wykonywane z wykorzystaniem systemu RNAV kodowanego wg ARINC 424

Procedury konwencjonalne zakodowane w bazie danych nawigacyjnych przy pomocy pełnego zestawu oznaczeń końców odcinków (*path terminators*) (obecnie 23 typy odcinków) wg normy ARINC 424.

(c) Procedury konwencjonalne spełniające wymagania RNAV

Procedura konwencjonalna spełniająca warunki RNAV to specjalnie opracowana procedura z wykorzystaniem VOR/DME, DME/DME i GNSS. Taka procedura opublikowana jest jako konwencjonalna i może zawierać radiale VOR, namiary NDB i punkty DME. Jednakże towarzyszyć jej będą punkty zwrotne określające trasę RNAV. To wyeliminuje wieloznaczność/przybliżenia, które mogą wystąpić w procedurach przedstawionych w (b), jeśli będą wykonywane z wykorzystaniem systemu RNAV i zapewni powtarzalność trasy lotu względem ziemi.

Uwaga: To jest pierwszy krok w kierunku osiągnięcia przewidywanych rezultatów utrzymania trasy lotu w wyniku wykorzystania poprawnego i spójnego kodowania w bazie danych opublikowanych punktów zwrotnych oraz zastosowania wyprzedzenia skrętu. Ten okres może być wykorzystany przez projektantów, dostawców map i usług lotniczych (AIS) do nauki i zbierania doświadczeń.

(d) Procedury RNAV (Nie RNP)

Jest to procedura opracowana specjalnie dla RNAV, przewidująca wykorzystanie takich dajników (*sensors*) jak DME/DME, GNSS i VOR/DME. Punkty kontrolne (*waypoints*) umieszczone w procedurze, muszą zachować wymagane przez PANS-OPS, minimum odległości pomiędzy nimi. Ta procedura jest oznaczona jako procedura RNAV a więc źródło informacji nawigacyjnej (*sensor*) musi zostać określony. Procedura jest przeznaczona dla certyfikowanego systemu precyzyjnej RNAV lub RNP-RNAV.

(e) Procedura RNP-RNAV

Jest to procedura opracowana dla wymagań RNP-RNAV. Ta procedura została określona jako RNP-RNAV i może być wykonana przy wykorzystaniu każdego z mających zastosowanie dajników informacji nawigacyjnej. Procedura jest przeznaczona dla certyfikowanego systemu precyzyjnej RNAV lub RNP-RNAV.

Procedury konwencjonalne, o których mowa w (b) były opracowane z myślą o operacjach wykonywanych przy pomocy sterowania ręcznego i nie mogą być zapożyczane do wykorzystania w systemach RNAV. Dostawcy baz danych nawigacyjnych musieli przetworzyć te procedury wykorzystując w pełni poszczególne rodzaje odcinków określonych i oznaczonych zgodnie z oprogramowaniem ARINC 424. Z tego wynika potrzeba określenia dodatkowych punktów (*Computer Navigation Fixes-CNF*), aby można było konstruować tor lotu w sposób optymalny. Ogólnie, taka postać jest przejrzysta dla ATC, ale może powodować odchylenia w przypadku niektórych typów statków powietrznych, konfiguracji, systemów zarządzania lotem (FMS) lub szczególnych przypadków wiatru. System RNAV jeśli operacja wykonywana jest przez sterowanie ręczne, może być ograniczony kątem przechylenia lub ograniczeniami eksploatacyjnymi. Konsekwencja takich ograniczeń może być odejście od toru lotu, które może być poprawione automatycznie lub może wymagać interwencji pilota.

W każdym przypadku, bez względu na to czy procedura konwencjonalna kodowana jest wg normy ARINC 424 czy nie, może być sprawdzona przez załogę na podstawie danych radiowych i nie ogranicza się tylko do poprawności bazy danych nawigacyjnych. Patrząc od strony kabiny załogi ogólne bezpieczeństwo w szerokim zakresie jest zachowane, pomimo że separacja od innych statków powietrznych lub przeszkód może być zmniejszona. Stąd, w przypadku tych procedur należy raz ważyć ich kompatybilność z systemem RNAV oraz jak dalece można wykorzystać te procedury uwzględniając wszystkie warunki dla wszystkich typów statków powietrznych. Wskazane byłoby uwzględnienie przy konstruowaniu tych procedur uwzględnienie wszystkich ograniczeń i wymuszeń systemu RNAV.

Jeśli następnie procedura P-RNAV zostanie wprowadzona, objęta nią procedura konwencjonalna może zostać wykreślona, przy zachowaniu jedynie procedury RNAV.

Przewiduje się, że wstępnie wprowadzane procedury RNP-RNAV, o których mowa w (e), przyniosą korzyści w postaci zmniejszenia wymagań przewyższenia nad przeszkodami towarzyszącymi procedurom instrumentalnym dla RNP<1 i systemom zgodnym z wykazem minimum osiągnięć systemów pokładowych (MASPS) dla RNP. Przewiduje się, że zastąpią one wszystkie procedury RNAV.

ANNEX D NAWIGACJA W PŁASZCZYŹNIE PIONOWEJ

(a) Jakkolwiek wytyczne te nie ustanawiają warunków wydawania zezwoleń dla systemów nawigacji w płaszczyźnie pionowej, poniższy materiał zawiera krótki opis pozwalający zrozumieć ogół funkcji nawigacyjnych i związek VNAV z tymi wytycznymi. Załoga musi jasno rozumieć zastosowanie modu nawigacji w płaszczyźnie pionowej i/lub sterowania prędkością, w zależności od sytuacji, szczególnie w kontekście profilu schodzenia ciągłego.

(b) W nawigacji w płaszczyźnie pionowej, system porównuje określoną pozycję w pionie (wysokość baryczna) z pożądanym profilem pionowym uzyskanym na podstawie danych o wysokości, kątem nachylenia profilu lub toru lotu, zastosowanym dla danej trasy lub procedury wybranej z pokładowej bazy danych nawigacyjnych. Żądany profil pionowy i różnice między nim a określoną pozycją w pionie są wypracowane przez poniższe systemy, które pozwalają na zachowanie tego profilu:

- Wskaźnik odchylenia od profilu pionowego (*Vertical Profile Deviation Indicator*)
- Układ zobrazowania profilu pionowego (*Vertical Profile Display*)
- System ciągu automatycznego (*Automatic Thrust System*)
- System nakazowy (*Flight Director*)
- Automatyczny pilot (*Automatic pilot*)

(c) Pewne systemy mogą zapewniać zdolność do określenia zoptymalizowanego profilu wchodzenia i schodzenia uwzględniając osiągi statku powietrznego (z osiągnięciami silnika włącznie), ciężar statku, jego prędkość, przeważające warunki meteorologiczne, konieczne wydatki operatora oraz opublikowane obowiązujące wysokości i prędkości związane z poszczególnymi procedurami dolotów, podejść i odlotów.

(d) Zdolność do prowadzenia VNAV przez urządzenie jest opcjonalne. Powinna istnieć możliwość wykonania przez odpowiednio wyszkoloną załogę lotu według opublikowanego profilu ręcznie, na podstawie adekwatnych informacji dostępnych w kabinie załogi.

(e) Pomimo, że lot odbywa się według określonej procedury VNAV, profil pionowy pomiędzy dwoma narzuconymi wysokościami pozostaje w gestii pilota. Jednakże, załoga powinna postawić sobie za cel

zachowanie optymalnego profilu pionowego, jeśli jest to tylko możliwe. Załoga powinna znać metody, przy pomocy których zachowanie profilu może zostać osiągnięte. Jeśli procedura VNAV została opublikowana, załoga zobowiązana jest wykonać lot z uwzględnieniem zawartych w niej ograniczeń.

(f) Użycie GNSS rozważane jest tylko w aspekcie nawigacji w płaszczyźnie poziomej i nie zostało w tym materiale omówione.

(g) Więcej informacji na temat wymagań działania i osiągnięć VNAV oraz ich związku z RNP-RNAV można znaleźć w dokumencie EUROCAE/RTCA ED-75A/DO-236A.

ANNEX E WZÓR ARKUSZA ZMIAN DO INSTRUKCJI UŻYTKOWANIA (AFM)

Instrukcja użytkowania w locie (*Typ statku powietrznego*)
Indeks dokumentu (1234)

(*Nazwa organizacji*)

ARKUSZ ZMIAN NR ()

WYDANIE ()

Numer fabryczny statku powietrznego.....

Znaki rejestracyjne.....

ZGODNOŚĆ Z WYMAGANIAMI NAWIGACJI OBSZAROWEJ

Numer modyfikacji.....(jeśli stosowany)

DODATKOWE OGRANICZENIA I INFORMACJE DOTYCZĄCE CERTYFIKACJI

Ograniczenia i informacje zawarte w tym miejscu są dodatkowe lub, w przypadku sprzeczności, są nadrzędne w stosunku do zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM)

OGRANICZENIA

- 1 System nawigacji obszarowej (*system xyz*) spełnia tylko warunki przedstawione poniżej (niepotrzebne skreślić) lub (potrzebne dodać).
 - (a) **P-RNAV** - Tymczasowe Wytyczne Nr (*te Wytyczne*): Techniczne i Operacyjne Zezwolenie na operacje precyzyjnej nawigacji obszarowej (P-RNAV) w wyznaczonej przestrzeni europejskiej.
 - (b) **B-RNAV** - Tymczasowe Wytyczne Nr 2 Zmiana 1: Materiał doradczy w sprawie wydawania zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych wykorzystania systemów nawigacyjnych w przestrzeni w przestrzeni europejskiej, w której ustanowiono procedury nawigacji obszarowej RNAV.
 - (c) **GNSS** - Tymczasowe Wytyczne Nr 3 Zmiana 1. Tymczasowy materiał doradczy JAA w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych wykorzystania globalnego systemu określania pozycji -*Navstar Global Positioning System (GPS)*.
 - (d) **OCEANICZNA/DALEKIEGO ZASIĘGU** Zawiadomienie FAA N8110.60: GPS jako podstawowy środek nawigacji w operacjach dalekiego zasięgu/oceanicznych.
- 2 (*XYZ system*) nie może być stosowany w: następujących przypadkach (niepotrzebne skreślić)
 - (a) Operacje podejścia instrumentalnego RNAV;
 - (b) Operacje podejścia nie-precyzyjnego,
 - (c) Nawigacja w płaszczyźnie pionowej;
 - (d) Specjalny rodzaj pracy (podać, jeśli ma zastosowanie)

Wprowadzić te arkusz na wstępie instrukcji użytkowania w locie Dział (), Strona (.....) a arkusze

Wydanie z: 31.12.2012r.
Zmiana Nr: 14

PRECYZYJNA NAWIGACJA OBSZAROWA JAA TGL No 10

PNO-3-06-03
Strona 21/22

Podpis Data

SPOSÓB SPORZĄDZANIA ARKUSZA ZMIAN DO INSTRUKCJI UŻYTKOWANIA W LOCIE (AFM)

- (a) Arkusz dodatku lub zmiany powinien być napisany w formie i stylu Instrukcji użytkownika w locie (AFM) dostarczonej przez konstruktora statku powietrznego i powinien odnosić się do niej oraz, jeśli możliwe, nie pomijać zdjęć.
- (b) Jeśli zachodzi taka potrzeba, na arkuszu może być umieszczone logo firmy.
- (c) Każdy arkusz zmian musi być jednoznacznie oznaczony zgodnie z systemem numeracji stron instrukcji użytkownika.
- (d) Arkusz rejestru zmian powinien zostać umieszczony na początku instrukcji.
- (e) Na arkuszu przeznaczonym dla instrukcji konkretnego egzemplarza, musi znaleźć się oznaczenie statku powietrznego (znaki rejestracyjne itp.). Jeśli kilka statków powietrznych, o takim samym wyposażeniu, wyposażonych jest w taką samą instrukcję użytkownika, to arkusze zmian mogą być kopiami.
- (f) W uzupełnieniu ograniczeń wyszczególnionych we wzorcu i w przypadku braku odpowiednich materiałów w innych zatwierdzonych podręcznikach operacyjnych i szkoleniowych, odpowiednie poprawki lub dodatki będą musiały być wprowadzone do Instrukcji użytkownika lub podręcznika operacyjnego pilota w działach:
- Procedury normalne
 - Procedury nienormalne
 - Procedury awaryjne
 - Osiągi.

ROZDZIAŁ 6 - WYTYCZNE ICAO WS. CERTYFIKACJI OPERACJI RNP-4 W PRZESTRZENIACH OCEANICZNYCH LUB ROZLEGŁYCH PRZESTRZENIACH NIEOPRZYRZĄDOWANYCH

1. WPROWADZENIE

1.1 Cel

1.1.1 Załącznik 6 do Konwencji - *Użytkowanie statków powietrznych* stanowi, że użytkownik musi uzyskać od władzy lotniczej swojego państwa (na operacje międzynarodowego transportu lotniczego) lub władzy lotniczej państwa rejestracji (na operacje międzynarodowego lotnictwa ogólnego) zezwolenie operacyjne określające wymagane osiągi nawigacyjne (*Required Navigation Performance – RNP*) zanim rozpocznie operacje w określonych częściach przestrzeni powietrznej lub po trasach, dla których typy RNP zostały wyznaczone.

1.1.2 Bezpieczne, skuteczne i szybkie wprowadzenie RNP wymaga jednorodnego podejścia do wydawania przez państwa tych zezwoleń. Materiał doradczy do procesu wprowadzenia zezwoleń operacyjnych RNP 10 już został opublikowany. Niniejszy materiał został przedstawiony w celu pomocy państwom w opracowaniu własnych procedur wydawania zezwoleń RNP 4. W celu zapewnienia spójności z procesami wydawania zezwoleń dla innych typów RNP, te wytyczne mają ogólnie strukturę materiału doradczego do procesu wydawania zezwoleń operacyjnych RNP 10 opisanego w Załączniku E do Podręcznika wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (RNP) (*ICAO Doc 9613*).

1.2 Uzasadnienie i zakres

1.2.1 Ten materiał doradczy został opracowany przez Zespół separacji i bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej (SASP) w celu wsparcia wprowadzenia 30-milowego minimum separacji bocznej i wzdłużnej do wykorzystania w połączeniu z RNP 4, opisanym w pkt 3.4.1 e) Załącznika B do *ICAO Annex 11 - Służby ruchu lotniczego* i Dziale 5.4 *Procedur Służb Żeglugi Powietrznej-Zarządzanie Ruchem Lotniczym (PANS-ATM, Doc 4444)*.

1.2.2 Proces wydawania zezwoleń opisany w tym dokumencie nie obejmuje wszystkich funkcji wyposażenia wymienionych w standardach minimum osiągnięć systemów lotniczych (MASPS) dla RNP 4, które zawarte są w dokumencie RTCA oznaczonym DO-236B lub dokumencie EUROCAE oznaczonym ED-75B. Istniejące minimum separacji 30 mil morskich, dla którego proces wydawania zezwoleń jest wsparty tym materiałem, wymaga dokładności nawigacji równej RNP 4 jak to określono w ICAO Doc 9613, lecz nie wymaga zgodności z pewnymi dodatkowymi wymaganiami wymienionymi w MASPS.

1.2.3 Przedstawiony tutaj proces wydawania zezwoleń ogranicza się do statków powietrznych, które uzyskały certyfikat zdatności do lotu wskazujący, że zainstalowane systemy nawigacyjne spełniają wymagania RNP 4. Taki certyfikat może zostać wydany w czasie produkcji, a jeśli statek powietrzny został zmodyfikowany w celu spełnienia wymagań RNP 4, może być wydany odpowiedni uzupełniający certyfikat typu (STC).

1.2.4 Chociaż ten materiał doradczy został opracowany w celu wsparcia procesu wprowadzenia 30-milowego minimum separacji bocznej i wzdłużnej w oparciu o RNP 4, należy wspomnieć, że przedstawia on tylko wymagania nawigacyjne związane z tymi standardami. Materiał nie opisuje wymagań dotyczących łączności lub dozoru. Dokumentami właściwymi do przedstawiania wymagań dotyczących łączności i dozoru dla określonych przestrzeni powietrznych lub dróg służb lotniczych (ATS) są Zbiory Informacji Lotniczych (AIP) i Regionalne Procedury Uzupełniające.

Uwaga 1. Ustalenia dotyczące tych minimum separacji, łącznie z wymaganiami dotyczącymi łączności i dozoru, można znaleźć w pkt 3.4.1 e) Załącznika B do ICAO Annex 11 i Działu 5.4 PANS-ATM. Przyjmując, że mogą one wspomóc zwiększone wymagania w zakresie meldowania, systemy łączności pilot - kontroler przy pomocy łącz danych (CPDLC) oraz automatycznego dozoru niezależnego (ADS), które spełniają wymagania dla zastosowania 50-milowego minimum separacji bocznej i wzdłużnej opartego na bazie RNP 10, będą spełniać również wymagania dla zastosowania 30-milowego minimum separacji bocznej i wzdłużnej.

Uwaga 2. Jakkolwiek te zezwolenia operacyjne RNP 4 zostały wprowadzone w celu umożliwienia zastosowania zmniejszonego minimum separacji w przestrzeniach oceanicznych i nieoprzyrządowanych, mogą one być wykorzystane do zastosowania w przyszłości do innych przypadków minimum separacji w nawigacji obszarowej (RNAV) mniejszych niż 30 mil morskich (np. w przestrzeniach bez kontroli radarowej), jeśli wymagania osiągow nawigacyjnych są takie same. Jednakże, wymagania dotyczące łączności i nadzoru towarzyszące takiemu minimum mogą być zupełnie różne. Na przykład, zamiast CPDLC może być wymagana bezpośrednia łączność głosowa i w związku z tym może być potrzebne zwiększenie zakresu meldowania ADS.

1.2.5 Jakkolwiek ten dokument dotyczący zezwoleń operacyjnych odnosi się tylko do elementów nawigacyjnych (RNP 4), załogi lotnicze muszą mieć świadomość, że różne przestrzenie powietrzne mogą mieć różne wymagania, które muszą być wzięte pod uwagę podczas planowania lotów w przestrzeniach RNP. Potrzeba weryfikacji zgodności z wszelkimi dodatkowymi wymaganiami została uwzględniona w materiale doradczym do szkolenia załóg lotniczych, który można znaleźć w Rozdziale 5 tego dokumentu.

1.3 Wymagania RNP 4

1.3.1 Wymagania dokładności nawigacji dla wydania zezwolenia na RNP 4 są takie, aby statek powietrzny wykonywał lot z całkowitym systemowym błędem odchylenia (TSE) nie większym niż ± 7.4 km (± 4 mile morskie) przez 95% całkowitego czasu lotu.

Uwaga. Definicje TSE i jego składowych - patrz Dodatek A do Doc 9613.

1.3.2 Techniczne możliwości wyposażenia zapewniające rozwiązanie nawigacyjne muszą zostać przedstawione przez użytkownika właściwej władzy danego państwa ds. zdatności technicznej i muszą zostać scertyfikowane przed wydaniem pełnego zezwolenia operacyjnego. W przypadku użytkowników zajmujących się przewozem lotniczym, to zezwolenie techniczne powinno mieć swoje odbicie w Specyfikacjach Operacyjnych będących częścią Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC), a w przypadku użytkowników w lotnictwie nie zarobkowym, być formą dodatku do instrukcji użytkownika w locie. Całość, w połączeniu z uwarunkowaniami operacyjnymi, tworzy zezwolenie operacyjne RNP 4.

1.3.3 Wymagane i zalecane funkcje użytkowe wyposażenia do operacji RNP 4 wymienione są w Rozdziale 3.

1.3.4 Dodatkowo, w przypadku statków powietrznych posiadających właściwy certyfikat RNP, wydanie zezwolenia operacyjnego RNP 4 wymaga rozważenia zagadnień mających związek z ciągłą zdatnością do lotu, procedurami operacyjnymi oraz szkoleniem załóg lotniczych i innego personelu operacyjnego.

1.3.5 Źródła dodatkowych informacji na temat RNP wymienione są w Dodatku.

1.3.6 Użytkownicy i załogi lotnicze muszą również spełniać odnośne wymagania *ICAO Annex 2 Przepisy ruchu lotniczego*.

2. PROCES WYDAWANIA ZEZWOLENIA OPERACYJNEGO RNP4

2.1 Zasady ogólne

2.1.1 Przed wydaniem użytkownikowi zezwolenia operacyjnego RNP 4, muszą być zakończone następujące działania:

- a) potwierdzenie zdolności statku powietrznego i certyfikacja jego wyposażenia RNP 4 przez państwo projektu i państwo rejestracji,
- b) określenie przez użytkownika szkolenia załóg lotniczych i procedur operacyjnych dotyczących systemów nawigacyjnych, które mają być wykorzystane oraz

- c) ocena przez państwo użytkownika lub państwo rejestracji wykorzystywanej przez użytkownika bazy danych, szkolenia załóg lotniczych oraz procedury operacyjnych.

2.1.2 Jeśli te działania zostały zakończone powodzeniem, zezwolenie operacyjne RNP 4, pismo zatwierdzające, właściwe specyfikacje operacyjne, uprawnienia specjalne lub równoważnik, mogą zostać przez państwo wydane.

2.1.3 Niniejszy materiał doradczy dotyczy tylko zezwoleń dla statków powietrznych, których certyfikacja zdolności RNP 4 w operacjach w przestrzeniach oceanicznych i rozległych przestrzeniach nie oprzyrządowanych oparta jest na wykorzystaniu satelitarnego systemu nawigacji globalnej (GNSS) lub systemu równoważnego zarówno jako jedyne systemu nawigacyjnego jak również w przypadku, kiedy jest on źródłem informacji nawigacyjnej dla systemu wykorzystującego informacje z wielu źródeł. Wykorzystywanie GNSS pozwala na wydanie zezwolenia operacyjnego RNP 4 bez konieczności ustanawiania okresu jego ważności.

2.2 Wszczęcie procesu wydawania zezwolenia

2.2.1 Użytkownicy powinni nawiązać kontakt z władzą lotniczą/ustawodawcą własnego państwa w celu omówienia stawianych przez nią wymagań z zakresu zdadności do lotu i operacyjnych. Głównymi punktami dyskusji powinny być:

- a) zawartość wniosku użytkownika,
- b) zapoznanie się i ocena wniosku przez władzę,
- c) ograniczenia w zezwoleniu (jeśli występują) oraz
- d) warunki, na jakich zezwolenie operacyjne może zostać cofnięte.

2.3 Zawartość wniosku o wydanie zezwolenia operacyjnego RNP 4

Spełnienie warunków przez statek powietrzny

2.3.1 Użytkownicy muszą dostarczyć odpowiednią dokumentację dla ustalenia, że statek powietrzny jest wyposażony w urządzenia nawigacyjne, które spełniają wymagania RNP 4. Zezwolenie operacyjne wydawane jest w oparciu o wykaz wyposażenia w odpowiednich dokumentach posiadających zatwierdzenie władzy lotniczej państwa projektu. Dodatkowe szczegóły dotyczące spełnienia warunków przez statek powietrzny podane są w Rozdziale 3 poniżej.

2.3.2 Użytkownicy muszą dostarczyć szczegółowy wykaz wyposażenia i elementów wykorzystywanych do nawigacji w lotach na duże odległości zgodnie z RNP 4. Zainstalowane wyposażenie musi być identyczne jak to, które zostało certyfikowane oraz zamieszczone w instrukcji użytkownika w locie i musi być sprawne, chyba że w wykazie wyposażenia minimalnego zawarte są odstępstwa dla szczególnych warunków niestandardowych.

Dokumentacja szkolenia

2.3.3 Użytkownicy, od których wymaga się posiadania zatwierzonego programu szkolenia zgodnego z jego certyfikatem operacyjnym muszą przedstawić władzy lotniczej konspekt szkolenia i materiały szkoleniowe (np. szkolenie przy pomocy komputera, szkolenie symulatorowe) dla wykazania, że działania praktyczne, procedury i szkolenie odnoszące się do wykonywania lotów zgodnie z RNP 4 zostały włączone do tych programów (np. szkolenia wstępnego, doskonalącego lub okresowego dla załóg lotniczych, dyspozytorów lub personelu obsługi technicznej). Działania i procedury muszą być standardowe w wymienionych poniżej obszarach:

- a) planowanie lotów,
- b) procedury przedlotowe na statku powietrznym przed każdym lotem,
- c) procedury przed wejściem w przestrzeń lub na trasę RNP 4,

- d) zakłócenia podczas lotu,
- e) procedury kwalifikacji załóg lotniczych.

2.3.4 Użytkownicy, od których nie wymaga się posiadania zatwierdzonego programu szkolenia (np. użytkownicy nie zarobkowi) muszą podjąć odpowiedzialność za szkolenie załóg zgodnie z działaniami i procedurami opisanymi w Rozdziale 5 tego Dodatku.

Instrukcja operacyjna i listy kontrolne

2.3.5 Użytkownicy w przewozie zarobkowym muszą uzupełnić instrukcje operacyjne i listy kontrolne o informacje/wskazówki dotyczące standardowych procedur operacyjnych wymienionych w Rozdziale 5. Odpowiednie podręczniki powinny zawierać instrukcje użytkowania systemów nawigacyjnych i procedury na wypadek zakłóceń, jeśli zostały określone (np. procedury odchyłeń z powodu warunków pogodowych). Użytkownicy w przewozie zarobkowym muszą przedstawić podręczniki i listy kontrolne w celu dokonania ich przeglądu jako części procesu wnioskowania.

2.3.6 Użytkownicy nie zarobkowi muszą stworzyć odpowiednie instrukcje zawierające sposób prowadzenia nawigacji i procedury na wypadek nieprzewidzianych okoliczności. Te informacje muszą być dostępne dla załóg podczas lotu i powinny zostać wprowadzone, odpowiednio, do Instrukcji Operacyjnej lub do Podręcznika Pilota. Te podręczniki oraz instrukcje producenta użytkownika wyposażenia nawigacyjnego statków powietrznych, muszą być przedstawione do przeglądu "stosownie" jako część procesu wnioskowania.

Dotychczasowe doświadczenie

2.3.7 Użytkownicy muszą dołączyć do wniosku "historię działalności". Ta "historia działalności" musi obejmować wszelkie zdarzenia lub incydenty związane z błędami nawigacyjnymi (np. udokumentowane na państwowych formularzach badania błędów nawigacyjnych) oraz środki, przy pomocy których użytkownik odniósł się do tych zdarzeń i incydentów poprzez nowe lub zmienione procedury tworzenia programów szkolenia, obsługi technicznej lub modyfikacje statków powietrznych.

Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL)

2.3.8 W przypadku użytkownika zarobkowego, wszelkie zmiany w wykazie wyposażenia minimalnego konieczne do określenia wymagań RNP 4 w tym dokumencie muszą być zatwierdzone przez właściwe państwowe władze lotnicze. W przypadku użytkownika nie zarobkowego, zainstalowane wyposażenie nawigacyjne wymienione w instrukcji użytkownika jako niezbędne dla RNP 4, musi być sprawne.

Obsługa techniczna i ciągła sprawność techniczna

2.3.9 Wszyscy użytkownicy/właściciele muszą z chwilą złożenia wniosku przedstawić do zatwierdzenia swoje programy obsługi, wraz z programem niezawodności dla monitorowania wyposażenia. Posiadacze zatwierdzenia projektu w ramach certyfikatu typu (TC) lub uzupełniającego certyfikatu typu (STC) dla każdej pojedynczej instalacji systemu nawigacyjnego, muszą dostarczyć przynajmniej jeden pełny zestaw instrukcji ciągłej zdatności.

2.4 Ocena, badanie i cofanie zezwolenia

Przegląd i ocena wniosku

2.4.1 Po przedstawieniu wniosku przez użytkownika, władza lotnicza rozpocznie proces przeglądu i oceny. Jeśli zawartość wniosku jest niewystarczająca, władza zatwierdzająca zażąda od użytkownika dodatkowych informacji. Zezwolenie RNP 4 zostanie wydane, jeśli wszystkie wymagania certyfikacyjne, operacyjne i zdatności wynikające z wniosku zostaną spełnione.

2.4.2 Zezwolenie operacyjne RNP 4 powinno zostać wydane w odpowiedniej formie (np. certyfikatu zawierającego zezwolenie operacyjne RNP 4, specyfikacji operacyjnej, specjalnego upoważnienia lub

pisma upoważniającego). Zezwolenie powinno określać wszelkie warunki lub ograniczenia operacji w przestrzeni powietrznej lub trasie RNP 4 (np. wymagane systemy nawigacyjne lub procedury, trasy lub obszary operacji).

Monitorowanie i badanie błędów nawigacyjnych i błędów systemu

2.4.3 Podstawę dla określenia bocznej odległości między trasami i minimum separacji dla ruchu lotniczego na danej trasie stanowi zademonstrowana dokładność nawigacji. W związku z tym, boczne i wzdłużne błędy nawigacyjne śledzone są przy pomocy programów monitorujących. Obserwacje radarowe odległości każdego statku powietrznego od jego trasy i wysokości przed wejściem w obszar pokryty pomocami nawigacyjnymi krótkiego zasięgu w końcówce oceanicznej części trasy, są zapisywane przez urządzenia służb ruchu lotniczego. Jeśli obserwacja wskazuje, że statek powietrzny znajduje się poza wyznaczonymi granicami, zostaje sporządzony meldunek o błędzie nawigacyjnym oraz podejmowane jest badanie dla określenia przyczyny oczywistego odchylenia od trasy lub wysokości w celu podjęcia odpowiednich kroków dla zapobieżenia ich powtarzaniu.

Unieważnienie zezwolenia RNP 4

2.4.4 Władza lotnicza może wykorzystać wszelkie meldunki o błędach nawigacyjnych dla określenia działań naprawczych. Zjawisko powtarzalnych błędów powodowanych przez określoną część wyposażenia nawigacyjnego lub niewłaściwe procedury użytkowe może prowadzić do unieważnienia zezwolenia operacyjnego do czasu wymiany lub modyfikacji wyposażenia nawigacyjnego lub zmian operacyjnych procedur użytkownika.

2.4.5 Informacja, która wskazuje, że potencjalnie błędy mogą się powtarzać, może wymusić modyfikację programów szkolenia użytkownika, programu obsługi technicznej lub specjalną certyfikację wyposażenia. Informacja o licznych błędach określonej załogi lotniczej może spowodować konieczność przeprowadzenia szkolenia doskonalącego lub rewizji licencji załogi.

3. GRUPY STATKÓW POWIETRZNYCH, WYMAGANIA TECHNICZNE ORAZ OBJAŚNIENIE TERMINÓW

3.1 Grupy statków powietrznych

Grupa 1: Certyfikacja RNP

3.1.1 Do grupy 1 należą statki powietrzne posiadające formalną certyfikację i zezwolenie na stosowanie RNP na statku powietrznym. Zgodność z wymaganiami RNP potwierdzona jest w instrukcji użytkownika statku powietrznego.

3.1.2 Certyfikat nie musi być ograniczony do określonego typu RNP. Instrukcja użytkownika w locie zawiera poziomy RNP, które zostały zademonstrowane oraz wszelkie mające zastosowanie odnośne ustalenia, które muszą być wzięte pod uwagę przy ich zastosowaniu (np. wymagania dotyczące odbiorników sygnałów nawigacyjnych). Zezwolenie operacyjne opiera się na osiągnięciach zamieszczonych w instrukcji użytkownika statku powietrznego.

3.1.3 Ta metoda ma również zastosowanie w przypadku, gdy certyfikat wynika z uzupełniającego certyfikatu typu (STC) obejmującego wyposażenie zainstalowane w wyniku modyfikacji takie, jak odbiorniki GNSS, umożliwiające statkowi powietrznemu spełnić wymagania RNP 4 w oceanicznych przestrzeniach powietrznych i rozległych przestrzeniach nieoprzyszczonych.

Grupa 2: Wcześniejsze certyfikaty systemów nawigacyjnych

3.1.4 Do grupy 2 należą statki powietrzne, których poziom osiągnięty ustalony na podstawie wcześniejszych standardów może zostać uznany za równoważny dla spełnienia kryteriów RNP 4. Do zakwalifikowania statku powietrznego do Grupy 2 mogą zostać wykorzystane standardy wymienione poniżej w pkt. a) do c).

a) Satelitarny system nawigacji globalnej (GNSS). Statki powietrzne wyposażone w GNSS zatwierdzony jako system dalekiej nawigacji w oceanicznych przestrzeniach powietrznych i w

rozległych przestrzeniach nieoprzyszczonych, muszą spełniać wymagania techniczne wyszczególnione w pkt. 3.2. W instrukcji użytkownika w locie musi zostać zaznaczone, że wymagany jest zdwojony GNSS spełniający odpowiednie normy techniczne.

(Cd pkt a) Odpowiednimi normami technicznymi są normy FAA (*Technical Standard Orders - TSO*) C 129a lub C 146 oraz Normy JAA (*Joint Technical Standard Orders - JTSO*) C 129a lub C 146. Dodatkowo, musi być zastosowany zatwierdzony program uprzedzania o niedostępności wykrywania błędów (*Fault Detection and Exclusion - FDE*). Maksymalny dopuszczalny czas, przez który zdolność uprzedzania FDE może być niedostępna, wynosi 25 minut. Maksymalny okres niedostępności musi zostać określony jako jeden z warunków zezwolenia operacyjnego. Jeśli przewidywania wskazują, że maksymalny dopuszczalny czas niedostępności zostanie przekroczony, wykonanie lotu musi zostać przełożone na okres, gdy FDE będzie dostępne.

b) Wielosygnałowy system nawigacyjny obejmujący GNSS o niezawodności zapewnionej przez autonomiczne monitorowanie odbiornika (*Receiver Autonomous Integrity Monitoring - RAIM*). Wielosygnałowe systemy nawigacyjne obejmujące globalny system określania pozycji (GPS) z RAIM lub FDE, zatwierdzone na podstawie okólnika FAA AC20-130A lub dokumentu równoważnego, spełniają wymagania techniczne przedstawione w pkt 3.2.

c) Pokładowe Autonomiczne Monitorowanie Niezawodności (*Aircraft Autonomous Integrity Monitoring - AAIM*). AAIM wykorzystuje nadwyżkę informacji o pozycji z kilku odbiorników, włącznie z GNSS, w celu zapewnienia wymaganej niezawodności, która jest równoważna RAIM. Pokładowy system wspomaganie musi być certyfikowany zgodnie z TSO C-115b, JTSO C-115b lub innym równoważnym dokumentem. Przykładem takiego wykorzystania jest użycie bezwładnościowego systemu nawigacyjnego lub innych źródeł do sprawdzenia niezawodności danych GNSS, gdy RAIM jest niedostępny, lecz informacje GNSS o pozycji zachowują swoją wartość.

Grupa 3: Nowe technologie

3.1.5 Ta grupa została ustanowiona dla objęcia nowych systemów nawigacyjnych, które spełniają wymagania techniczne dla wykonywania lotów w przestrzeniach powietrznych, w których ustanowiono RNP 4.

3.2 Wymagania techniczne

Dokładność nawigacji

3.2.1 Dokładność określona została w stosunku do geodezyjnego toru wzdłuż trasy lub wybranej procedury. Wykonywanie lotów RNP 4 wymaga, aby statek powietrzny wykonywał lot z zachowaniem błędu odchylenia bocznego od trasy nie większego niż ± 7.4 km (± 4 NM) przez 95% całkowitego czasu lotu. Na niedokładność składa się błąd przybliżenia pozycji (*Position Estimation Error - PEE*), błąd w technice lotu (*Flight Technical Error - FTE*), błąd wyznaczenia toru lotu (*Path Definition Error - PDE*) oraz błąd wskaźnika. Błąd pozycji wzdłuż trasy lotu nie może być większy niż ± 7.4 km (± 4 NM) przez 95% całkowitego czasu lotu.

Monitorowanie GNSS

3.2.2 System nawigacyjny GNSS musi wykrywać błędy satelitów zanim spowodują one przekroczenie przez statek powietrzny ograniczeń obowiązujących w danej przestrzeni powietrznej. To wymaganie jest częścią wymagań dotyczących skutków usterki GNSS i ma zastosowanie w każdym wykorzystaniu GNSS. Prawdopodobieństwa niewykrycia usterki satelity musi być nie mniejsze niż 10^{-3} , a faktyczna granica śledzenia tych usterek mających wpływ na prowadzenie nawigacji, znana jako pozioma granica ostrzeżenia (*Horizontal alert limit - HAL*) musi uwzględniać inne normalne błędy, które mogą wystąpić podczas usterki satelity, brak ostrzeżenia, czas reakcji załogi na ostrzeżenia oraz reakcję statku powietrznego. Przyjętymi środkami wykazania zgodności jest zastosowanie następującego HAL: Przestrzenie oceaniczne (RNP 4) - 4 mile morskie.

Wymagana funkcjonalność

3.2.3 Obowiązkowe są poniższe funkcje:

- a) wskaźnik w polu widzenia pilota (*Field of vision - FOV*),
- b) kąt drogi do punktu (TF),
- c) wprost do punktu (DF),
- d) wprost do
- e) kurs do punktu (CF)
- f) przesunięcie równoległe,
- g) zmiana odcinków lotu bez przelotu nad punktem,
- h) zobrazowanie wybranych ustawień
- i) wybór planowanej trasy lotu,
- j) układanie punktów trasy według planowanej kolejności,
- k) wybrany przez użytkownika kurs do punktu,
- l) sterowanie torem lotu,
- m) ostrzeżenie,
- n) dostęp do bazy danych nawigacyjnych,
- o) geodezyjny system odniesienia WGS 84.

Zalecana funkcjonalność

3.2.4 Zalecane są poniższe funkcje:

- a) wyświetlanie odchylenia bocznego na ekranie CDU,
- b) wyświetlenie bieżącej pozycji w postaci odległości/namiaru do wybranego punktu trasy,
- c) wskazania na CDU czasu do punktów trasy,
- d) odległość do kolejnego punktu trasy,
- e) wskazania prędkości podróźnej,
- f) nakazany kąt drogi,
- g) automatyczny wybór pomocy nawigacyjnych,
- h) eliminacja poprawek drogą radiową,
- i) ręczna eliminacja pomocy nawigacyjnych,
- j) automatyczny wybór i dostrojenie urządzeń mierzących odległość (DME) i/lub radiolatarni ogólnokierunkowej VHF (VOR),
- k) ocena niepewności pozycji,

- l) typ bieżącego RNP,
- m) informacja o przerwie w ciągłości trasy lotu,
- n) wykorzystywane źródła informacji nawigacyjnej i sygnalizacja pogorszonej jakości nawigacji.

Automatyczna aktualizacja pozycji drogą radiową

3.2.5 Jedyną akceptowaną metodą aktualizacji pozycji statku powietrznego, jest aktualizacja automatyczna.

3.3 Objaśnienie określeń

Uwaga: - Ten rozdział obejmuje tylko te określenia, które nie zostały zawarte w Objaśnieniach określeń w Dodatku A Dokumentu 9613.

CDI w polu widzenia pilota (FOV)

3.3.1 Wymagane jest, aby wskaźnik odchylenia od kursu umieszczony był w pierwszym planie pola widzenia pilota, pozwalając na wykonanie naturalnego sprawdzenia krzyżowego, gdy patrzy on w kierunku lotu. Te wskazania muszą znajdować się na pierwszym planie widzenia. Elektroniczna mapa o zmiennej skali nie może być zamiennikiem dla CDI. CDI o stałej skali może być akceptowany tak długo jak długo zachowuje skalowanie i czułość dla zamierzonego typu RNP. Różnice w podziałkach CDI dla różnych typów RNP mogą wymagać procedur operacyjnych dla sprawdzenia i potwierdzenia, że skala CDI jest odpowiednia do typu RNP. W przypadku CDI ze zmienną podziałką, podziałka musi wynikać z wybranego RNP, a nie być wybrana przypadkowo. Progi zadziałania ostrzeżeń i występowania komunikatów muszą odpowiadać wartościom podziałki. Jeśli urządzenie wykorzystuje do określenia rodzaju pracy zaprogramowane RNP (np. trasa, strefa kontroli lotniska i podejście), wyświetlenie informacji o rodzaju pracy jest przyjętym środkiem wykazania zgodności, na podstawie którego załoga może ustalić właściwą podziałkę CDI. Nastawnik kursu na wskaźniku odchylenia musi mieć posiadać możliwość pełnego wychylenia wymaganego dla procedur lotu i dokładności utrzymania trasy lotu.

Kąt drogi do punktu (TF)

3.3.2 TF jest geodezyjnym torem lotu między dwoma punktami. Punkt pierwszy jest albo zakończeniem poprzedniego odcinka albo punktem początkowym (IF). Punkt zakończenia pobierany jest na ogół z bazy danych, ale może być punktem wyznaczonym przez użytkownika.

Wprost do punktu (DF)

3.3.3 Odcinek DF jest wycinkiem geodezyjnego toru lotu rozpoczynającym się blisko miejsca inicjacji i kończącym w wyznaczonym punkcie.

Funkcja "wprost do"

Funkcja "wprost do" musi być możliwa do uruchomienia przez załogę w dowolnym momencie, gdy to konieczne. Funkcja "wprost do" musi być dostępna do dowolnego punktu. System musi być w stanie utworzyć geodezyjny tor lotu do wyznaczonego punktu. Statek powietrzny musi przechwycić ten tor bez wykonywania skrętów typu "S" oraz bez zbędnego opóźnienia.

Kurs do punktu (CF)

3.3.5 Odcinek CF jest wycinkiem geodezyjnego toru lotu kończącym się w punkcie, z określonym kursem do tego punktu. Kurs w kierunku punktu w punkcie końcowym i sam punkt dostarczane są przez bazę danych nawigacyjnych. Jeśli kurs dolotowy jest kursem magnetycznym, wymagane jest źródło informacji o deklinacji magnetycznej konieczne do umożliwienia przeliczenia kursów magnetycznych na rzeczywiste.

Przesunięcie równoległe

3.3.6 System musi być w stanie zapewnić wykonanie lotu równoległe do trasy w wybranej odległości. Jeśli lot wykonywany jest z przesunięciem równoległym, typ RNP i wszystkie wymagania osiągnięć dotyczące trasy zasadniczej bieżącego planu lotu muszą być zastosowane do trasy równoległej. System musi zapewniać wejście na trasy równoległe odległe od siebie, co jedną milę morską w prawo lub w lewo od kursu. System musi być zdolny do zapewnienia przesunięcia, o co najmniej 20 mil morskich. Jeśli przesunięcie równoległe jest stosowane, załoga musi mieć wyraźne wskazania tego rodzaju pracy urządzenia. Jeśli stosowane jest przesunięcie równoległe, system musi zapewniać odnośne parametry (na przykład: odchylenie boczne, odległość do punktu, czas lotu do punktu) odniesione do równoległego toru lotu i punktów na przesuniętym torze lotu. Przesunięcie nie może być stosowane, jeśli nie jest zachowana ciągłość trasy, w przypadku nierozsądnej geometrii toru lotu lub poza punktem podejścia początkowego. Przed zakończeniem lotu po przesuniętym torze lotu, załoga musi być przekazywane z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym komunikaty w celu rozpoczęcia powrotu do zasadniczej trasy lotu. Jeśli zastosowano przesunięcie równoległe, musi ono obowiązywać na wszystkich odcinkach zaplanowanej trasy do momentu wprowadzenia przez załogę komendy "wprost do" lub ręcznego wycofania. Funkcja przesunięcia równoległego musi być dostępną dla trasowych TF i geodezyjnych części odcinków typu DF.

Zmiana odcinków lotu bez przelotu nad punktem zwrotnym

3.3.7 System nawigacyjny musi być zdolny do wykonania przejścia z odcinka na odcinek bez przelotu nad punktem zwrotnym. Nie ma określonych przewidywanych i powtarzalnych torów lotu, ponieważ optymalne tory lotu zmieniają się wraz z prędkością i kątem przechylenia. Jednakże, określone zostały przewidywane i powtarzalne granice obszarów przechodzenia z odcinka na odcinek. Błąd toru lotu jest to różnica między faktycznym torem lotu i teoretycznym obszarem zmiany odcinków. Jeśli tor lotu znajduje się w granicach obszaru przejściowego, oznacza to, że błąd toru lotu nie występuje. Jeśli rodzaj przejścia nie jest określony, przejście z odcinka na odcinek bez przelotu nad punktem zwrotnym musi być domyślne. Wymagania dla teoretycznego obszaru zmiany odcinków mają zastosowanie przy poniższych założeniach:

- a) zmiany kursów przy przejściu z odcinka na odcinek na małych wysokościach (gdz wysokość barometryczna statku powietrznego jest mniejsza niż FL 195) nie przekraczają 120°,
- b) zmiany kursów przy przejściu z odcinka na odcinek na dużych wysokościach (gdz wysokość barometryczna statku powietrznego jest większa niż FL 195) nie przekraczają 70°.

Zobrazowanie wybranych ustawień

3.3.8 Wskaźnik użytkownika musi zapewniać prezentację informacji, zapewniać orientację w sytuacji oraz być zaprojektowany i zainstalowany z uwzględnieniem czynnika ludzkiego. Podstawowe zasady projektowania obejmują:

- a) minimalizację polegania załogi na własnej pamięci w przypadku wszelkich procedur użytkownika systemu lub zadań,
- b) opracowanie jasnego i jednoznacznego sposobu przedstawiania rodzajów pracy danych nawigacyjnych z uwypukleniem wymagań dotyczących orientacji sytuacyjnej w przypadku wszelkich automatycznych zmian rodzaju pracy, jeśli występują,
- c) zastosowanie pomocy kontekstowej i generowanie komunikatów o błędach (np. komunikat o błędnym wejściu do systemu lub nieprawidłowym wprowadzeniu danych powinien dostarczać proste środki dla określenia jak wprowadzić poprawne dane)
- d) raczej metodę wprowadzania danych dopuszczającą błędy niż sztywne zasady,

- e) położenie szczególnego nacisku na ilość działań i minimalizację w ten sposób czasu wymaganego na dokonanie zmian w planie lotu w celu zastosowania się do poleceń ATC, wprowadzenie procedur strefy oczekiwania, zmian drogi startowej i podejścia według przyrządów, procedury nieudanego podejścia i odejścia na lotnisko zapasowe,
- f) minimalizację liczby nieuzasadnionych ostrzeżeń tak, by załoga rozpoznawała zagrożenie i właściwie reagowała, gdy jest to wymagane.

Wyświetlacze i sterowniki

3.3.9 Każdy zobrazowany element wykorzystywany jako zasadniczy przyrząd pokładowy w prowadzeniu i sterowaniu statkiem powietrznym do wyprzedzenia skrętu lub sygnalizacji usterki/stanu/poprawności musi być umieszczony w miejscu, w którym jest dobrze widziany przez pilota (na pierwszym planie) przy praktycznie najmniejszym odchyleniu od normalnej pozycji i linii wzroku podczas patrzenia do przodu wzdłuż toru lotu. W przypadku statków powietrznych spełniających wymagania FAR/JAR 25 zakłada się, że powinny zostać uwzględnione postanowienia dokumentów certyfikacyjnych takich jak AC 25-11, AMJ 25-11 oraz innych dokumentów mających zastosowanie.

3.3.10 Wskaźniki, sterowniki i sygnalizatory ostrzeżeń muszą być dobrze widoczne w normalnych warunkach panujących w kabinie załogi i w spodziewanych warunkach oświetlenia. Ustalenia dotyczące oświetlenia w nocy muszą być kompatybilne z wymaganiami dla innego oświetlenia kabiny. Wszystkie wskaźniki i sterowniki muszą być tak rozmieszczone, aby ułatwić załodze dostęp do nich i ich wykorzystanie. Sterowniki, które są normalnie użytkowane podczas lotu muszą być łatwo dostępne i standardowo oznakowane zgodnie z ich przeznaczeniem. Wskaźniki i sterowniki systemu muszą być tak zaprojektowane, aby maksymalnie zwiększyć łatwość ich obsługi i zmniejszyć obciążenie pracą załogi. Sterowniki przewidziane do użycia podczas lotu muszą być tak zaprojektowane, aby zminimalizować popełnianie błędów oraz, jeśli są użytkowane we wszystkich możliwych kombinacjach i sekwencjach, nie mogą stwarzać warunków, których wystąpienie lub trwanie oddziaływałoby szkodliwie na ciągłość osiągnięć systemu. Sterowniki systemu muszą być tak zabezpieczone, aby zapewnić właściwą ochronę przed niezamierzonym wyłączeniem systemu.

Planowanie lotu i wybór odcinków

3.3.11 System musi zapewniać załodze możliwość tworzenia, przeglądu i aktywacji planu lotu. System musi zapewniać możliwość wprowadzania zmian (na przykład: usunięcie lub dodanie punktów trasy i tworzenie punktów trasowych) oraz przegląd i zatwierdzenie ich przez użytkownika w planie lotu. Jeśli taka możliwość jest wykorzystywana, sygnały wyjściowe nie mogą być zmienione, dopóki modyfikacja nie zostanie aktywowana. Po wprowadzeniu i przeprowadzeniu sprawdzenia, aktywacja modyfikacji planu lotu musi wymagać działań załogi.

Kolejność punktów w planowaniu lotu

3.3.12 System musi zapewniać możliwość automatycznego ustalania kolejności punktów trasy.

Kąt drogi do punktu ustalany przez użytkownika

3.3.13 System musi zapewniać możliwość określania przez użytkownika kąta drogi do punktu. Pilot musi być w stanie wejść na tak określony kąt drogi.

Sterowanie po torze lotu

3.3.14 System musi dostarczać dane dla umożliwienia wytworzenia, odpowiednio, sygnałów sterujących dla autopilota/systemu nakazowego/wskaźnika odchylenia. We każdym przypadku błąd utrzymania toru lotu (PSE), który będzie w granicach błędu określonego wymaganiami RNP w połączeniu z innymi błędami systemu, musi zostać określony podczas certyfikacji. Podczas procesu certyfikacji, musi zostać zaprezentowana zdolność załogi do sterowania statkiem powietrznym w granicach określonego błędu PSE. Przy demonstracji zgodności z określonym PSE, powinien być wzięty pod uwagę typ statku powietrznego, zakres sterowania, wskaźniki, możliwości autopilota oraz sposób zmiany odcinków (szczególnie odcinków łukowych). W lotach na wszystkich typach odcinków

trasy, ta wartość musi być wartością odległości od określonego toru lotu. Podczas ustalania zgodności z wymaganiami dotyczącymi bocznego odchylenia od trasy, wszelkie niedokładności wyliczeń błędu odchylenia bocznego (na przykład: rozdzielczość) muszą być włączone do całkowitego błędu systemu.

Wymagania dotyczące ostrzegania

3.3.15 System musi również zapewniać sygnalizację, gdy ręcznie wprowadzony typ RNP jest wyższy niż typ RNP obowiązujący w danej przestrzeni powietrznej i określony w bazie danych nawigacyjnych. Wszelkie kolejne zmiany obniżające typ RNP muszą tę sygnalizację wprowadzać ponownie. Podczas zbliżania się do przestrzeni RNP z przestrzeni, w której RNP nie obowiązuje, możliwa musi być sygnalizacja, gdy odchylenie boczne jest równe lub mniejsze niż połowa wartości RNP, a statek powietrzny przeszedł pierwszy punkt w przestrzeni RNP.

Dostęp do bazy danych nawigacyjnych

3.3.16 Baza danych nawigacyjnych musi zapewniać dostęp do informacji nawigacyjnych do zasilania systemów nawigacyjnych i funkcji planowania lotu. Ręczna modyfikacja bazy danych nawigacyjnych nie może być możliwa. To wymaganie nie wyklucza przechowywania w urządzeniu "danych użytkownika". Jeśli dane są wywoływane z pamięci urządzenia, muszą również pozostać w niej przechowywane. System musi zapewniać środki identyfikacji wersji bazy danych nawigacyjnych i okresu ważności jej użytkowania.

Geodezyjny system odniesienia WGS-84

3.3.17 Do określania błędu musi być wykorzystywany, jako model odniesienia względem Ziemi, WGS-84 lub model równoważny. Jeśli nie jest stosowany WGS-84, wszelkie różnice między wybranym modelem Ziemi a modelem Ziemi WGS-84 muszą stanowić część błędu określenia toru lotu. Muszą również zostać wzięte pod uwagę błędy wywołane niedokładnością danych.

4. WYMAGANIA OPERACYJNE

4.1 Dokładność nawigacji

4.1.1 W przypadku operacji RNP 4, statek powietrzny musi zachować dokładność utrzymania trasy i pozycji wzdłuż linii drogi nie mniejszą niż ± 7.4 km (4 NM) przez 95 procent czasu lotu.

4.2 Wyposażenie nawigacyjne

4.2.1 W przypadku operacji RNP 4 w przestrzeniach oceanicznych i rozległych przestrzeniach nie oprzyrządowanych, na statku powietrznym muszą być zainstalowane i stanowić podstawę wydania zezwolenia operacyjnego RNP 4, przynajmniej dwa sprawne niezależne systemy nawigacji dalekiego zasięgu o niezawodności zapewniającej, że system nawigacyjny nie będzie dostarczał błędnych informacji.

4.2.2 W przypadku statków powietrznych wyposażonych w GPS, okólnik FAA Stanów Zjednoczonych AC 20-138 i okólnik CAAP 35-1 lub dokumenty równoważne przedstawiają przyjęte środki zgodności z wymaganiami dla statków powietrznych, które korzystają, lecz nie integrują sygnałów wyjściowych GNSS z sygnałami z innych źródeł. Przyjęte środki wykazania zgodności dla systemów nawigacyjnych wykorzystujących informacje nawigacyjne z wielu źródeł, w tym z GPS, przedstawia okólnik FAA AC 20-130A.

4.2.3 Zestaw wyposażenia wykorzystanego do prezentacji wymaganej dokładności musi być identyczny z zestawem przedstawionym w MEL lub instrukcji użytkownika w locie.

4.2.4 Projekt instalacji musi być zgodny z normami projektu, który ma być zastosowany na modyfikowanych statkach powietrznych a zmiany muszą znaleźć swoje odbicie w instrukcji użytkownika w locie przed rozpoczęciem operacji wymagających zezwolenia nawigacyjnego RNP 4.

4.3 Oznaczenie w planie lotu

4.3.1 Użytkownicy muszą wskazać możliwość spełnienia wymagań RNP 4 dla trasy lub przestrzeni powietrznej zgodnie z PANS-ATM Dodatek 2, który wymaga wpisania w rubryce 10 (Wyposażenie) planu lotu ICAO litery "R". Użytkownicy muszą spełnić również dodatkowe wymagania dotyczące planowania lotów wymienione w ICAO Doc. 7030 i państwowych AIP.

4.3.2 Wpisanie litery "R" wskazuje, że pilot:

- a) dokonał przeglądu trasy lotu, łącznie z trasami do wszystkich lotnisk zapasowych w celu ustalenia nakazanych typów RNP,
- b) potwierdza, że statek powietrzny oraz użytkownik posiadają odpowiednie zatwierdzenia (tzn. zezwolenie techniczne i operacyjne) władzy lotniczej na operacje RNP 4 oraz
- c) potwierdza, że statek powietrzny może spełnić wszelkie warunki zezwolenia dla planowanej trasy lotu w przestrzeni powietrznej lub drodze lotniczej wymagającej RNP 4.

4.4. Dostępność sygnałów GNSS

4.4.1.1 Przed rozpoczęciem lotu, użytkownik musi upewnić się, że wymaganie dostępności sygnałów GNSS, na podstawie którego użytkownik otrzymał zezwolenie, jest spełnione dla całej długości lotu.

4.5 Baza danych nawigacyjnych

4.5.1 Normy dla baz danych nawigacyjnych zawarte są w dokumencie RTCA DO-200A i dokumencie EUROCAE ED-76. W związku z tym, że nie wszyscy obecni dostawcy baz danych nawigacyjnych spełniają te normy, użytkownik musi wprowadzić, jako minimum, system sprawdzania poprawności bazy danych nawigacyjnych wykorzystując odpowiednie oprogramowanie lub zatwierdzone procedury sprawdzania ręcznego w celu weryfikacji danych dotyczących wszystkich punktów w danej przestrzeni powietrznej lub drodze lotniczej RNP 4. Te sprawdzenia są dodatkowymi do sprawdzeń dokonanych wcześniej przez Służby Informacji Lotniczej (AIS), nie posiadających zatwierdzeń dostawców baz danych nawigacyjnych lub producentów wyposażenia nawigacyjnego. Sprawdzenia poprawności mają na celu wychwycenie różnic między bazą danych nawigacyjnych a publikowanymi mapami/procedurami. Sprawdzenia poprawności mogą wykonywać osoby trzecie. Niedociągnięcia, które czynią procedurę nieważną, muszą być zgłaszane dostawcy bazy danych nawigacyjnych a procedury, których dotyczą, muszą zostać zabronione przez użytkownika poprzez powiadomienie swoich załóg lotniczych. Użytkownicy statków powietrznych powinni rozważyć potrzebę utrzymania własnych sprawdzeń baz danych, nawet otrzymanych od dostawcy zatwierdzonego.

5. PROGRAMY SZKOLENIOWE ORAZ DZIAŁANIA OPERACYJNE I PROCEDURY

5.1 Wprowadzenie

5.1.1 Poniższe punkty (5.2 do 5.5) powinny stanowić normy i zostać uwzględnione w programach szkolenia, działaniach operacyjnych i procedurach. Pewne punkty mogą już być przyjęte za odpowiednie normy w istniejących programach i procedurach użytkownika. Nowe technologie również mogą eliminować potrzebę pewnych działań załogi. Jeśli ma to miejsce, cel tego materiału można uważać za spełniony.

Uwaga: Ten materiał doradczy został napisany dla szerokiej gamy typów użytkowników i dlatego zawiera pewne zagadnienia, które mają odniesienie nie do wszystkich użytkowników.

5.2 Planowanie lotu

5.2.1 Podczas planowania lotu, załoga lotnicza powinna zwrócić szczególną uwagę na warunki, które mogą dotyczyć operacji w przestrzeni powietrznej lub w drogach lotniczych RNP 4. Obejmuje to, ale nie ogranicza się do nich:

- a) stwierdzenie, czy statek powietrzny został zatwierdzony do operacji RNP 4,
- b) sprawdzenie, czy w "rubryce 10: Wyposażenie" planu lotu ICAO została umieszczona litera R,
- c) sprawdzenie, czy spełnione zostały wymagania dodatkowe wymienione w Dokumencie 7030 oraz AIP,
- d) sprawdzenie, czy wymagania dotyczące GNSS, takie jak FDE, jeśli mają zastosowanie podczas operacji oraz
- e) uwzględnienie wszelkich ograniczeń operacyjnych dotyczących zezwolenia RNP 4, jeśli jest wymagane.

5.3 Procedury przed lotem

5.3.1 Załoga lotnicza zobowiązana jest:

- a) dokonać przeglądu technicznego dziennika pokładowego i formularzy dla stwierdzenia stanu wyposażenia wymaganego podczas lotu w przestrzeni powietrznej lub drodze lotniczej wymagającej zdolności nawigacyjnej RNP 4,
- b) upewnić się, że przeprowadzone zostały poprawnie prace obsługowe mające na celu usunięcie usterek wymaganego wyposażenia,
- c) dokonać przeglądu procedur awaryjnych dla operacji w przestrzeniach powietrznych lub drogach lotniczych wymagających zdolności nawigacyjnej RNP 4. Nie są one inne niż procedura awaryjna w przestrzeni oceanicznej z jednym wyjątkiem; załoga musi być w stanie określić i powiadomić o tym ATC, kiedy statek powietrzny nie jest zdolny do nawigacji zgodnej z wymaganiami RNP 4.

5.4 Procedury przelotu na trasie

5.4.1 Przynajmniej dwa systemy nawigacji dalekiego zasięgu, zdolne do nawigacji zgodnej z RNP 4 oraz opisane w instrukcji użytkownika w locie muszą być sprawne w punkcie wejścia w przestrzeń powietrzną RNP 4. Jeśli element wyposażenia wymaganego do operacji RNP 4 jest niesprawny, pilot powinien rozważyć lot po zapasowej trasie lub lot do lotniska, na którym możliwe będzie dokonanie naprawy.

5.4.2 Procedury operacyjne podczas lotu muszą obejmować obowiązkowe sprawdzenie krzyżowe dla wykrycia błędów nawigacyjnych w odpowiednim czasie, aby zapobiec niezamierzonemu odchyleniu od tras, na które ATC wydało zezwolenie.

5.4.3 Załogi muszą powiadamiać ATC o każdym pogorszeniu działania lub usterce wyposażenia nawigacyjnego, które powodują, że osiągi nawigacyjne spadają poniżej wymaganego poziomu i/lub wszelkich odchyleniach wymagających stosowania procedur awaryjnych.

5.5 Kwalifikacje załogi lotniczej

5.5.1 Użytkownicy/właściciele muszą zapewnić, aby załogi zostały przeszkolone i posiadały odpowiednią wiedzę o zagadnieniach zawartych w tym materiale, ograniczeniach ich zdolności nawigacyjnej RNP 4, znaczeniu aktualizacji pozycji oraz procedurach awaryjnych RNP 4.

5.5.2 W celu oceny, czy szkolenie jest właściwe, władza zatwierdzająca może:

- a) ocenić sposób szkolenia przed akceptacją certyfikatu określonego ośrodka szkoleniowego,
- b) akceptować stwierdzenie we wniosku użytkownika/właściciela o zezwolenie RNP 4, że użytkownik zapewnił i będzie zapewniał, że załogi lotnicze będą zapoznane z działaniami operacyjnymi i procedurami zawartymi w dokumentach podobnych do Order 8700.1 FAA i zawartości tego podręcznika lub
- c) akceptować stwierdzenie przez użytkownika, że prowadził lub będzie prowadził szkolenia według programu dla RNP 4 korzystając ze wskazówek zawartych w tym dokumencie.

DODATEK

ŹRÓDŁA DODATKOWYCH INFORMACJI

1. INTERNET (*WEBSITE*)

- Federalna Administracja Lotnictwa (FAA), Stany Zjednoczone
<http://www.faa.gov/ats/ato/rnp.htm>
- Władze Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (CASA), Australia
<http://www.casa.gov.au/avreg/rules/caap.htm>

2. ODNOŚNE WYDAWNICTWA

- Federalna Administracja Lotnictwa (FAA), Stany Zjednoczone
 - FAA Order 8400.12A (ze zmianami)
 - Code of Federal Regulations (CFR), Part 121, Appendix G
 - Advisory Circular (AC) 20-130. Airworthiness Approval of Navigation or Flight Management Systems Integrating Multiple Navigation Sensors
 - AC20-138. Airworthiness Approval of Global Positioning System (GPS) Navigation Equipment for use as a VFR i IFR Supplemental Navigation System
 - FAA Order 7110.82. Monitoring of Navigation/Altitude Performance in Oceanic Airspace
- Civil Aviation Safety Authority (CASA), Australia
 - Civil Aviation Advisory Publication (CAAP) 35-1
(Kopie można uzyskać z Airservices Australia Publication Centre, Locked Bag 8500, Canberra 2601 ACT, Australia)
- Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)
 - Podręcznik wymaganych osiągnięć nawigacyjnych (*RNP*) (Doc 9613-AN/937)
(Kopie można uzyskać z Document Sales Unit, ICAO, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7)
- RTCA
 - Minimum Aviation System Performance Standards (MASPS): Required Navigation Performance for Area Navigation (DO-236B), RTCA
 - Minimum Operational Performance Standards (MOPS) for Required Navigation Performance for Area Navigation (DO-283), RTCA
(Kopie można uzyskać z RTCA, Inc., 1828 L Street NW, Suite 805, Washington, DC 20036, United States)

— KONIEC —

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 7 - OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH

1. WPROWADZENIE

1.1 DEFINICJE

Użyte w tym rozdziale określenia mają następujące znaczenia:

1) **Leasing** – oznacza użytkowanie statku powietrznego przez osobę inną niż jego właściciel lub użytkownik wpisany do świadectwa rejestracji tego statku.

2) **Biorący w leasing (Lessee)** – oznacza Operatora biorącego statek powietrzny w użytkowanie od jego właściciela lub użytkownika wpisanego do świadectwa rejestracji, na warunkach określonych w umowie leasingu.

3) **Dający w leasing (Lessor)** – oznacza właściciela lub użytkownika statku wpisanego do świadectwa rejestracji tego statku, który oddaje swój statek powietrzny w użytkowanie Operatorowi lotniczemu, na warunkach określonych w umowie leasingu.

4) **Właściciel (Owner)** – oznacza osobę fizyczną lub prawną posiadającą udokumentowane prawo własności statku powietrznego, wskazaną w świadectwie rejestracji statku powietrznego jako jego właściciel. Dający w leasing, jeśli jest inny niż wpisany do świadectwa rejestracji właściciel statku musi posiadać udzielone na piśmie przez właściciela prawo dysponowania statkiem.

6) **Użytkownik statku powietrznego (Operator)** – oznacza osobę prawną lub fizyczną wpisaną do świadectwa rejestracji statku jako jego użytkownik, jeśli jest inna niż jego właściciel.

7) **Leasing bez załogi (dry lease)** – oznacza używanie samolotu na podstawie Certyfikatu AOC Operatora, który bierze statek powietrzny w leasing (*Lesie*).

8) **Leasing z załogą (wet lease)** – oznacza używanie samolotu na podstawie Certyfikatu AOC Operatora, który oddaje statek powietrzny w leasing (*Lessor*).

9) **Polski statek powietrzny** – oznacza statek wpisany do polskiego rejestru cywilnych statków powietrznych.

10) **Obcy statek powietrzny** – oznacza statek wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych obcego państwa

11) **Operator polski** – oznacza Operatora posiadającego Certyfikat AOC wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

12) **Operator obcy** – oznacza Operatora posiadającego Certyfikat AOC wydany przez uprawnione do tego władze państwa innego niż Rzeczpospolita Polska.

13) **Operator unijny** – oznacza Operatora, który posiada Certyfikat AOC wydany zgodnie z wymaganiami OPS 1 i JAR-OPS 3 oraz koncesję (*air carrier licence*) wydaną zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008. Przewoźnicy polscy są jednocześnie Operatorami unijnymi.

14) **Wzajemne uznanie certyfikatów (mutual recognition)** – oznacza, że władze lotnicze państwa EASA pomyślnie przeszły audyt Operacyjnego Zespołu Standaryzującego EASA (OPST) i wydawane przez to państwo Certyfikaty AOC są uznawane w pozostałych państwach EASA bez prowadzenia dodatkowych procedur administracyjnych.

15) **ACMI (Aircraft, Crew, Maintenance, Insurance)** – oznacza specyficzną formułę leasingu samolotu wraz z załogą (*wet lease*), w której Operator oddający statek powietrzny w leasing wraz z załogą zapewnia także jego obsługę techniczną oraz ponosi koszty ubezpieczenia

1.2 Przepisy mające zastosowanie:

a) Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisaną w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Konwencja chicagowska (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm)

b) Konwencję uzupełniającą Konwencję warszawską o ujednostajnianiu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, wykonywanego przez osobę inną niż Operator umowny, sporządzoną w Guadalajara dnia 18.09.1961 r. (ICAO Doc. 8181) (Dz. U. z 1965r.Nr 25, poz. 167, z późn. zm.);

c) Rozporządzenie Komisji (WE) Nr 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) Nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych (OJEC No L 254 z 20.9.2008)

d) Rozporządzenie Komisji (WE) 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 (OJEC No L 296 z 25.10.2012)

UWAGA: Wymagania zawarte w Rozp. Komisji (WE) Nr 965/2012 będą bezwzględnie obowiązywać w Polsce od 28.10.2014 (odstępstwo o które wystąpiła Polska) to jednak z racji, że są one korzystniejsze dla operatorów do ww daty istnieje dowolność w stosowaniu wymagań wymienionych w ppkt. c) i d)

e) Ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze,

f) Ustawę z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Dz. U. z 1997 Nr 106, poz. 680 r., z późn. zm.);

g) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.);

h) Podręcznik ICAO Doc. 8335 Rozdział 10;

i) Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym – Cir. 295-LE/2 podane są w PNO 3-07-01;

m) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (OJEC No L 79/1).

n) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi, zaangażowanym w takie zadania (OJEC No L 315/1).

o) Rozporządzenie Parlamentu i Rady (EC) z dnia 4 grudnia 2005 r. (WE) Nr 2111/2005 ws. ustanowienia wspólnotowego wykazu Operatorów podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości Operatora lotniczego wykonującego przewóz (OJEC No L 344/15).

p) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania

przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (OJEC No L 293/3).

1.3 Operacje użytkowania statków powietrznych w formule leasingu, czarteru oraz wymiany pomiędzy Operatorami są formą w ramach której operator stwarza sobie możliwości wykonywania operacji lotniczych. Nakłada to jednak obowiązek jednoznacznego określenia zapewnienia bezpieczeństwa i odpowiedzialność stron umowy leasingu w szczególności ustalenie, która ze stron będzie odpowiedzialna za bezpieczeństwo operacji i utrzymanie zdatności statku powietrznego do lotu. Ustalenia muszą także dotyczyć państwa, którego przepisy powinny być stosowane i przestrzegane.

1.4 Umowy leasingu mogą być długoterminowe lub krótkoterminowe. Te ostatnie są zawierane w celu pokrycia chwilowego zapotrzebowania Operatora na statki powietrzne.

1.5 Państwo posiadające w swoim Rejestrze statek powietrzny będący przedmiotem umowy leasingowej, ma obowiązek utrzymywać nadzór nad tym statkiem i jego eksploatacją i musi mieć gwarancje, że statek powietrzny oddany w leasing Operatorowi prowadzącemu działalność pod nadzorem władzy innego państwa, będzie użytkowany zgodnie z przepisami państwa rejestracji.

1.6 W wielu przypadkach państwo rejestracji może nie być w stanie prawidłowo wypełniać swoich obowiązków, kiedy statek powietrzny został oddany w leasing, wycarterowany lub wymieniony, szczególnie bez załogi, Operatorowi z innego państwa. Rozwiązaniem jest stworzenie możliwości dla państwa rejestracji aby mogło upoważnić państwo Operatora, pod warunkiem uzyskania zgody tego państwa, do realizowania funkcji państwa rejestracji

Takie przeniesienie upoważnień i uprawnień zależy wyłącznie od woli zainteresowanych państw, a zakres udzielonych i przyjętych upoważnień będzie zależeć wyłącznie od praktycznych uzgodnień pomiędzy tymi państwami, w których zostaną ustalone warunki i zakres przekazywanych przez państwo rejestracji konkretnych funkcji nadzoru państwu Operatora. Nie zwalnia to jednak całkowicie państwa rejestracji z jego międzynarodowych zobowiązań wynikających z Konwencji chicagowskiej.

1.7 W celu ujednoczenia zasad przenoszenia niektórych zadań, funkcji i obowiązków pomiędzy państwem rejestracji i państwem Operatora dla zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych przyjęto zmianę do Konwencji chicagowskiej ujętą w

Artykułe 83 bis – Przekazanie niektórych funkcji i powinności. (Dz. U. No 58, poz. 527 z 2002r.)

Przekazanie nie będzie skuteczne w odniesieniu do innych umawiających się państw zanim umowa między państwami, w których jest ona zawierana, nie zostanie zarejestrowana w Radzie i podana do wiadomości publicznej, stosownie do artykułu 83, albo istnienie i zakres umowy nie zostaną bezpośrednio ogłoszone władzom innego Umawiającego się państwa lub zainteresowanych państw przez państwo - Stronę umowy.

1.8 Zasadniczo rozróżniane są dwie podstawowe kategorie umów leasingu statków powietrznych:

- leasing statku powietrznego bez załogi (*dry lease*);
- leasing statku powietrznego z załogą (*wet lease*).

1.9 **Leasing statku powietrznego bez załogi (*dry lease*)** ma miejsce, kiedy biorący statek w leasing zapewnia załogę oraz jest stroną upoważnioną i odpowiedzialną za realizowanie funkcji kierowania operacjami wraz ze wszystkimi obowiązkami z tego wynikającymi.

1) Operator, który zamierza użytkować wynajęty statek powietrzny, powinien dostarczyć Prezesowi ULC następujących informacji:

- Typu statku powietrznego i numeru seryjnego;
- Nazwy i adresu właściciela, na którego statek powietrzny jest zarejestrowany;
- Państwo rejestracji i znaków rejestracyjnych;
- Świadectwa zdatności do lotu (CoA) ;
- Okresu leasingu; oraz
- Kopię umowy leasingu z wyłączeniem ustaleń finansowych.

2) Po dokonaniu analizy przedstawionych dokumentów Prezes ULC podejmuje decyzję, która strona umowy leasingu jest faktycznie odpowiedzialna za prowadzenie operacji, czyli kto w tych operacjach będzie Operatorem w rozumieniu definicji i funkcji Operatora.

3) W przypadku, gdy umowa leasingu (*dry lease*) dotyczy statku powietrznego zarejestrowanego w innym państwie niż państwo Operatora, należy dążyć, aby państwo rejestracji i państwo Operatora podpisały porozumienie o przeniesieniu wszystkich lub części funkcji, obowiązków i odpowiedzialności państwa rejestracji zgodnie z Artykułem 83 bis do Konwencji chicagowskiej. Strony umowy chcąc kontynuować uzgodnienie umowy na zasadzie *dry-lease*, to biorący i dający statek w leasing powinien zabiegać o wprowadzanie wynajętego

statku powietrznego do rejestru państwa Operatora.

4) Jeżeli prawo państwa Operatora zezwala na wprowadzenie do jego rejestru statku powietrznego, wynajętego w oparciu o umowę typu *dry lease*, będącego własnością osoby lub przedsiębiorstwa zarejestrowanego w państwie innym niż państwo Operatora, to Prezes ULC wymaga, aby:

- Statek powietrzny podlegał procedurom wydawania świadectwa zdatności do lotu (CoA) i procedurom potwierdzania zdatności obowiązującym w państwie Operatora;
- Odpowiedzialność lub nadzór nad statkiem powietrznym i kierowanie wszystkimi operacjami była w gestii Operatora biorącego statek w leasing;
- Odpowiedzialność za utrzymanie bieżącej zdatności do lotu oraz za obsługę techniczną statku powietrznego była w gestii Operatora biorącego statek w leasing;
- Czas leasingu był jednoznacznie określony;
- Okres ważności rejestracji statku powietrznego był taki sam jak okres umowy leasingu oraz, aby statek powietrzny był użytkowany zgodnie z przepisami państwa Operatora oraz warunkami określonymi w Certyfikacie AOC, Specyfikacjach Operacyjnych oraz instrukcjach zakładowych Operatora biorącego statek w leasing.

5) Jeżeli zainteresowane państwa nie uzgodniły przeniesienia obowiązków i odpowiedzialności w zakresie nadzoru nad statkiem powietrznym wynajętym na zasadzie umowy *dry-lease*, to obowiązki wynikające z Konwencji chicagowskiej pozostają w państwie rejestracji, a Operator biorący statek w leasing powinien upewnić się i udowodnić, że:

- Statek powietrzny będzie obsługiwany zgodnie w wymaganiami o zdatności, obowiązującymi w państwie rejestracji;
- Statek powietrzny będzie użytkowany zgodnie z przepisami państwa rejestracji, ale na warunkach określonych w Certyfikacie AOC, Specyfikacjach Operacyjnych oraz w Instrukcji Operacyjnej Operatora biorącego statek w leasing.

6) W przypadkach umów leasingu typu *dry-lease* inicjatywa i decyzje w sprawie przekazania funkcji i odpowiedzialności państwa rejestracji oraz zawarcia porozumienia z państwem Operatora należą do władzy lotniczej państwa rejestracji.

1.10 **Leasing statku powietrznego z załogą (*wet-lease*)** ma miejsce, kiedy Operator dający statek w leasing zapewnia załogę, personel

pokładowy i inne uzgodnione w umowie elementy logistyki operacyjnej. W tym przypadku, kierowanie operacjami zapewnia Operator oddający statek powietrzny w leasing i wymaga, aby statek powietrzny był użytkowany w oparciu o Certyfikat AOC wydany przez władzę lotniczą państwa rejestracji.

..

1) Decyzja o tym, który z Operatorów (dający czy biorący statek w leasing) jest odpowiedzialny za bezpieczeństwo operacji, podejmowana jest przez Dyrektora tej władzy lotnictwa cywilnego (CAA), której przypisany jest nadzór nad operacjami prowadzonymi przez Operatora biorącego statek w leasing.

2) Przyjmuje się, że podmiot **dający** statek powietrzny w leasing drugiej osobie fizycznej lub prawnej wraz z załogą i obsługą techniczną **jest uznawany za jego użytkownika (Operatora)**. Jeżeli oddający statek w leasing pobiera opłaty (pożytki) za korzystanie z tego statku i związane z tym użytkowaniem usługi, to operacje tego statku powietrznego będą musiały być zgodne z odnośnymi przepisami państwa rejestracji a nie państwa Operatora, chyba że strony skorzystały z upoważnień wynikających z art. 83 bis Konwencji chicagowskiej i podpisały umowę ustalającą inne zasady eksploatacji.

3) W przypadkach gdy właściciel statku powietrznego użytkowanego w formule leasingu wraz z załogą nie posiada w ogóle Certyfikatu AOC. W takim przypadku Operator posiadający certyfikat AOC musi mieć formalne i praktyczne możliwości sprawowania nadzoru nad kwalifikacjami załóg, obsługą techniczną i metodami eksploatacji tego statku. W przeciwnym przypadku państwo Operatora zamierzającego wziąć statek w leasing wraz z załogą, **musi odmówić** swojego zezwolenia na taką operację.

4) Często spotykaną obecnie praktyką jest zatrudnianie przez Operatorów, do wykonania określonego lotu lub serii lotów, innego Operatora jako swojego podwykonawcy. Dzieje się to na zasadach określonych w Konwencji sporządzonej w Guadalajara dnia 18.09.1961 r. (ICAO Doc. 8181) (Dz. U. Nr 25, poz. 167 z 1965r., z późn. zm.), która wprowadza pojęcie Operatora umownego, czyli tego, który zawarł umowę przewozu (wystawił bilet podróży albo list przewozowy) oraz Operatora faktycznego, czyli tego, który przewozu rzeczywiście dokonał.

1.11 Przepisy polskie w ustawie Prawo lotnicze, uwzględniają, w art. 32, i przewidują możliwość przekazania całości lub części funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji statku powietrznego zagranicznej władzy lotniczej państwa użytkownika lub państwa rejestracji

statku powietrznego. W konsekwencji tego, w art. 41, ustawa warunkuje ważność umowy o czasowym oddaniu statku do używania innej osobie (leasingu) od faktu akceptacji przez Prezesa jej treści, w części dot. określenia organów, które będą sprawować nadzór nad bezpieczeństwem jego eksploracji w tym okresie. Dodatkowym warunkiem ważności umowy jest data wykonalności decyzji administracyjnej Prezesa, co zgodnie z ustawą Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) zazwyczaj wynosi 14 dni.

UWAGA: Przeniesienie rejestracji statku z rejestru obcego do Polski skutecznie usuwa problem wyznaczenia państwa sprawującego nadzór, podobnie jak konsekwentnie likwiduje problem zawierania porozumienia między nadzorcami, uznawania licencji załóg i obsługi technicznej, gdyż organem sprawującym nadzór automatycznie stanie się wtedy Prezes Urzędu.

1.12 Z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej, w Polsce zaczęły obowiązywać także przepisy prawa unijnego, które zgodnie z art. 91 ust 3 Konstytucji RP, są stosowane bezpośrednio, co oznacza, że w polskim systemie prawnym funkcjonują na równi z przepisami polskimi, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami polskimi., skutkiem czego certyfikaty wydawane przez EASA lub w jej imieniu przez Władze Lotnicze państw Unii Europejskiej zgodnie z EU-OPS są uznawane automatycznie bez potrzeby wszczynania procedury uznawania zagranicznych certyfikatów są z mocy tej regulacji ważne na równi z certyfikatem polskim.

1.13 Jednym z warunków uzyskania przez Operatora polskiego zezwolenia Prezesa ULC na wzięcie w leasing statku wraz z załogą (*wet lease-in*) od Operatora innego niż Operator UE będzie uznanie obcego Certyfikatu AOC. W takim przypadku będą miały zastosowanie przepisy rozporządzenia w sprawie certyfikacji i uznawania certyfikatów zagranicznych (Dz. U. Nr 146, poz. 1421 z 2003 r.) z zastrzeżeniem pkt. 1.12

UWAGA 1: Uznanie certyfikatu obcego może być uzależnione od wyniku audytu, jaki inspektorzy Urzędu przeprowadzą u posiadacza certyfikatu.

UWAGA 2: Prezes ULC może cofnąć uznanie Certyfikatu AOC wydanego przez obce władze lotnicze, jeśli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania potrzebne dla jego wydania lub utrzymania ważności (art. 162 ustawy - Prawo lotnicze).

UWAGA 3: Uznanie certyfikatu obcego podlega opłacie lotniczej w wysokości przewidzianej rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8

września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718, z późn. zm.).

2. ZASTOSOWANIE

Niniejszy rozdział określa zasady wprowadzania do użytkowania w lotniczych operacjach zarobkowych, na czas określony, statków powietrznych niebędących własnością Operatora, a do użytkowania, których Operator nabył prawo w drodze umów leasingu (dzierżawy) od innych podmiotów, osób prawnych i fizycznych.

2.1. **Obowiązkiem uzyskania** przez Operatora polskiego **uprzedniego zezwolenia Prezesa** objęte są następujące przypadki:

1) **Każde wzięcie** (bez względu na formę) przez Operatora polskiego w leasing statku powietrznego od Operatora obcego lub należącego do osoby prawnej lub fizycznej.

2) **Oddanie** w leasing polskiego statku powietrznego Operatorowi obcemu bez załogi lotniczej i/lub personelu pokładowego (*dry lease-out*);

2.2. **Oddanie** w leasing polskiego statku powietrznego Operatorowi obcemu z załogą lotniczą i/lub personelem pokładowym (*wet lease-out*) wymaga aby operator polski **powiadomił** o tym fakcie Prezesa ULC.

2.3 Prezes może cofnąć wydane zezwolenie, jeśli stwierdzi, że Operator dający statek w leasing przestał spełniać warunki bezpieczeństwa określone w odnośnych przepisach (ARO.OPS, OPS 1&3/ICAO Annex 6) (art. 162 ust. 4 ustawy).

2.4 Istnieją różnice pomiędzy procedowaniem spraw związanych z leasingiem pomiędzy

- 1) operatorem polski a operatorem EU
 - 2) operatorem polskim a operatorem z kraju trzeciego
- dlatego w dalszych rozdziałach zostało to rozdzielne.

UWAGA 1: Nie będą udzielane zezwolenia na użytkowanie statku w formule leasingu wziętego od Operatora, który znajduje się na unijnej liście Operatorów objętych zakazem wlotu i operacji na terytorium UE.

UWAGA 2: W przypadku załóg mieszanych, kiedy piloci pochodzą od **obcego** Operatora dającego statek w leasing, natomiast personel pokładowy jest **polski**, Operator polski musi rozstrzygnąć problem wspólnego języka oraz unifikacji kwalifikacji i ustanowienia wspólnych procedur (np. postępowania w razie ewakuacji itp.) przez umieszczenie odpowiednich zapisów w

swojej Instrukcji Operacyjnej i dostarczenie personelowi obcojęzycznemu kopi tych instrukcji w języku dla nich zrozumiałym .

3. UMOWA LEASINGU

3.1 Umowa leasingu statku powietrznego musi spełniać wymagania formalne podane w Kodeksie Cywilnym (Dz. U. z 1964 Nr 16, poz. 93 r., z późn. zm.) i zawierać klauzulę uprawniającą Operatora do pobierania pożytków (art. 693 Kodeksu Cywilnego).

3.2 Umowa leasingu musi określać przedmiot umowy, odpowiedzialność stron umowy, biorącego i dającego statek w leasing za bezpieczeństwo prowadzonych tym statkiem operacji, a w szczególności określać władze państwa, które będzie sprawowało nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji tego statku.

Ponadto umowa ma zawierać, co najmniej następujące ustalenia dotyczące:

- Uczestników stron umowy i okresu jej ważności, a także okresu leasingu ;
- Typu i modelu oraz numeru seryjnego statku powietrznego;
- Nazwy i adresu właściciela, na którego statek powietrzny jest zarejestrowany;
- Przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych każdego statku powietrznego, którego umowa dotyczy;
- Warunków operacyjnych i technicznych leasingu (bez części finansowej) dotyczących użytkowania statku w okresie leasingu;
- Warunków utrzymania ważności świadectwa zdatności do lotu (CoA);.

4. ODDANIE POLSKIEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING BEZ ZAŁOGI (DRY-LEASE OUT)

4.1 Warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa na oddanie w leasing bez załogi (*dry-lease out*) **polskiego statku** powietrznego **Operatorowi obcemu** jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad eksploatacją tego statku oraz nadzoru nad ciągłą zdatnością do lotu. W sytuacji gdy stroną jest Operator z państwa trzeciego mają zastosowanie regulacje ujęte w art. 83 bis Konwencji chicagowskiej i art. 32 ustawy Prawo lotnicze.. W tym celu Operator polski zobowiązany jest wstępnie powiadomić Prezesa o takim zamiarze dostatecznie wcześniej przed planowaną datą rozpoczęcia operacji i dostarczyć, co najmniej, następujące informacje i dokumenty:

- 1) Dane identyfikujące Operatora **obcego** biorącego polski statek w leasing, w tym kopię jego Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych;

2) Typ, model, numer seryjny i znaki rejestracyjne statku;

3) Planowaną datę rozpoczęcia i zakończenia leasingu;

4) Rodzaj i trasy (obszary) planowanych operacji;

5) Państwo rejestracji proponowane na czas leasingu statku;

6) Dane organizacji obsługi technicznej, która będzie prowadzić obsługę statku polskiego wraz z kopiami posiadanych przez tę organizację świadectw;

7) Kopię umowy leasingu (bez części finansowej);

8) Wniosek o skreślenie statku powietrznego samolotu na czas leasingu z polskiego rejestru statków powietrznych (jeśli dotyczy);

9) Projekt Specyfikacji Operacyjnych, które ulegną zmianie w związku z wykreśleniem statku ze składu floty Operatora polskiego;

10) Zgodę ministra właściwego ds. transportu na stały pobyt polskiego statku za granicą (jeśli dotyczy);

4.2 Przedmiotem analiz będzie ustalenie, na podstawie przedstawionych przez Operatora dokumentów, faktycznego stanu prawnego i merytorycznego oraz podjęcie decyzji w sprawach dotyczących wyznaczenia warunków i ewentualnych ograniczeń w użytkowaniu statku, związanych z kwalifikacjami Operatora biorącego statek polski w leasing oraz porozumienia o przekazaniu pewnych funkcji i uprawnień Prezesa w ręce nadzoru lotniczego państwa Operatora, dotyczących:

- Możliwości sprawowania nadzoru nad obcym Operatorem i operacjami prowadzonymi przez niego przy użyciu polskiego statku powietrznego;
- Zapewnienia przez Operatora obcego wymaganej obsługi technicznej na lotnisku bazowym, w portach docelowych i tranzytowych;
- Programu obsługi technicznej;
- Stosowania MEL;
- Fachowości, licencji i uprawnień personelu latającego;
- Sposobu kierowania operacjami i pełnienia nadzoru operacyjnego przez obcego Operatora;
- Innych uwarunkowań i ograniczeń wynikających z umowy leasingu i/lub wymagań przepisów krajowych i międzynarodowych albo warunków

użytkowania podanych w zatwierdzonej dokumentacji eksploatacyjnej statku.

5. **WZIĘCIE OBCEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING Z ZAŁOGĄ (*wet-lease in*) OD OPERATORA UE**

5.1 Ogólne zasady **brania** statku w leasing wraz z załogą (*wet lease-in*) od **Operatora UE**, reguluje przepis ARO.OPS/OPS 1.165 i JAR-OPS 3.165 (b)(2),.

5.2 Operator **polski** planujący wzięcie statku w **leasing wraz z załogą (*wet lease-in*) od Operatora UE** obowiązany jest skutecznie dostarczyć Prezesowi sprawozdanie z kontroli na ziemi wykonane na tym statku powietrznym oraz dane wymienione w pkt 4.1 mające zastosowanie.

5.3 Operator polski, biorący obcy statek w leasing wraz z załogą zobowiązany jest wcześniej zgromadzić dowody materialne i upewnić się, że:

1) Trasy, na których będzie użytkował ten samolot mieszczą się w obszarach operacji dozwolonych w Certyfikację AOC Operatora dającego samolot w leasing (*lessor*);

2) Przepisy dotyczące ograniczenia czasu pracy, lotu, pełnienia czynności lotniczych oraz odpoczynku załóg lotniczych obowiązujące w państwie Operatora dającego samolot w leasing (*lessor*) nie są łagodniejsze niż w Polsce.

5.4 Operator polski może wystąpić do Prezesa z wnioskiem o **uzyskanie stałego zezwolenia** na branie obcych statków w krótkotrwały leasing wraz z załogą (*wet lease-in*), pod warunkiem, że:

1) Opracuje i zatwierdzi w Instrukcji Operacyjnej procedury brania statku w leasing wraz z załogą, które szczegółowo określą zasady postępowania oraz zakresy odpowiedzialności służb Operatora w tym zakresie, łącznie z obowiązkiem zgromadzenia i analizy dokumentów wymaganych w ust. 5.2 powyżej,.

3) Wprowadzi skuteczny system rejestrowania i natychmiastowego powiadamiania Prezesa o każdym przypadku wzięcia statku w krótkotrwały leasing wraz z załogą.

5.5 W wyjątkowych przypadkach, podyktowanych sytuacją, w której nie można przeprowadzić procedury przewidzianej w ust. 5.1 z powodu np. konieczności dokończenia już rozpoczętego rejsu, Operator polski musi niezwłocznie zgłosić ten fakt Prezesowi ULC najszybszą z dostępnych metod komunikacji podając:

1) Nazwę Operatora zastępczego;

- 2) Typ i model statku;
- 3) Znaki rejestracyjne statku;
- 4) Datę i numer rejsu.

5.6 Wykonanie operacji w przypadku opisanym w pkt 5.5 nie zwalnia Operatora od podjęcia działań potwierdzenie spełnienia przepisu OPS.1.165 2)(i)/ORO.AOC110 czyli uzyskać zgodę Prezesa na tę, konkretną umowę leasingu.

UWAGA: Wydanie zezwolenia w trybie opisanym powyżej może dotyczyć wyłącznie Operatora unijnego..

6. WZIĘCIE OBCEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING Z ZAŁOGĄ (*WET-LEASE IN*) OD JEDNOSTKI INNEJ NIŻ OPERATOR UE

6.1 Zasady **brania** statku w leasing wraz z załogą (*wet lease-in*) **od jednostki innej niż Operator UE**, reguluje przepis ORO.AOC.110/OPS 1.165 i JAR-OPS 3.165 (c)(2), a także art. 13 ust. 3 rozporządzenia 1008/2008.

6.2 Operator **polski** planujący **wzięcie** statku w **leasing wraz z załogą** (*wet lease-in*) **od jednostki innej niż Operator WE** obowiązany jest postępować zgodnie z pkt. 5.2

6.3 Uzyskać uznanie Certyfikatu AOC Operatora dającego statek w leasing.

6.4 Zasady uznawania certyfikatów obcych regulują przepisy rozdziału 14 i 15 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

UWAGA: Zgodnie z przepisami Ustawy Prawo Lotnicze,, koszty audytu w całości obciążają Operatora.

6.5 Prezes nie udzieli zezwolenia, jeśli stwierdzi, że istnieją przeszkody lub wady prawne umowy a także, kiedy uprawnienia obcego Operatora dającego Operatorowi polskiemu statek w leasing wraz z załogą albo kwalifikacje jego personelu nie spełniają obowiązujących przepisów polskich.

6.6 Wniosek polskiego operatora o wydanie decyzji zezwalającej na wzięcie statku powietrznego wraz załogą od jednostki innej niż operator UE jest składany do na druku **Wniosek-Wet-in (WPC)**.. Wniosek jest rozpatrywany przez LOL-3 we współpracy z LOL-1 i LTT.. Przy rozpatrywaniu wniosku inspektor korzysta z listy kontrolnej stanowiącej druk **LK-PNO-WET LEASE**.

Operator polski może wystąpić do Prezesa z wnioskiem o **uzyskanie stałego zezwolenia** na branie obcych statków w krótkotrwały leasing wraz z załogą (*wet lease-in*), pod warunkiem, że:

1) Opracuje i zatwierdzi w Instrukcji Operacyjnej procedury brania statku w leasing wraz z załogą, które szczegółowo określą zasady postępowania oraz zakresy odpowiedzialności służb Operatora w tym zakresie, łącznie z obowiązkiem zgromadzenia i analizy dokumentów wymaganych w ust. 5.2 powyżej,.

2) Opracuje i uzyska zatwierdzenie Prezesa listy stałych dostawców statków objętych procedurą stałego zezwolenia. Operator jest odpowiedzialny za ciągłą aktualizację tej listy.

3) Operator przedstawi i uzyska zatwierdzenie Prezesa ULC, ramową Umowę Leasingu będącą podstawą do umów indywidualnych związanych z możliwością wystąpienia wyjątkowych potrzeb operacyjnych lub pokonania trudności operacyjnych.

UWAGA: Przewoźnicy umieszczani na liście stałych dostawców muszą posiadać Certyfikat AOC wydany przez jedno z państw będących stronami Art. 83. bis.

7. WZIĘCIE OBCEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING BEZ ZAŁOGI (*DRY-LEASE IN*)

7.1 Warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa na wzięcie w leasing bez załogi (*dry-lease out*) **obcego statku** powietrznego przez **Operatora polskiego** jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad eksploatacją tego statku przez Prezesa Urzędu, zawartego w formie pisemnego porozumienia zawartego pomiędzy władzami lotniczymi państwa rejestracji oraz Prezesem, zgodnie z art. 83 bis Konwencji chicagowskiej (art. 32 ustawy Prawo lotnicze). W tym celu Operator polski zobowiązany jest postępować zgodnie z działaniami opisanymi w pkt 4. Stosowanymi odpowiednio.

8. ZMIANA PAŃSTWA REJESTRACJI NA CZAS LEASINGU STATKU BEZ ZAŁOGI

8.1 Zmiana rejestru obcego statku powietrznego w okresie jego użytkowania przez Operatora polskiego w formule leasingu bez załogi (*dry-lease in*) i zarejestrowanie go w Rejestrze polskim często może się okazać jedynym możliwym rozwiązaniem problemów, wynikających z obowiązku uznania licencji i uprawnień personelu latającego i technicznego przez państwo rejestracji, a także dla utrzymania świadectwa zdatności do lotu (CoA) statku użytkowanego w formule leasingu.

8.2 Operator polski zamierzający zarejestrować na czas leasingu lub wspólnego użytkowania w rejestrze polskim statek powietrzny zarejestrowany w rejestrze państwowym innego państwa albo zamierzający wykreślić na czas leasingu Operatorowi obcemu swój statek powietrzny z rejestru polskiego i zarejestrować go w rejestrze państwowym innego państwa musi spełnić wymagania rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034).

8.3 Ustalenia dot. zasad rejestracji statku w okresie leasingu powinny być częścią umowy pomiędzy Operatorami.

9. POWIADOMIENIE ICAO O PRZEKAZANIU NADZORU Z ART. 83 BIS KONWENCJI

9.1 Zgodnie z treścią art. 83 bis Konwencji oraz art. 32 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, obowiązek powiadomienia Sekretarza ICAO o przekazaniu funkcji nadzoru innemu państwu spoczywa na państwie przekazującym te funkcje i w przypadku Operatora polskiego jest to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Okólnik nr 295
LE/2

Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83 *bis* Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym

Zatwierdzone przez Sekretarza Generalnego
i wydane z jego upoważnienia.

Luty 2003

Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

Opublikowane w formie oddzielnych wydań w językach angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Wszelką korespondencję, z wyjątkiem zamówień i subskrypcji, kierować należy do Sekretarza Generalnego.

Zamówienia wysłać należy na jeden z niżej wymienionych adresów za uiszczeniem stosownej zapłaty (w formie przekazu bankowego, czeku lub przekazu pieniężnego) w dolarach amerykańskich albo w walucie kraju, w którym złożono zamówienie. W siedzibie ICAO możliwe jest dokonanie płatności kartą kredytową (AmericanExpress, MasterCard lub Visa).

MIEJSCE NA SKAN

Katalog publikacji ICAO oraz audiowizualnych pomocy szkoleniowych

Katalog wydawany jest corocznie i zawiera wykaz wszystkich aktualnie dostępnych publikacji ICAO oraz audiowizualnych pomocy szkoleniowych. Katalog uzupełniają comiesięczne suplementy, zapowiadające nowe wydawnictwa, audiowizualne pomoce szkoleniowe, aktualizacje, dodatki oraz przedruki itp.

Dostępny bezpłatnie w komórce sprzedaży publikacji ICAO.

SPIS TREŚCI

Wstęp	
Rozdział 1. Terminologia	
Rozdział 2. Kontekst	
2.1 Przesłanki	
2.2 Artykuł 83 bis	
2.3 Wymogi formalne	
2.4 Przekazanie odpowiedzialności	
2.5 Implementacja	
Rozdział 3. Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83 bis	
Rozdział 4. Wzór umowy	
Rozdział 5. Rezolucje Zgromadzenia ICAO	
A23-2: Zmiana Konwencji Chicagowskiej w przedmiocie przeniesienia pewnych funkcji i powinności	
A23-3: Ratyfikacja protokołu włączającego artykuł 83 <i>bis</i> do Konwencji Chicagowskiej	
A23-13: Dzierżawa, najem, leasing, czarter oraz zamiana statków powietrznych w operacjach międzynarodowych ...	
Rozdział 6. Państwa-strony artykułu 83 bis	
Wykaz państw będących stronami artykułu 83 <i>bis</i>	
Pakiet ratyfikacyjny	
Rozdział 7. Zarejestrowane umowy	
Załączniki	
Załącznik A. Umowa pomiędzy [państwem x] oraz [państwem y] w sprawie przekazania funkcji i powinności związanych z nadzorem	
Załącznik B. Korespondencja pomiędzy [państwem x] i [państwem y]	
Załącznik C. Umowa pomiędzy [państwem x] a [państwem y] w sprawie implementacji artykułu 83 <i>bis</i> Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym	

WSTĘP

1. Artykuł 83 *bis* Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944 r.) (zwanej dalej „Konwencją”) wszedł w życie w dniu 20 czerwca 1997 r. Pierwsza istotna zmiana do postanowień Konwencji przyjęta została jednomyślnie w dniu 6 października 1980 r. podczas 23-ciej sesji Zgromadzenia ICAO, a celem jej jest wprowadzenie ulepszonych uregulowań prawnych i bardziej efektywnego nadzoru nad bezpieczeństwem żeglugi powietrznej w przypadku najmu, dzierżawy, leasingu, czarteru lub wymiany statków powietrznych o charakterze międzynarodowym.
2. Pomimo faktu, iż Konwencja przypisuje pewne funkcje nadzoru nad bezpieczeństwem operacji Państwu Rejestracji, państwo to jest zarówno upoważnione jak i zobowiązane wypełniać te funkcje. Zgromadzenie ICAO, w rezolucji A23-13, uznało, iż Państwo Rejestracji może być niezdolne do wywiązania się z tej odpowiedzialności w sposób należyty, w sytuacji, gdy statek powietrzny użytkowany jest w ramach najmu, dzierżawy, leasingu, czarteru lub wymiany – w szczególności bez załogi – przez operatora pochodzącego z innego państwa, oraz że Konwencja może nie określać w sposób wystarczająco precyzyjny praw i zobowiązań spoczywających w takich przypadkach na Państwie Operatora.
3. Z tego powodu Rada zaleciła, aby w wyżej wymienionych przypadkach Państwo Rejestracji, uznawszy, iż nie jest w stanie wypełniać w sposób należyty funkcji powierzonych mu na mocy Konwencji, przekazało Państwu Operatora, po uprzednim uzyskaniu jego zgody, te funkcje, które mogą być przez to państwo sprawowane w sposób bardziej skuteczny.
4. Wraz z wejściem w życie art. 83 *bis* porozumienia państw, dotyczące przeniesienia odpowiedzialności za sprawowanie funkcji nadzoru obowiązywać będą w odniesieniu do tych z Umawiających się Państw, które ratyfikowały stosowny protokół (Dok. 9318), po spełnieniu przez nie warunków określonych w art. 83 *bis*.
5. Zgodnie z postanowieniami art. 83 *bis* wszystkie ratyfikujące go państwa zobowiązane są uznać porozumienia dotyczące przeniesienia z Państwa Rejestracji na Państwo Operatora określonych obowiązków związanych ze sprawowaniem nadzoru nad operacjami. Przeniesienie odpowiedzialności dotyczyć może funkcji i obowiązków określonych w art. 12, 30, 31 oraz 32a) Konwencji, a dotyczących kolejno przepisów ruchu lotniczego, licencjonowania radiostacji, świadectw zdatności do lotu oraz licencjonowania personelu.
6. W celu udzielenia państwom pomocy w tej materii, Sekretariat ICAO opracował wstępnie dokument zatytułowany „Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83 *bis*”, którego wersja robocza została w 1998 roku przedłożona **Panelowi Kontroli Transportu Lotniczego** (*Air Transport Regulation Panel (ATRP)*) do oceny. W celu udzielenia dodatkowego wsparcia Umawiającym się Państwom pragnącym stosować art. 83 *bis*, Sekretariat opracował również „Wzór umowy w sprawie implementacji artykułu 83 *bis*”. Ten materiał pomocniczy przeanalizowany został

przez Komitet Transportu Lotniczego Rady (*Air Transport Committee*) w ramach prowadzonego przez nią przeglądu przygotowanego przez Sekretariat studium dotyczącego leasingu statków powietrznych (*Study on Aircraft Leasing*) i rozesłany do Umawiających się Państw w formie dokumentu *state letter* EC 2/82, LE 4/55-99/54 z dnia 14 maja 1999 r. (Studium na temat leasingu statków powietrznych oraz materiały dotyczące implementacji artykułu 83 *bis* zawiera załącznik B).

7. Wymienione wyżej materiały pomocnicze dotyczące implementacji artykułu 83 *bis* poddane zostały dalszym analizom i ulepszone w świetle zastosowania artykułu 83 *bis* po roku 1997 i przekazuje się je do wykorzystania przez Umawiające się Państwa w formie niniejszego okólnika. Wspomnieć należy również o innych odnośnych materiałach, które zostały opracowane lub zostaną przygotowane bądź uaktualnione w przyszłości, a w szczególności o *Podręczniku procedur inspekcji, certyfikacji oraz stałego nadzoru operacyjnego* (*Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance/* (Dok. 8335)), *Podręczniku zdolności do lotu* (*Airworthiness Manual/* (Dok. 9760)) oraz *Podręczniku kontroli międzynarodowego transportu lotniczego* (*Manual on the Regulation of International Air Transportation/* (Dok. 9626)).

Rozdział 1

TERMINOLOGIA

W celu zapewnienia poprawnego odczytania znaczenia terminów w kontekście niniejszego okólnika, w rozdziale tym omówione zostały następujące określenia: certyfikat operatora lotniczego (AOC), wydać świadectwo zdatności do lotu, czarter, leasing, wymiana, obsługa techniczna, nadzór operacyjny, operator, główne miejsce działalności operatora (główna siedziba operatora), nadanie ważności (świadectwu zdatności do lotu/ licencji), Państwo Rejestracji oraz Państwo Operatora.

Certyfikat operatora lotniczego (Air operator certificate)

Załącznik 6 do Konwencji zatytułowany *Eksploatacja statków powietrznych*, definiuje ***certyfikat operatora lotniczego(AOC)*** jako świadectwo upoważniające operatora do prowadzenia określonych operacji z zakresu zarobkowego przewozu/ transportu lotniczego.

Wydać świadectwo zdatności do lotu (Certify as airworthy)

Stosowne załączniki do Konwencji definiują powyższe określenie jako potwierdzenie, na drodze wydania stosownego świadectwa, iż statek powietrzny lub jego części, po przeprowadzeniu czynności obsługi technicznej, spełniają bieżące wymagania zdatności do lotu.

Czarter (Charter)

Studium na temat leasingu statków powietrznych (Załącznik A do dokumentu *state letter* EC 2/82, LE 4/55-99/54 z dnia 14 maja 1999) zawiera następujące wyjaśnienie pojęcia ***czarteru***: ***czarter*** statku powietrznego oznacza wynajęcie lub kupno tego statku w całości przez jedną lub większą liczbę jednostek prywatnych, które mogą następnie odsprzedać ten statek powietrzny społeczeństwu (co ma miejsce najczęściej w ramach operacji lotniczego przewozu pasażerów, mających charakter lotów nierejsowych, w związku z czym loty takie nazywane są powszechnie lotami czarterowymi lub czarterami). Sytuację, gdy czarterujący (*charterer*) jest innym przewoźnikiem posiadającym upoważnienie do prowadzenia własnych operacji i gdy czarteruje on statek powietrzny wraz z całym zapleczem operacyjnym, zwykle z krótkim wyprzedzeniem, określa się mianem ***subczarteru (sub-charter)***.

Wymiana (Interchange)

Podręcznik kontroli międzynarodowego transportu lotniczego (*Manual on the Regulation of International Air Transport* (Dok. 9626)) podaje następującą definicję pojęcia **wymiany**: **wymiana statków powietrznych** lub **wymiana rejsów** jest usługą lotniczą, gdzie w ramach rejsowego połączenia lotniczego z międzylądowaniem, wykonywanego przy wykorzystaniu pojedynczego statku powietrznego, trasa pokonywana przez jednego przewoźnika lotniczego łączy się w miejscu wymiany z trasą pokonywaną przez drugiego przewoźnika, a samolot obsługiwany jest, na kolejnych trasach, przez dwie różne załogi oraz podlega nadzorowi operacyjnemu kolejno upoważnionych przewoźników. Dzięki zastosowaniu wymiany pasażerowie zyskują możliwość odbycia całego lotu, który jest w zasadzie operacją tranzytową, jednym samolotem, zaś operatorom oferuje dodatkowe korzyści polegające na bardziej efektywnym wykorzystaniu statku powietrznego.

Leasing (Lease)¹

Jak określono w przygotowanym w 1999 roku przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego studium na temat leasingu statków powietrznych, Dok. 9626 określa **oddany w leasing statek powietrzny** jako statek powietrzny użytkowany na mocy umowy leasingu. Organizacja nie zdefiniowała jak dotąd pojęcia leasingu, co zasadniczo wynika z faktu, iż stosowane przez poszczególne państwa wewnętrzne przepisy prawne, regulujące umowy o takim charakterze, różnią się między sobą, a proces negocjacyjny owocuje indywidualnymi różnicami dotyczącymi warunków leasingu statku powietrznego, bowiem poszczególne umowy dostosowywane są do indywidualnych okoliczności konkretnego leasingu.

- Dla celów dokumentu ECAC z 1997 roku, zatytułowanego Zalecenia dotyczące leasingu statków powietrznych (Zalecenie ECAC/21-1), pojęcie **leasingu** rozumiane było jako umowa, na mocy której posiadający stosowną licencję przewoźnik lotniczy uzyskuje nad całym statkiem powietrznym kontrolę o charakterze handlowym, bez przeniesienia tytułu własności.
- Charakter leasingu określa cel w jakim go zastosowano. Przewoźnicy lotniczy wykorzystują leasing o charakterze **finansowym** lub **kapitałowym** (**financial or capital lease**) w celu uniknięcia ponoszenia znacznych nakładów finansowych/ zadłużenia, które są często konieczne w przypadku zakupu statku powietrznego bezpośrednio od producenta, lub też w celu zmniejszenia obciążenia podatkowego lub ograniczenia innych kosztów. Przewoźnik może, na przykład, sprzedać całą flotę lub jej część bankowi lub innej instytucji finansowej, a następnie wziąć od nich statki powietrzne w leasing. Leasing o charakterze finansowym (**financial lease**) jest umową długoterminową, stwarzającą pozory prawa własności; np. statki powietrzne noszą nazwę/ logo przewoźnika i są zazwyczaj zarejestrowane w państwie przewoźnika. Leasing o charakterze operacyjnym (**operating lease**), natomiast, pozwala przewoźnikowi wynająć, według zapotrzebowania, dodatkowe statki powietrzne, często w ramach umowy krótkoterminowej lub okresowej.

¹ Angielski termin *lease* może oznaczać również najem oraz dzierżawę.

- Dla celów nadzoru, wyodrębnia się dwa podstawowe typy leasingu: ***dry lease***, gdzie statek powietrzny oddawany jest w leasing bez załogi oraz ***wet lease***, w którym statek powietrzny oddany jest w leasing wraz z załogą. Leasing typu ***wet***, w którym wraz ze statkiem powietrznym wynajmowana jest jedynie część załogi, określany jest czasem terminem ***damp lease***. Określenie ***subleasing (sub-lease)*** dotyczy oddania w leasing stronie trzeciej statku powietrznego wcześniej wziętego w leasing.
- W związku z tym określenie ***leasingodawca (lessor)*** oznacza stronę oddającą statek powietrzny w leasing, zaś termin ***leasingobiorca (lessee)*** określa stronę biorącą ten statek w leasing. Tak więc, w sytuacji gdy przewoźnik lotniczy A bierze statek powietrzny w leasing od przewoźnika B, przewoźnik A jest leasingobiorcą, natomiast przewoźnik B jest leasingodawcą.

Obsługa techniczna (Maintenance)

Stosowne załączniki do Konwencji definiują pojęcie ***obsługi technicznej*** jako zadania konieczne dla zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego, włączając każdą pojedynczą czynność polegającą na dokonaniu remontu, naprawy, kontroli, wymiany części, wprowadzeniu modyfikacji lub usunięciu usterki oraz dowolną kombinację takich czynności. Powyższa definicja została zmodyfikowana przez wprowadzenie zmiany nr 98 (obowiązującej od 6 lipca 2001) do Załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, gdzie ***obsługę techniczną*** określono jako wykonywanie zadań koniecznych dla zapewnienia ciągłej zdatności statku powietrznego do lotu, włączając każdą pojedynczą czynność polegającą na dokonaniu remontu, kontroli, wymiany części, usunięciu usterki oraz wprowadzeniu modyfikacji lub wykonaniu naprawy oraz dowolną kombinację takich czynności.

Nadzór operacyjny (Operational control)

Załącznik 6 do Konwencji określa ***nadzór operacyjny*** jako sprawowanie władzy nad rozpoczęciem, kontynuacją, zmianą kursu oraz zakończeniem lotu w interesie bezpieczeństwa statku powietrznego oraz regularności i wydajności operacji lotniczej.

Operator (Operator)

Załącznik 6 do Konwencji definiuje ***operatora*** jako każdą osobę, organizację lub przedsiębiorstwo prowadzące lub oferujące działalność, w ramach której użytkowany jest statek powietrzny.

Główne miejsce prowadzenia działalności (Principal place of business)

Pojęcie głównego miejsca prowadzenia działalności operatora nie zostało dotychczas zdefiniowane w dokumentach ICAO, pomimo iż zostało ono użyte w artykule 83 *bis* oraz w definicji „Państwa Operatora” (poniżej). Wybór takiego miejsca operatora powinien polegać na rozważeniu indywidualnych okoliczności konkretnego przypadku oraz porównaniu wagi poszczególnych miejsc, w których dany operator prowadzi działalność. Również krajowe

orzecznictwo sądowe lub prawo precedensowe mogą dostarczyć definicji oraz kryteriów pomocnych w ustaleniu głównego miejsca działalności operatora. Dla przykładu, amerykański sąd okręgowy uznał w 1963 roku, że główne miejsce prowadzenia działalności odpowiada zasadniczo miejscu będącemu **centrum działalności korporacyjnej** operatora i wprowadził stosowne wskazówki oraz określił stosowne czynniki determinujące (por. *sprawa Wood przeciwko United Airlines Inc.*, 8 Aviation Cases 17500).

Nadanie ważności (Rendering valid)

Załącznik 1 – *Licencjonowanie personelu* definiuje określenie **nadanie ważności (licencji)** jako działanie Umawiającego się Państwa, będące alternatywą dla wydania przez to państwo własnej licencji, i polegające na uznaniu licencji wydanej przez inne Umawiające się Państwo za stanowiącą odpowiednik własnej licencji.

Załącznik 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych* definiuje określenie **nadanie ważności (świadectwu zdatności do lotu)** jako działanie Umawiającego się Państwa będące alternatywą dla wydania przez to państwo własnego świadectwa zdatności do lotu, i polegające na uznaniu takiego świadectwa wydanego przez inne Umawiające się Państwo za stanowiące odpowiednik własnego świadectwa zdatności do lotu.

Państwo Rejestracji (State of Registry)

Państwo, do rejestru którego wpisany jest statek powietrzny.

Państwo Operatora (State of Operator)

Stosowne załączniki definiują Państwo Operatora jako państwo, na terenie którego mieści się główne miejsce prowadzenia działalności operatora lub, w przypadku jego braku takiej, miejsce stałego pobytu operatora.

Rozdział 2

KONTEKST

2.1 PRZESŁANKI

2.1.1 Pojęcie rejestracji, wyrażone w rozdziale trzecim Konwencji, sugeruje, że odpowiedzialność za zdatność statku powietrznego do funkcjonowania w sposób bezpieczny leży po stronie Państwa Rejestracji. Każde z Umawiających się Państw zobowiązane jest zapewnić, aby wszystkie zarejestrowane w nim statki powietrzne, bez względu na miejsce, w którym są lub będą rzeczywiście użytkowane, spełniały warunki zawarte w przepisach prawnych dotyczących lotów statków powietrznych. Za naruszenie wspomnianych powyżej przepisów ruchu lotniczego grozi odpowiedzialność karna (art.12). Dokładniej rzecz biorąc, Państwo Rejestracji odpowiada, w przypadku statków powietrznych wykorzystywanych w międzynarodowej żegludze powietrznej, za certyfikację zdatności do lotu (art. 31), licencjonowanie radiostacji (art. 30) oraz licencjonowanie personelu (art. 32 ustęp a)). Wymagane certyfikaty, świadectwa i licencje wydawać należy zgodnie ze standardami ustanowionymi w stosownych załącznikach do Konwencji (np. Załącznik 1 – *Licencjonowanie personelu* oraz Załącznik 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*), chyba że zainteresowane państwo oficjalnie zawiadomiło Organizację o niemożności wprowadzenia w życie określonych standardów zawartych w stosownych załącznikach, zgodnie z zapisami artykułu 38 Konwencji.

2.1.2 Sposób eksploatacji statku powietrznego użytkowanego w ramach międzynarodowej żeglugi powietrznej regulują wymogi określone w Załączniku 6 do Konwencji. Obowiązek zapewnienia przestrzegania większości z tych postanowień spoczywa na Państwie Operatora, czyli państwie, na terenie którego mieści się główne miejsce prowadzenia działalności operatora. W wyniku stwierdzenia, iż operator jest w stanie eksploatować statek powietrzny w sposób bezpieczny, Państwo Operatora może wydać certyfikat operatora lotniczego (*air operator certificate; AOC*), którego wydanie stanowi podstawowy warunek prowadzenia międzynarodowych operacji lotniczych. Państwa mogą doświadczać pewnych trudności w zakresie kontroli oraz egzekwowania stosowania wymagań dotyczących bezpieczeństwa operacji lotniczych, w sytuacji gdy zarejestrowane w nich statki powietrzne stacjonują na terenie innego państwa. Często, na skutek zawarcia umów handlowych o charakterze międzynarodowym, takich jak umowy dzierżawy, najmu,

leasingu, czarteru lub wymiany statku powietrznego, Państwo Rejestracji może utracić kontrolę nad przestrzeganiem wymogów bezpieczeństwa i nie być w stanie wypełniać swych funkcji i powinności w sposób należyty.

2.1.3 W sytuacji, gdy statek powietrzny użytkowany jest na terenie znajdującym się poza jurysdykcją Państwa Rejestracji, główny problem stanowi możliwość zapewnienia przez to państwo, aby przestrzegane były wymagania dotyczące obsługi technicznej, a co za tym idzie – zdolność tego państwa do wznawiania świadectwa zdatności do lotu (CoA) danego statku powietrznego, wówczas gdy wznowienie jest wymagane. Jeśli chodzi natomiast o załogę, leasing typu *dry lease* (tj. leasing statku powietrznego bez załogi) przedstawia problem uprawnienia przez Państwo Rejestracji licencji załogi zagranicznej. Komplikacje pojawiają się wówczas, gdy stosowane przez Państwo Rejestracji zasady i wymagania dotyczące wydawania licencji różnią się od tych obowiązujących na terenie państwa, które wydało pierwotną licencję. Różnice pomiędzy przepisami prawnymi obowiązującymi w Państwie Rejestracji i Państwie Operatora istnieć mogą również w przypadku leasingu typu *wet lease* (tj. leasingu statku powietrznego z załogą). Podczas gdy leasingodawca (*lessor*) pozostaje zwykle oficjalnym operatorem w takich przypadkach, leasingobiorca (*lessee*) może użytkować już statek powietrzny podobnego typu na mocy własnego certyfikatu operatora lotniczego (AOC). Może się zdarzyć, że statki powietrzne oddane w leasing wraz z załogą (*wet lease*) są użytkowane na mocy certyfikatu AOC leasingobiorcy, w skutek czego państwo leasingobiorcy staje się Państwem Operatora. W wyżej wymienionej sytuacji sprawowanie, w sposób należyty, nadzoru nad załogą wykonującą operacje może stać się kłopotliwe.

2.2 ARTYKUŁ 83 *bis*

2.2.1 W odpowiedzi na obawy o konsekwencje, jakie może mieć dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej nasilająca się tendencja polegająca na oddawaniu w leasing i czarterowaniu statków powietrznych oraz przenoszeniu baz operacyjnych poza granice państwa, międzynarodowa społeczność lotnicza opracowała artykuł 83 *bis* do Konwencji (określenie „*bis*” oznacza, że zapis wprowadzono do Konwencji po artykule 83). Od dnia 20 czerwca 1997 roku w mocy pozostaje, w odniesieniu do państw, które go ratyfikowały, Protokół w sprawie zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (*Protocol Relating to an Amendment to the Convention on International Civil Aviation*), co znalazło odzwierciedlenie w wydanej przez Zgromadzenie rezolucji A 23-3.

2.2.2 Zgodnie z zapisami wspomnianego protokołu, wymieniona wyżej poprawka do Konwencji stanowi odzwierciedlenie wyrażonej przez Umawiające się Państwa ogólnej chęci wprowadzenia przepisów umożliwiających przeniesienie pewnych, spoczywających zazwyczaj na Państwie Rejestracji, funkcji oraz powinności na Państwo Operatora, w przypadku dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru, wymiany statków powietrznych lub innego porozumienia o podobnym charakterze. Komitet Prawny ICAO, który przygotował projekt zmiany (23. sesja, Montreal, 8-27 lutego 1978 r.), uznał za konieczne zachowanie w treści artykułu 83 *bis* odniesień do podstaw prawnych transakcji zawieranych przez operatorów i stanowiących źródło wyżej wymienionych trudności, których dotyczy rzeczony postanowienie. Artykuł 83 *bis* nie definiuje, jednakże, pojęć dzierżawy, najmu,

leasingu, czarteru oraz wymiany. Określenia te odnoszą się do umów prawnych o charakterze prywatnym, zawieranych zwykle pomiędzy liniami lotniczymi, podczas gdy zapisy artykułu 83 *bis* mają na celu wprowadzenie, w ramach międzynarodowego prawa publicznego, rozwiązania zmierzającego do ułatwienia sprawowania nadzoru nad bezpieczeństwem operacji lotniczych, przy jednoczesnym uwzględnieniu potrzeby korzystania przez firmy lotnicze z elastycznych rozwiązań handlowych dotyczących wykorzystywania ich statków powietrznych.

2.2.3 Artykuł 83 *bis* stanowi przepis ogólny, którego ratyfikacja nie powoduje przeniesienia funkcji i powinności z Państwa Rejestracji na Państwo Operatora w sposób automatyczny, lecz wymaga, aby przekazanie tych funkcji i powinności zostało wyraźnie uzgodnione poprzez zawarcie przez zainteresowane państwa stosownej umowy. Określa on również granice podlegającej przeniesieniu odpowiedzialności: umowa o takim charakterze dotyczyć może wyłącznie funkcji i powinności związanych z art.12, 30, 31 oraz 32 ustęp *a*), które mogą zostać przeniesione częściowo lub w całości. Oznacza to, iż artykuł 83 *bis* stanowi dyskrejonalny i elastyczny instrument dostępny dla państw go ratyfikujących. Jednak, wówczas gdy konkretne funkcje i powinności nie zostaną wyraźnie określone i przypisane innemu państwu w treści umowy, spoczywać będą one nadal na Państwie Rejestracji. Z treści artykułu 83 *bis* wynika ponadto, iż statek powietrzny, w związku z którym przeniesieniu ulegają dane funkcje i powinności, musi zostać wyraźnie określony w umowie.

2.2.4 Ustęp *c*) artykułu 83 *bis* potwierdza dodatkowo, że państwom nie należy uniemożliwiać zawierania umów o wspomnianym charakterze w odniesieniu do statków powietrznych użytkowanych w ramach porozumień w poolu, organizacjach wspólnej eksploatacji przewozu lotniczego, międzynarodowych agencjach eksploatacyjnych (artykuł 77 Konwencji). W związku z tym artykuł 83 *bis* nie stoi na przeszkodzie, aby przeniesienie takich funkcji i powinności regulowały umowy o charakterze wielostronnym.

2.3 WYMOGI FORMALNE

2.3.1 Państwa niebędące stronami umów przenoszących pewne funkcje i powinności, zobowiązane są uznać odpowiedzialność Państwa Operatora za wypełnianie funkcji i powinności w ten sposób przekazanych, wówczas gdy spełnione są następujące dwa warunki: państwa te ratyfikowały artykuł 83 *bis* i zostały zawiadomione drogą oficjalną o przeniesieniu. Jeśli chodzi o zawiadomienie, zgodnie z zapisami ustępu *b*) artykułu 83 *bis*, istnieją dwie możliwości: zainteresowane państwa mogą zgłosić zawartą umowę w należyty sposób w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego zgodnie z artykułem 83 Konwencji lub zawiadomić w sposób bezpośredni inne państwa będące stronami artykułu 83 *bis*, na które przeniesienie może mieć wpływ. Takie bezpośrednie przekazanie informacji może być konieczne w określonych okolicznościach (na przykład w przypadku umów krótkoterminowych), niemniej jednak na zainteresowanych państwach spoczywa obowiązek zarejestrowania umowy w ICAO. Organizacja następnie oficjalnie zawiadamia Umawiające się Państwa na drodze opublikowania stosownej informacji w *Wykazie zarejestrowanych w ICAO umów i porozumień dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego (List of Agreements and Arrangements*

Concerning International Civil Aviation registered with ICAO) (informacje te dostępne są również na stronie ICAO www.icao.int w zakładce „Prawo” („Legal”).

2.3.2 Po spełnieniu wymogów formalnych, Umawiające się Państwa, które ratyfikowały artykuł 83 *bis* Konwencji zobowiązane są uznać Państwo Operatora za zastępujące Państwo Rejestracji, w granicach określonych w wiążącej je umowie. Od tego momentu, w oczach państw, które ratyfikowały artykuł 83 *bis*, Państwo Rejestracji zwolnione zostaje z odpowiedzialności za wykonywanie przekazanych funkcji i obowiązków. Obowiązek uznania takiego przekazania funkcji i powinności nie dotyczy natomiast państw, które nie ratyfikowały rzeczzonego artykułu oraz tych, które go ratyfikowały, lecz nie zostały stosownie zawiadomione o zawarciu umowy.

2.4 PRZKAZANIE ODPOWIEDZIALNOŚCI

2.4.1 Przeniesienie związanych z nadzorem funkcji i powinności, spoczywających zazwyczaj na Państwie Rejestracji, powinno przyczynić się do zwiększenia bezpieczeństwa międzynarodowej żeglugi powietrznej, jako że państwo związane najbliżej z określonym operatorem posiadać będzie konieczne zwierzchnictwo o charakterze nadzorczym, umożliwiające sprawowanie efektywnego nadzoru nad statkiem powietrznym oraz jego załogą zgodnie z wymaganiami stosownych załączników do Konwencji.

2.4.2 Wówczas, gdy funkcje i powinności spoczywające zwykle na Państwie Rejestracji przekazywane są zgodnie z zapisami artykułu 83 *bis*, Państwo Operatora ponosić będzie na arenie międzynarodowej odpowiedzialność za ich sprawowanie i wypełniać je będzie zgodnie z własnymi wewnętrznymi uregulowaniami prawnymi. W związku z tym, statek powietrzny będzie, co do zasady, podlegać dwóm różnym zestawom wewnętrznych przepisów prawnych, a stopień, w którym przepisy te mieć będą zastosowanie zależeć będzie od zakresu przekazanych funkcji i powinności. Na pierwszy rzut oka, zawieranie tego typu umów może się wydawać raczej skomplikowane z uwagi na fakt, że zainteresowane państwa mogły zgłosić istnienie różnic w odniesieniu do określonych standardów ICAO. Sytuacja ta, jednak, powinna ostatecznie doprowadzić do bardziej powszechnej i pełniejszej implementacji standardów ICAO, a tym samym służyć celowi jakim jest wzmożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Proces negocjowania warunków wspomnianych umów zachęci państwa do podążania w tym właśnie kierunku. Ujednolicona implementacja standardów ICAO ułatwi zawieranie porozumień dotyczących przekazania funkcji i powinności.

2.4.3 Z punktu widzenia Załączników 1 i 8, jednolitość taka jest warunkiem wstępnym dla międzynarodowej żeglugi powietrznej. Artykuł 33 Konwencji przewiduje, że Umawiające się Państwa muszą uznać ważność zagranicznych świadectw zdatności do lotu oraz licencji załogi, pod warunkiem, że przy ich wydawaniu spełnione zostały, przynajmniej w zakresie minimalnym, wymogi ustanowione przez standardy ICAO dotyczące licencjonowania personelu (Załącznik 1) oraz zdatności do lotu (Załącznik 8). Podkreślić należy, że artykuł 33 odnosi się do świadectw oraz licencji „które zostały wydane lub którym została nadana ważność przez to z Umawiających się Państw, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany”. Wejście w życie artykułu 83 *bis* wymaga ponownej analizy artykułu 33: jeżeli upoważnienie do wydawania takich świadectw i licencji przekazane zostało

oficjalnie Państwu Operatora, Umawiające się Państwa, które ratyfikowały artykuł 83 *bis*, zobowiązane będą uznać ważność świadectw i licencji, jeżeli zostały one oficjalnie zawiadomione o przekazaniu (pod warunkiem, że Państwo Operatora, wydając lub uznając takie świadectwo bądź licencję za ważne, spełniło w pełni wymagania zawarte w Załącznikach 1 oraz 8). W związku z powyższym, państwa ratyfikujące artykuł 83 *bis* powinny zadbać o to, aby ich wewnętrzne przepisy i zasady zezwalały na uznanie świadectw zdatności do lotu (CoA) oraz licencji personelu wydanych przez Państwo Operatora, obok tych wydanych przez Państwo Rejestracji.

2.5 IMPLEMENTACJA

W celu wzmożenia bezpieczeństwa poprzez implementację artykułu 83 *bis* należy jasno określić podział funkcji i zadań o charakterze nadzorczym, które właściwe państwa wypełniać mają w odniesieniu do określonych statków powietrznych oraz załogi. Wymogi, jakim podlegają umowy dotyczące przekazania Państwu Operatora, na podstawie artykułu 83 *bis*, określonych funkcji oraz powinności Państwa Rejestracji, podsumowane są oraz zilustrowane kolejno we wskazówkach oraz we wzorze wspomnianej umowy, zawartych kolejno w rozdziałach 3 i 4.

Rozdział 3

WSKAZÓWKI DOTYCZĄCE IMPLEMENTACJI ARTYKUŁU 83 *bis*

3.1 Przeniesieniu z Państwa Rejestracji na Państwo Operatora ulec mogą wszystkie lub część funkcji oraz powinności dotyczących artykułów 12, 30, 31 oraz 32 ustęp *a*). Funkcje powinności, które mają zostać przekazane, należy wymienić jasno i wyraźnie w umowie przeniesienia; w przeciwnym razie uważać się będzie, że spoczywają one nadal na Państwie Rejestracji.

Uwaga. – Wskazówki dotyczące przekazania funkcji i powinności związanych ze zdatnością do lotu zawiera Podręcznik zdatności do lotu (*Airworthiness Manual*) (*Dok. 9760*), tom II, część b, rozdział 10 – Międzynarodowe porozumienia w sprawie leasingu. Władze lotnictwa cywilnego zainteresowanych państw mieć będą w sposób szczególny na uwadze cele ciągłej zdatności do lotu oraz przekazanie informacji, zgodnie z wymogami punktów 8.3 do 8.8 Załącznika 6, Część I oraz rozdziału 4 Załącznika 8, Część II. Dodatkowe wskazówki dotyczące nadzoru operacyjnego zawarte są w **Podręczniku procedur inspekcji, certyfikacji i stałego nadzoru operacyjnego** (*Manual on Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*) (*Dok. 8335*), w rozdziale 10. – Operacje w ramach dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru oraz wymiany.

3.2 Państwa nie powinny zawierać umowy przeniesienia, wówczas gdy zainteresowane Państwo Operatora nie jest zdolne wypełniać w sposób należyty funkcji i powinności, których przeniesienie ma dotyczyć.

3.3 Statek powietrzny, którego dotyczy przeniesienie, powinien zostać określony w umowie w sposób jasny i wyraźny poprzez podanie jego typu, rejestracji oraz numerów seryjnych.

3.4 Każdy rodzaj porozumienia handlowego o charakterze międzynarodowym, dotyczącego dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru bądź wymiany statków powietrznych, lub innego porozumienia podobnej natury może stanowić podstawę dla zawarcia umowy przeniesienia.

Uwaga. – Artykuł 83 bis odnosi się między innymi do „leasingu” w znaczeniu ogólnym, nie wyłączając, co do zasady, leasingu typu „wet lease”. Jednakże, zastosowanie postanowień tego artykułu do porozumień typu wet lease wymagałoby, aby oddany w ten sposób w leasing statek powietrzny użytkowany był na podstawie certyfikatu operatora lotniczego (AOC) leasingobiorcy. Sytuacje takie stanowią rzadkość w związku z trudnością, z jaką wiąże się dla państwa leasingobiorcy, występującego tu w roli Państwa Operatora, implementacja wymogów operacyjnych określonych w Załączniku 6 do Konwencji.

3.5 Wydanie certyfikatu operatora lotniczego (AOC), które, zgodnie z zapisami Załącznika 6, wymagane jest w odniesieniu do międzynarodowych operacji o charakterze zarobkowym, nie stanowi bezwzględnego warunku koniecznego dla zawarcia takiej umowy przeniesienia, przedmiot której stanowić może również statek powietrzny użytkowany w ramach lotnictwa ogólnego.

3.6 Czas obowiązywania umowy przeniesienia nie powinien przekraczać okresu, na jaki zawarto odpowiadającą jej umowę handlową (np. umowę leasingu). W związku z powyższym, okres, na jaki funkcje i powinności ulegają przeniesieniu, powinien zostać podany w umowie, przy uwzględnieniu faktu, że rejestracja statku powietrznego, którego dotyczy przeniesienie, nie ulegnie zmianie.

3.7 Zakres upoważnienia do podpisywania umów dotyczących przeniesienia powinien być równoważny z tym potrzebnym do zawierania porozumień o charakterze administracyjnym pomiędzy władzami lotniczymi.

Uwaga. – Zgodnie z zapisami artykułu 83, do których odnosi się artykuł 83 bis ustęp b), „Zasady dotyczące rejestracji w ICAO umów i porozumień lotniczych” (Rules for Registration with ICAO of Aeronautical Agreements and Arrangements) (Dok. 6685) mają zastosowanie do wszystkich umów i porozumień związanych z międzynarodowym lotnictwem cywilnym. Implementacja artykułu 83 bis może nastąpić poprzez zawarcie umów lub porozumień o charakterze administracyjnym pomiędzy władzami lotnictwa cywilnego, zwykle podpisywanymi na szczeblu dyrektora generalnego, przez co nie jest konieczne uwierzytelnienie podpisu drogą dyplomatyczną, a umowy takie nie podlegają wymogowi ratyfikacji. Oczywiście, również umowy o bardziej formalnym charakterze (np. umowy dwustronne) są stosowne w świetle prawa.

3.8 Wszelkie umowy przeniesienia zawarte pomiędzy państwami będącymi stronami artykułu 83 *bis* będą wiążące dla pozostałych państw, które ten artykuł ratyfikowały, pod warunkiem, że umowa została formalnie zarejestrowana w Radzie ICAO oraz ogłoszona zgodnie z postanowieniami artykułu 83 lub że wszystkie zainteresowane państwa trzecie zostały oficjalnie poinformowane na drodze bezpośredniego zawiadomienia, zwykle przez Państwo Operatora. W konsekwencji Państwo Rejestracji zwolnione zostanie z odpowiedzialności (w tym, w stosownych przypadkach, odpowiedzialności prawnej) w odniesieniu do funkcji i powinności przekazanych w sposób należyty Państwu Operatora, które wypełniać je będzie zgodnie z wewnętrznym prawem tego państwa.

Uwaga. – Protokół w sprawie artykułu 83 bis (Dok. 9318) wszedł w życie, w odniesieniu do państw, przez które został on ratyfikowany, w dniu 20 czerwca 1997 r. Podczas gdy strony mogą, w pewnych okolicznościach, na przykład w przypadku porozumień krótkoterminowych, preferować drogę bezpośredniego zawiadomienia państw o zawarciu umowy przeniesienia, podkreślić należy fakt, iż, mimo wszystko, na państwach spoczywa, zgodnie z artykułem 83 bis, obowiązek zarejestrowania takiej umowy w ICAO. Zarejestrowane umowy publikowane są przez Organizację w wydawanym kwartalnie Wykazie zarejestrowanych w ICAO umów i porozumień dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego.

3.9 W celu zawierania umów przeniesienia, oraz w odniesieniu do rezolucji A-23-3 oraz A23-13 Zgromadzenia, państwa powinny zapewnić, wówczas gdy występują w roli Państwa Rejestracji, aby krajowe prawodawstwo zezwalało na wyzbycie się przez nie funkcji i powinności będących przedmiotem przeniesienia. Ponadto, państwa występujące jako Państwo Operatora powinny zapewnić, aby ich prawodawstwo krajowe miało zastosowanie do statków powietrznych zarejestrowanych za granicą, w odniesieniu do których zawarto umowę przeniesienia.

3.10 Dodatkowo, w odniesieniu do artykułu 33 Konwencji, państwa, które ratyfikowały artykuł 83 *bis* zapewnić powinny, aby ich wewnętrzne ustawodawstwo pozwalało na uznanie ważności świadectw zdatności do lotu, licencji radiostacji oraz licencji załogi, wydanych lub uznanych za ważne przez Państwo Operatora zgodnie z zapisami artykułu 83 *bis*.

3.11 Państwa, które ratyfikowały artykuł 83 *bis* powinny zapewnić, aby otrzymane przez nie informacje dotyczące istnienia umów przeniesienia w odniesieniu do statków powietrznych wykorzystywanych do operacji lotniczych z lub do ich terytoriów przekazywane były niezwłocznie do organów państwowych zaangażowanych w inspekcje. W tym celu opracować należy i wprowadzić w życie stosowne procedury.

3.12 W celu ustalenia, które państwo odpowiedzialne jest za sprawowanie nadzoru nad bezpieczeństwem przy okazji prowadzenia procedur weryfikacyjnych, takich jak inspekcja na płycie (*ramp inspection*), na pokładzie statku powietrznego zawsze powinna być przewożona, przez cały okres obowiązywania umowy przeniesienia, uwierzytelniona kopia tej umowy. Zaleca się również przewozić na pokładzie kopię certyfikatu operatora lotniczego (AOC), na podstawie którego użytkowany jest dany statek powietrzny i w którym statek ten jest wymieniony.

3.13 W sytuacji, gdy statek powietrzny ma wlecieć w przestrzeń powietrzną któregoś z Umawiających się Państw, niebędących stronami artykułu 83 *bis* lub Umawiających się Państw, które takimi stronami są, lecz nie zostały w sposób należyty zawiadomione o zawarciu umowy przeniesienia zgodnie z postanowieniami artykułu, przewożone na pokładzie statku powietrznego świadectwa, certyfikaty oraz licencje powinny być wydane lub uznane za ważne przez Państwo Rejestracji, jako że nadal, pomimo zawarcia z Państwem Operatora umowy przeniesienia, spoczywałaby na nim cała odpowiedzialność w odniesieniu do artykułów 30, 31 i 32 ustęp a).

Rozdział 4

WZÓR UMOWY

Zawarty poniżej wzór umowy został opracowany przez Sekretariat ICAO na podstawie umów zarejestrowanych w Organizacji oraz przy uwzględnieniu innych związanych z nimi informacji. Podkreślić należy, że **wzór ten odzwierciedla jedynie jedną z licznych opcji dostępnych dla Umawiających się Państw**, jako że artykuł 83 *bis* przewiduje, iż przedmiotem przekazania Państwu Operatora stać się mogą zarówno wszystkie, jak i część, ze stosownie określonych funkcji i powinności spoczywających na Państwie Rejestracji. Umowy takie, rejestrowane w ICAO od dnia 20 listopada 2002 r., wymienione są w rozdziale 7 niniejszego okólnika, natomiast niektóre z nich (nieokreślone) odtworzone zostały w załącznikach do niego.

Wzór umowy pomiędzy [państwem1] a [państwem 2] w sprawie implementacji artykułu 83 bis

ZWAŻYWSZY, że protokół w sprawie artykułu 83 bis *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym* (Chicago, 1944) (zwanej dalej „Konwencją”), którego stronami są [państwo 1] oraz [państwo 2], wszedł w życie w dniu 20 czerwca 1997 r.;

ZWAŻYWSZY, że artykuł 83 bis, mając na uwadze poprawę bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, przewiduje możliwość przekazania Państwu Operatora wszystkich lub części spoczywających na Państwie Rejestracji funkcji i powinności związanych z artykułami 12, 30, 31 oraz 32 ustęp a) Konwencji;

ZWAŻYWSZY, że, zgodnie z Dok. 9760 (*Podręcznik zdatności do lotu*) tom II, część B, rozdział 10 oraz w świetle Dok. 8335 (*Podręczniku procedur inspekcji, certyfikacji oraz stałego nadzoru operacyjnego*), rozdział 10, konieczne jest precyzyjne ustalenie międzynarodowych zobowiązań oraz odpowiedzialności [państwa 1] (Państwa Rejestracji) oraz [państwa 2] (Państwa Operatora) zgodnych z postanowieniami Konwencji;

ZWAŻYWSZY, że, w odniesieniu do stosownych załączników do Konwencji, niniejsza umowa reguluje przekazanie przez [państwo 1] [państwu 2] powinności wypełnianych zwykle przez Państwo Rejestracji, jak określono w częściach 3 i 4 poniżej;

Rząd [państwa 1], reprezentowany przez [Urząd Lotnictwa Cywilnego] oraz Rząd [państwa 2], reprezentowany przez [Urząd Lotnictwa Cywilnego],

Zwane dalej „stronami”, na podstawie artykułów 33 oraz 83 bis Konwencji uzgodniły co następuje:

ARTYKUŁ I – ZAKRES OBOWIĄZYWANIA

Część 1. [Państwo 1] zwolnione zostaje z odpowiedzialności w odniesieniu do funkcji oraz powinności przekazanych [państwu 2] po uprzednim ogłoszeniu lub zawiadomieniu o zawarciu niniejszej umowy zgodnie z postanowieniami zawartymi w ustępie b) artykułu 83 bis.

Część 2. Zakres niniejszej umowy ograniczony jest do [typów statków powietrznych] wpisanych do rejestru cywilnych statków powietrznych [państwa 1] i użytkowanych na mocy umowy leasingu przez [operatora], którego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terenie [państwa 2]. Wykaz objętych umową statków powietrznych, określonych przez podanie ich typu, numerów rejestracyjnych oraz numerów seryjnych, zawiera załącznik 1 do umowy. Załącznik ten wskazuje również na jaki okres czasu zawarte zostały umowy leasingu dotyczące poszczególnych statków powietrznych.

ARTYKUŁ II – PRZENIESIONE OBOWIĄZKI

Część 3. Na mocy niniejszej umowy, Strony ustalają, że [państwo 1] przekazuje [państwu 2] następujące funkcje i powinności, włącznie z obowiązkiem sprawowania nadzoru i dokonywania kontroli w odniesieniu do stosownych zagadnień zawartych w kolejnych załącznikach do Konwencji:

Załącznik 1 – *Licencjonowanie personelu*, wydawanie oraz uznawanie ważności licencji.

Załącznik 2 – *Przepisy ruchu lotniczego*, egzekwowanie przestrzegania mających zastosowanie zasad i przepisów dotyczących wykonywania lotów i manewrów statków powietrznych.

Załącznik 6 – *Eksploatacja statków powietrznych* (Część I – *Międzynarodowy Zarobkowy Transport Lotniczy – Samoloty*), wszystkie powinności spoczywające zazwyczaj na Państwie Rejestracji. Wówczas, gdy obowiązki wynikające z zapisów Załącznika 6, część I stoją w sprzeczności z tymi wynikającymi z postanowień Załącznika 8 – *Ciągła zdatność do lotu statków powietrznych*, podział konkretnych obowiązków określa załącznik 2 do umowy.

Część 4. Na mocy niniejszej umowy, podczas gdy [państwo 1] zachowuje pełną, wynikającą z zapisów Konwencji, odpowiedzialność za nadzór i kontrolę w odniesieniu do Załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, obowiązek zatwierdzenia wykorzystywanych przez operatora baz zewnętrznych (*line stations*), znajdujących się z dala od jego głównej bazy, przekazany zostaje [państwu 2]. Procedury związane z ciągłą zdatnością do lotu, które wykorzystywane być mają przez [operatora], zawarte będą w instrukcji nadzoru obsługi technicznej operatora (*maintenance control manual/ MCM*). Zawarty poniżej załącznik 2 do niniejszej umowy określa zakres odpowiedzialności stron w odniesieniu do ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego.

ARTYKUŁ III – ZAWIADOMIENIE

Część 5. Obowiązek poinformowania, gdy zajdzie potrzeba, wszystkich zainteresowanych państw, drogą bezpośredniego zawiadomienia o istnieniu oraz treści niniejszej umowy spoczywa, zgodnie z postanowieniami ustępu b) artykułu 83 *bis*, na [państwie 2], występującym w roli Państwa Operatora. Dodatkowo, niniejsza umowa, jak również wszelkie zmiany do niej, zgłoszone zostaną w ICAO przez [państwo 1], występujące w roli Państwa Rejestracji, lub [państwo 2], występujące w roli Państwa Operatora, zgodnie z wymogami artykułu 83 Konwencji oraz w zgodzie z „Zasadami rejestrowania w ICAO umów i porozumień lotniczych” (*Rules for Registration with ICAO of Aeronautical Agreements and Arrangements*) (Dokument 6685).

Część 6. Uwierzytelniona kopia niniejszej umowy [w obydwu wersjach językowych] umieszczona zostanie na pokładzie każdego statku powietrznego, którego umowa dotyczy.

Część 7. Na pokładzie każdego statku powietrznego przewożona będzie również uwierzytelniona kopia certyfikatu operatora lotniczego (AOC) wydanego [operatorowi] przez [państwo 2], w którym to certyfikacie statki powietrzne będą w sposób należyty wymienione i właściwie określone.

ARTYKUŁ IV – WSPÓŁPRACA

Część 8. [Państwo 1 – Urząd Lotnictwa Cywilnego] i [państwo 2 – Urząd Lotnictwa Cywilnego]] odbywać będą co [trzy] miesiące spotkania celem omówienia kwestii operacyjnych oraz zagadnień związanych ze zdolnością do lotu, wynikających z kontroli przeprowadzonych przez inspektorów tych państw. Przez wzgląd na wzmożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, spotkaniom tym przyświecać będzie cel usunięcia rozbieżności ujawnionych w wyniku przeprowadzonych inspekcji oraz zapewnienia, aby wszystkie strony uzyskały pełne informacje o operacjach prowadzonych przez [operatora]. Wśród zagadnień omawianych w ramach spotkań znajdują się następujące:

- operacje lotnicze,
- ciągła zdolność do lotu oraz obsługa techniczna statków powietrznych,
- procedury wynikające z instrukcji MCM operatora, w stosownych przypadkach,
- szkolenia załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz sprawdziany,
- inne istotne kwestie wynikające z przeprowadzonych inspekcji.

Część 9. [Państwo 1 – ULC] otrzyma, pod warunkiem wystąpienia z rozsądnym wyprzedzeniem ze stosowną prośbą, dostęp do dokumentów [państwa 2 – ULC] dotyczących [operatora], w celu potwierdzenia, że [państwo 2] wypełnia przekazane mu przez [państwo 1] zobowiązania o charakterze nadzorczym.

Część 10. Podczas realizacji niniejszej umowy oraz zanim jakkolwiek statek powietrzny objęty jej zakresem stanie się przedmiotem subleasingu (*sub-lease*), [państwo 2], pozostające w roli Państwa Operatora, poinformuje stosownie [państwo 1]. Żadne z funkcji i obowiązków przeniesionych z [państwa 1] na [państwo 2] nie mogą być wypełniane przez państwo trzecie bez uzyskania wyrażonej w formie pisemnej wyrażonej zgody [państwa 1].

ARTYKUŁ V – KLAUZULE KOŃCOWE

Część 11. Niniejsza umowa wchodzi w życie z dniem jej podpisania i przestaje obowiązywać, w odniesieniu do statków powietrznych wymienionych w załączniku 1, z chwilą wygaśnięcia kolejnych umów leasingu, na mocy których statki te są użytkowane. Wszelkie modyfikacje treści niniejszej umowy uzgodnione zostaną przez strony w formie pisemnej.

Część 12. Wszelkie spory dotyczące interpretacji niniejszej umowy lub zakresu jej stosowania rozstrzygane będą na drodze konsultacji pomiędzy stronami.

Część 13. W dowód czego, niżej podpisani dyrektorzy urzędów lotnictwa cywilnego [państwa 1] oraz [państwa 2] złożyli pod niniejszą umową swoje podpisy.

W imieniu rządu [państwa 1]

W imieniu rządu [państwa 2]

[podpis]

[podpis]

[Nazwisko, stanowisko, miejsce i data]

[Nazwisko, stanowisko, miejsce i data]

Załączniki: Załącznik 1 – Statki powietrzne objęte umową
Załącznik 2 – Obowiązki [państwa 1] i [państwa 2] w zakresie zdatności do lotu

Załącznik 1

Statki powietrzne objęte umową

Typ statku Okres powietrznego obowiązywania	Numer rejestracyjny	Numer seryjny	leasingu
[A320]			[data]
[B737]			[data]
[E120]			[data]
[IL62]			[data]

Załącznik 2

OBOWIĄZKI [PAŃSTWA 1] I [PAŃSTWA 2] W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU

Dokument ICAO	Przedmiot	Obowiązki Państwa Rejestracji [państwa 1]	Obowiązki Państwa Operatora [państwa 2]
Załącznik 8, część II, rozdział 4; Dok. 9760, tom II, część B, rozdział 8	Obowiązkowe informacje dotyczące ciągłej zdatności do lotu	Zapewnienie, aby [państwo 2 – ULC] oraz [operator] otrzymali wszelkie stosowne obowiązkowe informacje dotyczące ciągłej zdatności do lotu	Zapewnienie, aby [operator] stosował się do przekazanych przez [państwo 1—ULC] obowiązkowych informacji dotyczących zdatności do lotu
Załącznik 6, część I, pkt 5.2.4	Eksploatacja statku powietrznego zgodnie z jego świadectwem zdatności do lotu (CoA)		Przejęcie spoczywającej na Państwie Rejestracji odpowiedzialności określonej w pkt 5.2.4 Załącznika 6, część I
Załącznik 6, część I, pkt 8.1.2	Obowiązki operatora w zakresie obsługi technicznej	Zatwierdzanie organizacji obsługi technicznej, z których usług korzysta [operator], z wyjątkiem baz zewnętrznych znajdujących się z dala od głównej bazy [operatora]	Zatwierdzanie baz zewnętrznych, znajdujących się z dala od głównej bazy [operatora]
Załącznik 6, część I, pkt 8.2.1 do 8.2.4	Instrukcja nadzoru obsługi technicznej operatora (MCM)		Zapewnienie, aby instrukcja nadzoru obsługi technicznej (MCM) zawierała stosowne wskazówki, zatwierdzanie instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM) i przekazanie jego kopii [państwu 1 – ULC]
Załącznik 6, część I, pkt 8.4.1 do 8.4.3	Rejestry obsługi technicznej	Przeprowadzanie, co 6 miesięcy, kontroli rejestrów obsługi technicznej i związanych z nią dokumentów	Zapewnienie, aby dokumenty przechowywane były zgodnie z zapisami punktów 8.4.1 do 8.4.3 Załącznika 6, część I oraz prowadzenie

			inspekcji zgodnie z wymogami certyfikatu AOC
Załącznik 6, część I, pkt 8.5.1 i 8.5.2	Informacje dotyczące ciągłej zdatności do lotu	Zapewnienie, aby zarówno [państwo 2 - ULC], jak i [operator], zaznajomieni byli z wymaganiami [państwa 1] dotyczącymi zdatności do lotu	Zapewnienie przestrzegania wymagań [państwa 1] oraz [państwa 2] w odniesieniu do zdatności do lotu oraz dbanie, aby stosowne procedury zawarte były w instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM)
Załącznik 6, część I, pkt 8.6; Dok. 9760, tom II, część B, rozdział 10, Dodatek 10-A	Modyfikacje i naprawy	Zapewnienie, aby zatwierdzone one zostały uprzednio przez Państwo Projektu i Państwo Producenta	Zapewnienie, aby stosowne wymagania zawarte zostały w instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM) oraz zatwierdzenie instrukcji
Załącznik 6, część I, pkt 8.7 do 8.8	Zatwierdzone organizacje obsługi technicznej oraz poświadczenie wykonania obsługi technicznej	Zatwierdzenie głównej organizacji obsługowej [operatora] oraz procedur obsługi technicznej zgodnie z treścią punktów 8.7 i 8.8 Załącznika 6, część I oraz przekazywanie [państwu 2 – ULC] informacji o związanych z tym procedurach, które włączone zostać mają do instrukcji MCM	Zatwierdzenie organizacji obsługi technicznej [operatora] poza bazą operatora. Zapewnienie, aby stosowne procedury zawarte zostały w instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM) oraz zatwierdzenie instrukcji

Rozdział 5

REZOLUCJE ZGROMADZENIA ICAO

Zgromadzenie ICAO przyjęło kilka rezolucji związanych z problemami dotyczącymi najmu, dzierżawy, leasingu, czarteru oraz wymiany statków powietrznych w ogóle, a z zapisami artykułu 83 *bis* w szczególności. Pozostające obecnie w mocy stosowne rezolucje, tj. **Rezolucja A23-2, zawierająca tekst artykułu 83 *bis*** oraz rezolucje A23-3 i A23-13, zamieszczone są poniżej.

A23-2: Zmiana Konwencji Chicagowskiej w przedmiocie przeniesienia pewnych funkcji i powinności

Zgromadzenie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego,

podczas dwudziestej trzeciej sesji w Montrealu w dniu 6 października 1980 r.,

uwzględniając Rezolucje A21-22 i A22-28 dotyczące dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru i zamiany statków powietrznych w operacjach międzynarodowych,

uwzględniając projekt zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, przygotowany przez Komitet Prawny podczas 23. sesji,

uwzględniając, że powszechnym życzeniem Umawiających się Państw jest stworzenie przepisu umożliwiającego przekazanie niektórych funkcji i powinności Państwa Rejestracji Państwu Operatora eksploatującego statek powietrzny w przypadku dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru lub zamiany, lub w przypadku innych porozumień o podobnym charakterze w odniesieniu do takich statków powietrznych,

uznając za konieczne, dla wyżej wymienionego celu, wprowadzenie zmiany do sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym:

1. *zatwierdza*, zgodnie z postanowieniami artykułu 94 ustęp a) wyżej wymienionej konwencji, następującą proponowaną zmianę do tej konwencji:

po artykule 83 dodaje się nowy artykuł 83 *bis* w brzmieniu:

„Artykuł 83 *bis*

Przekazanie niektórych funkcji i powinności

- a) Bez względu na postanowienia artykułów 12, 30, 31 i 32 ustęp a), gdy statek powietrzny zarejestrowany w Umawiającym się Państwie jest

użytkowany na mocy umowy dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru lub zamiany statku powietrznego lub jakiegokolwiek porozumienia o podobnym charakterze przez operatora, posiadającego główne miejsce prowadzenia działalności lub, w przypadku braku takiego miejsca – miejsce stałego pobytu, na terenie innego Umawiającego się Państwa, Państwo rejestracji może, na podstawie umowy z takim innym państwem, przekazać temu państwu wszystkie lub część funkcji i powinności Państwa Rejestracji w odniesieniu do tego statku powietrznego zgodnie z artykułami 12, 30, 31 i 32 ustęp a). Państwo rejestracji będzie zwolnione z odpowiedzialności w odniesieniu do przekazanych funkcji i powinności.

- b) Przekazanie nie będzie skuteczne w odniesieniu do innych Umawiających się Państw dopóki umowa zawarta pomiędzy państwami, w których ma ona być wprowadzona w życie, nie zostanie zarejestrowana w Radzie i podana do wiadomości publicznej, zgodnie z zapisami artykułu 83, albo istnienie i zakres umowy nie zostaną zgłoszone, drogą bezpośredniego zawiadomienia, władzom innego Umawiającego się Państwa lub zainteresowanych państw przez Państwo -Stronę umowy.
 - c) Postanowienia ustępu (a) i (b) powyżej mieć będą zastosowanie również do przypadków omówionych w artykule 77.”
2. *ustala*, zgodnie z postanowieniami wyżej wymienionego artykułu 94 ustęp a), liczbę dziewięćdziesiąt osiem jako liczbę Umawiających się Państw, których ratyfikacja proponowanej zmiany jest konieczna do jej wejścia w życie oraz
3. *postanawia*, iż Sekretarz Generalny Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego sporządzi protokół w językach angielskim, francuskim, rosyjskim i hiszpańskim, a wszystkie z tych wersji językowych będą jednakowo autentyczne, i zawierać będą treść wyżej wymienionej proponowanej zmiany oraz informacje wymienione poniżej:
- a) protokół podpisany zostanie przez Przewodniczącego Zgromadzenia oraz Sekretarza Generalnego Zgromadzenia,
 - b) protokół będzie otwarty do ratyfikacji przez każde państwo, które ratyfikowało lub przystąpiło do wyżej wymienionej Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
 - c) instrumenty ratyfikacji zdeponowane zostaną w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego,
 - d) protokół wejdzie w życie, w odniesieniu do państw, które go ratyfikowały, w dniu złożenia dziewięćdziesiątego ósmego instrumentu ratyfikacji,
 - e) Sekretarz Generalny bezzwłocznie powiadomi wszystkie Umawiające się Państwa o dacie złożenia każdego instrumentu ratyfikacji,
 - f) Sekretarz Generalny bezzwłocznie powiadomi wszystkie Państwa - Strony wymienionej konwencji o dacie wejścia w życie protokołu,

- g) w odniesieniu do Umawiających się Państwa ratyfikujących protokół po wyżej wymienionym terminie protokół wejdzie w życie po złożeniu przez to państwo jego instrumentu ratyfikacji w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

A23-3: Ratyfikacja protokołu włączającego artykuł 83 bis do Konwencji Chicagowskiej

Zgromadzenie,

przyjąwszy Rezolucję A23-3 zmieniającą tekst Konwencji Chicagowskiej poprzez dodanie nowego artykułu – artykułu 83 bis,

wzywa wszystkie Umawiające się Państwa do wprowadzenia niezbędnych zmian w prawodawstwie krajowym i ratyfikowania zmiany do Konwencji możliwie najszybciej.

A23-13: Dzierżawa, najem, leasing, czarter oraz zamiana statków powietrznych w operacjach międzynarodowych

Zważywszy, że ułatwienie zawierania porozumień dotyczących dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru oraz zamiany statków powietrznych, w szczególności statków powietrznych bez załogi, leży w ogólnie pojętym interesie międzynarodowego lotnictwa cywilnego,

zważywszy, że będące w mocy przepisy międzynarodowe nie zawierają postanowień, które stanowiłyby przeszkodę dla realizacji takich porozumień,

zważywszy, że, między innymi, Załącznik 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nie zabrania Państwu Rejestracji przekazywać, zgodnie z zapisami wspomnianego Załącznika, upoważnienia do wypełniania spoczywających na nim funkcji innemu państwu,

zważywszy, że przekazanie takie ułatwić może wprowadzanie w życie porozumień dotyczących najmu, dzierżawy, leasingu, czarteru i wymiany statków powietrznych, w szczególności statków powietrznych bez załogi,

zważywszy, że przekazania takiego dokonać można wyłącznie bez szkody dla praw państw trzecich,

zważywszy, że Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym opracowana została zanim powszechnie stosować zaczęto porozumienia o charakterze międzynarodowym dotyczące dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru oraz wymiany statków powietrznych, w szczególności statków powietrznych bez załogi,

zważywszy, że Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym nakłada na Państwo Rejestracji powinności, które wypełnić może ono, wówczas gdy, jak zazwyczaj bywa, statek powietrzny użytkowany jest przez operatora pochodzącego z

tego właśnie państwa, ale których może ono nie być w stanie wypełniać w sposób należyty w sytuacji, gdy statek powietrzny zarejestrowany w tym państwie oddany jest w dzierżawę, leasing, wynajęty, wycarterowany lub użytkowany w ramach wymiany przez operatora pochodzącego z innego państwa,

zważywszy, że Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym może nie precyzować w sposób wystarczający praw i zobowiązań państwa, z którego pochodzi operator biorący statek powietrzny w dzierżawę lub leasing, wynajmujący go, czarterujący lub użytkujący w ramach wymiany, w szczególności w odniesieniu do statku powietrznego bez załogi, do czasu wejścia w życie zmiany do Konwencji (artykułu 83 bis),

zważywszy, że brak jasno określonych powinności w odniesieniu do statków powietrznych wziętych w dzierżawę lub leasing, wynajętych, wycarterowanych lub użytkowanych w ramach wymiany, w szczególności bez załogi, na mocy istniejących postanowień Konwencji, może mieć negatywny wpływ na bezpieczeństwo i ekonomikę międzynarodowego transportu lotniczego,

zważywszy, że liczba przypadków dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru oraz wymiany statków powietrznych wzrosła znacznie, powodując poważne problemy,

zważywszy, że postanowienia zawarte w Załącznikach do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, związane z przeniesieniem z jednego państwa na drugie upoważnienia do wypełniania pewnych funkcji, stosować można wyłączenie bez uszczerbku dla praw państw trzecich,

zważywszy, że prawodawstwo krajowe niektórych z Umawiających się Państw nie jest dostosowane do wspomnianej sytuacji oraz

zważywszy, że podstawowy problem dotyczący ostatecznej odpowiedzialności spoczywającej na Państwie Rejestracji w tej materii pozostaje nierozwiązany do czasu wejścia w życie zmiany do Konwencji (artykułu 83 bis),

Zgromadzenie:

- 1. pochwała* środki podjęte dotychczas przez Radę w celu ułatwienia dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru oraz wymiany statków powietrznych, z jednej strony poprzez przyjęcie rozmaitych zmian do Załączników do Konwencji Chicagowskiej, z drugiej zaś przez zlecenie przeprowadzenia prac studyjnych i uzgodnienia stosownej treści tekstu przez grupę roboczą, a następnie przez specjalną podkomisję Komitetu Prawnego,
- 2. oświadcza*, że kwestia dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru oraz wymiany pozostaje kwestią stwarzającą rozmaite problemy, które wymagają rozwiązania,
- 3. zaleca*, aby, wówczas gdy działanie takie stanowiłoby ułatwienie porozumień o charakterze dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru lub wymiany statków powietrznych – w szczególności bez załogi, Państwo Rejestracji przekazało Państwu Operatora, w stopniu jaki uznany zostanie za niezbędny, funkcje

spoczywające na nim na mocy postanowień Załącznika 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,

4. *zaleca*, aby w przypadkach takich, Państwo Operatora dokonało, wówczas gdy jest to konieczne, zmian w prawodawstwie krajowym w niezbędnym zakresie, w celu umożliwienia temu państwu przyjęcia przekazanych funkcji jak również zobowiązania operatora do wypełnienia powinności wynikających z postanowień Załącznika 6,
 5. *zachęca* Umawiające się Państwa, których wewnętrzne przepisy prawne utrudniają dzierżawę, najem, leasing, czarter lub wymianę statków powietrznych, aby w stosownym czasie zrewidowały przepisy takie w celu usunięcia utrudnień i rozszerzenia uprawnień tych państw dla umożliwienia im wypełniania nowych funkcji i powinności, które nałożone zostać mogą na nie jako na Państwo Operatora oraz
 6. *oświadcza*, że niniejsza rezolucja zastępuje Rezolucje A18-16, A21-22 oraz A22-28.
-

Rozdział 6

PAŃSTWA-STRONY ARTYKUŁU 83 *bis*

WYKAZ PAŃSTW BĘDĄCYCH STRONAMI ARTYKUŁU 83 *bis* (stan z dnia 20 listopada 2002 r.)

Republika Południowej Afryki	21 września 1998 r.
Republika Albanii	22 listopada 1999 r.
Księstwo Andory	25 lutego 2001 r.
Antigua i Barbuda	17 października 1998 r.
Królestwo Arabii Saudyjskiej	25 czerwca 1991 r.
Republika Argentyńska	12 sierpnia 1987 r.
Republika Armenii	8 grudnia 1999 r.
Australia	2 grudnia 1994 r.
Republika Austrii	25 kwietnia 1983 r.
Republika Azerbejdżańska	25 marca 2000 r.
Państwo Bahrajnu	7 lutego 1990 r.
Ludowa Republika Bangladeszu	2 września 1988 r.
Barbados	5 października 1981 r.
Królestwo Belgii	23 września 1983 r.
Belize	24 września 1997 r.
Republika Białoruś	24 lipca 1996 r.
Bośnia i Hercegowina	9 maja 1997 r.
Republika Botswany	28 marca 2001 r.
Federacyjna Republika Brazylii	30 października 1990 r.
Brunei Darussalam	25 sierpnia 2000 r.
Republika Bułgarii	7 lipca 1981 r.
Burkina Faso	15 czerwca 1992 r.
Republika Burundi	10 października 1991 r.
Republika Chile	28 czerwca 1982 r.
Chińska Republika Ludowa	23 lipca 1997 r.
Republika Chorwacji	6 maja 1994 r.
Republika Cypryjska	5 lipca 1989 r.

Republika Czeska	15 kwietnia 1993 r.
Królestwo Danii	22 grudnia 1983 r.
Arabska Republika Egiptu	11 września 1981 r.
Republika Ekwadoru	20 czerwca 1991 r.
Państwo Erytrei	27 maja 1994 r.
Republika Estońska	21 sierpnia 1992 r.
Federalna Demokratyczna Republika Etiopii	2 czerwca 1981 r.
Fidżi	21 września 1992 r.
Republika Filipin	31 stycznia 1984 r.
Republika Finlandii	18 grudnia 1991 r.
Republika Francuska	27 sierpnia 1982 r.
Republika Gambii	20 czerwca 2000 r.
Republika Ghany	15 czerwca 1997 r.
Republika Grecka	25 września 1984 r.
Grenada	8 listopada 1990 r.
Gruzja	4 lipca 2000 r.
Kooperacyjna Republika Gujany	2 maja 1998 r.
Republika Gwatemali	26 kwietnia 1983 r.
Republika Gwinei	1 października 1998 r.
Republika Haiti	21 września 1984 r.
Królestwo Hiszpanii	11 lipca 1983 r.
Republika Indii	5 sierpnia 1997 r.
Republika Indonezji	29 lipca 1987 r.
Republika Iraku	4 marca 1982 r.
Islamska Republika Iranu	17 czerwca 1994 r.
Irlandia	29 marca 1990 r.
Republika Islandii	9 maja 1990 r.
Państwo Izrael	25 lutego 1983 r.
Jamajka	26 maja 2000 r.
Japonia	26 czerwca 1998 r.
Jordańskie Królestwo Haszymidzkie	30 czerwca 1993 r.
Federalna Republika Jugosławii	13 stycznia 2001 r.
Kanada	23 października 1985 r.
Państwo Kataru	8 marca 1990 r.
Republika Kenii	13 października 1982 r.
Republika Kirgiska	28 lutego 2000 r.
Republika Kolumbii	19 grudnia 1995 r.
Republika Korei	23 kwietnia 1981 r.
Republika Kuby	17 maja 1984 r.
Państwo Kuwejtu	24 maja 1995 r.
Republika Libańska	14 kwietnia 1983 r.
Wielka Libijska Arabska	28 października 1996 r.
Dżamahirija Ludowo-Socjalistyczna	1 października 1986 r.
Wielkie Księstwo Luksemburga	17 sierpnia 1999 r.
Republika Łotewska	
Była Jugosłowiańska Republika Macedonii	23 marca 1998 r.
Republika Madagaskaru	15 grudnia 2000 r.
Republika Malawi	13 grudnia 1990 r.

Republika Malediwów	30 października 1997 r.
Republika Mali	11 stycznia 1984 r.
Królestwo Maroka	29 stycznia 1987 r.
Republika Wysp Marshalla	6 kwietnia 1994 r.
Republika Mauritius	6 sierpnia 1990 r.
Meksykańskie Stany Zjednoczone	20 czerwca 1990 r.
Republika Mołdowy	20 czerwca 1997 r.
Monako	9 maja 1991 r.
Mongolia	22 września 1999 r.
Nauru	28 lipca 1997 r.
Królestwo Nepalu	9 czerwca 1997 r.
Królestwo Niderlandów	5 listopada 1981 r.
Republika Federalna Niemiec	19 października 1983 r.
Republika Nigru	8 kwietnia 1988 r.
Królestwo Norwegii	20 września 1995 r.
Nowa Zelandia	17 marca 1993 r.
Sułtanat Omanu	11 marca 1981 r.
Islamska Republika Pakistanu	27 maja 1987 r.
Republika Panamy	3 sierpnia 1982 r.
Papua-Nowa Gwinea	5 października 1992 r.
Republika Paragwaju	29 marca 2001 r.
Republika Peru	11 lipca 2000 r.
Republika Portugalska	3 marca 1998 r.
Federacja Rosyjska	3 lutego 1988 r.
Rumunia	29 sierpnia 1996 r.
Republika Salwadoru	8 kwietnia 1998 r.
Samoa	9 lipca 1998 r.
Republika San Marino	3 lutego 1995 r.
Republika Seszeli	23 września 1983 r.
Republika Singapuru	7 maja 1991 r.
Republika Słowacka	20 marca 1995 r.
Republika Słowenii	8 marca 2000 r.
Demokratyczno-Socjalistyczna	
Republika Sri Lanki	27 grudnia 2000 r.
Królestwo Suazi	28 września 2001 r.
Stany Zjednoczone Ameryki	15 lutego 1982 r.
Konfederacja Szwajcarska	21 lutego 1985 r.
Królestwo Szwecji	13 lipca 1987 r.
Republika Tadżykistanu	23 lipca 1996 r.
Republika Togijska	24 kwietnia 1987 r.
Republika Trynidadu i Tobago	31 stycznia 1991 r.
Republika Tunezyjska	29 kwietnia 1985 r.
Republika Turcji	13 listopada 1992 r.
Turkmenistan	14 kwietnia 1993 r.
Republika Ugandy	10 marca 1982 r.
Ukraina	11 sierpnia 1995 r.
Wschodnia Republika Urugwaju	7 stycznia 1982 r.
Republika Uzbekistanu	24 lutego 1994 r.
Republika Vanuatu	31 stycznia 1989 r.
Republika Węgierska	27 maja 1981 r.

Zjednoczone Królestwo Wielkiej
Brytanii i Irlandii Północnej
Socialistyczna Republika Wietnamu
Republika Włoska
Republika Zambii
Zjednoczone Emiraty Arabskie

16 marca 1981 r.
7 lutego 1996 r.
29 listopada 1985 r.
28 stycznia 1993 r.
18 lutego 1987 r.

- (1) Notą z dnia 13 września 1999 r., złożoną w Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego w dniu 15 września 1999 r., Rząd Portugalski poinformował Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, iż na mocy Dekretu Prezydenckiego nr 184/99 datowanego i opublikowanego dnia 22 sierpnia 1999 r., Portugalia rozszerzyła zastosowanie protokołu w sprawie artykułu 83 *bis* na terytorium Makau. W odniesieniu do terytorium Makau Protokół zaczął obowiązywać w dniu 15 września 1999 r.
- (2) Notą z dnia 24 listopada 1999 r. Rząd Portugalii powiadomił ICAO, co następuje:

„Zgodnie ze Wspólną Deklaracją Rządu Republiki Portugalskiej oraz Rządu Chińskiej Republiki Ludowej w sprawie Makau, podpisaną dnia 13 kwietnia 1987 r., Republika Portugalska będzie ponosić odpowiedzialność międzynarodową za Makau do dnia 19 grudnia 1999 r., a począwszy od tej daty Chińska Republika Ludowa przejmie sprawowanie zwierzchnictwa nad Makau ze skutkiem od dnia 20 grudnia 1999 r.

Od dnia 20 grudnia 1999 r. Republika Portugalska przestanie ponosić odpowiedzialność za międzynarodowe zobowiązania i prawa wynikające z konwencji [protokołu] w stosunku do Makau.”
- (3) Notą z dnia 6 grudnia 1999 r. Rząd Chińskiej Republiki Ludowej poinformował Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, iż Protokół mieć będzie zastosowanie do Specjalnego Regionu Administracyjnego Makau ze skutkiem od dnia 20 grudnia 1999 r.
- (4) Na mocy przystąpienia w dniu 14 grudnia 2000 r. do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944), Jugosławia (Federalna Republika Jugosławii), stała się stroną wszystkich protokołów zmieniających tę konwencję, które obowiązywały w momencie jej przystąpienia, ze skutkiem od dnia 13 stycznia 2001 r., będącym datą wejścia w życie konwencji w stosunku do Federalnej Republiki Jugosławii.
- (5) Na mocy przystąpienia w dniu 26 stycznia 2001 r. do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944), Księstwo Andory stało się stroną wszystkich protokołów zmieniających tę konwencję, które obowiązywały w momencie jego przystąpienia, ze skutkiem od dnia 25 lutego 2001 r., będącego datą wejścia w życie konwencji w stosunku do Księstwa Andory.

- (6) Na mocy przystąpienia w dniu 21 maja 2002 r. do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944), Saint Kitts i Nevis stały się stroną wszystkich protokołów zmieniających tę konwencję, które obowiązywały w momencie ich przystąpienia, ze skutkiem od dnia 20 czerwca 2002 r., będącego datą wejścia w życie konwencji w stosunku do Saint Kitts i Nevis.

PAKIET RATYFIKACYJNY

Zawarte poniżej materiały mogą być pomocne dla celów ratyfikacyjnych dla państw, które nie ratyfikowały dotychczas protokołu w sprawie artykułu 83 *bis*.

Pakiet administracyjny dla ratyfikacji protokołu w sprawie artykułu 83 *bis*

1. Pełny tytuł instrumentu:

Protokół w sprawie zmiany *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, artykułu 83 *bis*, sporządzony w Montrealu dnia 6 października 1980 r.

2. Geneza:

Dwudziesta trzecia sesja Zgromadzenia, Montreal, 16 września do 6 października 1980 r.

3. Podsumowanie treści:

Protokół przewiduje przekazanie niektórych funkcji i powinności Państwa Rejestracji Państwu Operatora. Bez względu na postanowienia artykułów 12, 30, 31 oraz 32 ustęp *a*) Konwencji, wówczas gdy statek powietrzny zarejestrowany w Umawiającym się Państwie użytkowany jest na podstawie umowy dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru lub wymiany lub na mocy innego porozumienia o podobnym charakterze przez operatora lotniczego posiadającego główne miejsce działalności, lub - w przypadku braku takiego miejsca - miejsce stałego pobytu na terenie innego Umawiającego się Państwa, Państwo Rejestracji może, na podstawie umowy z takim innym państwem, przekazać temu państwu wszystkie lub część spoczywających na Państwie Rejestracji funkcji i powinności w odniesieniu do tego statku powietrznego zgodnie z artykułami 12, 30, 31 i 32 ustęp *a*). Państwo Rejestracji zostanie zwolnione z odpowiedzialności w odniesieniu do przekazanych funkcji i powinności. Przekazanie nie będzie skuteczne w stosunku do innych Umawiających się Państw do czasu zarejestrowania umowy zawartej pomiędzy państwami, w których ma ona być wprowadzona w życie, w Radzie ICAO oraz podania jej treści do wiadomości publicznej zgodnie z zapisami artykułu 83, albo do czasu zgłoszenia faktu zaistnienia oraz zakresu umowy, drogą bezpośredniego zawiadomienia, władzom innego Umawiającego się Państwa lub zainteresowanych państw przez państwo będącego stroną umowy.

4. Główne powody uzasadniające ratyfikację:

Przeniesienie pewnych funkcji i powinności z Państwa Rejestracji na Państwo Operatora statku powietrznego użytkowanego w ramach dzierżawy, najmu, leasingu, czarteru lub wymiany, jak przewiduje artykuł 83 *bis*, wyjaśnia zakresy odpowiedzialności państw w odniesieniu do bezpieczeństwa operacji, upraszcza procedury oraz sprzyja bezpieczeństwu żeglugi powietrznej.

5. Wejście w życie:

Protokół uzyskał moc prawną w dniu 20 czerwca 1997 r. Do dnia 20 listopada 2002 r. złożono 137 instrumentów ratyfikacji.

6. Depozytariusz:

Sekretarz Generalny
Do wiadomości: Biuro Prawne
Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
999 University Street
Montreal, Quebec H3C 5H7
Kanada

7. Przykładowy instrument ratyfikacji.

**PRZYKŁADOWY INSTRUMENT RATYFIKACYJNY
(NAZWA PAŃSTWA)**

Zważywszy, że (nazwa państwa) jest stroną Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej 7 grudnia 1944 r. (zwanej dalej „Konwencją”), do której przystąpiło ono w dniu (data przystąpienia),

zważywszy, że wspomniana wyżej Konwencja została zmieniona na podstawie wymienionego niżej protokołu:

Protokół w sprawie zmiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym [artykuł 83 *bis*], sporządzony w Montrealu dnia 6 października 1980 r.,

zważywszy, że protokół uzyskał moc prawną w dniu 20 czerwca 1997 r. w stosunku do państw, które go ratyfikowały,

oraz uznając, iż wskazanym jest, aby (nazwa państwa) stało się stroną wspomnianego protokołu zmieniającego Konwencję o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,

niniejszym, (nazwa państwa), po zapoznaniu się z protokołem, ratyfikuje go i potwierdza, iż (nazwa państwa) przestrzeże wszystkie zawarte w nim postanowienia.

W dowód czego na niniejszym instrumencie ratyfikacji złożyłem podpis oraz odcisk pieczęci (nazwa państwa).

Data

(Podpis głowy państwa, szefa
rządu lub ministra spraw
zagranicznych)

Pieczęć

Rozdział 7

ZAREJESTROWANE UMOWY

Do dnia 20 listopada 2002 r. zarejestrowano w sumie 25 umów zawartych na podstawie artykułu 83 *bis*, jak pokazuje wykaz zawarty poniżej (kopie pewnych umów (niezidentyfikowanych) zawarto w załącznikach.) Informacje dotyczące takich umów, włączając istotne szczegóły, zawiera *Wykaz zarejestrowanych w ICAO umów i porozumień dotyczących międzynarodowego lotnictwa cywilnego* (Dok. 9771), będący kwartalnym wydawnictwem ICAO. Dla ilustracji kolejne strony przedstawiają fragmenty umów opublikowanych w wymienionym, wydawanym co kwartał, wykazie. Informacje te dostępne są również na stronie internetowej ICAO pod adresem www.icao.int w zakładce „Prawo” („Legal”).

Nr w rejestrze	Sygnatariusze	Przedmiot	Data podpisania	Data wejścia w życie
4574	Kenia – Armenia	artykuł 83 <i>bis</i>	08/02/02	01/03/02
4549	Irlandia – Filipiny	artykuł 83 <i>bis</i>	11/01/01 26/01/02	26/01/02
4540	Irlandia – El Salvador	artykuł 83 <i>bis</i>	21/09/01 21/09/01	21/09/01

4482	Włochy – Luksemburg	artykuł 83 <i>bis</i>	05/03/01 26/06/01	
4481	Włochy – Luksemburg	artykuł 83 <i>bis</i>	20/12/99 19/06/01 22/06/01	
4326	Irlandia – Kolumbia	artykuł 83 <i>bis</i>	16/01/01	16/01/01
4325	Włochy – Grecja	artykuł 83 <i>bis</i>	31/01/01 13/03/01	13/03/01
4324	Włochy – Dania	artykuł 83 <i>bis</i>	07/08/00 22/08/00	22/08/00
4323	Włochy – Szwajcaria	artykuł 83 <i>bis</i>	10/07/00 18/07/00 20/09/00 28/09/00	
4322	Włochy – Austria	artykuł 83 <i>bis</i>	26/09/00 31/10/00	
4320	Włochy – Niemcy	artykuł 83 <i>bis</i>	21/09/00 05/10/00	05/10/00
4319	Włochy – Niemcy	artykuł 83 <i>bis</i>	20/10/00 23/10/00	23/10/00
4318	Włochy – Niemcy	artykuł 83 <i>bis</i>	15/08/00 22/08/00	22/08/00
4317	Włochy – Niemcy	artykuł 83 <i>bis</i>	09/08/00 16/08/00	16/08/00
4316	Włochy – Niemcy	artykuł 83 <i>bis</i>	04/08/00 24/08/00	24/08/00
4315	Włochy – Niemcy	artykuł 83 <i>bis</i>	03/08/00 22/08/00	22/08/00
4276	Irlandia – Włochy	artykuł 83 <i>bis</i>	22/09/00 14/10/00	14/10/00
4274	Irlandia – Tunezja	artykuł 83 <i>bis</i>	05/04/00 15/05/00	15/05/00
4273	Irlandia – Meksyk	artykuł 83 <i>bis</i>	01/12/99 01/02/00	01/02/00
4272	Irlandia – Filipiny	artykuł 83 <i>bis</i>	22/11/99 28/01/00	28/01/00
4271	Irlandia – Kolumbia	artykuł 83 <i>bis</i>	21/09/99	21/09/99 (
4236	Bermudy (U.K.) – Federacja Rosyjska	artykuł 83 <i>bis</i>	28/09/99 07/10/99	07/10/99
4199	Bermudy (U.K.) – Uzbekistan	artykuł 83 <i>bis</i>	11/08/99 20/08/99	20/08/99
4198	Malawi – Federacja Rosyjska	artykuł 83 <i>bis</i>	23/07/99 29/07/99	29/07/99
4171	Bermudy (U.K.) – Kolumbia	artykuł 83 <i>bis</i>	18/12/98 18/12/98	18/12/98

strona dokonująca rejestracji

Załącznik A

UMOWA POMIĘDZY [PAŃSTWEM X] ORAZ [PAŃSTWEM Y] W SPRAWIE PRZEKAZANIA FUNKCJI I POWINNOŚCI ZWIĄZANYCH Z NADZOREM

Zważywszy, że protokół w sprawie artykułu 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944 r.) (zwanej dalej „Konwencją”), którego stronami są [państwo X] oraz [państwo Y], wszedł w życie w dniu 20 czerwca 1997 r.,

zważywszy, że artykuł 83 bis, mając na celu wzmożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, przewiduje możliwość przekazania Państwu Operatora wszystkich lub części spoczywających na Państwie Rejestracji funkcji i powinności dotyczących artykułów 12, 30, 31 oraz 32 ustęp a) Konwencji,

zważywszy, że, zgodnie z dokumentem ICAO nr 9642, część VIII, rozdział 1, oraz w świetle dokumentu ICAO nr 8335, rozdział 10, istnieje konieczność precyzyjnego ustalenia międzynarodowych zobowiązań oraz zakresu odpowiedzialności [państwa

X] (będącego Państwem Rejestracji) i [państwa Y] (będącego Państwem Operatora) w zgodzie z postanowieniami Konwencji,

zważywszy, że, w odniesieniu do stosownych załączników Konwencji, niniejsza umowa ustala szczegóły przeniesienia z [państwa X] na [państwo Y] funkcji oraz powinności wypełnianych zazwyczaj przez Państwo Rejestracji, jak określono w artykułach III i VI poniżej,

Rząd [państwa X] oraz Rząd [państwa Y], zwanych w dalszej części umowy „stronami”,

deklarując wzajemne zaangażowanie w sprawy bezpieczeństwa oraz wydajności lotnictwa międzynarodowego,

mając świadomość, iż leży we wspólnym interesie obydwóch Rządów, aby zapewnione zostało bezpieczne użytkowanie statków powietrznych wykorzystywanych w międzynarodowej żegludze powietrznej w odniesieniu do statków powietrznych wpisanych do rejestru statków powietrznych i załóg lotniczych [państwa X], a użytkowanych na podstawie certyfikatu operatora lotniczego (AOC) wydanego przez [państwo Y],

pragnąc zapewnić stałe bezpieczeństwo statków powietrznych zarejestrowanych w [państwie X] i użytkowanych na mocy umowy przeniesienia,

ustaliły co następuje:

ARTYKUŁ I

Agencjami odpowiedzialnymi za realizację postanowień niniejszej umowy są [ULC X], działający w imieniu Rządu [państwa X] oraz [ULC Y], działający w imieniu Rządu [państwa Y].

ARTYKUŁ II

Niniejsza umowa opracowana została na podstawie artykułów 33 oraz 83 Konwencji. Niniejsza umowa dotyczy przekazania pewnych, określonych poniżej, funkcji i powinności, o których mowa w załącznikach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), pomiędzy [ULC X] i [ULC Y], a zakres umowy ograniczony jest do statków powietrznych wpisanych do rejestru prowadzonego przez [państwo X], a użytkowanych przez operatorów lotniczych pochodzących z [państwa Y], określonych przez podanie typu, znaku rejestracyjnego oraz numerów seryjnych w załączniku 1 do umowy. Zgodnie z rozdziałem 10 wydanego przez ICAO Dokumentu 8335 oraz częścią VIII, rozdziałem 1 wydanego przez ICAO Dokumentu 9642, istnieje konieczność precyzyjnego ustalenia międzynarodowych zobowiązań, funkcji oraz powinności, zgodnych z postanowieniami Konwencji; spoczywających na [państwie X] (będącym Państwem Rejestracji) i [państwie Y] (będącym Państwem Operatora). Zgodnie z zapisami artykułu 83 *bis*, Państwo Rejestracji może, na drodze porozumienia z Państwem Operatora, przekazać temu państwu wszystkie lub część

spoczywających na nim, jako na Państwie Rejestracji, funkcji oraz powinności. Państwo Rejestracji zwolnione zostanie z odpowiedzialności w odniesieniu do przekazanych funkcji i powinności.

ARTYKUŁ III

W przypadku [państwa X] i [państwa Y], [państwo X] przekazuje [państwu Y] następujące funkcje oraz powinności, włączając nadzór oraz kontrolę stosownych elementów, o których mowa w kolejnych załącznikach do Konwencji:

Załącznik 1 – *Licencjonowanie personelu*, licencje, które są wydawane lub którym nadawana jest ważność przez Państwo Operatora, Załącznik 1, pkt 1.2.2.

Załącznik 2 – *Przepisy ruchu lotniczego*, egzekwowanie przestrzegania mających zastosowanie zasad i przepisów dotyczących wykonywania lotów i manewrów statków powietrznych..

Załącznik 6 – *Eksploatacja statków powietrznych – Część I – Międzynarodowy Zarobkowy Transport Lotniczy – Samoloty*. Funkcje oraz powinności spoczywające zazwyczaj na Państwie Rejestracji. Funkcje i powinności spoczywając zazwyczaj na Państwie Operatora nie muszą być przekazywane. Wówczas, gdy funkcje i powinności wynikające z zapisów Załącznika 6, Część I (w szczególności rozdziałów 5, 6 i 8) mogą stać w sprzeczności z tymi wynikającymi z postanowień Załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, podział konkretnych obowiązków określa załącznik 2 do umowy.

[ULC X] zachowa wynikającą z Konwencji odpowiedzialność za prowadzenie nadzoru oraz kontroli związanych z następującym Załącznikiem ICAO:

Załącznik 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*

ARTYKUŁ IV

Obowiązek poinformowania, drogą bezpośredniego zawiadomienia, innych państw o istnieniu oraz treści niniejszej umowy zawartej na podstawie artykułu 83 *bis* ustęp *b*) spoczywa na Państwie Operatora. Państwo Rejestracji lub Państwo Operatora dokona rejestracji niniejszej umowy, jak również wszelkich zmian do niej, w ICAO, zgodnie z *Zasadami rejestracji w ICAO umów i porozumień lotniczych* (Dok. 6685).

ARTYKUŁ V

[ULC Y] zapewni, aby uwierzytelniona kopia niniejszej umowy w angielskiej oraz [nazwa języka] wersji językowej umieszczona została na pokładzie każdego statku powietrznego, do którego niniejsza umowa ma zastosowanie. [ULC Y] zapewni również, aby na pokładzie przewożona była uwierzytelniona kopia stosownego certyfikatu operatora lotniczego, w którym dany statek powietrzny jest wymieniony w sposób właściwy oraz poprawnie określony.

ARTYKUŁ VI

Na mocy niniejszej umowy, jedynym obowiązkiem, który związany jest ze zdolnością do lotu, przekazany [państwu Y] jest obowiązek zatwierdzenia wykorzystywanych przez operatora baz zewnętrznych (*line stations*) umiejscowionych z dala od głównej bazy operatora. [Państwo Y] akceptuje taki stan rzeczy.

ARTYKUŁ VII

Stosowane procedury związane ze zdolnością do lotu zawierać będzie instrukcja nadzoru obsługi technicznej operatora (MCM). Załącznik 2 do niniejszej umowy określa spoczywające na stronach funkcje oraz powinności w odniesieniu do zdolności do lotu.

ARTYKUŁ VIII

Spotkania pomiędzy [ULC X] i [ULC Y] oraz innymi zainteresowanymi państwami, na ich wniosek, odbywać się będą początkowo co sześć miesięcy w celu omówienia zarówno kwestii operacyjnych, jak i spraw dotyczących zdolności do lotu, wynikających z inspekcji przeprowadzonych przez inspektorów kolejnych państw. Spotkania te odbywać się będą na terenie [państwa X], Państwa Operatora lub na gruncie neutralnym w celu usunięcia rozbieżności ujawnionych w wyniku przeprowadzonych inspekcji oraz zapewnienia, aby wszystkie strony uzyskały pełne informacje o prowadzonych przez operatora operacjach. Następujące tematy znajdują się wśród zagadnień omawianych w ramach spotkań:

- operacje lotnicze,
- ciągła zdolność do lotu oraz obsługa techniczna statków powietrznych,
- inne istotne kwestie wynikające z przeprowadzonych inspekcji oraz
- procedury operatora, w stosownych przypadkach.

Pomimo odbywania spotkań, [ULC X] zachowuje prawo przeprowadzania inspekcji oraz audytów, w sposób jaki uzna za stosowny, w celu sprawdzenia czy [państwo Y] wywiązuje się ze swoich zobowiązań względem nadzoru przekazanych mu przez [państwo X]. [ULC X] mieć będzie dostęp do dokumentacji [ULC Y] dotyczącej

operatora. Inspekcje takie odbywać się będą wyłącznie po uprzednim zawiadomieniu [państwa Y] wystosowanym ze stosownym wyprzedzeniem.

ARTYKUŁ IX

W trakcie realizacji postanowień niniejszej umowy [państwo Y], pozostające Państwem Operatora, poinformuje stosownie [państwo X] zanim jakikolwiek statek powietrzny, objęty zakresem jej zastosowania, stanie się przedmiotem umowy subleasingu. Żadne z funkcji oraz powinności przekazanych przez [państwo X] [państwu Y] nie mogą być wypełniane przez państwo trzecie bez wyraźnej zgody [państwa X] wyrażonej w formie pisemnej.

ARTYKUŁ X

Wszelkie spory dotyczące interpretacji bądź zakresu stosowania niniejszej umowy rozstrzygane będą na drodze konsultacji pomiędzy stronami i nie będą przekazywane do trybunałów międzynarodowych, arbitrażu lub rozsądzenia przez osoby trzecie.

ARTYKUŁ XI

Zmiany do niniejszej umowy mogą zostać wprowadzone na drodze pisemnego porozumienia stron.

ARTYKUŁ XII

Niniejsza umowa, która zastępuje wszystkie wcześniejsze umowy zawarte pomiędzy stronami w wymienionym przedmiocie, wchodzi w życie po podpisaniu jej przez obydwie strony i pozostanie w mocy do momentu wygaśnięcia.

W dowód czego niżej podpisani dyrektorzy generalni [ULC X oraz ULC Y] złożyli swoje podpisy na niniejszej umowie.

W imieniu Rządu [państwa Y]

W imieniu Rządu [państwa X]

[DGCA ULC Y]

[DGCA ULC X]

Załączniki: Załącznik 1 – Statki powietrzne objęte umową
Załącznik 2 – Obowiązki [państwa X] i [państwa Y] w zakresie
zdatości do lotu

Niniejsza umowa sporządzona została w dwóch egzemplarzach, w angielskiej oraz [nazwa języka] wersji językowej, z których obydwie mają moc obowiązującą.

Załącznik 1

STATKI POWIETRZNE OBJĘTE UMOWĄ

Operator
seryjny

Typ statku
powietrznego

Znak rejestracyjny

Numer

[...]

[...]

[...]

[...]

Załącznik 2

OBOWIĄZKI [PAŃSTWA X] I [PAŃSTWA Y] W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU

Dokument ICAO	Przedmiot	Obowiązki Państwa Rejestracji [państwa X]	Obowiązki Państwa Operatora
---------------	-----------	--	--------------------------------

			[państwa Y]
Załącznik 8, część II, rozdział 4; Dok. 9642, część II, rozdział 1; Dok. 9389, rozdział 1, pkt 1.1.4, oraz rozdział 6, pkt 6.1.2	Ciągła zdatność do lotu statków powietrznych	Opracowanie lub przyjęcie wymagań w celu zapewnienia ciągłej zdatności do lotu w trakcie całkowitego okresu eksploatacji statku powietrznego; Wymóg ten obejmuje również wymienione niżej wymagania w zakresie obsługi technicznej wynikające z postanowień Załącznika 6	
Załącznik 8, część II, rozdział 4, pkt 4.2.3, 4.2.4 i 4.2.5; Dok. 9642, część VI, rozdział 1	Kontakt z Państwem Projektu	Pozostawanie w kontakcie z Państwem Projektu	
Załącznik 8, część II, rozdział 5; Dok. 9642, część IV, rozdział 3	Ważność świadectwa zdatności do lotu	Wydawanie pierwszego oraz kolejnych certyfikatów zdatności do lotu	
Załącznik 8, część II, rozdział 6, pkt 6.2	Uszkodzenia statków powietrznych	Ustalenie stanu zdatności statku powietrznego do lotu	
Załącznik 6, część I, rozdział 5, pkt 5.2.3 oraz 5.2.4	Użytkowanie statków powietrznych zgodnie z warunkami stosownego certyfikatu zdatności do lotu		Przyjęcie odpowiedzialności Państwa Rejestracji określonej w pkt 5.2.4
Załącznik 6, część I, rozdział 8, pkt 8.1	Obowiązki operatora w zakresie obsługi technicznej		Zapewnienie, aby obowiązki te zawarte zostały w wykorzystywanej przez operatora instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM)
Załącznik 6, część I, rozdział 8, pkt 8.2	Instrukcja nadzoru obsługi technicznej (MCM) operatora		Zapewnienie, aby stosowne wskazówki zawarte zostały w instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM), możliwym do uznania przez [państwa X]
Załącznik 6, część I, rozdział	Program obsługi	Zatwierdzenie programu obsługi technicznej (MCM)	Zapewnienie, aby instrukcja nadzoru

8, pkt 8.3	technicznej	operatora	obsługi technicznej (MCM) zawierała obowiązki związane z programem obsługi technicznej oraz procedury rozwoju (development procedures)
Załącznik 6, część I, rozdział 8, pkt 8.4	Rejestry obsługi technicznej	Przeprowadzanie, raz na sześć miesięcy, inspekcji rejestrów dokumentów związanych z obsługą techniczną	Przeprowadzanie inspekcji zgodnie z wymogami zawartymi w certyfikacie operatora lotniczego AOC
Załącznik 6, część I, rozdział 8, pkt 8.5	Informacje o ciągłej zdatości do lotu	Zapewnienie, aby wszystkie stawiane przez [państwo X] wymagania dotyczące zdatości do lotu zostały zrozumiane przez operatora	Zapewnienie dostarczenia [państwu X] raportów dotyczących zdatości do lotu
Załącznik 6, część I, rozdział 8, pkt 8.6; Dok. 9642, część VIII, Załącznik A, pkt 3.7	Modyfikacje i naprawy	Zapewnienie, aby modyfikacje oraz naprawy zostały zatwierdzone przez Państwo Projektu/ Produkcji oraz wydanie zatwierdzenia	Zapewnienie, aby procedury zawarte zostały wykorzystywanej przez operatora instrukcji nadzoru obsługi technicznej (MCM)
Załącznik 6, Część I, rozdział 8, pkt 8.7	Zatwierdzona organizacja obsługi technicznej	Zatwierdzenie głównej organizacji obsługi technicznej operatora oraz procedur w odniesieniu do rozdziału 8, pkt 8.7	Zatwierdzenie organizacji obsługi technicznej [operatora] poza główną bazą operatora. Zapewnienie, aby procedury zawarte zostały w wykorzystywanej przez operatora instrukcji nadzoru obsługi technicznej MCM

Załącznik B²

KORRESPONDENCJA POMIĘDZY [PAŃSTWEM X] I [PAŃSTWEM Y]

TELEFAX

Do: [ULC Y]

Temat: [operator w państwie Y]

Szanowny Panie,

Jak Panu wiadomo, wymieniony wyżej operator zamierza wziąć w leasing samolot [typu] o [numerze rejestracyjnym].

Jako, że w naszym przekonaniu, w tej sytuacji nie jesteśmy w stanie wypełniać powinności spoczywających na Państwie Rejestracji, zwracamy się z uprzejmą prośbą, aby Urząd Lotnictwa Cywilnego w [państwie Y] podjął się sprawowania nadzoru nad operacjami lotniczymi oraz obsługą techniczną wymienionego wyżej samolotu zgodnie z postanowieniami Załącznika 6, część I, rozdział 3, przez okres użytkowania go przez [operatora w państwie Y] do dnia [data].

Uprzejmie prosimy zauważyć, iż:

- przestrzegać należy wymogów [państwa X] w zakresie zdatności do lotu
- czynności obsługi technicznej mogą być wykonywane wyłącznie przez organizacje zatwierdzone przez [region]
- ważne zdarzenia oraz wypadki zgłaszać należy [ULC X]
- odnotować należy oraz złożyć stosowne zawiadomienie o wszelkich modyfikacjach dokonanych podczas okresu leasingu

Informujemy, iż, zgodnie z wewnętrznymi przepisami naszego państwa, coroczna inspekcja obsługi technicznej (*maintanance check review*) musi zostać przeprowadzona przez organizację obsługi technicznej [państwa X].

Liczymy na szybką odpowiedź z Pana strony.

Z wyrazami szacunku,

Zastępca szefa wydziału [ULC X] odpowiedzialnego za licencjonowanie przewoźników lotniczych

² Uwaga – zawarte w niniejszym załączniku odniesienia do dokumentów ICAO mogły ulec zmianie z uwagi na wprowadzone do nich poprawki.

LIST

Do: [ULC X]

Temat: Leasing typu *dry lease* statku powietrznego [typu] o [numerze rejestracyjnym] oddanego w leasing przez [spółkę w państwie X] [operatorowi w państwie Y] do użytkowania w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego do dnia [data].

Droży Państwo,

W odpowiedzi na list [stosowne odwołanie], pragniemy poinformować, iż [Urząd Lotnictwa Cywilnego Y] gotów jest przyjąć, zgodnie z postanowieniami artykułu 83 *bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*, stałe przeniesienie obowiązków w zakresie nadzoru nad operacjami, personelem oraz ciągłą zdadnością do lotu w odniesieniu do statku powietrznego będącego przedmiotem leasingu w okresie użytkowania go przez [operatora w państwie Y] do dnia [data].

Zgodnie z rekomendacjami ICAO, wystąpienie o przekazanie przez Państwa wyżej wymienionych obowiązków spotyka się ze zrozumieniem i obowiązki te zostaną przejęte przez [ULC Y] z zastrzeżeniem następujących warunków. Warunki te, zgodnie z dotychczasowymi ustaleniami wynikającymi z poprzednich przypadków o podobnym charakterze, przewidują wzajemne zobowiązania pomiędzy [ULC X] i [ULC Y] oraz opisują one sposób wywiązywania się przez nie z wynikającej z prawa odpowiedzialności w zakresie nadzoru nad operacjami, personelem oraz ciągłą zdadnością do lotu w odniesieniu do statku powietrznego będącego przedmiotem leasingu w okresie użytkowania go przez [operatora w państwie Y] w ramach operacji zarobkowego transportu lotniczego na podstawie umowy leasingu typu *dry lease*. Takie określenie wzajemnych zobowiązań pozwoli również uniknąć zbędnego obciążenia operatorów poprzez możliwie najszersze eliminowanie powielania zadań.

Przekazane powinności oraz funkcje nadzorcze/ kontrolne:

1. Załącznik 6 ICAO, część I.
2. Załącznik 8 ICAO, część II, rozdziały 4, 6 oraz 8 (wyłącznie części przewidujące obowiązki operatora statku powietrznego oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego, którego jurysdykcji podlega operator, w związku z zamierzonymi operacjami.)
3. Załącznik 1 ICAO.

Ustalenia dotyczące wzajemnych zobowiązań:

– Statek powietrzny musi być zgodny z zatwierdzonym przez [ULC X] projektem typu statku powietrznego; [ULC Y] zobowiązany będzie nadzorować przestrzeganie tego

wymogu po dostarczeniu statku powietrznego przez cały okres użytkowania go przez operatora pochodzącego z tego państwa pod znakami rejestracyjnymi obcego państwa.

– Statek powietrzny musi spełniać dyrektywy zdatności do lotu (*Airworthiness Directives/ AD*) wydane przez [ULC X]; w tym względzie, operator pochodzący z [państwa Y] poproszony zostanie o dokonanie subskrypcji mających zastosowanie dyrektyw AD oraz wszelkich innych działań dotyczących zdatności do lotu wymaganych przez [ULC X], zgodnie z wykorzystywanym przez urząd bieżącym systemem dystrybucji. [ULC X] zaopatrywać będzie okresowo delegaturę [ULC Y], mieszczącą się pod [pełny adres] w zaktualizowanym wykazie dyrektyw zdatności do lotu mających zastosowanie do danego typu statku powietrznego oraz do związanych z tym typem części/ wyrobów lotniczych. [ULC X] oraz [ULC Y] mogą uzgodnić stosowanie innego systemu, będącego alternatywą dla opisanego powyżej, umożliwiającego spełnienie tych dwóch warunków, a uzgodnione rozwiązanie zawarte zostać powinno w umowie leasingu. Możliwy jest również wymóg, aby statek powietrzny spełniał warunki wydanych przez [ULC Y] dyrektyw AD mających zastosowanie do modelu danego statku powietrznego lub jego części, wówczas gdy odpowiadające im działanie związane ze zdatnością do lotu nie jest uznawane za obowiązkowe przez [ULC X] lub gdy [ULC Y] wymaga przestrzegania zgodności w sposób bardziej restrykcyjny. Zasady przestrzegania zgodności z wymienionymi powyżej obowiązkowymi czynnościami dotyczącymi obsługi technicznej, jak również jakiegokolwiek odstępstwa od treści dyrektyw zdatności do lotu wydanych przez [ULC X], wówczas gdy państwo wnioskuje o takie odstępstwa lub gdy są one konieczne, uzgodnione zostaną pomiędzy [ULC X] oraz [ULC Y].

– Obsługa techniczna statku powietrznego odbywać się będzie w zgodzie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej (*approved maintenance programme/ AMP*), zatwierdzonym przez [ULC Y] w odniesieniu do leasingu określonego typu statku powietrznego. Nadzór nad obsługą techniczną statków powietrznych prowadzony będzie przez [ULC Y] zgodnie z procedurami krajowymi; jakiegokolwiek zmiany w AMP (np. krótkoterminowe wydłużenie przerw między czynnościami obsługi, *escalations*), wówczas gdy będą wymagane, zatwierdzane będą przez [ULC Y] zgodnie z odnośnymi procedurami zatwierdzonymi dla operatora pochodzącego z [państwa Y]. (Wymagania [państwa Y] oraz wskazówki dotyczące zarządzania zatwierdzonym programem obsługi technicznej AMP są zgodne ze stosownymi wymaganiami [regionalnymi], wskazówkami oraz materiałami objaśniającymi.)

– Główne naprawy oraz modyfikacje, które mają zostać wykonane na statku powietrznym, zatwierdzane będą przez [ULC X]. Ewentualnie, wówczas gdy funkcja ta zostanie przekazana przez [ULC X], [ULC Y] może zatwierdzać modyfikacje oraz naprawy zgodnie z procedurami krajowymi oraz procedurami przekazanymi przez [ULC X] w odniesieniu do konkretnych przypadków. Naprawy mniejszej wagi zatwierdzane będą zgodnie z procedurami Urzędu właściwego dla operatora. Naprawy dokonywane zgodnie z zatwierdzoną instrukcją napraw strukturalnych (*structural repair manual/ SRM*) uznaje się za zatwierdzone; wszelkie odstępstwa od SRM, zaklasyfikowane przez [ULC Y] jako istotne lub mniejszej wagi, zatwierdzane będą zgodnie z opisaną wyżej odnośną procedurą.

- Statek powietrzny użytkowany będzie zgodnie z zatwierdzoną przez [ULC X] instrukcją użytkowania w locie (*aircraft flight manual/ AFM*) oraz zatwierdzonym przez [ULC Y] wykazem wyposażenia minimalnego (*MEL*), który nie może być mniej restrykcyjny niż główny wykaz wyposażenia minimalnego (*MMEL*); wszelkie odstępstwa od wykazu MEL podlegać będą zatwierdzeniu przez [ULC Y] zgodnie z odnośnymi [procedurami] zatwierdzonymi na potrzeby operatora pochodzącego z [państwa Y].
- Wymagać się będzie, aby statek powietrzny wyposażony został zgodnie z wymaganiami operacyjnymi [państwa Y] w odniesieniu do zamierzonego rodzaju operacji. W związku z powyższym wymagane być może połączenie zatwierdzonego przez [ULC X] podręcznika użytkowania w locie (AFM) z wymaganymi oraz zatwierdzonymi przez [ULC Y] suplementami (*supplements*), za zgodą [ULC X]. Jeżeli dla potrzeb takiej konfiguracji konieczne okazałyby się istotne zmiany w projekcie typu statku powietrznego, traktowane byłyby one zgodnie z wyżej opisanymi postanowieniami.
- Informacje, przedstawione w formie pisemnej – w języku angielskim, dotyczące istotnych zdarzeń mających miejsce w czasie użytkowania statku powietrznego, które mają lub mogłyby mieć wpływ na jego ciągłą zdatność do lotu, dostarczone będą przez leasingobiorcę organizacjom odpowiedzialnym za projekt typu, [ULC Y] oraz [ULC X], możliwie najszybciej, ale nie później niż trzy dni po wystąpieniu takiego zdarzenia. [ULC Y] udzieli [ULC X] bardziej szczegółowych informacji na temat przebiegu dochodzenia dotyczącego takich poważnych zdarzeń, wobec których wymagane jest, lub uznane za konieczne przez [ULC Y], podjęcie czynności związanych z obowiązkową zdatnością do lotu. W przypadku zdarzeń mających miejsce w czasie użytkowania statku powietrznego, które mogłyby spowodować unieważnienie jego świadectwa zdatności do lotu (CoA), [ULC Y] upoważniony jest do uniemożliwienia wznowienia operacji lotniczych przy wykorzystaniu takiego statku powietrznego, jak również poinformuje [ULC X] stosownie w celu umożliwienia podjęcia stosownych działań naprawczych.
- Wszystkie inspekcje stanu technicznego, naprawy oraz modyfikacje dokonywane na statku powietrznym muszą być wykonywane przez stosownie zatwierdzoną/zaaprobowaną [regionalną] organizację obsługi technicznej.
- Czynności obsługi technicznej muszą być wykonywane przez licencjonowany bądź wykwalifikowany personel organizacji zaaprobowanej przez [ULC Y] zgodnie z przepisami krajowymi.
- Operacje lotnicze prowadzone będą przez operatora pochodzącego z państwa [państwa Y], zatrudniającego członków załogi lotniczej posiadających licencje ze stosownymi uprawnieniami, wydane lub uznane za ważne przez [ULC Y] zgodnie z przepisami krajowymi oraz uznane za ważne przez [ULC X].
- Świadectwo zdatności do lotu statku powietrznego odnawiane będzie przez [ULC X] na podstawie stwierdzenia, że statek miał właściwą obsługę techniczną i jest w stanie technicznym pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie. Zgodnie z ustaleniami oraz po złożeniu przez leasingobiorcę – w odpowiednim czasie – wniosku, [ULC Y] przeprowadzi, zgodnie z wewnętrznymi procedurami oraz

postanowieniami niniejszego listu, całościową roczną inspekcję statku powietrznego w celu ustalenia czy utrzymywany jest on w stanie zdatności do lotu. [ULC Y] następnie dostarczy [ULC X] zawarte w niniejszym liście „OŚWIADCZENIE” z załączoną kopią stosownego raportu z inspekcji przeprowadzonej wewnętrznie przez [ULC Y]. Kopie tych dokumentów przesłane zostaną do [nazwa firmy w państwie X] i przechowywane będą na pokładzie statku powietrznego wraz ze świadectwem zdatności do lotu [wydanym przez państwo X].

– Leasingobiorca odpowiedzialny będzie za przechowywanie rejestrów obsługi technicznej w okresie obowiązywania leasingu zgodnie z postanowieniami Załącznika 6 ICAO oraz procedurami krajowymi; wszystkie rejestry obsługi technicznej, jak przewiduje Załącznik 6, przekazane zostaną leasingodawcy w chwili zwrotu statku powietrznego.

– Operacje lotnicze z wykorzystaniem statku powietrznego użytkowanego na mocy certyfikatu operatora lotniczego/ licencji leasingobiorcy pochodzącego z [państwa Y] wykonywane będą zgodnie z mającymi zastosowanie zasadami oraz przepisami [państwa Y]; nadzór prowadzony będzie przez [ULC Y] zgodnie z bieżącymi procedurami krajowymi.

– Leasingodawca oraz leasingobiorca podejmą stosowne działania w celu umożliwienia [ULC X] oraz [ULC Y] przeprowadzenia inspekcji, zawsze wówczas, gdy będzie to wymagane. Rejestry obsługi technicznej oraz dokumentacja dotycząca operacji muszą pozostawać aktualne oraz dostępne na żądanie [ULC Y] oraz [ULC X] aż do końca obowiązywania przeniesienia. Towarzystwo wydane będą w języku angielskim.

– Umowa leasingu oraz zatwierdzona/ zaaprobowana przez [ULC Y] instrukcja obsługi technicznej i instrukcja operacyjna organizacji, z których korzysta leasingobiorca, odzwierciedlać będą, w stosownych przypadkach, wyżej wymienione warunki.

Ustalenia zawarte na drodze niniejszego listu oraz wspomnianego na wstępie pisma w sprawie przeniesienia zarejestrowane zostaną w ICAO zgodnie z przepisami Organizacji. Operator pochodzący z [państwa Y] wezwany będzie do przechowywania na pokładzie statku powietrznego, przez okres obowiązywania leasingu, uwierzytelnionych kopii wyżej wspomnianych pism.

W celu uzyskania dalszych informacji prosimy o kontakt z niżej podpisanym.

Z wyrazami szacunku,

Dyrektor Departamentu Techniki Lotniczej [ULC Y]

OŚWIADCZENIE

Określony poniżej statek powietrzny:

Typ:

Nr seryjny:

Znaki rejestracyjne:

Świadectwo zdatności do lotu nr:

Całkowity czas eksploatacji:
cykli:

Całkowita liczba

Czas od ostatniej kontroli:

Cykl od ostatniej kontroli:

Wyposażony w:

Typ silnika:

1) Nr seryjny:
cykli:

Całkowity czas eksploatacji:

Całkowita liczba

2) Nr seryjny:
cykli:

Całkowity czas eksploatacji:

Całkowita liczba

Typ śmigła:

1) Nr seryjny:
cykli:

Całkowity czas eksploatacji:

Całkowita liczba

2) Nr seryjny:
cykli:

Całkowity czas eksploatacji:

Całkowita liczba

Typ pomocniczej jednostki zasilającej (APU):

Nr seryjny:

Całkowity czas eksploatacji:

Inspekcja wyposażenia awionicznego statku powietrznego (*avionics inspection*)
przeprowadzona na:

obsługiwany był i jest zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej XYZ/XX/YY wyd. YY zmiana T i znajduje się w stanie technicznym umożliwiającym bezpieczne użytkowanie.

W wyniku inspekcji przeprowadzonej na podstawie procedur [ULC Y] oraz przepisów o prowadzeniu stałego nadzoru nad zdatnością do lotu statku powietrznego użytkowanego na podstawie umowy leasingu typu *dry lease*, określonego w liście [odniesienie], potwierdzono, iż statek powietrzny jest w stanie zdatności do lotu zgodnie z wymaganiami [państwa Y]. Niniejsze oświadczenie wydaje się dla ułatwienia wydania stosownych dokumentów w celu utrzymania ważności świadectwa zdatności do lotu wyżej wskazanego statku powietrznego zgodnie z przepisami krajowymi [państwa X].

Miejsce i data

Podpis odpowiedzialnego inspektora [WCL

Y]

Załącznik C³

UMOWA POMIĘDZY [PAŃSTWEM X] A [PAŃSTWEM Y] W SPRAWIE IMPLEMENTACJI ARTYKUŁU 83 *bis* KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM

Zważywszy, że protokół w sprawie artykułu 83 *bis* Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (Chicago, 1944 r.), którego stronami są [państwo X] oraz [państwo Y], wszedł w życie z dniem 20 czerwca 1997 r.,

zważywszy, że artykuł 83 *bis*, mając na celu wzmożenie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, przewiduje możliwość przekazania Państwu Operatora wszystkich lub części spoczywających na Państwie Rejestracji funkcji i powinności dotyczących artykułów 12, 30, 31 oraz 32 ustęp a) Konwencji,

zważywszy, że, zgodnie z Dokumentem ICAO 9642, część VIII, rozdział 1, oraz w świetle Dokumentu ICAO nr 8335, rozdział 10, istnieje konieczność precyzyjnego ustalenia zobowiązań oraz zakresu odpowiedzialności [państwa X] (będącego Państwem Rejestracji) i [państwa Y] (będącego Państwem Operatora) zgodnie z postanowieniami Konwencji,

zważywszy, że, w odniesieniu do stosownych załączników Konwencji, niniejsza umowa ustala szczegóły przeniesienia z [państwa X] na [państwo Y] funkcji oraz

³ Uwaga – zawarte w niniejszym załączniku/ dodatku odniesienia do dokumentów ICAO mogły ulec zmianie z uwagi na wprowadzone do nich poprawki.

powinności wypełnianych zazwyczaj przez Państwo Rejestracji, jak określono w punkcie 3 poniżej,

władze lotnictwa cywilnego [państwa X] – [Urząd Lotnictwa Cywilnego X] [adres]

oraz

władze lotnictwa cywilnego [państwa Y] -- [Urząd Lotnictwa Cywilnego Y] [adres],

zwane w dalszej części niniejszej umowy „stronami”, działając w imieniu Rządów tych państw, ustaliły, w oparciu o artykuły 33 oraz 83 *bis* Konwencji, co następuje:

Postanowienia ogólne

1. Zgodnie z Konwencją oraz [prawodawstwem państwa X], [państwo X] zostanie zwolnione z odpowiedzialności w odniesieniu do funkcji i powinności przekazanych [państwu Y] z chwilą należytego opublikowania niniejszej umowy oraz zawiadomienia o jej zawarciu zgodnie z zapisami ustępu b) artykułu 83 *bis*.
2. Zakres niniejszej umowy ogranicza się do statków powietrznych wpisanych do rejestru cywilnych statków powietrznych [państwa X] i użytkowanych na podstawie umowy leasingu zawartej przez [operatora 1] oraz [operatora 2], którego główne miejsce prowadzenia działalności znajduje się na terenie [państwa Y].

Definicje

Leasingodawca. Wpisany do rejestru właściciel bądź operator statku powietrznego.

Leasingobiorca. Operator posiadający certyfikat operatora lotniczego (AOC), na podstawie którego eksploatowany jest oddany w leasing statek powietrzny.

Przekazane obowiązki

3. Na podstawie niniejszej umowy, strony ustalają, że [państwo X] przekazuje [państwu Y] następujące obowiązki, włączając funkcje nadzoru i kontroli związane ze stosownymi zagadnieniami zawartymi w kolejnych załącznikach do Konwencji:

Załącznik 1 – *Licencjonowanie personelu*, wydawanie oraz uznawanie ważności licencji wydanych przez [ULC Y] lub którym [ULC Y] nadał ważność.

Załącznik 2 – *Przepisy ruchu lotniczego*, egzekwowanie przestrzegania mających zastosowanie zasad i przepisów dotyczących lotów i manewrów statków powietrznych.

Załącznik 6 – *Eksploatacja statków powietrznych (Część I – Międzynarodowy Zarobkowy Transport Lotniczy – Samoloty)*, wszystkie obowiązki spoczywające zazwyczaj na Państwie Rejestracji. Wówczas, gdy obowiązki

wynikające z zapisów Załącznika 6, Część I stoją w sprzeczności z tymi wynikającymi z postanowień Załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, podział konkretnych obowiązków określa załącznik nr 01.

Załącznik 8 – Na mocy niniejszej umowy, podczas gdy władze lotnictwa cywilnego ([państwa X]), których jurysdykcji podlega leasingodawca, zachowują wynikającą z zapisów Konwencji odpowiedzialność za nadzór i kontrolę statków powietrznych wpisanych do rejestru tego państwa, zgodnie z postanowieniami Załącznika 8 – *Zdatność do lotu statków powietrznych*, odpowiedzialność związana z prowadzeniem nadzoru nad obsługą techniczną oddanego w leasing statku powietrznego, który użytkowany jest na mocy certyfikatu operatora lotniczego leasingobiorcy, włączając obowiązki wynikające z postanowień Załącznika 8, Część II, pkt 3.4, Ograniczenia i informacje dotyczące statku powietrznego, pkt 3.5, Czasowa utrata zdatności do lotu, oraz rozdział 4, Ciągła zdatność do lotu statku powietrznego, niniejszym przekazana zostaje władzom lotnictwa cywilnego ([państwa Y]), mającym zwierzchnictwo nad leasingobiorcą.

Zawarty poniżej załącznik nr 01 opisuje powinności stron w odniesieniu do ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych.

Zawiadomienie

4. Obowiązek zawiadomienia w sposób bezpośredni wszystkich zainteresowanych państw o istnieniu oraz treści niniejszej umowy, zgodnie z artykułem 83 *bis*, spoczywa na Państwie Operatora, [państwie Y]. Niniejsza umowa, jak i zmiany do niej, zostaną również zarejestrowane w ICAO przez [ULC X] lub [ULC Y] zgodnie z wymogami artykułu 83 *bis* Konwencji oraz zgodnie z *Zasadami rejestracji w ICAO umów i porozumień lotniczych* (dok. 6685).
5. Uwierzytelniona kopia niniejszej umowy umieszczona zostanie na pokładzie wszystkich statków powietrznych, do których umowa ma zastosowanie. Na pokładzie każdego statku powietrznego przewożona będzie również uwierzytelniona kopia certyfikatu operatora lotniczego (AOC) wydanego [operatorowi 1] oraz [operatorowi 2] przez [ULC Y], w którym to certyfikacie statki powietrzne, których on dotyczy, będą w sposób należyty wymienione i właściwie określone.

Koordinacja

6. [ULC Y] oraz [ULC X] odbywać będą, w miarę potrzeby, spotkania, celem omówienia kwestii operacyjnych oraz zagadnień związanych ze zdatnością do lotu, wynikających z kontroli przeprowadzonych przez inspektorów tych państw. Spotkania takie odbywać się mogą w siedzibach wymienionych urzędów. Wśród zagadnień omawianych w ramach spotkań mogą znaleźć się następujące tematy:
 - Operacje lotnicze

- Nadzór nad ciągłą zdadnością do lotu oraz obsługa techniczna statków powietrznych
- **Operator's control manual procedure?**, w stosownych przypadkach
- Inne istotne kwestie wynikające z przeprowadzonych inspekcji

Postanowienia końcowe

7. Niniejsza umowa wchodzi w życie z dniem jej podpisania i przestaje obowiązywać, w odniesieniu do statków powietrznych w niej wymienionych, z chwilą wygaśnięcia kolejnych umów leasingu, na mocy których statki te są użytkowane. Wszelkie modyfikacje treści niniejszej umowy uzgodnione zostaną przez strony w formie pisemnej.

Niniejsza umowa zatwierdzona i podpisana zostaje przez

Dyrektor [ULC X]

Dyrektor [ULC Y]

Załączniki: Tabela 1 – Przekazane statki powietrzne objęte umową
Załącznik nr 01 – Obowiązki [państwa X] i [państwa Y] w zakresie
zdadności
do lotu

Tabela 1

PRZEKAZANE STATKI POWIETRZNE OBJĘTE UMOWĄ

Typ statku powietrznego	Rejestracja	Nr seryjny	Okres leasingu	Operator
[...]	[...]	[...]	[...]	[...]

Załącznik nr 01

OBOWIĄZKI [PAŃSTWA X] I [PAŃSTWA Y] W ZAKRESIE ZDATNOŚCI DO LOTU

I – CEL

Celem niniejszego dodatku jest określenie w sposób szczegółowy wzajemnych zobowiązań [ULC X] oraz [ULC Y] w celu umożliwienia im wywiązywania się ze spoczywającej na nich odpowiedzialności w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych będących przedmiotem umowy leasingu typu *dry-lease* w okresie, kiedy wykorzystywane są one w zarobkowym przewozie lotniczym przez operatorów z [państwa Y].

II – IMPLEMENTACJA

Dla celów realizacji postanowień umowy, wszelkie pytania dotyczące zdatności do lotu, istotnych zmian oraz zasad kierować należy pod następujące dokładne adresy kontaktowe:

[dokładny adres ULC X]

[dokładny adres ULC Y]

W odniesieniu do bieżących działań wymaganych zgodnie z przedstawionymi tu procedurami, inspektorzy [ULC X] nadzorujący określony statek powietrzny zarejestrowany w [państwie X] uzgodnią szczegóły konkretnej interwencji oraz zasady wymiany niezbędnych informacji związanych z tymi procedurami.

III – DEFINICJA PROJEKTU TYPU

Statek powietrzny musi być zgodny z projektem typu zatwierdzonym bądź zaaprobowanym w inny sposób przez władze lotnictwa cywilnego Państwa Rejestracji.

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zobowiązane będą nadzorować ciągłe przestrzeganie wyżej wymienionych wymogów po przekazaniu statku powietrznego przez cały okres użytkowania go przez operatora krajowego na znakach rejestracyjnych [państwa X].

IV – ZMIANY PROJEKTU TYPU

W celu wprowadzenia jakichkolwiek modyfikacji wymagane jest uzyskanie wyraźnej zgody wpisanego do rejestru właściciela statku powietrznego.

1. Zmiany opracowane przez organizację odpowiedzialną za projekt typu i zatwierdzone przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Projektu.

Zmiany opracowane przez organizację odpowiedzialną za projekt typu (zwykle w formie biuletynów obsługi (*service bulletins*) wydawanych przez producenta statku powietrznego) i zatwierdzone przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Projektu są zatwierdzane do wprowadzenia na statkach powietrznych serii, której taka modyfikacja dotyczy, pod warunkiem niedopuszczenia do żadnych odstępstw od niej.

2. Inne zmiany

Zmiany w projekcie typu sklasyfikowane są jako znaczące i drobne (*major & minor*) przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Projektu oraz/ lub przez władze lotnictwa cywilnego Państwa Rejestracji oraz zatwierdzane zgodnie z następującą procedurą.

Zmiany w konstrukcji statku powietrznego, w odniesieniu do statków powietrznych wpisanych do rejestru [państwa X], zatwierdzają władze lotnictwa cywilnego Państwa Rejestracji. Procedury w odniesieniu do związanych z zatwierdzeniem wymagań określone są w nocie lotniczej [stosowne odniesienie] [państwa X].

3. Realizacja zatwierdzonych zmian

Zmiany w projekcie, zatwierdzone zgodnie z opisaną powyżej procedurą, zostaną wykonane na statku powietrznym przez stosownie zatwierdzoną/zaaprobowaną organizację obsługową. Czynności obsługi technicznej będą wykonane i poświadczane przez personel licencjonowany lub wykwalifikowany zgodnie z wymogami [władz lotnictwa cywilnego Y].

V – INSTRUKCJA UŻYTKOWANIA W LOCIE

Statek powietrzny musi być użytkowany bez przekraczania ograniczeń określonych w instrukcji użytkowania w locie zatwierdzonej przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji, ale może zawierać poprawki zatwierdzone przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora, pod warunkiem zaaprobowania ich przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji.

VI – CIĄGŁA ZDATNOŚĆ DO LOTU

Zgodnie z Załącznikiem 8 ICAO, władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji przyjmą, lub dokonają oceny, oraz podejmą stosowne czynności w związku z obowiązkowymi informacjami wydanymi przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Projektu. Obok czynności wymienionych wcześniej, władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji mogą również ogłosić i uczynić obowiązkowymi inne działania związane ze zdatnością do lotu w odniesieniu do statku powietrznego oddanego w leasing.

Przy stosowaniu wyżej określonych zasad, oddany w leasing statek powietrzny spełniać musi wymogi wydanych przez Państwo Rejestracji dyrektyw zdatności do lotu (AD) lub innych obowiązkowych działań lub informacji związanych ze zdatnością do lotu. Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby leasingobiorca otrzymał, zgodnie z systemem ustanowionym przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji, wszystkie mające zastosowanie dyrektywy zdatności do lotu oraz informacje o innych obowiązkowych działaniach związanych ze zdatnością do lotu ogłoszonych przez władze w Państwie Rejestracji. Wszystkie wydane przez Państwo Projektu dyrektywy AD, mające zastosowanie do określonych statków powietrznych oraz ich wyrobów, części i urządzeń, dotyczyć będą w szczególności statków powietrznych wpisanych do rejestru [państwa X].

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zobowiązane są zapewnić, aby wszystkie mające zastosowanie dyrektywy zdatności do lotu (AD) oraz inne obowiązkowe czynności związane ze zdatnością do lotu, wydane przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji, stosowane były w sposób należyty do statków powietrznych oddanych w leasing.

Odstępstwa od dyrektyw zdatności do lotu (AD) oraz innych obowiązkowych czynności związanych ze zdatnością do lotu, wówczas gdy się o nie wnosi, uzgodnione zostaną pomiędzy [władzami lotnictwa cywilnego w państwie X] oraz [władzami lotnictwa cywilnego w państwie Y] w odniesieniu do konkretnych przypadków.

Państwo Operatora zapewni, aby zdarzenia mające miejsce na pokładzie statku powietrznego w czasie użytkowania zgłaszane były przez operatora będącego leasingobiorcą właściwym mu władzom lotnictwa cywilnego zgodnie z wymaganiami krajowego systemu meldowania o zdarzeniach.

Władze lotnictwa cywilnego Państwa Operatora zobowiązane będą wskazać operatorowi rodzaj informacji dotyczących użytkowania statku powietrznego (*service information*), które podlegają zgłoszeniu władzom lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji (patrz: Załącznik 6, część I, pkt 8.5.1 oraz Załącznik 8, część II, pkt 4.2.8). Dokument (nota lotnicza [odniesienie] (*ostatnie wydanie*)) wydana przez [Urząd Lotnictwa Cywilnego X]) określa rodzaj informacji użytkowych (*service information*) podlegających zgłoszeniu.

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby kopia raportów dotyczących istotnych zdarzeń, które mają lub mogłyby mieć wpływ na ciągłą zdolność do lotu oddanych w leasing statków powietrznych lub mogących spowodować unieważnienie ich świadectwa zdolności do lotu, przekazana została przez operatora będącego leasingobiorcą władzom lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji, w celu umożliwienia podjęcia właściwych czynności naprawczych. W przypadkach takich, władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji uznają, że, zgodnie z Załącznikiem 8 ICAO, pkt 6.2.1, władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora mają prawo nie dopuścić do wznowienia lotów przy wykorzystaniu statku powietrznego, pod warunkiem zawiadomienia przez nie władz w Państwie Rejestracji, iż podjęte zostały stosowne działania.

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby operator będący leasingobiorcą przekazywał organizacji odpowiedzialnej za projekt typu informacje dotyczące istotnych zdarzeń mających wpływ na ciągłą zdolność do lotu statków powietrznych oddanych w leasing (patrz: Załącznik 6, część I, pkt 8.5.1 oraz Załącznik 8, część II, pkt 4.2.5).

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora oraz władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji zapewnią wzajemną wymianę informacji o wynikach kolejnych faz dochodzenia dotyczącego istotnych zdarzeń mających miejsce w czasie eksploatacji w odniesieniu do statku powietrznego oddanego w leasing.

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby operator zdobył i dokonał oceny informacji oraz rekomendacji dotyczących zdolności do lotu dostępnych w organizacjach projektu typu oraz aby zastosował wynikające z nich czynności uznane za niezbędne przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora oraz władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji (patrz: Załącznik 6 ICAO, Część I, pkt. 8.5.2).

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby operator monitorował oraz poddawał ocenie doświadczenia obsługowe oraz operacyjne w odniesieniu do ciągłej zdolności do lotu, bezpieczeństwa lotów oraz zapobiegania wypadkom (patrz: Załącznik 6 ICAO, część I, pkt 3.6 oraz 8.5.1). Stosowne procedury określone będą w *MME/ maintenance manual exposition* lub instrukcji nadzoru obsługi technicznej (*MCM/ maintenance control manual*).

VII – NAPRAWY

Odpowiedzialność oraz obowiązek sprawowania nadzoru nad naprawami wykonywanymi na statku powietrznym spoczywać będą na władzach lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora. Nadzór ten sprawowany będzie zgodnie ze zwyczajowymi wewnętrznymi procedurami tego państwa.

Wszelkie istotne naprawy, poza tymi, które zawarte zostały w SRM, podlegają zatwierdzeniu przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Projektu oraz władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji. Wszelkie uszkodzenia wynikłe z poważnego zdarzenia lotniczego powinny być zgłaszane władzom w Państwie Rejestracji przed przystąpieniem do wykonania jakiegokolwiek naprawy.

VIII – OBSŁUGA TECHNICZNA

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby wykorzystywany przez operatora MME – lub inna instrukcja będąca jego odpowiednikiem (np. MCM) – oraz program obsługi technicznej statków powietrznych spełniały wymogi Państwa Rejestracji oraz Państwa Operatora określone w niniejszym załączniku. Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zatwierdzą MME lub instrukcję nadzoru obsługi technicznej (MCM), jak również zmiany do nich, oraz zapewnią, aby stosowne kopie przesłane zostały władzom lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji.

Czynności obsługi technicznej wykonywane na oddanych w leasing statkach powietrznych, ich silnikach oraz wyposażeniu wykonywane będą zgodnie z zatwierdzonym przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji programem obsługi technicznej, za zatwierdzeniem władz lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora. Wszelkie zmiany o charakterze stałym, wprowadzone do programu obsługi technicznej statków powietrznych (np. wydłużenie okresów między czynnościami obsługi technicznej, zmiany w charakterze oraz klasyfikacji określonych zadań obsługowych – lub ich usunięcie z programu), zatwierdzane będą przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji, za zgodą władz lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora. Program obsługi technicznej oparty będzie o raport MRB (*Maintenance Review Board*), rekomendacje producenta (np. dokument dotyczący planowania obsługi) lub uznane na arenie międzynarodowej normy. Wówczas, gdy program niezawodności stanowi część – bądź zawarty jest w formie warunku – zatwierdzonego harmonogramu obsługi technicznej zatwierdzonego przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji lub władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora, władze w Państwie Operatora zapewnią, aby program ten zgodny był z procedurami krajowymi i będą monitorować jego skuteczność.

Operator będący leasingobiorcą przekaże władzom lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji kopię raportu niezawodności statków powietrznych (*aircraft reliability report*).

Operator statku powietrznego (leasingobiorca) będzie prowadzić rejestry obsługi technicznej i zdolności do lotu zgodnie z procedurami zatwierdzonymi przez władze

lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora. Rejestry te przekazane zostaną leasingodawcy przez leasingobiorcę na koniec okresu leasingu.

IX – REJESTRY

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji zapewnią, aby rejestry oraz dokumentacja dotyczące obsługi technicznej oraz eksploatacji oddanego w leasing statku powietrznego, zgodne z zapisami Załącznika 6 ICAO, część I oraz III, przekazane zostały wraz ze statkiem powietrznym lub udostępnione były leasingobiorcy w dniu dostarczeniu statku powietrznego.

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby operator zobowiązany był przechowywać rejestry dotyczące statku powietrznego oraz przekazywać je leasingodawcy w chwili zwrotu statku powietrznego.

Rejestry zawierać będą:

- a) całkowity czas użytkowania statku powietrznego oraz jego części mających ograniczoną przydatność do użytku,
- b) bieżącą zgodność ze wszelkimi obowiązkowymi informacjami dotyczącymi ciągłej zdatności do lotu,
- c) szczegóły modyfikacji i napraw,
- d) czas użytkowania od czasu ostatniego remontu oraz/ lub ostatniej inspekcji statku powietrznego, jego przyrządów, wyposażenia oraz części,
- e) bieżący status statku powietrznego w odniesieniu do inspekcji, oraz
- f) szczegóły wykonanych czynności obsługi technicznej.
(Patrz: Załącznik 6, część I, pkt 8.4 oraz Część III, pkt 6.8; Załącznik 8, część II, pkt 4.2; Dok. ICAO nr 9642 – *Podręcznik ciągłej zdatności do lotu*, część VIII, załącznik A, dział 3)

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią, aby operator będący leasingobiorcą udostępnił wskazane rejestry leasingodawcy oraz władzom lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji na koniec okresu leasingu oraz przed każdym wznowieniem świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego.

Władze lotnictwa cywilnego zapewnią, aby w chwili przekazania statku powietrznego odbyło się przedstawienie wymienionych rejestrów przy uwzględnieniu wskazań oraz zasadach określonych w Dokumencie ICAO nr 9642 – *Podręcznik ciągłej zdatności do lotu*, część VIII, załącznik A.

Wydanie, nadanie ważności oraz wznowienie świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji uważać się będzie za zatwierdzenie stanu dokumentacji statku powietrznego oraz związanych z nim rejestrów obsługi technicznej.

Podczas wykonywania działań zmierzających do zatwierdzenia umowy leasingu oraz przed dostarczeniem statku powietrznego leasingobiorcy, odpowiedzialni inspektorzy działający z ramienia [ULC X] i [ULC Y], korzystając z pomocy leasingodawcy i leasingobiorcy, współdziałać będą dla zagwarantowania, aby dokumentacja i rejestry obsługi technicznej wykorzystywane w celu wydania, nadania ważności oraz wznowienia, przez Państwo Rejestracji, świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego są tymi, które przekazano leasingobiorcy dla zapewnienia ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego w okresie leasingu.

X – UPOWAŻNIENIE DO WYKONYWANIA OPERACJI LOTNICZYCH

Władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora odpowiedzialne będą za wydanie upoważnienia do wykonywania wszystkich operacji w odniesieniu do statków powietrznych oddanych w leasing, które mają być przeprowadzone zgodnie z zatwierdzoną przez Państwo Rejestracji instrukcją użytkowania w locie oraz zatwierdzoną przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora instrukcją operacyjną.

Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) każdego z oddanych w leasing statków powietrznych, zgodnie z którym dozwolone być mogą operacje z wykorzystaniem takiego statku, zatwierdzony będzie przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora i nie będzie mniej restrykcyjny niż stosowny główny wykaz wyposażenia minimalnego (MMEL) zatwierdzony przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Projektu.

Kopia wykorzystywanego przez operatora wykazu MEL, włączając aktualizacje, przekazana zostanie przez operatora władzom lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji.

XI – NADZÓR I INSPEKCJE

W okresie leasingu władze lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora wykonywać będą czynności nadzorcze oraz przeprowadzać inspekcje w odniesieniu do oddanych w leasing statków powietrznych oraz będącego leasingobiorcą operatora, zgodnie z przyjętymi przez nie bieżącymi procedurami, w celu sprawdzenia, czy operacje z użyciem statków powietrznych prowadzone są zgodnie z mającymi zastosowanie standardami zdatności do lotu, wymaganiami operacyjnymi oraz warunkami określonymi w niniejszym załączniku. Władze obu państw będą się zawiadamiać nawzajem o stwierdzeniu jakiegokolwiek faktu lub działania mającego wpływ na ważność jakiegokolwiek świadectwa, certyfikatu lub dokumentacji, które zostały wydane w odniesieniu do oddanego w leasing statku powietrznego, warunków upoważnienia do leasingu lub będącego leasingobiorcą operatora.

XII – WZNOWIENIE ŚWIADECTWA ZDATNOŚCI DO LOTU (CoA)

Świadectwo zdatności do lotu (CoA) wznowione będzie przez władze lotnictwa cywilnego w Państwie Rejestracji na podstawie stwierdzenia, że statek powietrzny był, w sposób należyty, poddawany czynnościom obsługowym i jest w stanie technicznym pozwalającym na jego bezpieczne użytkowanie. W tym celu władze

lotnictwa cywilnego w Państwie Operatora zapewnią władzom w państwie Rejestracji stały dostęp do rejestrów obsługi technicznej.

XIII – WSPÓŁPRACA

Władze lotnictwa cywilnego w obydwu państwach zapewnią wzajemną wymianę informacji o wszystkich mających zastosowanie standardach zdatności do lotu, wymaganiach operacyjnych, wymogach operacyjnych związanych z projektem oraz dodatkowych wymaganiach każdego z Państw oraz konsultować będą ze sobą wzajemnie wszelkie zaproponowane zmiany do tych wymagań w zakresie, w jakim mogą one mieć wpływ na realizację postanowień niniejszego załącznika.

Władze lotnictwa cywilnego udzielą pomocy w takim zakresie, w jakim będzie ona wymagana przez władze drugiego państwa, w zakresie inspekcji, dochodzeń oraz innych funkcji wypełnianych w odniesieniu do oddanego w leasing statku powietrznego.

W imieniu [ULC Y]

W imieniu [ULC X]

----- KONIEC -----

ROZDZIAŁ 15 - ZATWIERDZANIE WYKAZU MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL

1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania zasad prowadzenia przez Nadzór Lotniczy ULC – zwanego dalej Nadzorem Krajowym, procesu zatwierdzania Wykazu Minimalnego Wyposażenia (MEL), monitorowania stosowania MEL oraz procedury RIE, jak również określenia odpowiedzialności za działania realizujące ten cel.

2. ZASTOSOWANIE

Pewne rodzaje operacji, takie jak loty nocne, loty wg zasad lotów na przyrządy /IFR/ lub użytkownika w warunkach oblodzenia, wymagają określonego wyposażenia, które nie jest niezbędne we wszystkich warunkach użytkownika. Inne wyposażenie takie jak wyposażenie kuchenne - może być instalowane dla wygody i w przypadku zaistnienia niesprawności tego rodzaju wyposażenia /o ile wyposażenie to jest objęte Świadectwem typu/- statek powietrzny nie mógłby być użytkowany. Większość statków powietrznych posiada pewien nadmiar układów i wyposażenia dla zapewnienia niezawodności i niezbędnego poziomu bezpieczeństwa.

Dopuszcza się istnienie pewnych kontrolowanych warunków dla skompensowania skutków nie działania określonych urządzeń lub wyposażenia. Te kontrolowane warunki obejmują, co następuje:

- ograniczenie dla pewnych operacji lotniczych;
- zmiany do procedur użytkownika w locie;
- czasowe unieruchomienie zespołów.

Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/ pozwala użytkownikowi samolotu na kontynuowanie lotu lub serii lotów z pewnymi urządzeniami lub wyposażeniem niedziałającym - do miejsca właściwego dla wykonania naprawy. W celu umożliwienia realizacji powyższego powinny zostać spełnione odpowiednie wymagania proceduralne.

Przewodnikiem dla opracowania dla danego użytkownika statku powietrznego Wykazu Minimalnego Wyposażenia jest opracowany przez Flight Operations Evaluation Board - Nadzoru Lotniczego, kraju producenta tego statku powietrznego - Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MMEL/.

Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MMEL/ wymienia określone układy statków powietrznych przy zapewnieniu, że nie

została obniżona zdadność do lotu statku powietrznego w przypadku zastosowania danych uwarunkowań. Wykaz musi zawierać ściśle definicje uwarunkowań dla personelu obsługowego i użytkownika statek powietrzny, dotyczące nie działania, zespołów/urządzeń w poszczególnych operacjach. Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/ użytkownika może być bardziej restrykcyjny niż Główny Wykaz /MMEL/ W żadnym przypadku Wykaz użytkownika nie może być mniej restrykcyjny niż Wykaz Wzorcowy.

Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/ powinien być opracowany tak, aby odpowiadał aktualnie użytkowanemu statkowi powietrznemu. Użytkownik przy opracowywaniu Wykazu / MEL/ może zaniechać niektórych pozycji Wykazu Wzorcowego /MMEL/ w zależności od konfiguracji statku lub innych uwarunkowań. Użytkownik nie może dodać pozycji, których nie zawiera Wzorcowy Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MMEL/.

Mające zastosowanie procedury użytkownika, instrukcje dla izolowania niesprawnych urządzeń, tabliczki informacyjne itp. muszą być poprawne i jednoznaczne.

Użytkownicy statków powietrznych chcąc stosować Wykaz /MEL/ powinni zapewnić by zostały wprowadzone jednocześnie instrukcje/ procedury itp., określające sposób stosowania Wykazu; należy zapewnić by te instrukcje lub procedury zawierały sposób rejestracji i opisu niedziałających urządzeń.

Wstęp, uwagi i definicje zawarte we Wzorcowym Wykazie /MMEL/ powinny zostać zawarte w Wykazie Minimalnego Wyposażenia /MEL/ użytkownika.

Zarówno zmiany do Wykazu Minimalnego Wyposażenia /MEL/ jak i procedury wynikające z tych zmian muszą być zatwierdzone przez ULC przed ich wprowadzeniem jako obowiązujące.

3. PRZEPISY I WYMAGANIA.

Podstawowe przepisy zawarte są w następujących dokumentach:

1) ICAO:

- Aneks 6 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944r., „Eksploatacja statków powietrznych” Załącznik G „Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL /”
- Podręcznik Zdadności do Użytkowania (Doc.

9760), Tom II, Załącznik C do Rozdziału 2 „Wykaz Minimalnego Wyposażenia /MEL/”

2) EASA:

- JAR – MMEL/MEL „Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia / Wykaz Minimalnego Wyposażenia” –zm. 1 z 1.08.2005.
- OPS 1/JAR-OPS-3.
- TGL. 26 „Guidance document for MEL Policy”, rev. 10, z dnia 1.06.2008.

3) ULC:

- WYTYCZNE Prezesa ULC W sprawie przygotowywania i zawartości Minimum Equipment List (MEL) oraz zasad wprowadzania zmian, wyd. 3 z 1.02.2007.

4. WYKORZYSTYWANE SKRÓTY

MMEL - Główny Wykaz Minimalnego Wyposażenia
DDPG (DDM) - Podręcznik procedur operacyjnych i obsługowych
PDT - system Pokładowego Dziennika Technicznego
CAME - Podręcznik Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu
OM - Instrukcja Operacyjna
AFM - Instrukcja Użytkowania w Locie

5. KOLEJNOŚĆ POSTĘPOWANIA.

Przewoźnik zgodnie z wymaganiem przepisu OPS 1.030/JAR OPS 3.030, biorąc za podstawę:

- Zatwierdzony MMEL,
- flotę statków powietrznych danego typu użytkowanych przez siebie, w tym ich wyposażenie, wersje itp., - wyniki analizy niezawodności poszczególnych zespołów i całego statku powietrznego,
- program obsługi statków powietrznych,
- system obsługi technicznej obowiązujący u siebie / w tym m.in. system obsługi technicznej zespołów napędowych /,
- wyposażenie statków powietrznych floty itp.
- rodzaj operacji przewidywanych do wykonywania itp.
- Wymagania operacyjne

opracowuje projekt własnego Wykazu Minimalnego Wyposażenia (MEL), który po uzyskaniu pozytywnej oceny zainteresowanych Służb (zgodnie z własnym CAME/OM) przesyła (jako załącznik do pisma przewodniego) - do uzgodnienia do ULC/LOL.

W razie potrzeby - przedstawia do wglądu - materiały źródłowe i inne niezbędne dla dokonania analizy przedstawionego dokumentu (patrz: WYTYCZNE ULC W sprawie przygotowywania i zawartości Minimum

Equipment List (MEL) oraz zasad wprowadzania zmian, wyd. 3 z 1.02.2007 – **PNO-3-15-01**. Dokument ten zawiera szczegółowe informacje dotyczące zasad przygotowania MEL, wzorce odpowiednich stron oraz wymagane procedury nadzoru nad stosowaniem MEL)

Inspektor ULC/LOL, który otrzyma zadanie oceny projektu MEL:

- Sprawdza kompletność wniosku, co obejmuje:
 - o analizę przedstawionego projektu MEL pod względem kompletności projektu (wszystkie wymagane strony, podpisy na stronach zatwierdzenia, itp.);
 - o w przypadku przedstawienia zmiany do MEL pismo przewodnie powinno krótko charakteryzować wprowadzane zmiany oraz ich zasadność;
 - o zasadność i wysokość pobrania opłaty lotniczej (w przypadku jej braku powiadamia Wnioskującego o konieczności wniesienia opłaty lotniczej);
 - o w przypadku wprowadzania pierwszego egzemplarza tego typu samolotu do RCSP sprawdza i egzekwuje dostarczenie do ULC kopii MMEL, DDPG (DDM) oraz AFM, jak również obowiązek objęcia ULC w rozdzielniku zmian do MMEL i DDPG (DDM);
- Szczegółowo sprawdza projekt MEL, Instrukcję prowadzenia PDT (ze szczególnym uwzględnieniem obecności arkusza HIL i opisu procedury stosowania MEL) oraz zapisy w OM Operatora zgodnie z Listą Kontrolną nr **LK-MEL-01** i wymaganiami zawartymi w Wytycznych Prezesa ULC;
- Wypełnia kartę uzgodnień i kieruje projekt do uzgodnienia (konieczne jest uzgodnienie z Departamentem techniki Lotniczej);
- W przypadku uwag do projektu MEL, przekazuje je do osoby odpowiedzialnej za nadzór nad systemem MEL (zgodnie z zapisami w OM lub CAME) i wstrzymuje proces zatwierdzania do czasu przedłożenia zmienionego projektu.

Po otrzymaniu pozytywnych opinii od wszystkich komórek organizacyjnych ULC, które uzgadniały projekt MEL zatwierdza go:

- w formie pisma skierowanego do upoważnionej, zgodnie z CAME/OM Operatora - komórki organizacyjnej danego Operatora,
- podpis Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego na Stronie Zatwierdzeń oraz Wykazie Obowiązujących Stron.

Powyższe dotyczy MEL konkretnego

Operatora i nie ma zastosowania do żadnego innego Operatora użytkującego ten sam typ statku powietrznego.

6. ZMIANY DO MEL

Każdorazowo, zwłaszcza w przypadku:

- wydania zmiany do MMEL,
- zaistnienia zmiany wyposażenia statku powietrznego,
- zmiany warunków użytkowania statku powietrznego,
- istotnych zmian w osiąganiu przez Operatora obniżeniu współczynnika niezawodności statku powietrznego/floty,
- zmiany systemu obsługi technicznej statku powietrznego
- zmiany przepisów dotyczących zdolności do lotu

Operator opracowuje projekt zmiany do istniejącego MEL. Projekt zmiany - zgodnie z procedurą określoną w zatwierdzonym CAME/OM - przedstawia do uzgodnienia LOL w wyżej opisanym trybie (nie później niż w ciągu 90 dni od wydania nowej zmiany).

Po otrzymaniu pozytywnych opinii od wszystkich komórek organizacyjnych ULC, które uzgadniały projekt zmiany MEL zatwierdza ten projekt:

- w formie pisma skierowanego do upoważnionej, zgodnie z CAME/OM Operatora - komórki organizacyjnej danego Operatora,
- podpis Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego na Stronie Zatwierżeń Zmiany oraz Wykazie Obowiązujących Stron.

Wprowadzenie do stosowania uaktualnionego Wykazu (MEL) następuje zgodnie z CAME/OM Operatora poprzez podpis osoby odpowiedzialnej (np. Kierownika Odpowiedzialnego).

Każdy Operator jest zobowiązany do dostarczenia do ULC trzech rejestrowanych egzemplarzy MEL:

- wzorzec do komórki LTT-5 (na CD);
- egzemplarz użytkowy do komórki nadzorującej ten egzemplarz SP (np.LTT-1);
- egzemplarz użytkowy do LOL-1 oraz zapewnić ich aktualizację.

7. NADZÓR NAD SYSTEMEM MEL I STOSOWANIEM PROCEDURY RIE

Komórka organizacyjna ULC sprawująca bieżący nadzór nad danym Operatorem /Użytkownikiem jest zobowiązana ustanowić system nadzoru nad stosowaniem MEL oraz

stosowaniem procedury przedłużenia okresu odroczenia naprawy – RIE, o ile taka procedura została zatwierdzona dla danego Operatora (*patrz*: ACJ-MMEL/MEL.081 Rectification Interval Extension RIE).

W ramach nadzoru nad stosowaniem MEL należy:

- W ramach audytów nadzoru bieżącego dokonać wrywkowej kontroli zapisów w systemie PDT pod kątem poprawności stosowania MEL oraz terminowości usuwania usterek;
- W ramach audytów obszaru jakości sprawdzać, czy obszar MEL jest ujęty w dorocznych planach audytów pionu jakości oraz, czy audyty są przeprowadzane planowo;
- W ramach dorocznych przeglądów zdolności do lotu SP oraz inspekcji doraźnych sprawdzać aktualność MEL względem najnowszych wydań MMEL oraz obecność dokumentu na pokładzie samolotu.

System nadzoru nad stosowaniem procedury RIE powinien obejmować:

- Bieżącą analizę i archiwizację „Raportów o zastosowaniu RIE”;
- Doroczną analizę Raportów z podziałem na Operatorów (w I kwartale kolejnego roku kalendarzowego);
- Audyt planowy Operatora ze szczególnym uwzględnieniem systemu zamówień części zamiennych oraz zasobów ludzkich (w zależności od najczęściej stosowanego uzasadnienia dla zastosowania Procedury RIE).

W ramach audytów nadzoru bieżącego można wykorzystywać listę kontrolną LK-MEL-02

W skrajnym przypadku, po stwierdzeniu łamania zasad i zatwierdzonych warunków stosowania procedury RIE Nadzór Lotniczy, w pierwszym kroku wysyła list z ostrzeżeniem, a po stwierdzeniu dalszego łamania zapisów procedury, zawieszona procedurę RIE czasowo lub całkowicie.

Należy pamiętać, że Procedura RIE **może, ale nie musi** być zatwierdzona przez Nadzór Lotniczy i to po stronie Operatora leży obowiązek udowodnienia posiadania odpowiedniego doświadczenia, systemu pozyskiwania części zamiennych i organizowania napraw oraz ustanowienia systemu nadzoru nad stosowaniem MEL i procedury RIE – w tym i imienne wskazanie kompetentnej osoby odpowiedzialnej za sprawowany nadzór.

8. ODWOŁANIE WNIOSKUJĄCEGO OD DECYZJI NADZORU LOTNICZEGO

W każdym przypadku kiedy Wnioskujący nie zgadza się z decyzją Prezesa Urzędu przysługuje mu prawo złożenia do Prezesa Urzędu wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zgodnie z art. 127 § 3 k.p.a.

9. ARCHIWIZACJA DOKUMENTÓW PROCESU ZATWIERDZANIA MEL

- (1) Cała korespondencja i wszystkie materiały związane z dokumentowaniem spełnienia wymagań dostarczone przez Wnioskującego jak Karty uzgodnień, wypełnione Listy kontrolne oraz Uwagi do projektu MEL muszą być archiwizowane w komórce organizacyjnej prowadzącej daną sprawę.
- (2) Wszystkie dokumenty i informacje, które zostały otrzymane w trakcie procesu zatwierdzania, które stanowią własność Wnioskującego, powinny być chronione przed ujawnieniem wobec stron i osób trzecich zgodnie z obowiązującym prawem i przepisami.
- (3) Wydane zatwierdzenia MEL są ewidencjonowane i archiwizowane w LOL-1.
- (4) Wszystkie dokumenty i informacje, które pozyskano podczas audytów bieżących organizacji przechowywane są w Teczce Nadzoru Bieżącego SKPC.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- (1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) jest odpowiedzialny za całość działań w zakresie prawidłowego realizowania postanowień niniejszej Procedury.
- (2) Naczelnik LOL-1/2 jest odpowiedzialny za merytoryczną treść podanych w procedurze wymagań, zasad i nadzorowanie przestrzegania ich realizacji oraz określanie i wdrażanie skutecznych działań korekcyjnych.
- (3) Każdy Pracownik ULC zobowiązany jest do przestrzegania postanowień niniejszej Procedury w zakresie swojej funkcji i stanowiska służbowego.

11. ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 - Lista kontrolna **LK-MEL-01**
Zatwierdzania MEL (zawarta w **Dziale druków**)
- Załącznik 2 - Lista kontrolna **LK-PI-G-MEL-02**
Nadzoru bieżącego (zawarta w **Dziale druków**)

ROZDZIAŁ 15.1 - WYTYCZNE W SPRAWIE PRZYGOTOWANIA WYKAZU MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL

1. WPROWADZENIE

OPS 1.030 Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) - Odpowiedzialność operatora

(a) operator opracuje i będzie stosował dla każdego użytkowanego przez niego samolotu, zatwierdzony przez Władzę, wykaz wyposażenia minimalnego (*Minimum Equipment List - MEL*), oparty i nie mniej wymagający niż główny wykaz wyposażenia minimalnego (*Master Minimum Equipment List - MMEL*) tego samolotu, o ile taki MMEL istnieje i został zatwierdzony przez władze lotnicze państwa, które wydało Certyfikatu Typu (*Type Certificate – TC / STC*) dla tego samolotu.

(b) Operator nie będzie bez zezwolenia Władzy użytkował samolotu inaczej niż zgodnie z MEL. Zezwolenie, o ile zostanie wydane przez Władzę, bez względu na okoliczności nie będzie pozwalało na użytkowanie samolotu poza ograniczeniami wyznaczonymi w MMEL.

Celem MEL jest zezwalanie na operacje z niedziałającymi elementami wyposażenia przez okres czasu konieczny do wykonania napraw.

MEL **nie** jest przewidziany jako narzędzie umożliwiające przedłużone lub ciągle użytkowanie statków powietrznych w konfiguracji odbiegającej od ich stanu certyfikacyjnego. Dlatego też ważnym jest, aby naprawy były dokonywane przy najbliższej sposobności celem przywrócenia uszkodzonego statku powietrznego do jego stanu certyfikacyjnego.

2. ZASADY ZATWIERDZANIA MEL I ZMIAN DO NIEGO

Zgodnie z powyższym przepisem, po wydaniu przez Nadzór kraju producenta lub EASA Świadectwa Typu (TC) dla danego statku powietrznego oraz określeniu m.in. Głównego Wykazu Minimalnego Wyposażenia /MMEL/ jako obowiązującego - Przewoźnik, biorąc za podstawę:

- najnowsze wydanie MMEL,
- flotę statków powietrznych danego typu użytkowanych przez siebie, w tym ich wyposażenie, wersje itp., - wyniki analizy niezawodności poszczególnych zespołów i całego statku powietrznego,
- program obsługi statków powietrznych,
- system obsługi technicznej obowiązujący u siebie / w tym m.in. system obsługi techn. zespołów napędowych /,
- wyposażenie statków powietrznych floty itp.

- rodzaj operacji przewidywanych do wykonywania itp.

opracowuje projekt własnego Wykazu Minimalnego Wyposażenia /MEL/, który po uzyskaniu pozytywnej oceny zainteresowanych Służb (zgodnie z własnym CAME/OM) przesyła, jako załącznik do pisma, do uzgodnienia do ULC (LOL); w razie potrzeby - przedstawia do wglądu - materiały źródłowe i inne niezbędne dla dokonania analizy przedstawionego dokumentu.

Wskazany Inspektor LOL dokonuje analizy przedstawionego projektu MEL (wg Listy Kontrolnej; *patrz: Załącznik D*) i uzgadnia go z Inspektoratem IKCSP LTT-1.

Akceptacja projektu MEL następuje w formie pisma skierowanego do upoważnionej, zgodnie z CAME/OM Operatora, komórki organizacyjnej danego Operatora. Zatwierdzenie następuje poprzez podpis Prezesa ULC (lub osoby upoważnionej) na stronie zatwierdzeń (*Załącznik A*) i stronach Wykazu Obowiązujących Stron (LEP – List of Effective Pages) (*Załącznik D*). Oryginał aktualnej wersji MEL przechowywany jest w archiwum Operatora.

Wzór stron zatwierdzeń przedstawione są w *Załączniku A*. Na stronie zatwierdzeń Przewoźnik musi podać wszystkie dokumenty będące podstawą do opracowania tego wydania/zmiany MEL. Wymaga się umieszczenia angielskiego tłumaczenia zawartości tych stron.

Strona zatwierdzeń wykonywana jest jako niezależna kartka tak, aby można było łatwo ją dokładać do MEL w przypadku wprowadzenia zmian. W MEL powinny pozostać strony/kartki poprzednich zatwierdzeń.

Powyższe dotyczy MEL danego Przewoźnika i nie ma zastosowania do żadnego innego Przewoźnika użytkującego ten sam typ statku powietrznego zarejestrowanego w RCSP.

Każdorazowo Operator opracowuje projekt zmiany do istniejącego MEL, zwłaszcza w przypadku:

- wydania obowiązkowej zmiany do MMEL (np. w przypadku MMEL FAA po zwiększeniu numeru lub dodaniu dużej litery do poprzedniego numeru MMEL);
- zaistnienia zmiany wyposażenia statku powietrznego (np. zamiana GPWS na EGPWS);
- zmiany warunków użytkowania statku powietrznego (np. wprowadzenie ETOPS, CAT. III, RVSM);

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	WYTYCZNE W SPRAWIE PRZYGOTOWANIA WYKAZU MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-3-15-01 Strona 1/14
--	--	-----------------------------------

- istotnych zmian w osiąganiu przez Operatora obniżeniu współczynnika niezawodności statku powietrznego/floty;
- zmiany systemu obsługi technicznej statku powietrznego;
- zmiany przepisów dotyczących zdatności do lotu.
- Zmiany składu floty (dodanie lub usunięcie statku powietrznego).

Projekt zmiany - zgodnie z procedurą określoną w zatwierdzonym CAME/OM - przedstawia do uzgodnienia w ULC (LOL) w wyżej opisanym trybie.

Operator jest zobowiązany do ustanowienia efektywnego programu pozyskiwania zmian do MMEL - opisanego w CAME (np. podpisania umów z Posiadaczem Certyfikatu Typu) tak, aby zgodnie z JAR-MMEL/MEL.060(c), od daty wydania zmiany do MMEL do momentu przedstawienia do zatwierdzenia projektu zmiany MEL nie upłynęło więcej niż 90 dni.

ULC może wymagać od Operatorów natychmiastowego wprowadzenia zmian do MEL w terminie do 30 dni od daty poinformowania o konieczności ich wprowadzenia (*patrz: JAR-MMEL/MEL.060(d)*).

Wprowadzenie do stosowania zatwierdzonego przez ULC uaktualnionego Wykazu /MEL/ następuje zgodnie z CAME/OM Operatora.

MEL zostaje zatwierdzony przez Prezesa ULC po wniesieniu odnośnej Opłaty Lotniczej oraz spełnieniu obowiązujących wymagań i przepisów.

3. ZALEŻNOŚCI POMIĘDZY MEL A MMEL, JAA/EASA MMEL, JAA SUPLEMENT I TGL.26

Dokument MEL dla samolotów użytkowanych zgodnie z OPS 1/JAR-OPS 3 powinien być opracowany z zastosowaniem następujących zasad:

- Należy stosować warunki podane w MMEL zatwierdzonym przez nadzór lotniczy Państwa projektu, o ile jest on zatwierdzony zgodnie z JAR-MMEL/MEL lub właściwymi przepisami danego Państwa;
- Zawartość MEL powinna brać pod uwagę konkretne wyposażenia samolotu, jego konfigurację i warunki operacyjne, trasy przelotów i wymagania stawiane przez ULC;
- MEL nie może zmieniać postanowień Dyrektyw Zdatności (AD) oraz innych wymagań obowiązkowych (MAR), i nie może być mniej restrykcyjny niż MMEL.

Zasadą podstawową jest, że przy opracowaniu MEL należy korzystać z TGL. 26 wraz z EASA MMEL lub Suplementem JAA/EASA do MMEL Posiadacza Certyfikatu Typu (TCH), które są rekomendowane przez EASA do akceptacji przez Nadzory Krajowe.

Przy braku takowych, za zgodą ULC, można korzystać z TGL.26 w połączeniu z innymi MMEL (*patrz: JAR-MMEL/MEL.060(b)*).

Jeżeli MMEL nie istnieje, to zawartość TGL.26 jest podstawą (przewodnikiem) do opracowania MEL – za zgodą ULC.

Szczegóły i warianty stosowania TGL. 26: *Guidance Dokument for MEL Policy* zawarte są w odpowiednim „**Schemacie Stosowania TGL. 26**”. Wynika z tego, że przy korzystaniu z MMEL-i nie rekomendowanych przez JAA należy na odnośny MMEL „nałożyć” wymagania TGL.26. W przypadku, gdy wymagania TGL.26 są mniej restrykcyjne niż wymagania MMEL należy stosować wymagania bardziej restrykcyjne (*patrz: JAR-MMEL/MEL.060(a)*).

4. WYMAGANA STRUKTURA I ZAWARTOŚĆ MEL

MEL powinien składać się z:

- Części administracyjnej
- Części systemów pokładowych
- Części procedur operacyjnych o obsługowych (DDP)
- Części dodatkowych zależnych od Operatora.

Część administracyjna powinna zawierać:

1. Stronę tytułową
2. Wykaz wprowadzonych zmian
3. Wykaz obowiązujących stron
4. Stronę zatwierdzenia inicjacyjnego – kopia w egzemplarzach użytkowych
5. Strony zatwierdzenia zmiany
6. Listę użytkowników dokumentu
7. Spis treści
8. Preambułę
9. Uwagi i definicje
10. Procedury

4.1 Strona tytułowa

Strona tytułowa MEL powinna zawierać nazwę operatora oraz dokładnie identyfikować typ/model statku powietrznego dla którego jest przeznaczony, np. poprzez typ silników oraz numer identyfikacyjny dokumentu.

4.2 Format stron MEL

Każda strona MEL (oprócz strony tytułowej) musi zawierać następujące informacje (w nagłówku i stopce):

- nazwę firmy;
- typ/model samolotu;
- numer strony;
- datę wydania (wprowadzenia zmiany);

- numer wydania (zmiany).

Rozmieszczenie poszczególnych elementów jest dowolne - **Załącznik F**.

Zaleca się, aby format stron systemów pokładowych MEL był oparty na 5-cio kolumnowym formacie JAA MEL (*Patrz: Dodatek 1 do ACJ JAR-MMEL/MEL.025*).

4.3 Wykaz obowiązujących stron

Każda strona MEL musi być identyfikowalna wg numeru zmiany i jej daty. Informacja na odpowiednich stronach MEL musi odpowiadać tej podanej w „*Wykazie obowiązujących stron*”.

Wykaz Obowiązujących Stron musi zawierać (**Załącznik D**):

1. Wykaz wszystkich stron MEL (w tym datę na każdej stronie, jej numer i numer zmiany)
2. Miejsce na podpis Prezesa ULC.

4.4 Spis treści

Spis Treści powinien identyfikować wszystkie strony MEL-a Operatora z wykorzystaniem systemu ATA 2200. Strony powinny być numerowane z wykorzystaniem numeru systemu ATA po którym następuje kolejny numer strony np. 27-1, 27-2. (**Załącznik B**).

4.5 Wstęp (Preambuła)

Celem Wstępu (Preambuły) jest dostarczenie wskazówek dla personelu Przewoźnika na temat filozofii i zasad wykorzystania MEL. Przykład Wstępu zaakceptowany do użycia przez Operatora podany jest w Dodatku 1 do ACJ JAR-MMEL/MEL.065. Operator może opracować swój własny Wstęp, lecz powinien on zawierać co najmniej informacje zawarte w JAR-MMEL/MEL.

Wstęp musi zawierać procedury informacyjne dla załóg lotniczych oraz personelu obsługowego wykorzystujących MEL (JAR-MMEL/MEL.065(c)).

4.6 Uwagi i definicje

Uwagi i definicje są niezbędne do właściwej interpretacji MEL. Przykład podany jest w Dodatku 1 do ACJ JAR-MMEL/MEL.065.

4.7 Procedury Operacyjne (O) i obsługowe (M)

Użytkowanie samolotu z niesprawnym wyposażeniem jest dopuszczalne tylko wtedy, gdy wykonano odpowiednie procedury operacyjne i obsługowe.

Jeżeli MMEL wskazuje konieczność stosowania takich procedur, to Operator musi je opracować i zawrzeć w swoim MEL (lub załączniku do MEL jakim może być podręcznik DDP). Najczęściej wykorzystuje się procedury rekomendowane przez Posiadacza TC, jednakże ostateczną odpowiedzialność za ich przygotowanie spoczywa na Operatorze. Z uwagi, iż Posiadacz TC jest zobligowany za opracowanie

procedur Operacyjnych (O) oraz Obsługowych (M) i zawarcia ich w podręczniku Dispatch Deviation Guides (*Patrz: JAR-MMEL/MEL.035(a)*), to można wykorzystać ten dokument do opracowania własnych procedur i wpisania ich do MEL. Z uwagi, że DDG i podobne dokumenty nie są zatwierdzone przez Nadzór Lotniczy, to nie mogą one zastępować MEL. Jeżeli Posiadacz TC nie opublikował procedur operacyjnych i obsługowych to Operator musi opracować omawiane procedury samodzielnie.

Operator przygotowując MEL musi się upewnić, że w każdym przypadku gdy MMEL zawierał symbol (O) lub (M), opracował odpowiednie procedury, które w jasny sposób dają załodze i personelowi obsługowemu wskazówki odnośnie działań jakie należy podjąć. Procedury te mogą być zawarte w MEL lub Instrukcji Operatora (*patrz: JAR-MMEL/MEL.075(b)(c)*).

Jedynym wyjątkiem, jest przypadek kiedy rozpatrywane procedury występują w innym dokumencie, tj. w części Instrukcji Operacyjnej (OM) (*patrz: JAR-OPS1.1045 – dla procedur operacyjnych*) lub Maintenance Manual (dla procedur obsługowych). W rozpatrywanym przypadku, MEL musi odsyłać do odpowiednich sekcji tych dokumentów:

- Dla załogi kabinowej – do Operations Manual lub Cabin Crew Manual;
- Dla personelu obsługowego – do MM, itp.

Nie można stosować odsyłaczy do dokumentów typu JAR/CS lub podobnych, gdyż nie są one dostępne na pokładzie SP. Zasadniczym celem tych procedur jest klarowne i proste wyjaśnienie załodze jak powinna postępować.

Jeżeli w 5 kolumnie MMEL występuje stwierdzenie „*As required by operating requirements*”, to nie można tego przepisywać do MEL, lecz należy bezpośrednio skopiować odpowiednie wytyczne zawarte w TGL.26. Jeżeli takich nie ma, to należy opracować procedurę zgodnie z odpowiednimi wymaganiami operacyjnymi.

5. OGÓLNE ZASADY STOSOWANIA MEL

Maksymalny czas eksploatacji samolotu z niesprawnym wyposażeniem określony jest przez tzw. Okres Odroczenia Naprawy kodowany w sposób literowy (A,B,C,D). Operator opracowując MEL na podstawie MMEL i TGL.26 nie może zastosować mniej restrykcyjnych (czyli dłuższych) okresów odroczenia naprawy niż jest to podane w MMEL lub TGL.26, ani też zamieniać okresów pomiędzy sobą (np. zamiana A 10 dni na C jest niedopuszczalna).

Definicje okresów odroczenia naprawy zawarte są w MMEL, JAR-MMEL/MEL oraz TGL.26, przy czym tylko ten ostatni w sposób

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	WYTYCZNE W SPRAWIE PRZYGOTOWANIA WYKAZU MINIMALNEGO WYPOSAŻENIA MEL	PNO-3-15-01 Strona 3/14
--	--	----------------------------

jednoznaczny definiuje kategorię 'A' w kontekście tzw. Dni kalendarzowych.

Po upływie Okresu Odroczenia Naprawy Uszkodzeń podanego w MEL wylot statku powietrznego jest zabroniony, chyba że:

- (i) Okres Odroczenia Naprawy Uszkodzeń jest wydłużony zgodnie odpowiednią procedurą; lub
- (ii) Uszkodzenie zostało naprawione.

Fakt zastosowania MEL oraz usunięcia usterki MEL musi być odnotowany w Dzienniku Pokładowym zgodnie z zatwierdzoną „Instrukcją Prowadzenia PDT” Operatora – a konkretniej w arkuszu HIL.

Procedura stosowania MEL musi być zawarta w Instrukcji Zarządzania Ciągłą zdadnością (Rozdział 1.1 CAME) ora Instrukcji Operacyjnej.

6. PRZEDŁUŻANIE OKRESU ODROCZENIA NAPRAWY

W przypadku braku części zamiennych lub innych nieprzewidzianych sytuacji, za zgodą ULC, poprzez zatwierdzenie odpowiedniej procedury, Operator może dopuścić jednorazowe wydłużenie mającego zastosowanie Okresu Odroczenia Naprawy Uszkodzeń, **B, C** (lub **D**) o taki sam czas trwania jak ten wymieniony w MEL, pod warunkiem, że:

- Jest ustalony przez użytkownika opis konkretnych obowiązków i odpowiedzialności za kontrolowanie przedłużeń, oraz
- Nadzór lotniczy jest powiadamiany w ciągu dziesięciu dni o każdym dopuszczonym przedłużeniu.
- Preambuła do MMEL przewiduje stosowanie procedury RIE.

Należy zauważyć, że nie przewiduje się przedłużeń dla kategorii 'A', a w niektórych MMEL-ach również „D” (np. zatwierdzonych przez FAA).

Sednem procesu przedłużania Okresu Odroczenia Naprawy (**RIE – Rectification Interval Extension**) jest upewnienie się, że Przewoźnik nie będzie wykorzystywał tego procesu do częstego przesuwania terminu naprawy poza ustalony limit czasowy. Przewoźnicy nie mogą wykorzystywać tego procesu przedłużenia jako „normalnego” środka przesuwania terminu przeprowadzania napraw. Proces ten będzie uznany za słuszny i usprawiedliwiony, gdy spowodowały go czynniki obiektywne, na które Operator nie miał wpływu.

Do tych czynników należą:

1. Brak części zamiennych u producenta/dostawcy, co w identyczny sposób dotyczy wszystkich Operatorów; brak części może być wynikiem problemów materiałowych, pracowniczych lub dostawczych, lecz wyraźnie musi zależeć od czynników nie będących w gestii Przewoźnika;

2. Niemożliwość pozyskania wyposażenia niezbędnego do właściwego zdiagnozowania problemu i naprawy; Operator musi posiadać maksimum niezbędnego wyposażenia do wykrywania i usuwania niesprawności; niedobór wyposażenia diagnostycznego lub jego niezdatność do użytku może być uznane za czynnik, na który Operator nie ma wpływu.

Operator musi być w stanie przedstawić dokumenty potwierdzające fakt odpowiednio wczesnego zamówienia części niezbędnych do wykonania naprawy. Zapisy te będą podlegać kontroli podczas audytów planowych organizacji.

Brak gotowości Operatora do pozyskiwania części zamiennych i narzędzi niezbędnych do przeprowadzenia naprawy w najszybszym możliwym terminie może skutkować odmową stosowania lub zawieszeniem procedury Przedłużania Okresu Odroczenia Naprawy (RIE).

Operator musi opracować i przedstawić do zatwierdzenia odpowiednią Procedurę RIE, która powinna określać:

1. nazwisko i stanowisko osoby nominowanej, odpowiedzialnej za nadzór nad tą procedurą;
2. szczegóły dotyczące charakterystycznych obowiązków i odpowiedzialności ustanowione przez Operatora do nadzorowania stosowania przedłużeń; Upoważniony Kierownik musi być kierownikiem na odpowiednio wysokim stanowisku, z odpowiednim doświadczeniem technicznym i operacyjnym i musi być wymieniony z nazwiska i stanowiska; Nadzór Lotniczy dokona oceny kompetencji Operatora i akceptowalności Upoważnionego Kierownika.
3. że Operator może stosować procedurę tylko jednorazowo;
4. że naprawa będzie wykonana w najbliższym możliwym terminie.

Operator musi raportować do Nadzoru Lotniczego, w terminie zatwierdzonym w Procedurze (nie dłużej niż 10 dni), wszystkie przypadki stosowania przedłużeń z uzasadnieniem ich przyczyn. Raportowanie odbywa się na Formularzu Raportu o Zastosowaniu Procedury RIE. Wymagana postać i zawartość Formularza Raportu przedstawiona jest w **Załączniku E**.

Nadzór Lotniczy jest ostatecznie odpowiedzialny za analizę stosowania RIE przez Przewoźnika i w skrajnym przypadku może zawiesić lub odmówić zgody na stosowanie tej

procedury. W przypadku stwierdzenia niezgodności postępowania Operatora z zatwierdzoną procedurą RIE Nadzór Lotniczy w pierwszym kroku wysłał list z ostrzeżeniem, a po stwierdzeniu dalszego łamania zapisu procedury, zawieszona procedura RIE czasowo lub całkowicie.

6.1 Procedura RIE

Procedura RIE opracowana przez Przewoźnika i zatwierdzona przez Nadzór powinna składać się z faz:

1. KONSULTACJI – pomiędzy personelem operacyjnym i technicznym Przewoźnika, o konieczności zastosowania RIE i podaniem propozycji;
2. DECYZJI – podjętej przez Upoważnionego Kierownika akceptującego lub odrzucającego propozycje podane w fazie konsultacji;
3. AUTORYZACJI – formalna autoryzacja w celu poinformowania Dowódcy SP o zastosowaniu RIE
4. RAPORTOWANIA – do Nadzoru Lotniczego na odpowiednim druku, z podaniem przyczyn, w terminie zatwierdzonym w procedurze.

Procedura RIE musi w sposób przejrzysty przedstawiać łańcuch lub system fazy KONSULTACJI.

Formularz z **Załącznika E** jest jednocześnie Formularzem AUTORYZACJI i RAPORTOWANIA. Musi mieć wypełnione wszystkie rubryki i zawierać podpis Kierownika Upoważnionego.

UWAGA:

W pełni wypełniony formularz musi być załączony do PDT z odpowiednim wpisem

"This aircraft is operating on a MEL item repair interval extension as specified in the attached Schedule."

Dokument musi być wypełniony przed lotem i być przechowywany z archiwach Operatora przez okres 36 miesięcy.

Kopie formularza należy przekazać wg następującego rozdzielnika:

1. Kierownik Jakości
2. Nadzór Lotniczy (JLC)
3. PDT samolotu

7. OPERACJE WYKRACZAJĄCE POZA ZAKRES MEL

Operatorzy mogą wystąpić do Nadzoru Lotniczego o zatwierdzenie tzw. Procedury Specjalnej zgodnie z JAR-MMEL/MEL.090 „Operacje wykraczające poza zakres MEL”, jednakże takie zatwierdzenie nie jest obligatoryjne i będzie zależało od zawartości merytorycznej zaproponowanej procedury oraz od doświadczenia i kompetencji Operatora. Wnioskowanie odbywa

się na druku zaproponowanym przez Operatora i zawartym w jego zatwierdzonym CAME.

8. OZNAKOWANIE I USUWANIE OZNAKOWANIA NIESPRAWNYCH ELEMENTÓW

Operator musi opracować procedurę oznakowania niesprawnych elementów (organów sterowania i wskaźników). Procedura musi zapewnić, że wszystkie elementy są odpowiednio oznakowane, oraz że wszystkie oznakowania są usunięte po wykonaniu naprawy.

Procedura musi przewidywać konieczność zastosowania wielu oznakowań: zarówno ich umieszczania jak i usuwania.

9. PROCEDURY SZKOLENIA PERSONELU NAZIEMNEGO I ZAŁÓG

Operator musi opracować i ująć w swoim CAME/OM procedurę szkolenia personelu pokładowego oraz obsługowego w zakresie stosowania MEL. Cały personel musi odbyć szkolenie przed możliwością podjęcia czynności związanych ze stosowaniem MEL.

Szkolenie okresowe powinno się odbywać corocznie i powinno zapoznać personel ze zmianami, które zaszły w procedurach MEL.

Operator musi przechowywać zapisy z takich szkoleń, obejmujące: plan szkolenia (zawartość merytoryczną) oraz imienną listę obecności. Zapisy te będą podlegały sprawdzeniu podczas planowych audytów organizacji.

10. WIELOKROTNE NIESPRAWNOŚCI

Przy odraczaniu naprawy usterek, należy uwzględnić łączny skutek wszystkich odłożonych lub przesuniętych usterek, występujących na jednym statku powietrznym oraz wszystkie ograniczenia zawarte w wykazie MEL. Zawsze kiedy jest to możliwe, o odłożonych naprawach usterek należy poinformować pilota / załogę przed ich przybyciem do statku powietrznego.

11. STOSOWANIE MEL PODCZAS KOŁOWANIA

W zasadach stosowania MEL użytkownik musi zawrzeć procedurę postępowania w przypadku pojawienia się usterek pomiędzy momentem rozpoczęcia kołowania a zwolnieniem hamulców startowych. Pilot (o ile posiada odpowiednie upoważnienia) może zastosować MEL przed podjęciem decyzji o kontynuowaniu lotu.

12. WYPOSAŻENIE NIE ZWIĄZANE Z BEZPIECZEŃSTWEM LOTU

Wyposażenie nie związane z bezpieczeństwem lotu jest to wyposażenie

związane z wygodą, komfortem lub rozrywką pasażerów (niekiedy określane jako NEF – *Nonessential Equipment and Furnishings*). Może to obejmować takie wyposażenie jak: wyposażenie kuchni, projektory video i sprzęt audio, oświetlenie indywidualne dla pasażerów. Wyposażenie nie związane z bezpieczeństwem nie może mieć wpływu na zdatność do lotu lub możliwości operacyjne statku powietrznego. Wyposażenie takie nie wymaga określenia okresu odroczenia naprawy i nie musi być wyszczególnione w MEL o ile nie jest wyszczególnione w MMEL. Jeżeli Przewoźnik zdecydował się na umieszczenie tego typu wyposażenia w MEL to powinien nadać mu kategorię „D”. Wyjątkiem od tego są przypadki:

1. gdy wyposażenie NEF posiada drugą funkcję (np. projektory/monitory video wykorzystywane są podczas szkoleń bezpieczeństwa /ewakuacji prowadzonych przez personel kabinowy) to operator musi opracować i zawrzeć w MEL procedurę operacyjną na przypadek awarii tego wyposażenia;
2. gdy wyposażenie NEF jest częścią innego systemu pokładowego (np. systemu elektrycznego) to w MEL musi być zawarta procedura deaktywacji i zabezpieczenia tego wyposażenia w przypadku jego usterki.

W powyższych przypadkach wyposażenie to musi być wyszczególnione w MEL wraz ze szczegółową procedurą deaktywacji i alternatywnymi sposobami postępowania. Okres odroczenia naprawy będzie uzależniony od drugiej funkcji tego wyposażenia lub jego wpływu na inny system pokładowy.

Operator, który chce wykonywać loty z niesprawnym wyposażeniem NEF, musi opracować procedurę/program postępowania po wystąpieniu usterki tego typu wyposażenia. Kryteria oceny wpływu na bezpieczeństwo lotu zawarte są w ACJ do MMEL.MEL.010(c).
Program NEF, jako część MEL, podlega uzgodnieniu i zatwierdzeniu Prezesa ULC.

13. PROGRAM NADZORU I MONITOROWANIA STOSOWANIA MEL ORAZ PRZEDŁUŻEŃ (RIE)

Operator jest odpowiedzialny za ustanowienie efektywnego programu dokonywania napraw, który obejmuje śledzenie niedziałających pozycji oraz koordynowanie części, personelu, urządzeń i procedur koniecznych do zapewnienia terminowego dokonywania napraw.

Program powinien występować w CAME Operatora i zawierać:

1. Metodę śledzenia (data i czas) niedziałających pozycji i napraw (Metoda powinna zawierać przegląd ilości elementów odroczonej w celu określenia przyczyn opóźnienia napraw, długości opóźnienia i przewidywanej daty naprawy)

2. Procedurę monitorowania stosowania przedłużeń Okresu Odroczenia Naprawy (z podaniem przyczyn i czasu stosowania odroczenia oraz obowiązkiem terminowego powiadomienia Nadzoru Lotniczego)
3. Plan koordynowania części, personelu, urządzeń i samolotu w określonym miejscu i czasie w celu przeprowadzenia naprawy
4. Analizę odroczonej napraw wynikających z braku części zamiennych (aby się upewnić, że w firmie istnieje odpowiedni system dostaw części)
5. Opis obowiązków i odpowiedzialności personelu zarządzającego programem
6. Procedurę monitorowania odstępstw od MEL (stosowania Procedury specjalnej)

Operator musi ująć Program stosowania przedłużeń okresu odroczenia naprawy w systemie audytów wewnętrznych z częstotliwością nie mniejszą niż raz na 12 miesięcy.

14. DYSTRYBUCJA ZMIAN DO MEL

Po zatwierdzeniu należy dostarczać do ULC 3 egz. rejestrowane MEL:

- 2 egz. (wzorec i kopię) do LTT-5 (CD) i LTT-1 za potwierdzeniem odbioru;
- 1 egz. (kopia) do LOL-1.

Należy ująć ULC w rozdzielniku egzemplarzy objętych zmianami.

ZAŁĄCZNIK A
Wzór strony zatwierdzenia

AIR XXXX INC.	MINIMUM EQUIPMENT LIST	De HAVILLAND Series 100/300	DHC-8
<p>KARTA ZATWIERDZENIA (<i>APPROVAL SHEET</i>)</p> <p>A. Oświadczenie: Niniejszy dokument opracowany został na podstawie:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. zatwierdzonej przez .....MMEL wersja .....z dnia..... 2. EASA MMEL Suplement wersja.....z dnia..... 3. JAR-MMEL/MEL Am.1 z 1.08.2005 4. JAA Administrative & Guidance Material, Sekcja 4, Part 3, TGL. 26: Guidance Document for MEL Policy, wyd. 10 z dnia 1.06.2008 5. Dispatch Deviation Guide wyd. z dnia..... 6. <p>i przedstawiony do zatwierdzenia Prezesa ULC jako wydanie Inicjacyjne + wersja angielska</p> <p>..... <i>Data</i> (Date) <i>Pieczęć i podpis</i> (Date) (Stamp and signature)</p>			
<p>B. Zatwierdzenie Prezesa ULC: (CAO President approval)</p> <p>..... <i>Data</i> (Date) <i>Pieczęć i podpis</i> (Date) (Stamp and signature)</p>			
<p>B1. Zatwierdzona pismem ULC nr..... Z dnia..... (Approved by CAO Letter N°)</p>			
<p>C. Zatwierdził do użytku służbowego: (Approved for official use)</p> <p>..... <i>Data</i> (Date) <i>Pieczęć i podpis</i> signature) (Stamp and</p>			
Rev. 4	DATE: 01 Apr 95	0-3	

PRZYKŁAD SPISU TREŚCI

AIR XXXX INC.	MINIMUM EQUIPMENT LIST	De HAVILLAND Series 100/300	DHC-8
TABLE OF CONTENTS			
SYSTEM NUMBER	SYSTEM	PAGE	
--	MEL INSTRUCTIONS	1-1	
--	PREAMBLE	1-10	
21	AIR CONDITIONING & PRESSURISATION	21-1	
22	AUTO FLIGHT	22-1	
23	COMMUNICATIONS	23-1	
24	ELECTRICAL POWER	24-1	
25	EQUIPMENT/FURNISHINGS	25-1	
26	FIRE PROTECTION	26-1	
27	FLIGHT CONTROLS	27-1	
28	FUEL	28-1	

Rev. 4	DATE: 01 Apr 95	0-5
--------	-----------------	-----

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ZAŁĄCZNIK C
PRZYKŁAD ZAWARTOŚCI WYKAZU WPROWADZONYCH ZMIAN

AIR XXXX INC.	MINIMUM EQUIPMENT LIST	De HAVILLAND Series 100/300	DHC-8
---------------	------------------------	--------------------------------	-------

R.4 RECORD OF REVISIONS

A. Immediately upon receipt of a revision, remove and insert manual pages as specified (destroy removed paper pages). Record revision date and write initials (of person inserting revision).

REV. NO.	DATE	INITIAL	REV. NO.	DATE	INITIAL
1			21		
2			22		
3			23		
4			24		
5			25		
6			26		
7			27		

Rev. 0	DATE: 01 Apr 95	1-2
--------	-----------------	-----

CELOWO
 POZOSTAWIONO
 PUSTE

ZAŁĄCZNIK D
PRZYKŁAD WYKAZU OBOWIĄZUJĄCYCH STRON

AIR XXXX INC.	MINIMUM EQUIPMENT LIST	De HAVILLAND Series 100/300	DHC-8
---------------	------------------------	--------------------------------	-------

LIST OF EFFECTIVE PAGE

SECTION	PAGE	REV NO.	CURRENT DATE
ATA 21 (cont.)	21-39 MEL/DDP	0	1/5/99
	21-40 MEL/DDP	0	1/5/99
	21-41 MEL/DDP	1	1/7/99 |
	21-42 MEL/DDP	0	1/5/99
	21-43 MEL	0	1/5/99
	21-44 MEL/DDP	0	1/5/99
	21-45 DDP	0	1/5/99
	21-46 MEL/DDP	0	1/5/99
	21-47 CDL	1	1/7/99 |
ATA 22	22-1 MEL	0	1/5/99
	22-2 MEL/DDP	0	1/5/99
	22-3 MEL/DDP	0	1/5/99
	22-4 MEL/DDP	0	1/5/99
	22-5 MEL/DDP	0	1/5/99

ATA 23	23-1 MEL/DDP	0	1/5/99
	23-2 DDP	0	1/5/99
	23-3 MEL/DDP	0	1/5/99
	23-4 MEL/DDP	0	1/5/99
	23-5 DDP	0	1/5/99
	23-6 MEL/DDP	0	1/5/99
	23-7 MEL	0	1/5/99
	23-8 MEL/DDP	0	1/5/99
	23-9 CDL	0	1/5/99
	23-10 CDL	0	1/5/99
ATA 24	24-1 MEL/DDP	0	1/5/99
	24-2 DDP	0	1/5/99
	24-3 MEL/DDP	0	1/5/99
	24-4 MEL	0	1/5/99
	24-5 DDP	0	1/5/99
	24-6 DDP	0	1/5/99
	24-7 MEL/DDP	0	1/5/99
	24-8 MEL/DDP	0	1/5/99
	24-9 MEL	0	1/5/99

A bar (|) indicates pages changed or added by the current revision.

CAO APPROVED: _____ DATED _____

Rev. 0	DATE: 01 Apr 95	1-2
--------	-----------------	-----

ZAŁĄCZNIK E
FORMULARZ RAPORTU O ZASTOSOWANIU PROCEDURY RIE

Część 1 – Usterka MEL

1. Przewoźnik	2. Data wystąpienia usterki	3. Znaki rejestracyjne samolotu SP-	4. Typ samolotu	5. Numer Raportu
6. Szczegóły usterki			7. Przyczyny niewykonania naprawy	
8. Kategoria Okresu Odroczenia Naprawy (B, C, D)		9. Data upłynięcia Okresu Odroczenia Naprawy	10. Numer usterki wg MEL	

Część 2 – Wniosek o RIE

11. Nazwisko składającego wniosek	12. Stanowisko
13. Uzasadnienie zastosowania przedłużenia RIE	

Część 3 – Autoryzacja

14. Okres trwania autoryzacji RIE	15. Ostateczny termin usunięcia usterki	
16. Uwagi Kierownika Upoważnionego (Zamieścić historię poprzedniego RIE zastosowaną dla tego samego elementu)		
17. Nazwisko / Podpis Kierownika Upoważnionego	18. Stanowisko	19. Data

ZAŁĄCZNIK F
PRZYKŁADOWA STRONA MEL

AIR XXXX INC.		MINIMUM EQUIPMENT LIST		De HAVILLAND DHC-8 Series 100/300	
(1) Systems and Sequence Numbers Items	(2) Rectification interval category				
	(3) Number installed				
	(4) Number required for dispatch				
	(5) Remarks or Exceptions				
24. ELECTRICAL POWER					
24-38	BAT	HOT	C	2 0	(O) May be inoperative provided the associated Battery Caution or Warning Lights Temperature Indicator operates normally.

.
.
.
.
.
.

Rev. 4	DATE: 01 Apr 95	Page 24-1
--------	-----------------	-----------

ZAŁĄCZNIK G

SCHEMAT PRZYGOTOWANIA MEL PRZEZ OPERATORA /PRZYKŁAD/

1. Czy jest opracowany MMEL i/lub JAA Supplement dla danego typu samolotu?	— Nie →	Przerwij lub zastosuj TGL.26
| Tak ↓		↙
2. Pozyskaj dokumenty z Internetu lub od Posiadacza Certyfikatu Typu		
3. Czy posiadasz aktualną kopię AFM?	— Nie →	Pozyskaj AFM
| Tak ↓		↙
4. Czy posiadasz aktualną wersję JAR-MMEL/MEL?	— Nie →	Pozyskaj JAR-MMEL/MEL
| Tak ↓		↙
5. Czy posiadasz aktualną wersję TGL.26 i DDG?	— Nie →	Pozyskaj TGL.26 i DDG
| Tak ↓		↙
6. Czy przygotowałeś Preambułę i zasady stosowania MEL?	— Nie →	Przygotuj
| Tak ↓		↙
7. Czy masz Wykaz Obowiązujących Stron (LEP)?	— Nie →	Opracuj LEP
| Tak ↓		↙
8. Czy MEL zawiera Spis Treści?	— Nie →	Dodaj Spis treści
| Tak ↓		↙
9. Czy MEL zawiera wszystkie Uwagi i Definicje stosowane w MMEL i dokumentach związanych?	— Nie →	Dodaj "Uwagi i Definicje"
| Tak ↓		↙

10. Czy format stron MEL jest zgodny z JAR-MMEL/MEL?	— Nie →	Zmień format stron
| Tak ↓		↙
11. Opracuj MEL		
12. Czy moje procedury (O) są zrozumiałe?	— Nie →	Dodaj lub zmień procedury (O)
|Tak ↓		↙
13. Czy moje procedury (M) są zrozumiałe?	— Nie →	Dodaj lub zmień procedury (O)
| Tak ↓		↙
14. Czy mój MEL jest nie mniej restrykcyjny niż MMEL?	— Nie →	Zmień wymagania.
|Tak ↓		↙
STOP – Wróć i sprawdź 3 ostatnie elementy		
15. Czy umieściłeś procedury korzystania z MEL w swoim OM i CAME?	— Nie →	Dodaj procedury w obu dokumentach
|Tak ↓		↙
16. Czy opracowałeś program szkolenia z zakresu stosowania MEL?	— Nie →	Przygotuj program szkolenia
| Tak ↓		↙
17. Czy opracowałeś program nadzoru i monitorowania stosowania MEL?	— Nie →	Przygotuj program nadzoru
|Tak ↓		↙
18. Czy opracowałeś program NEF (o ile dotyczy)?	— Nie →	Przygotuj program NEF
|Tak ↓		↙
19. Dostarcz projekt MEL do ULC do zatwierdzenia		

ROZDZIAŁ 1 – CERTYFIKAT AOC/AWC

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.) edycja **Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC)** i/lub **Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC)** oraz stanowiących ich nieodłączną część Specyfikacji Operacyjnych jest końcową czynnością administracyjną w każdym procesie certyfikacji Operatora lotniczego.

1.2 Posiadanie ważnego Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) jest, zgodnie z wymaganiami ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze art. 160 ust. 1 oraz rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym warunkiem niezbędnym (ustawowym) rozpoczęcia i prowadzenia odpowiednio przewozów lotniczych (AOC) i/lub usług lotniczych (AWC).

1.3 Certyfikat Przewoźnika Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) oraz Specyfikacje Operacyjne i Zezwolenia Operacyjne są urzędowym potwierdzeniem przez uprawnioną do tego władzę lotnictwa cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej, to jest Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, że wskazany w nich podmiot spełnił wymagania certyfikacji i został uznany za trwale zdolnego do bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych na warunkach określonych w tym Certyfikacie AOC/AWC oraz w towarzyszących mu Specyfikacjach Operacyjnych.

UWAGA 1: Uzyskanie **Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) nie upoważnia** jeszcze jego posiadacza **do rozpoczęcia przewozów lotniczych**, gdyż ustawa Prawo lotnicze stawia dodatkowy obowiązek uzyskania koncesji na tego rodzaju działalność gospodarczą (art. 164 ustawy). Warunkiem uzyskania koncesji jest m.innymi posiadanie Certyfikatu AOC. **Działalność przewozowa może być rozpoczęta dopiero po uzyskaniu koncesji.** Zasady koncesjonowania określa rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008

Uwaga 2: Uwaga 1 nie dotyczy posiadaczy Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) posiadającego zgodę na wykonywanie jedynie lotów lokalnych (A-A) oraz balony i szybowce. Wyłączenie jest na podstawie rozporządzenia PE i WE 1008/2008 z 24.09.2008 r.

UWAGA 3: Certyfikat AOC/AWC jest ważny tylko w okresie ważności zatwierdzenia systemu zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zgodnie z PART M podczęść G

1.4 Aplikant, który występuje o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) otrzymuje Certyfikat i Specyfikacje Operacyjne w formacie podanym w PNO-4-03-00, zredagowane zgodnie z PNO-4-03-01, z okresem ważności do 36 miesięcy (o ile prawo EU nie stanowi inaczej).

1.5 Aplikant, który występuje o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) otrzymuje Certyfikat AWC w formacie podanym w PNO-4-04-00 oraz PNO-4-04-01.

1.6 Zasady sporządzania Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych wydawanych zgodnie z wymaganiami EU-OPS 1 i JAR-OPS 3. Zasady oparto na wytycznych EASA (Part-ARO)

1.7 Zasady sporządzania Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) oparto na wytycznych podanych w „Podręczniku procedur dla inspekcji operacyjnych, certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego” (*Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Surveillance*), ICAO Doc 8335, Wydanie 5 z 2010 r.

1.8 Certyfikaty AOC/AWC i ich kolejne zmiany są wydawane w trybie decyzji administracyjnych Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.9 Certyfikat AOC/AWC oraz towarzyszące im Specyfikacje wystawiane są w dwu językach, polskim i angielskim, na czas określony.

1.10 Certyfikat AOC/AWC, Specyfikacje Operacyjne oraz Spis treści Certyfikatu AWC, wystawiane są na papierze z zabezpieczeniami (aktualnie obowiązującymi w ULC), formatu A-4, gramatury 80, **drukowanym jednostronnie na drukarce laserowej.**

1.11 Zaleca się, szczególnie w lotach zagranicznych, aby uwierzytelnione kopie Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych były włączone do zestawu dokumentacji pokładowej każdego użytkowanego przez Operatora statku powietrznego, gdyż jest powszechną praktyką Władz Lotniczych Państw ICAO sprawdzanie aktualności tego dokumentu podczas przeprowadzanej przez inspektorów tej

Władzy inspekcji statku na płycie w zagranicznym porcie tranzytowym (*SAFA Inspection*).

2. ZASTOSOWANIE

2.1 Podane w tym rozdziale zasady mają zastosowanie do wszystkich Certyfikatów Przewoźnika Lotniczego (AOC), Certyfikatów Usług Lotniczych (AWC), Specyfikacji Operacyjnych wydawanych lub zmienianych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z przepisami ustawy Prawo lotnicze, rozporządzeń wykonawczych do tej ustawy oraz w zarządzeń i decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydanych w przedmiotowej sprawie i opublikowanych w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz w tym Podręczniku PNO.

2.2 Procedury formalne związane z wprowadzaniem zmian do Certyfikatu AOC/AWC oraz do Specyfikacji Operacyjnych podane są PNO-4-02-00.

3. STRUKTURA CERTYFIKATU AOC

3.1 **Certyfikat Przewoźnika Lotniczego (AOC) (EU-OPS 1 i JAR-OPS 3, rozporządzenie MI w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym)** składa się z zestawu następujących dokumentów, ułożonych w niżej podanym porządku:

a) **Decyzji administracyjnej** Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wydaniu Certyfikatu AOC.

b) **Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (*Air Operator Certificate (AOC)*)** ;

c) **Specyfikacji Operacyjnych (*Operations Specifications*)**;

4. STRUKTURA CERTYFIKATU AWC

4.1 **Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) (PL-6)** składa się z zestawu następujących dokumentów, ułożonych w niżej podanym porządku:

a) **Spisu treści** specyfikującego wszystkie dokumenty składające się na kompletny Certyfikat AWC oraz daty wprowadzenia i ważności poszczególnych dokumentów w tym zestawie.

b) **Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC)**;

c) **Specyfikacji Operacyjnych (*Operations Specifications*)**;

d) **Decyzji administracyjnej** Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o wydaniu Certyfikatu AWC.

5. WARUNKI I TERMINY WAŻNOŚCI CERTYFIKATU AOC/AWC

5.1 Podstawowy okres ważności Certyfikatu AOC/AWC wynosi **12 miesięcy**, licząc od daty jego wydania chyba, że Certyfikat zostanie wcześniej przez Prezesa Urzędu zmieniony, cofnięty, zawieszony lub unieważniony.

5.2 Każda ze Specyfikacji Operacyjnych jest ważna tylko razem z właściwym jej Certyfikatem AOC/AWC chyba, że zostanie wcześniej przez Urząd zmieniona, cofnięta, zawieszona lub unieważniona.

5.3 Ze względu na to, że Specyfikacje Operacyjne mogą ulegać częstszym zmianom niż sam Certyfikat AOC/AWC, poszczególne Specyfikacje mogą być zmieniane, dodawane lub odejmowane w trakcie ważności podstawowego Certyfikatu AOC/AWC, jednak termin ich ważności nie może przekroczyć ogólnego terminu ważności samego Certyfikatu AOC/AWC.

5.4 Data wydania, data każdej zmiany oraz data ważności Certyfikatu AOC/AWC oraz poszczególnych stron Specyfikacji muszą być podane w stopce każdej ze zmienianych stron oraz w Spisie treści tego Certyfikatu.

5.5 Certyfikat AOC/AWC może być **wydany na okres krótszy niż 12 miesięcy**, jeśli zachodzą okoliczności podane w § 27 rozporządzenia MI w s. certyfikacji (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

5.6 Certyfikat AOC/AWC **może być wydany na okres dłuższy niż 12 miesięcy, ale nie dłuższy niż 36 miesięcy**, jeśli zachodzą okoliczności podane w § 28 ww. rozporządzenia MI

6. PROCEDURY ADMINISTRACYJNE WYDAWANIA CERTYFIKATU AOC/AWC

6.1 Procesy administracyjne związane z przygotowaniem dokumentów niezbędnych dla wydania Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych prowadzi właściwy Inspektorat Operacyjny (LOL-1/LOL-2), pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2)

6.2 Zadaniem procedur administracyjnych jest sprawdzenie i upewnienie się czy:

a) Dokumentacja procesu certyfikacji jest kompletna i sporządzona w sposób zgodny z wymaganiami;

b) Certyfikat AOC/AWC oraz Specyfikacje Operacyjne są sporządzone prawidłowo i czy są z formalnego, prawnego i merytorycznego punktu widzenia całkowicie zgodne z wynikami i ustaleniami końcowymi z procesu certyfikacji.

6.3 Certyfikat AOC/AWC oraz Specyfikacje Operacyjne są sporządzane w dwu jednakowych egzemplarzach, oba na prawach oryginału.

6.4 Wydanie aplikantowi Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych następuje w drodze wydania za pokwitowaniem pierwszego zestawu oryginałów dokumentów lub wysłania za zwrotnym potwierdzeniem odbioru. W przypadku osobistego odbioru Przewoźnik kwituje ich odbiór, a w przypadku wysłania Poczta zwrotka dołączana jest do dokumentacji. Drugi zestaw oryginałów pozostaje w aktach właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2)

6.5 Certyfikat AOC/AWC oraz Specyfikacje Operacyjne wolno wydać tylko osobie upoważnionej przez aplikanta na piśmie lub statutowemu reprezentantowi właściciela.

6.6 W przypadku zmian w Specyfikacji Operacyjnej Certyfikatu AOC wymianie podlega cała Specyfikacja Operacyjna. W przypadku zmian w Specyfikacji Operacyjnej Certyfikatu AWC wymianie podlegają tylko te strony, które uległy zmianie. Ogólny okres ważności nowych Specyfikacji będzie taki sam jak pozostały okres ważności Certyfikatu AOC/AWC.

6.7 W przypadku przedłużania lub wznawiania ważności Certyfikatu AOC/AWC wymianie podlega cały Certyfikat (AOC/AWC) oraz wszystkie związane z nim Specyfikacje Operacyjne, które otrzymują nową i jednakową dla wszystkich stron datę wydania i ważności, zgodną z datą wydania i ważności podstawowego Certyfikatu AOC/AWC.

7. OBOWIĄZEK PODPISU CERTYFIKATU AOC/AWC I SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

7.1 Do podpisania Certyfikatu AOC i/lub Certyfikatu AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych upoważniony jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub osoby przez niego upoważnione np. Dyrektor Departamentu.

7.2 Pierwszy zestaw oryginałów, przeznaczony dla Operatora, nosi na sobie tylko podpis Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz urzędową pieczęć okrągłą Urzędu natomiast drugi zestaw oryginałów, przeznaczony do archiwizacji w ULC, powinien być podpisany przez pracownika sporządzającego, przez Naczelnika właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) oraz przez Dyrektora Departamentu (LOL) i nie stawia się na nim urzędowej pieczęci okrągłej Urzędu.

7.3 Z zachowaniem ustaleń ust. 8.2 powyżej, w drugim zestawie oryginałów:

a) Spis treści Certyfikatu AWC powinien być podpisany przez SKPC (LOL-1/LOL-2);

b) Specyfikacja Operacyjna, Część F (Operacje wspólne) oraz Specyfikacja Operacyjna, Część G (Operacje leasingu statków) Certyfikatu AWC, jeśli dotyczą one operacji w których drugim uczestnikiem umowy leasingu jest podmiot obcy albo przedmiotem leasingu jest statek powietrzny zarejestrowany w obcym Rejestrze państwowym, powinny być dodatkowo podpisane przez:

- Naczelnika LOL-3.

8. REJESTR CERTYFIKATÓW AOC/AWC

8.1 Właściwy SKPC (LOL-1/LOL-2) zobowiązany jest prowadzić i aktualizować rejestr wydanych Certyfikatów AOC/AWC. Funkcje bieżącego administrowania rejestrem pełnią właściwi SKPC odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) którzy prowadzą teczkę Operatora, o której mowa w PNO-1-11-00.

8.2 W tezcze Przewoźnika gromadzone są i archiwizowane, jako oddzielne zbiory przypisane określone Przewoźnikowi, następujące dokumenty i dane dotyczące każdego wniosku o wydanie oraz każdego wydanego, zmienionego, przedłużonego, wygasłego, zawieszonoego lub cofniętego Certyfikatu AOC/AWC:

a) Wszystkie wydane aplikantowi Certyfikaty AOC/AWC oraz Specyfikacje w tym Certyfikaty, Specyfikacje zwrócone, wygasłe lub zmienione;

b) Wszelkie złożone przez aplikanta w procesie certyfikacji dokumenty, świadectwa, materiały dowodowe, polisy ubezpieczenia, wykazy itp.;

c) wypełnione i potwierdzone przez LOL-4 i LTT druki EQP na każdy statek powietrzny wpisany do SO.

- d) Pełny komplet korespondencji wymienianej pomiędzy uczestnikami procesów certyfikacji;
- e) Sprawozdania, notatki, protokoły i raporty z każdej przeprowadzonej przez Urząd czynności inspekcyjnej;
- f) Decyzje i postanowienia administracyjne Prezesa Urzędu wydane w związku z prowadzonymi procesami certyfikacji.

9. REJESTR CERTYFIKATÓW USŁUG LOTNICZYCH (AWC)

9.1 Każdemu zbiorowi dokumentów przynależnych do wniosku oraz Certyfikatowi AWC określonego Operatora zostanie przydzielony jedyny, niepowtarzalny i stały numer rejestracyjny składający się z:

- a) Numeru nadanego przez SKPC
- b) Oznaczenia roku kalendarzowego wydania, przedłużenia lub wznowienia ważności danego Certyfikatu AWC.

10.2 W Certyfikacie AWC nie wstawia się liter PL przed numerem.

10. REJESTR CERTYFIKATÓW PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC) W URZĘDZIE

10.1 Certyfikat AOC wydawanych przez Polskę posiada prefix identyfikacyjny – **PL**, po którym należy wstawić numer Certyfikatu AOC (OPS).

10.1 Każdemu zbiorowi dokumentów przynależnych do wniosku oraz Certyfikatowi AOC określonego Operatora zostanie przydzielony jedyny, niepowtarzalny i stały numer rejestracyjny składający się z:

- a) Numeru nadanego przez SKPC
- b) Oznaczenia roku kalendarzowego wydania, przedłużenia lub wznowienia ważności danego Certyfikatu AOC.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 2 – ZMIANY CERTYFIKATU AOC/AWC

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Certyfikat Przewoźnika Lotniczego (AOC) i/lub Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) oraz będące jego nieodłączną częścią Specyfikacje Operacyjne mogą w okresie ich ważności ulegać zmianom wynikającym zarówno z wniosków Operatora jak też z decyzji podejmowanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.2 Procesy związane ze zmianami Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych mogą dotyczyć:

- a) Przedłużenia ważności Certyfikatu AOC/AWC;
- b) Rozszerzenia zakresu Certyfikatu AOC/AWC;
- c) Ograniczenia zakresu Certyfikatu AOC/AWC;
- d) Zawieszenia ważności Certyfikatu AOC/AWC;
- e) Cofnięcia Certyfikatu AOC/AWC;
- f) Wznowienia ważności Certyfikatu AOC/AWC;
- g) Formalnej korekty treści Certyfikatu AOC/AWC;
- h) Wydania duplikatu Certyfikatu AOC/AWC;
- i) Rezygnacji z posiadania Certyfikatu AOC/AWC.

1.3 Do wszczęcia postępowania w sprawie zmiany Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych i/lub złożenia wniosku upoważniona jest każda z zainteresowanych zmianą stron:

- Posiadacz Certyfikatu AOC/AWC ubiegający się o jego zmianę i/lub utrzymanie ważności, albo
- Organ certyfikujący (Prezes ULC) – z urzędu.

1.4 Przedłużenie ważności Certyfikatu (AOC/AWC) oraz Specyfikacji Operacyjnych na następny okres, bez zmiany zakresu lub rodzaju udzielonych w tym Certyfikacie upoważnień, warunków lub ograniczeń wymaga przeprowadzenia pełnej procedury administracyjnej określonej w Dziale 2 Podręcznika PNO, jak dla przypadku ubiegania się o wydanie Certyfikatu AOC/AWC po raz pierwszy.

1.5 Każda zmiana Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych, w wyniku której Przewoźnik uzyska uprawnienie do wykonywania nowej dla niego operacji lub rozszerzenie poprzedniego posiadanego zezwolenia, wymaga przeprowadzenia pełnej procedury administracyjnej określonej w Dziale 2, a w

przypadku ubiegania się o uprawnienie wymagające przeprowadzenia szczególnego procesu certyfikacji, także w Dziale 3 Podręcznika PNO.

1.6 Zmiany, w wyniku których uprawnienia Przewoźnik wynikające z posiadanego przez niego Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych zostaną zawieszono, cofnięte albo ograniczone, nie wymagają prowadzenia procesu certyfikacji i będą wprowadzane na pisemny wniosek Przewoźnika albo w wyniku decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, podejmowanej w trybie administracyjnym.

1.7 Zmiany Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych dokonywane są poprzez:

a) Wydanie nowego Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych z nową datą wydania i okresem ważności w każdym przypadku kiedy zmianie ulega samo Certyfikat AOC/AWC;

b) Wymianę pojedynczych stron (AWC) lub całej Specyfikacji Operacyjnej (AOC) z nową datą wydania, ale przy zachowaniu daty ważności zgodnej z datą ważności podstawowego Certyfikatu AOC/AWC w każdym przypadku kiedy wprowadzane są zmiany we wcześniej zatwierdzonych Specyfikacjach Operacyjnych;

c) Dodanie nowych stron Specyfikacji Operacyjnych z nową datą wydania, ale przy zachowaniu daty ważności zgodnej z datą ważności podstawowego Certyfikatu AWC w każdym przypadku, kiedy do Specyfikacji Operacyjnych wprowadzane są nowe uprawnienia Operatora;

d) Odjęcie (wycofanie) zbędnych stron Specyfikacji Operacyjnych;

e) Fizyczne odebranie Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych.

1.8 Każda wprowadzana do Certyfikatu AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych zmiana powinna być uwzględniona w spisie treści Certyfikatu AWC poprzez wyspecyfikowanie w Spisie treści wszystkich nowych lub zmienionych stron, z podaniem dat ich wydania i ważności.

1.9 Terminy składania wniosków o zmianę Certyfikatu AOC/AWC podane są w PNO-1-02-00.

2. ŁĄCZENIE PROCESÓW WPROWADZANIA ZMIAN DO CERTYFIKATU AOC/AWC

2.1 Poszczególne procesy związane ze zmianą Certyfikatu AOC/AWC można łączyć w jeden wniosek, jeśli w danym przypadku postępowanie takie jest celowe.

2.2 Postępowanie takie może być niecelowe, a nawet szkodliwe dla Przewoźnika, jeśli jego dodatkowy wniosek (np. o rozszerzenie zakresu Certyfikatu AOC/AWC) wymaga długotrwałego procesu certyfikacji, co z kolei może stworzyć potencjalne zagrożenie doprowadzenia do sytuacji naturalnego wygaśnięcia ważności tego Certyfikatu AOC/AWC przed zakończeniem procesu certyfikacji rozszerzającej ten Certyfikat.

2.3 Przed zainicjowaniem działań w formie łączonej, Przewoźnik powinien:

- Wstępnie skontaktować się z inspektorem operacyjnym ULC w celu uzyskania informacji dot. orientacyjnego terminu sfinalizowania danego przypadku certyfikacji i jego wpływu na ważność Certyfikatu AOC/AWC oraz;
- Ocenic, czy biorąc pod uwagę orientacyjny termin sfinalizowania przedsięwzięcia celowe jest łączenie kilku spraw w jednej aplikacji.

3. POSTĘPOWANIE W PRZYPADKU KONIECZNOŚCI KOREKTY WNIOSKU

3.1 W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości formalnych we wniosku o zmianę Certyfikatu AOC/AWC, SKPC niezwłocznie powiadamia Operatora o zastrzeżeniach, jeżeli:

- Otrzymany zestaw dokumentów aplikacyjnych, częściowo lub w całości, nie odpowiada ustalonym wymaganiom;
- Istnieją okoliczności wymagające podjęcia przez Przewoźnika dodatkowych działań.

W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości merytorycznych inspektor prowadzący (POI), za pośrednictwem SKPC, niezwłocznie powiadamia Operatora lotniczego o swoich zastrzeżeniach

3.2 W przypadku konieczności korekty wniosku należy stosować ogólne zasady i procedury związane z administrowaniem wnioskiem i komunikacją z Przewoźnikiem, opisane w Dziale 2 Podręcznika PNO, a ponadto należy skorygować lub wymienić wadliwe dokumenty na właściwe oraz ustalić z inspektorem prowadzącym (CPM/POI):

- Zakres dodatkowych działań, które muszą być podjęte przed przyjęciem wniosku oraz sposób udokumentowania tych działań;
- Sposób zaprezentowania praktycznych wyników tych działań;
- Terminarz realizacji wnioskowanych procesów certyfikacji i zmian Certyfikatu AOC/AWC.

4. PRZYWRACANIE WAŻNOŚCI ZEZWOLEŃ OPERACYJNYCH

4.1 Przywrócenie ważności Zezwolenia Operacyjnego, które było przedmiotem ograniczenia lub zawieszenia może nastąpić po złożeniu przez Przewoźnika pisemnego wniosku przewidzianego dla uzyskania przedmiotowego zezwolenia po raz pierwszy i przeprowadzeniu wymaganych dla tego przypadku procesów certyfikacji.

4.2 Rozpatrując wniosek o przywrócenie ważności Zezwolenia Operacyjnego należy rozważyć uproszczony proces certyfikacji, przez co należy rozumieć ograniczenie zakresu auditów i inspekcji tylko do tych elementów, które były powodem ograniczenia lub zawieszenia ważności Zezwolenia lub mają znaczenie dla bezpieczeństwa operacji objętej Zezwoleniem.

5. PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI CERTYFIKATU AOC/AWC

5.1 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC/AWC ma za zadanie dostarczenie dowodów, że Przewoźnik ciągle spełnia wyznaczone standardy bezpieczeństwa. Proces przedłużenia Certyfikatu AOC/AWC jest prowadzony przez powołany do tego w ULC Zespół Certyfikacji (ZC) w formie auditu i inspekcji, realizowanych zgodnie z zasadami i procedurami podanymi w Dziale 2 Podręcznika PNO.

5.2 Zakres auditów i inspekcji wykonywanych w ramach procesów przedłużania ważności Certyfikatu AOC/AWC jest w zasadzie identyczny jak dla wydania tego Certyfikatu po raz pierwszy, z wyłączeniem inspekcji i oceny tych elementów infrastruktury stałej (zaplecza) Przewoźnika, które nie uległy zmianie.

5.3 Zakres auditów i inspekcji wykonywanych w ramach procesów przedłużania ważności Certyfikatu AOC/AWC może być ograniczony w przypadku, jeśli wyznaczony do prowadzenia certyfikacji inspektor prowadzący (CPM) stwierdzi na podstawie wiarygodnych dokumentów jak np. raporty z inspekcji bieżących (ENR, APP, CAB, PRQ, STA) oraz raportów z auditów doraźnych przeprowadzanych w ramach Programu CNO oraz innych raportów i sprawozdań z inspekcji i

audytów przeprowadzonych w okresie ostatniej ważności Certyfikatu AOC/AWC dla rozszerzenia zawartych w nim uprawnień, że Operator trwale spełnia obowiązujące normy i wymagania. Nie oznacza to, że Przewoźnik może być w ogóle zwolniony od wykazania się w drodze audytów i inspekcji prowadzonych w trybie Działu 2 i Działu 5 Podręcznika PNO.

5.4 Ograniczony zakres auditów i inspekcji wykonywanych w ramach procesów przedłużania ważności Certyfikatu AOC/AWC nie może być zastosowany do Operatora, który nie był inspekcjonowany przez ULC w okresie ostatniej ważności Certyfikatu AOC/AWC lub, którego oceny z inspekcji doraźnych są niskie.

5.5 Przedłużenie ważności Certyfikatu AOC/AWC i Specyfikacji Operacyjnych należy do grupy działań inicjowanych przez Przewoźnika w celu nie dopuszczenia do wygaśnięcia ważności Certyfikatu AOC/AWC i związanej z tym utraty prawa prowadzenia przez Operatora dotychczasowej lotniczej działalności gospodarczej. Odpowiedzialność za skutki wynikające z ewentualnego zaistnienia takiej sytuacji ponosi wyłącznie zainteresowany Przewoźnik.

5.6 Wygaśnięcie ważności Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych następuje z dniem podanym w tym Certyfikacie i/lub Specyfikacji Operacyjnej.

5.7 Przed złożeniem wniosku o przedłużenie ważności Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych Przewoźnik powinien podjąć następujące działania:

a) Ocenić sytuację i podjąć decyzję czy nie jest celowe połączenie procesu przedłużenia Certyfikatu AOC/AWC z ewentualnym wnioskiem o zmianę tj. rozszerzenie lub ograniczenie zakresu uprawnień wynikających ze Certyfikatu AOC/AWC.

b) Przygotować i dostarczyć do ULC niezbędny zestaw dokumentów aplikacyjnych, przez co należy rozumieć zbiór dokumentów, których złożenie jest wymagane dla uruchomienia procesu certyfikacji zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym oraz wymaganiami podanymi w PNO-2-04-00, o ile nie są one już w posiadaniu Urzędu.

5.8 Proces certyfikacji w celu przedłużenia ważności Certyfikatu AOC/AWC rozpoczyna się z chwilą złożenia wniosku przez operatora. Następnie następuje powołanie Zespołu Certyfikacji (ZC), który dalej postępuje zgodnie z

procedurami podanymi w PNO-2-03-00 i w następnych rozdziałach Podręcznika PNO, właściwych dla zakresu sprawdzanych operacji.

5.9 W przypadku, kiedy Przewoźnik wnioskuje o przedłużenie ważności Certyfikatu AOC/AWC z jednoczesnym rozszerzeniem jego zakresu należy zastosować pełne procedury podane w Rozdziale 2 Podręcznika PNO.

5.10 Proces przedłużania ważności kończy się wydaniem nowego Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych z nową datą wydania i nową datą ważności zgodnie z procedurami podanymi w PNO-2-06-00.

6. ROZSZERZENIE ZAKRESU CERTYFIKATU AOC/AWC

6.1 Rozszerzenie zakresu uprawnień udzielonych Przewoźnikowi przez Prezesa ULC w jego Certyfikacie AOC/AWC i/lub Specyfikacjach Operacyjnych następuje wyłącznie na pisemny wniosek Przewoźnika i zawsze wymaga przeprowadzenia uzupełniającego procesu certyfikacji w celu zbadania i udokumentowania, czy Przewoźnik trwale spełnia wymagania właściwe dla wydania tego uprawnienia.

6.2 Zakres auditów i inspekcji oraz całego procesu certyfikacji uzależniony jest od rodzaju uprawnienia, o jakie Przewoźnik się ubiega.

6.3 W odniesieniu do wniosku Przewoźnika o włączenie do istniejącego już składu floty kolejnego egzemplarza statku tego samego rodzaju, klasy albo typu i/lub modelu możliwe jest zastosowanie uproszczonego trybu zmiany Certyfikatu AOC/AWC opisanego dalej w ust. 14.

6.4 Decyzje dotyczące zakresu audytów i inspekcji oraz wyznaczenie modułów inspekcyjnych, które muszą być przeprowadzone podejmuje Naczelnik właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) na wniosek inspektora prowadzącego (CPM).

6.5 W odniesieniu do procesów certyfikacji, które nie mają ustanowionego standardowego druku modułu audytu certyfikacyjnego Przewoźnika, odpowiedniego do zakresu wnioskowanej certyfikacji (CAT lub CAW), inspektor prowadzący (CPM) powinien opracować i przedstawić do zatwierdzenia Naczelnikowi właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) moduł specjalny audytu (CAS), właściwy dla zakresu uprawnienia, o które Przewoźnik się ubiega.

6.5 W przypadku, kiedy wydanie stałego Zezwolenia Operacyjnego wymaga

przeprowadzenia złożonych lub długotrwałych procesów certyfikacji (np. CAT II/III, ETOPS, wprowadzenie do eksploatacji nowego typu statku, rozpoczęcie nowego dla Operatora rodzaju operacji itp.), Przewoźnik musi przygotować harmonogram certyfikacji (HC) oraz stosowne zmiany do Instrukcji Operacyjnej opisujące zasady organizacyjne i wymagania merytoryczne, jakie będą przez niego stosowane dla wykazania zgodności z wymaganiami przepisów, właściwych dla wnioskowanej operacji.

7. OGRANICZENIE ZAKRESU CERTYFIKATU AOC/AWC

7.1 Ograniczenie zakresu uprawnień udzielonych Operatorowi w Certyfikacie AOC/AWC i Specyfikacjach Operacyjnych może mieć miejsce w przypadku, kiedy Przewoźnik albo Prezes Urzędu stwierdzą, że Przewoźnik, przy zachowaniu ogólnej zdolności do prowadzenia operacji lotniczych, przestał spełniać wymagania właściwe dla określonego rodzaju operacji np. ETOPS, RVSM, CAT II/III, DGR, prace budowlano-montażowe, operacje przybrzeżno-morskie itp.

7.2 W przypadku, kiedy z wnioskiem o ograniczenie zakresu upoważnień zawartych w Certyfikacie AOC/AWC oraz Specyfikacjach Operacyjnych występuje Przewoźnik, nie jest wymagane prowadzenie żadnych procesów certyfikacji. W takim przypadku Przewoźnik, oprócz pisemnego wniosku o ograniczenie zakresu Certyfikatu AOC/AWC, powinien przedłożyć do zatwierdzenia nowe Specyfikacje Operacyjne, w których wnioskowana zmiana zostanie uwzględniona przez usunięcie z nich przedmiotowego upoważnienia.

7.3 W przypadku, kiedy decyzję o ograniczeniu zakresu uprawnień udzielonych Przewoźnikowi w jego Certyfikacie AOC/AWC podejmuje organ certyfikujący (tj. Prezes ULC), konieczne jest przedstawienie Operatorowi dokumentów uzasadniających taką decyzję. Głównymi, ale nie jedynymi powodami, dla których Prezes ULC może podjąć decyzję o ograniczeniu upoważnień zawartych w Certyfikacie AOC/AWC są:

a) Negatywny wynik auditu albo inspekcji doraźnej, wskazujący, że Przewoźnik **trwale** przestał spełniać wymagania mające zastosowanie do danej operacji, a w szczególności kiedy Przewoźnik **nie podejmuje lub opieszale realizuje** program korygujący stwierdzone nieprawidłowości;

b) Brak statku powietrznego lub wyposażenia spełniającego wymagania osiągow lub norm technicznych ustanowionych dla przedmiotowego rodzaju lub zakresu operacji lotniczych;

c) Brak wykwalifikowanego personelu uprawnionego do prowadzenia przedmiotowego rodzaju lub zakresu operacji lotniczych;

d) Brak zaplecza materialnego lub logistycznego do prowadzenia przedmiotowych operacji lotniczych;

e) Inne przyczyny skutkujące utratą zdolności do spełnienia wymagań przepisów właściwych dla danego rodzaju operacji.

7.4 W przypadku, kiedy w opinii inspektorów ULC kontynuowanie operacji może zagrażać bezpieczeństwu lotów, innym uczestnikom ruchu lotniczego albo osobom na pokładzie statku lub na ziemi, inspektor **uprawniony jest do podjęcia decyzji nakazującej natychmiastowe przerwanie takiej operacji** i wnioskowania do Prezesa o zawieszenie ważności Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych albo Zezwolenia Operacyjnego. Należy wtedy zastosować przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

7.5 Decyzja nakazująca natychmiastowe przerwanie operacji, która mogą zagrażać bezpieczeństwu lotów, innym uczestnikom ruchu lotniczego albo osobom na pokładzie statku lub na ziemi podawana jest Przewoźnikowi na piśmie, przy użyciu najbardziej szybkiego środka łączności, dającego potwierdzenie dotarcia wiadomości do adresata.

7.6 Od decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Przewoźnikowi służy prawo zwrócenia się do Prezesa o ponowne rozpatrzenie wniosku w trybie określonym w Kodeksie Postępowania Administracyjnego (KPA) (Dz. U. Nr 98, poz. 1071 z 2000 r. z późniejszymi zmianami), **co jednak nie wstrzymuje natychmiastowego wykonania decyzji Prezesa podejmowanej w interesie bezpieczeństwa na mocy Kodeksu Karnego, Rozdział XXI Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji** (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z 1997r. z późniejszymi zmianami).

7.7 Przy krytycznym scenariuszu, objawiającym się brakiem realnej współpracy ze strony Przewoźnika, Prezes może rozważyć decyzję o zawieszeniu ważności wszystkich udzielonych w Certyfikacie AOC/AWC upoważnień, łącznie z decyzją o cofnięciu lub zawieszeniu ważności samego Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC/AWC).

8. ZAWIESZENIE WAŻNOŚCI CERTYFIKATU AOC/AWC

8.1 W przypadku, kiedy z wnioskiem o czasowe zawieszenie ważności Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych występuje Przewoźnik, nie jest wymagane prowadzenie żadnych procesów certyfikacji. W takim przypadku Przewoźnik, oprócz pisemnego wniosku o zawieszenie ważności Certyfikatu AOC/AWC, **musi zwrócić** do Urzędu **cały komplet** Certyfikatu AOC/AWC oraz towarzyszących mu Specyfikacji Operacyjnych.

8.2 W przypadku, kiedy decyzję o czasowym zawieszeniu ważności Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych podejmuje organ certyfikujący (tj. Prezes Urzędu), konieczne jest przedstawienie Przewoźnikowi dokumentów uzasadniających taką decyzję. Główne, ale nie jedyne powody, dla których Prezes może podjąć decyzję o czasowym zawieszeniu ważności Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych są w zasadzie takie same jak w przypadku decyzji o ograniczeniu zakresu Certyfikatu AOC/AWC.

8.3 Szczególnym powodem uzasadniającym podjęcie przez Prezesa decyzji tylko o czasowym zawieszeniu ważności Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych, w przeciwieństwie do decyzji o cofnięciu Certyfikatu AOC/AWC, jest uzyskanie przez ULC uzasadnionej pewności, że Przewoźnik **tylko czasowo** utracił zdolność do zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych i w niedługim czasie (1-3 miesiące) będzie ponownie zdolny spełniać wymagania mających zastosowanie przepisów

9. COFNIĘCIE CERTYFIKATU AOC/AWC

9.1 Cofnięcie Certyfikatu AOC/AWC jest najbardziej dolegliwą dla Przewoźnika decyzją podejmowaną wyłącznie przez Prezesa ULC i oznacza całkowite i trwałe cofnięcie udzielonych przez Prezesa upoważnień do prowadzenia przez niego wszelkiej lotniczej działalności zarobkowej wynikającej z tego Certyfikatu AOC/AWC.

9.2 Decyzja o cofnięciu Certyfikatu AOC/AWC **musi być podjęta** w przypadku, kiedy Przewoźnik trwałe utracił zdolność do bezpiecznego prowadzenia operacji lotniczych lub nagminnie narusza obowiązujące przepisy prawa. Głównymi, ale nie jedyne powodami, dla których Prezes musi podjąć decyzję o cofnięciu Certyfikatu AOC/AWC są:

a) Wykonanie przez Przewoźnika choćby tylko jednej operacji, lub dopuszczenie do użycia statku powietrznego wchodzącego w skład floty

Przewoźnika, w celach przestępczych albo niezgodnie z postanowieniami art. 4 Konwencji ICAO lub na obszarach objętych embargiem ONZ, niezależnie od tego, kto tego naruszenia dokonał;

b) Świadomie przekraczanie przez Przewoźnika zakresu zezwoleń udzielonych mu przez Prezesa w jego Certyfikacie AOC/AWC, Specyfikacjach Operacyjnych albo w Zezwoleniach Operacyjnych;

c) Naruszenie warunków koncesji, a w szczególności warunku dotyczącego stosunków własności w przedsiębiorstwie lub nie powiadomienie o zmianie wpisu do Krajowego Rejestru Sądowego;

d) Utrata zdolności do pokrywania kosztów prowadzenia lotniczej działalności zarobkowej;

e) Długotrwały, powyżej 3 miesięcy, brak sprawnych statków powietrznych umożliwiających prowadzenie operacji lotniczych objętych Certyfikatem AOC/AWC.

f) brak ważnego certyfikatu organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu CAMO obejmującego użytkowane statki powietrzne.

9.3 Decyzja o cofnięciu Certyfikatu AOC/AWC musi być przekazana Przewoźnikowi wraz z dokumentami uzasadniającymi taką decyzję.

9.4 W ślad za decyzją o cofnięciu Certyfikatu AOC/AWC Prezes musi cofnąć podmiotowi koncesję na prowadzenie przewozów lotniczych.

9.5 Od decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Przewoźnikowi służy prawo zwrócenia się do Prezesa o ponowne rozpatrzenie wniosku w trybie określonym w Kodeksie Postępowania Administracyjnego (KPA) (Dz. U. Nr 98, poz. 1071 z 2000 r. z późniejszymi zmianami), **co jednak nie wstrzymuje natychmiastowego wykonania decyzji Prezesa podejmowanej w interesie bezpieczeństwa na mocy Kodeksu Karnego, Rozdział XXI Przepięstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji** (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z 1997r. z późniejszymi zmianami).

9.6 Przewoźnik zobowiązany jest zwrócić do ULC, w terminie 7 dni, kompletny zestaw Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC/AWC) oraz towarzyszących mu Specyfikacji Operacyjnych.

10. WZNOWIENIE WAŻNOŚCI CERTYFIKATU AOC/AWC

10.1 Wznowienie ważności Certyfikatu AOC/AWC następuje na wniosek Przewoźnika,

złożony zgodnie z zasadami i procedurami podanymi w Dziale 2 Podręcznika PNO.

10.2 Proces wznowienia ważności Certyfikatu AOC/AWC wygasłego dłużej niż 12 miesięcy jest identyczny jak dla wydania takiego Certyfikatu po raz pierwszy.

10.3 W przypadku wznowiania ważności Certyfikatu AOC/AWC wygasłego krócej niż 12 miesięcy zakres certyfikacji może być uproszczony. Decyzje w tej sprawie podejmuje właściwy Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego w porozumieniu z inspektorem prowadzącym (CPM) i w uzgodnieniu z Dyrektorem Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL).

11. FORMALNA KOREKTA TREŚCI CERTYFIKATU AOC/AWC

11.1 Formalna korekta treści Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych jest działaniem formalnym o charakterze administracyjnym w celu poprawienia ewentualnych błędów redakcyjnych, jakie zostały wykryte po wydaniu Certyfikatu AOC/AWC lub Specyfikacji Operacyjnej.

11.2 Formalna korekta treści Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych nie może pociągać za sobą żadnych zmian merytorycznych w udzielonych przez Prezesa zezwoleniach.

11.3 Formalna korekta treści może więc dotyczyć np. poprawienia nazwy lub adresu Przewoźnika zgodnie z postanowieniem sądowym, błędnego zapisu znaku rejestracyjnego statku w Specyfikacjach itp.

11.4 Formalna korekta treści Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych może być inicjowana zarówno przez Prezesa jak i przez Przewoźnika w formie pisma podpisanego przez uprawnione do tego osoby.

11.5 Decyzja wydawana jest w formie nowego Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnej z tymi samymi, co poprzednio datami ważności, ale nową datą wydania w drodze postanowienia.

12. WYDANIE DUPLIKATU CERTYFIKATU AOC/AWC

12.1 Duplikaty Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych mogą być wystawione na podstawie oficjalnego oświadczenia Przewoźnika o utracie oryginałów, zawierającego zobowiązanie do natychmiastowego zwrotu do Urzędu duplikatów w przypadku odnalezienia

oryginałów. Duplikaty Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych wystawiane są na podstawie i zgodnie z posiadanym przez Urząd drugim oryginałem, w dwóch nowych oryginalnych egzemplarzach, z których jeden pozostaje w Urzędzie.

12.2 Duplikaty przekazane być mogą wyłącznie upoważnionej przez Przewoźnika osobie, za podpisem na drugim egzemplarzu duplikatu, który pozostaje w archiwum ULC i jest dołączony do pozostałej dokumentacji dotyczącej Przewoźnika lub za pośrednictwem Poczty za zwrotnym potwierdzeniem odbioru.

13. REZYGNACJA Z POSIADANIA CERTYFIKATU AOC/AWC

13.1 Przewoźnik może złożyć rezygnację z posiadania Certyfikatu AOC/AWC w dowolnie wybranym przez siebie momencie.

13.2 Decyzja Przewoźnika o rezygnacji z posiadania Certyfikatu AOC/AWC powinna być złożona do Prezesa na piśmie. Do pisma należy załączyć kompletny zestaw oryginałów Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych.

14. UPROSZCZONY TRYB WPROWADZENIA ZMIANY W CERTYFIKACIE AOC/AWC

14.1 W przypadku wniosku Przewoźnika o włączenie do istniejącego już składu floty kolejnego egzemplarza statku tego samego rodzaju, klasy albo typu i/lub modelu (ust. 6.3) dla zastosowania uproszczonego trybu zmiany należy:

a) Złożyć wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji ograniczony wyłącznie do rozszerzenia składu floty o nowy egzemplarz statku (Druk ULC-AOC-01/ULC-AWC-01; oraz stosowne wnioski o zatwierdzenia specjalne wraz z materiałami dowodowymi);

b) Przedstawić dowody na objęcie tego egzemplarza statku systemem obsługi operacyjnej i technicznej identycznym jak dla pozostałej floty.

c) Przedstawić dowody, że stan zatrudnienia w kategorii personelu latającego (pilotów i personelu pokładowego) jest wystarczający dla zapewnienia prawidłowego użytkowania przedmiotowego statku.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3 – ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CERTYFIKATU PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC)

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Certyfikat przewoźnika Lotniczego (AOC) oraz towarzyszące mu Specyfikacje Operacyjne, wydane zgodnie z właściwymi wymaganiami powinny być wystawione z zastosowaniem właściwej systematyki, redakcji, klasyfikacji i kodów rodzajów operacji lotniczych.

1.2 Zawartość i porządek Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych wydanych zgodnie z wymaganiami EU-OPS/JAR-OPS powinna odpowiadać wymaganiom podanym w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury w sprawie certyfikacji.

1.3 Certyfikat Przewoźnika Lotniczego AOC (*Air Operator Certificate*) zawiera:

- Nazwę organu, który Certyfikat wydał;
- Nazwę rejestrową Przewoźnika oraz adres jego głównej siedziby;
- Numer Certyfikatu;
- Datę wydania i datę ważności Certyfikatu;
- Rodzaje operacji lotniczych jakich Certyfikat dotyczy;
- Przepisy jakie zostały przez Przewoźnika spełnione dla wydania Certyfikatu;
- Ogólne warunki dot. utrzymania, zawieszenia, cofnięcia lub odebrania Certyfikatu;
- Właściwe podpisy osób uprawnionych i okrągłą pieczęć urzędową organu wydającego Certyfikat.

1.4 Specyfikacje Operacyjne (*Operations Specifications*), stanowiące nieodłączną część Certyfikatu AOC, podzielone są na odrębne Części, oznaczone kolejnymi, dużymi literami alfabetu łańskiego, określają rodzaje oraz szczegółowe warunki i ograniczenia prowadzenia operacji lotniczych przez posiadacza Certyfikatu AOC.

1.5 Każda strona Specyfikacji Operacyjnych wchodząca w zestaw dokumentów składających się na kompletny Certyfikat Przewoźnika Lotniczego (AOC) powinna nosić cechy identyfikujące ją z właściwym Certyfikatem AOC.

1.6 W celu ujednoczenia systemu oznaczeń poszczególnych rodzajów operacji lotniczych i zapewnienia ich zgodności z rozpoznawalną międzynarodowo klasyfikacją Zrzeszenia Władz Lotniczych (JAA), ustala się następującą systematykę i oznaczenia kodowe, które muszą być używane w Specyfikacjach Operacyjnych:

W Specyfikacjach Operacyjnych Przewoźnika OPS określa się następujące rodzaje operacji:

- Operacje w każdych warunkach meteorologicznych (*All Weather Operations – AWO*) – oznaczenie kodowe (E-1), (E-2), (E-3), (E-4), łącznie z operacjami startów przy ograniczonej widzialności (*Low Visibility Take-Off – LVTO*) – oznaczenie kodowe (E-5);
- Operacje w przestrzeniach gdzie wymagane są specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacji (*Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS*) – oznaczenie kodowe (E-6);
- Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi turbinowymi (*Extended Range/Time Operations – ETOPS*) – oznaczenie kodowe (E-7);
- Operacje w przestrzeniach, w których wymagana jest zdolność do prowadzenia nawigacji obszarowej R-NAV – oznaczenie kodowe (E-8), z podaniem wartości RNP – oznaczenie kodowe (E-10);
- Operacje w przestrzeniach powietrznych gdzie stosowana jest zredukowana separacja pionowa 1000 ft (300m) (*Reduced Vertical Separation Minimum (RVSM)*) – oznaczenie kodowe (E-9);
- Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych (DGR) – oznaczenie kodowe (E-11).
- Śmigłowcowe operacje przybrzeżno-morskie (*Helicopter off-shore operations*) – oznaczenie kodowe (E-12);
- Transport pilotów morskich (*Sea pilot transfers*) – oznaczenie kodowe (E-13).

2. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI A SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

Część A Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej ogólnych informacji dotyczących **rodzajów operacji (*Type(s) of Operations Approved*)**, do prowadzenia których Operator jest upoważniony, sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

- Przewozy pasażerskie (regularne oraz nieregularne) (*Passengers*) – oznaczenie kodowe (A-1);
- Przewozy towarowe (regularne oraz nieregularne) (*CARGO*) – oznaczenie kodowe (A-2);
- Przewozy sanitarne i medyczne EMS (*Emergency Medical Service*) i/lub śmigłowcowej służby ratownictwa

medycznego HEMS (*Helicopter Emergency Medical Service*) – oznaczenie kodowe (A-3).

UWAGA: W przypadku, kiedy Przewoźnik użytkuje statek certyfikowany do przewozu mieszanych pasażerów i ładunków w jednej kabinie (tzw. wersja Combi) należy w Specyfikacji podać oznaczenie (A-1/A-2). Umieszczenie symboli (A-1) oraz (A-2) **oddzielnie** oznacza, że **nie wolno** przewozić pasażerów i towarów **w tej samej kabinie**.

3. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI B SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

Część B Specyfikacji Operacyjnych

przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących typów statków powietrznych (*Type(s) of Aircraft*), do użytkowania których Operator jest upoważniony w określonych tam rodzajach operacji lotniczych. Przy każdym typie użytkowanego przez Przewoźnika statku należy podać, z użyciem właściwego oznaczenia kodowego, do jakiego typu operacji ten typ (model) statku jest dopuszczony. W przypadku, kiedy dany typ statku jest dopuszczony do wykonywania więcej niż jednego rodzaju operacji, należy podać kod każdego rodzaju operacji, jakie są dozwolone.

UWAGA: Jeśli w danej flocie któryś ze statków nie jest dopuszczony do wykonywania tych samych rodzajów operacji co cała flota, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem jego znaków rejestracyjnych.

4. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI C SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

Część C Specyfikacji Operacyjnych

przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących obszarów operacji (*Area(s) of Operations*), w granicach których Przewoźnik jest uprawniony prowadzić operacje wymienione w Części A, sklasyfikowane i oznaczone przyporządkowanymi im kodami ICAO Doc. 7030/5, jak następuje:

- (i) Polska – oznaczenie kodowe (EP). Stosować tylko do przypadku, kiedy Przewoźnik uprawniony jest do prowadzenia operacji wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- (ii) Europa – oznaczenie kodowe (EUR);
- (iii) Północny Atlantyk – oznaczenie kodowe (NAT);
- (v) Ameryka Północna – oznaczenie kodowe (NAM);

- (vi) Ameryka Środkowa – oznaczenie kodowe (CAR);
- (vii) Ameryka Południowa – oznaczenie kodowe (SAM);
- (viii) Afryka – oznaczenie kodowe (AFI);
- (ix) Środkowy Wschód i Azja – oznaczenie kodowe (MID/ASIA);
- (x) Pacyfik – oznaczenie kodowe (PAC);
- (xi) Cały Świat – oznaczenie kodowe (WW).

UWAGA 1: Szczegółowe wykazy FIR oraz ich granice w poszczególnych regionach żeglugi ICAO podaje ICAO Doc. 7030/5 *Regional Supplementary Procedures* (Dodatkowe procedury regionalne).

UWAGA 2: Dopuszczalne jest także określenie obszarów żeglugi przez podanie współrzędnych geograficznych granic regionu albo wykazu FIR, na obszarze, których Przewoźnik jest uprawniony prowadzić swoje operacje.

UWAGA 3: Jeśli w danej flocie któryś ze statków nie jest dopuszczony do wykonywania operacji w tych samych regionach żeglugi co cała flota, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru.

5. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI D SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

Część D Specyfikacji Operacyjnych

przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących ograniczeń szczególnych (*Special Limitations*), jakie mają zastosowanie do prowadzonych przez Przewoźnika operacji sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

- (i) IFR – oznaczenie kodowe (IFR);
- (ii) VFR (tylko w dzień) – oznaczenie kodowe (D-1);
- (iii) VFR (dzień i noc) – oznaczenie kodowe (D-2);
- (iv) VFR (C) w ruchu kontrolowanym – oznaczenie kodowe (D-3);

UWAGA: Jeśli w danej flocie któryś ze statków ma inne ograniczenia niż cała flota, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru.

6. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI E SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

Część E Specyfikacji Operacyjnych

przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących zezwoleń i/lub upoważnień

szczególnych (*Special Authorisations/Approvals*), jakie mają zastosowanie do prowadzonych przez Przewoźnika operacji, sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

a) Operacje w każdych warunkach meteorologicznych AWO (*All Weather Operations*):

- (i) Operacje podejść precyzyjnych w CAT II – oznaczenie kodowe (E-1);
- (ii) Operacje podejść precyzyjnych w CAT IIIA – oznaczenie kodowe (E-2);
- (iii) Operacje podejść precyzyjnych w CAT IIIB – oznaczenie kodowe (E-3);
- (iv) Operacje podejść precyzyjnych w CAT IIIC – oznaczenie kodowe (E-4);
- (v) Operacje startów przy ograniczonej widzialności (*Low Visibility Take-Off – LVTO*) – oznaczenie kodowe (E-5).

UWAGA 1: W każdym przypadku należy podać przy określonym typie statku, odpowiadającą mu wartość minimalną DH/RVR.

UWAGA 2: Jeśli w danej flocie któryś ze statków ma ograniczenia minimów do startu inne niż cała flota, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru.

b) Operacje w przestrzeniach gdzie stosowane są specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacji MNPS (*Minimum Navigation Performance Specifications*). Oznaczenie kodowe (E-6). W specyfikacji należy podać:

- (i) Typ samolotu dopuszczonego do tych operacji;
- (ii) Regiony żeglugi ICAO, w których operacje tych samolotów są dozwolone;

UWAGA: Jeśli w danej flocie któryś z samolotów ma inne wartości RNP niż cała flota, to wtedy każdy samolot należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru. Samolotów nie dopuszczonych do operacji MNPS nie należy wtedy specyfikować.

c) Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi turbinowymi ETOPS (*Extended Range/Time Operations*). Oznaczenie kodowe (E-7). Należy podać:

- (i) Typ i model płatowca;
- (ii) Typ i model zespołu napędowego;
- (iii) Odległość graniczną od dogodnego lotniska (*Threshold Distance*);
- (iv) Maksymalny czas dolotu od dogodnego lotniska (*Maximum Diversion Time*).
- (v) prędkość podrózną lub przyrzadową

UWAGA: Jeśli w danej flocie jakiś samolot nie jest dopuszczony do wykonywania operacji ETOPS lub ma wyznaczone inne wartości odległości granicznej (*Threshold Distance*) lub ma wyznaczony inny maksymalny czas dolotu od dogodnego lotniska (*Maximum Diversion Time*) niż cała flota, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru. Statków nie dopuszczonych do operacji ETOPS nie należy wtedy specyfikować.

d) Operacje w przestrzeniach, w których wymagana jest zdolność do prowadzenia nawigacji obszarowej R-NAV. Oznaczenie kodowe (E-8).

W specyfikacji należy podać:

- (i) Typ statku
- (ii) Regiony żeglugi ICAO, w których operacje są dozwolone.

UWAGA: Jeśli w danej flocie jakiś statek nie jest dopuszczony do wykonywania operacji R-NAV (B-RNAV lub P-RNAV) lub jeśli w danej flocie któryś z samolotów ma inne wartości RNP niż cała flota, to wtedy każdy samolot należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestracyjnych. Statków niedopuszczonych do operacji R-NAV nie należy wtedy specyfikować.

e) Operacje w przestrzeniach powietrznych gdzie stosowana jest zredukowana separacja pionowa 1000 ft (300m) RVSM (*Reduced Vertical Separation Minimum*). Oznaczenie kodowe (E-9). Należy podać:

- (i) Typ samolotu dopuszczonego do tych operacji;
- (ii) Ograniczenia, jeśli występują.

UWAGA: Jeśli w danej flocie jakiś statek nie jest dopuszczony do wykonywania operacji RVSM, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestracyjnych. Statków niedopuszczonych do operacji RVSM nie należy wtedy specyfikować.

f) Wartość RNP (*Required Navigation Performances*). Oznaczenie kodowe (E-10). Należy podać odpowiednią wartość RNP dla każdego typu statku użytkowanego przez Przewoźnika;

g) Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych (DGR). Oznaczenie kodowe (E-11). Należy podać:

- (i) Typ samolotu dopuszczonego do tych operacji;

(ii) Rodzaje przewozów, w których dozwolony jest lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych z użyciem właściwych oznaczeń kodowych (A-1; A-2; A-3);

h) Śmigłowcowe operacje przybrzeżno-morskie (*Helicopter off-shore operations*). Oznaczenie kodowe (E12).

i) Transport pilotów morskich (*Sea pilot transfers*). Oznaczenie kodowe (E-13).

W odniesieniu do obu operacji wymienionych w ust. (h) oraz (i) powyżej, w Specyfikacji Operacyjnej należy podać:

- (i) Typy i modele śmigłowców dopuszczonych do operacji *off-shore* (E-12/E-13) wraz z zatwierdzoną dla nich maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC);
- (ii) Dozwolone rejony żeglugi dla operacji typu *off-shore* (podać nazwę morza lub akwenu, na którym operacje te są dozwolone);
- (iii) Minima operacyjne do lądowania i startu dla każdego z użytkowanych przez Operatora heliportów na konstrukcjach wzniesionych na morzu (*off-shore elevated heliports*), właściwe dla rodzaju stosowanych przepisów ruchowych oraz możliwości operacyjnych każdego typu/modelu śmigłowca na każdym dopuszczonym do ruchu lądowisku:

- Do startu – wartość VIS w metrach [m];
- Do lądowania – wartość VIS w metrach [m];
- Podejście ARA (*Airborne Radar Approach*) – wartość DR (*Decision Range*) w milach morskich [nm] oraz wartość MDH w stopach [ft].

UWAGA: Jeśli w danej flocie nie wszystkie śmigłowce są dopuszczone do wykonywania operacji przybrzeżno-morskich (*Helicopter off-shore operations*) i /lub transportu pilotów morskich (*Sea pilot transfers*), to wtedy każdy śmigłowiec należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru. Statków niedopuszczonych do wyżej wymienionych operacji nie należy wtedy specyfikować.

j) Inne

W tym miejscu należy podać wszystkie inne zatwierdzenia, które otrzymał dany Przewoźnik, np.:

- i. Podejście ze stromą ścieżką
- ii. Zatwierdzenie do szkolenia wstępnego personelu pokładowego
- iii. Zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego;

- iv. Operacje z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym
- v. Operacje NVIS
- vi. Itp.

7. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI F SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

Część F Specyfikacji Operacyjnych

przeznaczona jest dla umieszczenia w niej pełnego wykazu statków (*Aircraft Registration Marks*), do użytkowania, których Przewoźnik jest upoważniony, łącznie ze statkami użytkowymi w formule leasingu bez załogi (*dry lease-in*). Należy podać:

- (i) Typ statku;
- (ii) Znaki rejestracyjne;

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 3.1 – REDAKCJA CERTYFIKATU AOC

UWAGA 1: Podstawowy wzór certyfikatów i specyfikacji wydawanych przez Prezesa definiuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

UWAGA 2: Poniżej opisano szablon Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) oraz towarzyszących mu Specyfikacji Operacyjnych wydawanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1. CECHY OGÓLNEGO SZABLONU DRUKÓW (JAR-OPS)

1.1 Elektroniczny wzór formularzy:

- (i) Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC);
- (ii) Specyfikacji Operacyjnych;

można uzyskać u pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2) albo wykorzystać szablony umieszczone w tym Podręczniku PNO.

1.2 Ustala się następujące **cechy szablonu druku podstawowego** dla redakcji, właściwego Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych wydawanych w oparciu o wymagania OPS:

a) **Nagłówek szablonu każdej strony**, wspólny dla każdego dokumentu, podzielony jest na trzy części i zawiera w lewym górnym rogu następujący tekst w j. polskim, pisany czcionką Times New Roman, odpowiednio rozmiaru 12 i 11, w układzie graficznym jak niżej:

- (i) W lewej części nagłówka znajduje się tekst:

RZECZPOSPOLITA POLSKA
URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

- (ii) W środkowej części nagłówka znajduje się godło Rzeczypospolitej Polskiej:



- (ii) W prawej części nagłówka znajduje się tekst:

REPUBLIC OF POLAND
CIVIL AVIATION OFFICE

b) **Stopka szablonu każdej strony**, identyczna dla Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnych zawiera:

- (i) Z lewej strony tekst pisany czcionką Times New Roman rozmiaru 9:

JAA Form 100 – CAO, Poland, AOC No. PL-

- (ii) W prawej części stopki szablonu znajduje się miejsce na wpisanie numeru strony:

Page / /Strona ... /

UWAGA: W odniesieniu do Specyfikacji Operacyjnych numeracja stron jest podwójna – Nr strony / liczbę stron w zestawie np. 1/3, co oznacza, że jest to pierwsza strona z zestawu Specyfikacji składającego się z trzech stron.

2. CECHY SZABLONU DRUKU CERTYFIKATU AOC

2.1 **Szablon Certyfikatu AOC (OPS)** pisany jest czcionką Times New Roman, rozmiaru 16, wyśrodkowany, odpowiednio czcionką prostą w j. angielskim i czcionką ukośną w j. polskim:

AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC) CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO

2.2 Poniżej znajduje się tekst pisany czcionką Times New Roman, rozmiaru 16, wyśrodkowany:

Nr PL - 000/RR

2.3. Poniżej znajduje się tekst pisane czcionką Times New Roman, rozmiaru 14, wyrównany do lewej strony, czcionką prostą w języku polskim i czcionką ukośną w j. angielskim:

Nazwa i adres posiadacza
Certificate Holders' Legal Name and Address

2.4. Obok tekstu z pktu 2.3. wpisuje się nazwę prawną posiadacza Certyfikatu AOC czcionką 16 prostą, Arial, oraz poniżej adres siedziby czcionką 14 prostą, Times New Roman.

2.5 Dalej znajduje się właściwa treść Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC), pisana czcionką Times New Roman w rozmiarze 12, naprzemiennie czcionką prostą w j. angielskim i w j. polskim o treści jak w ust. 4 poniżej.

3. CECHY SZABLONU DRUKU SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

3.1 **Szablon Specyfikacji Operacyjnych (OPS)** pisany jest czcionką Times New Roman, rozmiaru 16, wyśrodkowany, odpowiednio czcionką prostą w j. angielskim i czcionką ukośną w j. polskim:

**AIR OPERATOR CERTIFICATE (AOC)
CERTYFIKAT PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO**

(i) Poniżej powtórzony zostaje numer Certyfikatu AOC, którego Specyfikacje dotyczą:

Nr PL - 000/RR

(ii) Poniżej znajduje się wyśrodkowany tekst, pisany czcionką Times New Roman w rozmiarze 16, naprzemiennie prostą w j. angielskim i ukośną w j. polskim:

**Operations Specifications
Specyfikacje Operacyjne**

(iii) Poniżej znajduje się nazwa prawna Operatora pisana czcionką Times New Roman w rozmiarze 16.

(iv) Dalej znajduje się właściwa treść Specyfikacji Operacyjnych, pisana czcionką Times New Roman w rozmiarze 11, naprzemiennie czcionką prostą w j. polskim i ukośną w j. angielskim o treści jak w ust. 5 poniżej.

4. TREŚĆ SPISU TREŚCI CERTYFIKATU AOC

4.1 Treść Certyfikatu AOC przygotowują pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2),

4.2 Certyfikat (AOC) zredagowany jest w jednej kolumnie, pisany czcionką Times New Roman w rozmiarze 11, wyjustowany, naprzemiennie czcionką prostą w j. angielskim i w j. polskim o następującej treści:

1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaświadcza, że posiadacz tego certyfikatu spełnił wymagania przepisów Rzeczypospolitej Polskiej ustalone dla jego wydania w dziale VII ustawy z dnia 3 lipca 2002 r.– Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933 z późn. zm.), ...

4.3. Należy wpisać podstawę prawną odpowiednią dla posiadacza Certyfikatu, np. dla samolotów: „,

Załącznika 6 Cz. I do Konwencji Chicagowskiej (Dz. U. z 1959 r. Nr 35 poz. 212 z późn. zm.) oraz wymagań rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego”

4.4. Za podstawą prawną następuje dalszy tekst certyfikatu:

i został uznany za zdolnego do prowadzenia działalności w lotnictwie cywilnym w zakresie zarobkowych przewozów lotniczych z wykorzystaniem cywilnych statków powietrznych, zgodnie z tymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami wyznaczonymi w towarzyszących mu Specyfikacjach Operacyjnych oraz w zaakceptowanej i gdzie to konieczne zatwierdzonej przez Prezesa Instrukcji Operacyjnej.

2. Certyfikat nie może być przekazany innemu podmiotowi i o ile nie zostanie wcześniej zawieszony lub cofnięty, zachowuje ważność do dnia podanego niżej.

3. Wszelkie zmiany stanu faktycznego i prawnego, w stosunku do ustaleń zawartych w Certyfikacie albo w Specyfikacjach Operacyjnych, muszą być zgłoszone Urzędowi Lotnictwa Cywilnego w ciągu 14 dni, pod rygorem utraty uprawnień wynikających z tego Certyfikatu.

1. President of the Civil Aviation Office, certifies that the holder of this Certificate complies with the State certification requirements in force in the Republic of Poland that are required by Part VII of the Aviation Law Act of 3 July 2002 (OJ. 2012 item 933 with later amendments), as regards common technical requirements and administrative procedures applicable to commercial transportation by aeroplane and has been found competent to conduct commercial air transport operations in accordance with mentioned regulations, conditions and limitations prescribed in the attached Operation Specifications, as well as in the Operation Manual, accepted and, where it is necessary approved by President of the Civil Aviation Office.

2. This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue to be in effect until below stated date.

3. Any changes of the actual and legal status in relation to provisions contained in this Certificate or Operation Specifications must be reported to the Civil Aviation Office within 14 days under the risk of losing the privileges granted by this Certificate.

a) Kolumna lewa zawiera tekst:

ZATWIERDZONO
APPROVED
STRONA WYMIENIONA
PAGE CHANGE APPROVED

WAŻNE DO
VALID UNTIL

b) Prawa kolumna zawiera tekst:

President of the Civil Aviation Office
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

5. TREŚĆ SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

5.1 Treść Specyfikacji Operacyjnych przygotowuje i dostarcza do ULC Operator, ale druki wypełniają pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2),

5.2 Poszczególne Części Specyfikacji Operacyjnych umieszcza się na szablonie, kolejno strona po stronie, a po wyczerpaniu miejsca, następną część zaczyna się na następnej stronie w ustalonym porządku alfabetycznym.

5.3 W razie potrzeby należy zwiększyć liczbę poszczególnych wierszy w każdej Części Specyfikacji do takiej ilości jak będzie potrzebna dla umieszczenia wszystkich statków lub innych wpisów.

5.4 Specyfikacje Operacyjne wystawiane są w języku angielskim i polskim. Tekst jest pisany naprzemiennie, zgodnie z niżej podanym porządkiem i układem redakcyjnym.

5.5 Specyfikacje Operacyjne zredagowane są w jednej kolumnie, wyśrodkowane, pisane czcionką Times New Roman w rozmiarze 11, naprzemiennie czcionką ukośną w j. angielskim i prostą w j. polskim;

5.6 Specyfikacje Operacyjne posiadają następującą strukturę:

Część A – Rodzaje dozwolonych operacji
Type(s) of Operations

Należy wpisać, zgodnie z klasyfikacją i zasadami podanymi w PNO-4-03-00 ust. 2, właściwe kody operacji:

- A-1 Przewozy pasażerskie
Passengers
- A-2 Przewozy ładunków
Cargo
- A-3 Przewozy medyczne
Emergency Medical Service (EMS/HEMS)

Część B – Typy statków powietrznych
Type(s) of Aircraft

Należy wpisać typy statków, do używania których posiadacz Certyfikatu AOC jest upoważniony oraz rodzaj dozwolonych na tych statkach operacji.

Część C – Dozwolone obszary prowadzenia operacji
Area(s) of Operation

Należy wpisać, zgodnie z klasyfikacją i zasadami podanymi w PNO-4-03-00 ust. 4, właściwe kody obszarów, na których posiadacz Certyfikatu AOC upoważniony jest prowadzić operacje.

Część D – Ograniczenia szczególne
Special Limitations

Należy wpisać, zgodnie z klasyfikacją i zasadami podanymi w PNO-4-03-00 ust. 5, nałożone na posiadacza Certyfikatu szczególne ograniczenia operacyjne:

Część E – *Special Authorizations/Approvals*
Szczególne upoważnienia i zezwolenia

Należy wpisać, zgodnie z klasyfikacją i zasadami podanymi w PNO-4-03-00 ust. 6, udzielone posiadaczowi Certyfikatu szczególne upoważnienia i zezwolenia operacyjne.

Część F – Znaki rejestracyjne
Aircraft Registration Marks

Należy wpisać znaki rejestracyjne wszystkich statków powietrznych, do użycia których posiadacz Certyfikatu jest upoważniony, łącznie ze statkami dzierżawionymi w formule leasingu bez załogi. Wskazane jest uporządkowanie wg typów.

5.7 Poniżej należy umieścić, zredagowane w dwu kolumnach, wyrównane do lewej, pisane czcionką Times New Roman w rozmiarze 11 następujące informacje:

a) Kolumna lewa zawiera tekst:

ZATWIERDZONO
APPROVED
STRONA WYMIENIONA
PAGE CHANGE APPROVED
WAŻNE DO
VALID UNTIL

b) Prawa kolumna zawiera tekst:
President of the Civil Aviation Office
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 4 – ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CERTYFIKATU AWC

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) oraz towarzyszące mu Specyfikacje Operacyjne, wydane na podstawie wymagań przepisów PL-6 (Załącznik nr 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych Dz. U. Nr 262, poz. 2609) muszą być wystawione na druku, którego ogólny wzór określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.) z zastosowaniem systematyki, redakcji, klasyfikacji i kodów rodzajów operacji lotniczych podanych w PNO-4-04-01.

1.2 Certyfikat Usług Lotniczych (AWC) (*Aerial Works Certificate*) zawiera:

- nazwę organu, który Certyfikat wydał;
- nazwę rejestrową posiadacza Certyfikatu oraz adres jego głównej siedziby;
- numer Certyfikatu;
- datę wydania i datę ważności Certyfikatu;
- rodzaje operacji lotniczych jakich Certyfikat dotyczy;
- przepisy jakie zostały spełnione dla wydania Certyfikatu;
- ogólne warunki dot. utrzymania, zawieszenia, cofnięcia lub odebrania Certyfikatu;
- właściwe podpisy osób uprawnionych i okrągłą pieczęć urzędową organu wydającego Certyfikat.

1.3 **Specyfikacje Operacyjne (*Operations Specifications*)**, stanowiące nieodłączną część Certyfikatu AWC, podzielone są na odrębne Części, oznaczone kolejnymi, dużymi literami alfabetu łacińskiego, określają rodzaje oraz szczegółowe warunki i ograniczenia prowadzenia operacji lotniczych przez posiadacza Certyfikatu AWC.

1.4 Każda strona Specyfikacji Operacyjnych wchodząca w zestaw dokumentów składających się na kompletny Certyfikat musi nosić cechy identyfikujące ją z właściwym Certyfikatem AWC.

2. ZAWARTOŚĆ I PORZĄDEK CZĘŚCI A SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH

2.1 **Część A** Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących ogólnych zezwoleń, warunków i ograniczeń operacyjnych dotyczących rodzajów usług lotniczych, do prowadzenia których posiadacz Certyfikatu AWC jest uprawniony,

sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

- Loty agrolotnicze i rekultywacji środowiska naturalnego (AGRO) – oznaczenie kodowe (AW-1);
Agriculture and environment recovery operations (AGRO) (AW-1);
- Loty patrolowe i inspekcyjne z użyciem specjalistycznej aparatury zasilanej ze źródeł pokładowych – oznaczenie kodowe (AW-2);
Inspection and observation flights, using specialized airborne equipment powered from the aircraft energy sources (AW-2);
- Prace budowlano-montażowe z użyciem śmigłowca (HHO) (Helicopter Hoist Operations) – oznaczenie kodowe (AW-3).*
- Loty fotogrametryczne z użyciem statków powietrznych specjalnie zmodyfikowanych do tego celu (FOTO) – oznaczenie kodowe (AW-4);
Aerial photogrametry flights, on the aircraft modified for such operations (FOTO) (AW-4);
- Loty p. pożarowe i gaśnicze z użyciem specjalnie do tego zmodyfikowanych statków powietrznych – oznaczenie kodowe (AW-5);
Firefighting operations on the aircraft modified for such operations (AW-5);
- ~~Loty poszukiwawczo-ratownicze (SAR) (Search and Rescue) – oznaczenie kodowe (AW-6);~~
- Loty usługowe (**bez pasażerów lub podróźnych na pokładzie**), inne niż zastrzeżone w pkt. od (a) do (f) powyżej, niewymagające specjalnego wyposażenia statku powietrznego albo specjalnych technik operacyjnych, jak np. loty obserwacyjne, reklama z powietrza itp. – oznaczenie kodowe (AW-7).
General aerial works operations, other than commercial air transportation, without aircraft equipment modification (AW-7).

UWAGA: W niektórych przypadkach dopuszczalne jest pominięcie określonej Specyfikacji lub jej części, jeśli jej zakres nie ma zastosowania do kategorii usługi lotniczej określonej w Części A Specyfikacji. W takim przypadku, w Spisie treści Certyfikatu AWC należy w miejscu numerów stron oraz dat ich zatwierdzenia zamieścić zapis – „Pominięto” „*Omitted*”.

b) **Regiony żeglugi powietrznej ICAO**, w granicach których posiadacz Certyfikatu AWC jest uprawniony prowadzić operacje usług lotniczych, sklasyfikowane i oznaczone przyporządkowanymi im kodami ICAO Doc. 7030/5, jak następuje:

- (i) Polska – oznaczenie kodowe (EP). Stosować tylko do przypadku, kiedy Operator uprawniony jest do prowadzenia operacji wyłącznie na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- (ii) Europa – oznaczenie kodowe (EUR) (w tym EP);
- (iii) Północny Atlantyk – oznaczenie kodowe (NAT);
- (v) Ameryka Północna – oznaczenie kodowe (NAM);
- (vi) Ameryka Środkowa – oznaczenie kodowe (CAR);
- (vii) Ameryka Południowa – oznaczenie kodowe (SAM);
- (viii) Afryka – oznaczenie kodowe (AFI);
- (ix) Środkowy Wschód i Azja – oznaczenie kodowe (MID/ASIA);
- (x) Pacyfik – oznaczenie kodowe (PAC);

UWAGA: Certyfikaty AWC na inne regiony żeglugi będą wystawiane po uzgodnieniu z właściwymi władzami państw, w których operacje mają być prowadzone.

c) **Szczególne ograniczenia operacyjne** np. dot. przepisów wykonywania lotów, do korzystania z których Operator jest uprawniony, sklasyfikowane i oznaczone jak następuje:

- (i) IFR – oznaczenie kodowe (IFR);
- (ii) VFR (tylko w dzień) – oznaczenie kodowe (D-1);
- (iii) VFR (dzień i noc) – oznaczenie kodowe (D-2);
- (iv) VFR (C) w ruchu kontrolowanym – oznaczenie kodowe (D-3).

UWAGA: Jeśli w danej flocie któryś ze statków ma inne ograniczenia niż cała flota, to wtedy każdy statek należy specyfikować oddzielnie z podaniem znaków rejestru.

f) **Typy statków powietrznych**, do użytkowania których posiadacz Certyfikatu AWC jest upoważniony, z podaniem rodzajów operacji w jakich te statki mogą być użytkowane, łącznie ze statkami użytkowymi w formule leasingu. Należy podać nazwę wytwórcy, typ/model, znaki rejestru. W przypadku statków, które będą wykorzystywane do zrzutu skoczków spadochronowych lub lotów obserwacyjnych i patrolowych, w których uczestniczyć będą dodatkowi członkowie załogi, niebędący członkami załogi lotniczej, należy dodatkowo podać liczbę miejsc dla skoczków lub dla tych dodatkowych członków załogi, poza pilotami.

OSTRZEŻENIE !!!

W lotach usługowych (AWC) **NIE WOLNO przewozić** ani pasażerów ani żadnej innej osoby, która nie ma wyznaczonych w **Instrukcji Operacyjnej** zadań do wykonania przez nią podczas lotu, związanych z celem tego lotu.

3. Zawartość i porządek Części B Specyfikacji Operacyjnych

3.1 Część B Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących szczególnych zezwoleń i ograniczeń dotyczących **obszarów**, na których posiadacz Certyfikatu AWC jest uprawniony prowadzić operacje dozwolone w Części A Specyfikacji Operacyjnych.

UWAGA: Dopuszczalne jest usunięcie Części B Specyfikacji Operacyjnych, jeśli inne warunki operacyjne nie przemawiają za jej pozostawieniem.

4. Zawartość i porządek Części C Specyfikacji Operacyjnych

Część C Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących szczególnych zezwoleń i ograniczeń dotyczących dozwolonych do użytku **lotnisk i lądowisk**, na których Operator jest uprawniony prowadzić operacje dozwolone w Części A Specyfikacji Operacyjnych, sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

- a) nazwa geograficzna oraz oznaczenie kodowe ICAO lotniska bazowego floty posiadacza Certyfikatu AWC;
- b) nazwy geograficzne stałych baz operacyjnych i/lub lądowisk stałych.

UWAGA: Dopuszczalne jest pominięcie Części C Specyfikacji Operacyjnych, jeśli inne warunki operacyjne nie przemawiają za jej pozostawieniem.

5. Zawartość i porządek Części D Specyfikacji Operacyjnych

UWAGA: Specyfikacje Operacyjne Dział D zostają wycofane. Zastępuje je Certyfikat Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (CAMO)

6. Zawartość i porządek Części E Specyfikacji Operacyjnych

Część E Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących zezwoleń i ograniczeń dotyczących

kontroli oraz obliczania masy i położenia środka ciężkości statków powietrznych wchodzących w skład floty podanej w Części A Specyfikacji Operacyjnych. Należy podać źródła danych przyjętych dla obliczania masy i położenia środka ciężkości w odniesieniu do postanowień Instrukcji Operacyjnej.

7. Zawartość i porządek Części F Specyfikacji Operacyjnych

Część F Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących zezwoleń i ograniczeń dotyczących uprawnień Operatora do **wspólnego (przemiennego) użytkowania** z innym posiadaczem Certyfikatu AWC statków powietrznych wchodzących w skład floty obu Operatorów i/lub wspólnej eksploatacji połączeń i tras, z zastrzeżeniem warunków i ograniczeń sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

- a) dane identyfikujące umowę pomiędzy Operatorami z podaniem dat rozpoczęcia i zakończenia wspólnej (przemiennej) eksploatacji statku;
- b) typy i znaki rejestru statków objętych umową wspólnego (przemiennego) użytkowania statku;
- c) ustalenia dot. podziału odpowiedzialności za prowadzone operacje wspólnego (przemiennego) użytkowania statków pomiędzy jej uczestnikami;
- f) ustalenia dot. odpowiedzialności za kwalifikacje załóg lotniczych, personelu pokładowego i personelu obsługi technicznej, odpowiednio do zakresu umowy (dotyczy umów wspólnego (przemiennego) użytkowania statku zarejestrowanego w innym Państwie);
- g) ustalenie, którego posiadacza Certyfikatu AWC Instrukcja Operacyjna będzie stosowana w tych operacjach;
- h) minima operacyjne lotnisk stosowane w operacjach wspólnej (przemiennej) eksploatacji, jeśli różne od dozwolonych w Części C Specyfikacji Operacyjnych **obu** posiadaczy Certyfikatów AWC. Jeśli zatwierdzone przez Prezesa w Części C minima operacyjne jednego z posiadaczy Certyfikatów AWC uczestniczących w operacji przemiennego użytkowania statków są niższe niż u drugiego, to w tej Części F Specyfikacji należy stosować te **niższe minima**;
- i) ustalenia dot. odpowiedzialności za zapewnienie obsługi technicznej statku, jeśli są

różne od ustaleń podanych w Części D Specyfikacji tego posiadacza Certyfikatu AWC, który w umowie został wyznaczony do zarządzania obsługą techniczną współużytkowanych statków.

UWAGA 1: W przypadku operacji wspólnego (przemiennego) użytkowania statku powietrznego przez dwu posiadaczy Certyfikatów AWC polskich należy wystawić jednobrzmiące Części F Specyfikacji dla obu zainteresowanych stron.

UWAGA 2: Uznawanie certyfikatów zagranicznych, odbywa się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

8. Zawartość i porządek Części G Specyfikacji Operacyjnych

Część G Specyfikacji Operacyjnych przeznaczona jest dla umieszczenia w niej informacji dotyczących zezwoleń i ograniczeń dotyczących uprawnień do użytkowania statków powietrznych **w formule leasingu bez załogi (dry lease)** od innego posiadacza Certyfikatu AWC, z zastrzeżeniem warunków i ograniczeń podanych w PNO-3-07-00, sklasyfikowanych, uporządkowanych i oznaczonych jak następuje:

- a) w Części G Specyfikacji Operacyjnych biorącego statek powietrzny w leasing należy wpisać, co następuje:
 - (i) dane identyfikujące umowę leasingu z podaniem dat rozpoczęcia i zakończenia leasingu;
 - (ii) typy i znaki rejestru statków objętych umową leasingu;
 - (iv) ustalenia dot. odpowiedzialności za kwalifikacje załóg lotniczych, personelu pokładowego i personelu obsługi technicznej, odpowiednio do zakresu umowy (dotyczy tylko umów leasingu statku zarejestrowanego w innym Państwie);
- b) w przypadku użytkowania statku powietrznego **w formule leasingu bez załogi (dry lease)** wziętego od podmiotu zagranicznego, decyzje podejmie Prezes ULC w porozumieniu z Władzą lotniczą państwa, gdzie statek jest zarejestrowany.

UWAGA: Uznawanie certyfikatów zagranicznych, odbywa się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6

maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 4.1 – REDAKCJA CERTYFIKATU AWC

UWAGA 1: Podstawowy wzór certyfikatów i specyfikacji wydawanych przez Prezesa definiuje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421, z późn. zm.).

UWAGA 2: Poniżej opisano szablon Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) i towarzyszących mu Specyfikacji wydawanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w oparciu o przepisy PL-6 (Załącznik do Dz. U. Nr 262, poz. 2609 z 2004r.).

1. CECHY OGÓLNEGO SZABLONU DRUKÓW

1.1 Elektroniczny wzór formularzy:

- (i) Spisu treści Certyfikatu AWC;
- (ii) Certyfikatu AWC;
- (iii) Specyfikacji Operacyjnych;

można uzyskać we właściwym Inspektoracie Operacyjnym Urzędu, od pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji albo wykorzystać szablony umieszczone w tym Podręczniku PNO.

1.2 Ustala się następujące **cechy szablonu druku podstawowego** dla redakcji Spisu treści Certyfikatu AWC, oraz Specyfikacji Operacyjnych:

a) **Nagłówek szablonu każdej strony**, wspólny dla każdego dokumentu, podzielony jest na trzy części i zawiera w lewym górnym rogu następujący tekst w j. polskim, pisany czcionką *Times New Roman*, odpowiednio rozmiaru 12, 11 i 9, w układzie graficznym jak niżej:

- (i) W lewej części nagłówka znajduje się tekst:

RZECZPOSPOLITA POLSKA
URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

- (ii) W środkowej części nagłówka znajduje się godło Rzeczypospolitej Polskiej:



- (ii) W prawej części nagłówka znajduje się tekst:

REPUBLIC OF POLAND
CIVIL AVIATION OFFICE

b) **Stopka szablonu każdej strony**, identyczna dla Certyfikatu AOC/AWC i Specyfikacji Operacyjnych podzielona jest na dwie części i zawiera:

- (i) Z lewej strony tekst pisany przemienne w j. polskim i angielskim, czcionką *Times New Roman*, odpowiednio rozmiaru 10 (polski) i 9 (angielski), w układzie graficznym jak niżej:

ZATWIERDZONO DD.MM.RRRR
APPROVED
STRONA WYMIENIONA DD.MM.RRRR
PAGE CHANGE APPROVED
WAŻNE DO: DD.MM.RRRR
VALID UNTIL

- (ii) W prawej części stopki szablonu znajduje się miejsce na podpis i następujący tekst pisany przemienne w j. polskim i angielskim, pisany czcionką *Times New Roman*, odpowiednio rozmiaru 10 (polski) i 9 (angielski), w układzie graficznym jak niżej:

PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
PRESIDENT OF THE CIVIL AVIATION OFFICE

2. CECHY SZABLONU DRUKU CERTYFIKATU AWC

2.1 **Szablon Certyfikatu AWC** pisany jest odpowiednio czcionką rozmiaru 14 i 12 (polski) oraz 12 i 10 (angielski) i pośrodku strony znajduje się tekst:

CERTYFIKAT USŁUG LOTNICZYCH
AERIAL WORKS CERTIFICATE (AWC)

Nr 000/RR

- (i) Poniżej, zaczynając od lewego marginesu znajduje się tekst:

Nazwa i adres posiadacza:
Certificate Holders' Legal Name and Address

- (ii) Dalej znajduje się treść Certyfikatu AWC, jak w ust. 5 poniżej.

3. CECHY SZABLONU DRUKU SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH (PL-6)

3.1 Szablon Specyfikacji Operacyjnych (PL-6) pisany jest odpowiednio czcionką rozmiaru 14 i 12 (polski) oraz 12 i 11 (angielski), w układzie graficznym jak niżej:

(i) Pośrodku strony tekst:

SPECYFIKACJA OPERACYJNA
OPERATIONS SPECIFICATION

(ii) Poniżej, zaczynając od lewego marginesu znajduje się tekst:

Nazwa prawna Operatora:
Air Operator Legal Name

CERTYFIKAT USŁUG LOTNICZYCH
AERIAL WORKS CERTIFICATE (AWC) Nr 000/RR

(iii) Poniżej, zaczynając od prawego marginesu znajduje się tekst:

STRONA
PAGE

(iv) Dalej znajduje się tytuł i treść Specyfikacji, uporządkowanych w następującej kolejności:

CZĘŚĆ A -- POSTANOWIENIA OGÓLNE
PART A -- GENERAL PROVISIONS

CZĘŚĆ B -- ZEZWOLENIA I OGRANICZENIA
TRÁSOWE
PART B -- EN-ROUTE AUTHORIZATIONS AND
LIMITATIONS

CZĘŚĆ C -- ZEZWOLENIA I OGRANICZENIA
LOTNISKOWE
PART C -- AIRPORT AUTHORIZATIONS AND
LIMITATIONS

CZĘŚĆ E -- MASA I WYWAŻENIE
PART E -- MASS AND BALANCE

CZĘŚĆ F -- OPERACJE WSPÓLNE
PART F -- INTERCHANGE OPERATIONS

CZĘŚĆ G -- OPERACJE STATKAMI W LEASINGU
PART G -- LEASED AIRCRAFT OPERATIONS

4. TREŚĆ SPISU TREŚCI CERTYFIKATU AWC

4.1 Druk Spisu treści Certyfikatu AWC przygotowują pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2),

4.2 Spis treści Certyfikatu AWC zredagowany jest w dwóch kolumnach czcionką *Times New Roman* rozmiaru 10.

4.3 Spis treści Certyfikatu AWC zawiera, co następuje:

a) Kolumna lewa, pisana w j. polskim zawiera tekst:

NINIEJSZA I NASTĘPNE DATOWANE STRONY STANOWIĄ CERTYFIKAT USŁUG LOTNICZYCH (AWC) WYDANY PRZEZ PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO ZGODNIE Z DZIAŁEM VII USTAWY Z DNIA 03 LIPCA 2002R. PRAWO LOTNICZE (Dz. U. z 2012 R., POZ 933, Z PÓŹN. ZM.).

Spis treści	Wydano	dd.mm.rrrr
Certyfikaty Usług Lotniczych (AWC)		
Nr 000/RR		dd.mm.rrrr

Specyfikacje Operacyjne:

Część A	str.	dd.mm.rrrr
Część B	str.	dd.mm.rrrr
Część C	str.	dd.mm.rrrr
Część E	str.	dd.mm.rrrr
Część F	str.	dd.mm.rrrr
Część G	str.	dd.mm.rrrr

b) Kolumna prawa, pisana w j. angielskim zawiera tekst:

THIS AND FOLLOWING DATED PAGES CONSTITUTE AN AERIAL WORKS CERTIFICATE (AWC) ISSUED BY THE PRESIDENT OF THE CIVIL AVIATION OFFICE (CAO) PURSUANT TO PART VII OF THE AVIATION LAW ACT OF 3RD JULY 2002 (O.J. FROM 2012, ITEM 933 WHIT LATER AMENDMENTS).

Table of contents	Approved	dd.mm.rrrr
Aerial Works Certificate No. 000/RR		dd.mm.rrrr

Operations Specification

Part A	page	dd.mm.yyyy
Part B	page	dd.mm.yyyy
Part C	page	dd.mm.yyyy
Part E	page	dd.mm.yyyy
Part F	page	dd.mm.yyyy
Part G	page	dd.mm.yyyy

dd.mm.yyyy

UWAGA: Strony należy numerować stosując format (Litera Części Specyfikacji oraz kolejny numer strony przez liczbę stron w tej Części Specyfikacji np. A1/3 co oznacza, że jest to pierwsza strona Części A Specyfikacji liczącej 3 strony).

c) W stopce strony Spisu treści znajduje się data ważności i podpis osoby upoważnionej (PNO-4-01-00 ust. 7).

5. TREŚĆ CERTYFIKATU USŁUG LOTNICZYCH (AWC)

5.1 Treść Certyfikatu AWC przygotowują pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2),

5.2 Certyfikat AWC zredagowany w dwóch kolumnach czcionką *Times New Roman* rozmiaru 11.

5.3 Kolumna lewa, w j. polskim, zawiera tekst:

1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaświadcza, że posiadacz tego Certyfikatu spełnił wymagania przepisów Rzeczypospolitej Polskiej ustalone dla jego wydania w Dziale VII ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933 z późn. zm.) oraz wymagania przepisów w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych PL-6 (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) i został uznany za zdolnego do prowadzenia operacji usług lotniczych, innych niż zarobkowy przewóz lotniczy zgodnie z tymi przepisami oraz warunkami i ograniczeniami wyznaczonymi w towarzyszących mu Specyfikacjach Operacyjnych oraz w zatwierdzonej przez Prezesa Instrukcji Operacyjnej.

2. Certyfikat nie może być przekazany innemu podmiotowi i o ile nie zostanie wcześniej zawieszony lub cofnięty, zachowuje ważność do dnia podanego niżej.

3. Wszelkie zmiany stanu faktycznego i prawnego, w stosunku do ustaleń zawartych w Certyfikacie albo w Specyfikacjach Operacyjnych, muszą być zgłoszone Urzędowi Lotnictwa Cywilnego na 14 dni przed ich obowiązywaniem, pod rygorem utraty uprawnień wynikających z tego Certyfikatu.

5.4 Kolumna prawa, w j. angielskim, zawiera tekst:

1. President of the Civil Aviation Office, certifies that the holder of this Certificate complies with the State certification requirements in force in the

Republic of Poland that are required by Part VII of the Air Law Act of 3 July 2002 (OJ from 2012, item 933, with later amendments) and national regulations of PL-6 (Dz. U. Nr 262, poz. 2609) requirements to issue this Certificate and has been found competent to conduct aerial works operations, other than commercial air transport operations in accordance with said regulations, conditions and limitations prescribed in the attached Operations Specifications, as well as in the Company Operations Manual, approved by President of the Civil Aviation Office.

2. This Certificate is not transferable and unless sooner suspended or revoked, shall continue to be in effect until below stated date.

3. Any changes of the actual and legal status in relation to provisions contained in this Certificate or Operations Specifications, must be reported to the Civil Aviation Office 14 days before its implementation, under the risk of losing the privileges granted by this Certificate.

5.5 W stopce Certyfikatu AWC znajdują się daty ważności i podpis osoby upoważnionej (PNO-4-01-00 ust. 7).

6. TREŚĆ SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH (PL-6)

6.1 Treść Specyfikacji Operacyjnych przygotowuje i dostarcza do ULC Operator. Wypełnione druki mają być podpisane przez upoważnioną do tego przez Operatora osobę (tylko na jednej kopii).

6.2 Ze względu na znaczne zróżnicowanie warunków zezwoleń i ograniczeń operacyjnych wyznaczonych w Specyfikacjach Operacyjnych poniżej podane są tylko podstawowe elementy treści Specyfikacji, a treść każdego nieopisanego poniżej przypadku musi być indywidualnie uzgodniona z SKPC.

6.3 Ogólne wytyczne dot. zawartości i treści poszczególnych Części Specyfikacji Operacyjnych (PL-6) podane są w PNO-4-01-00 i w PNO-4-04-00.

6.4 Specyfikacje Operacyjne wystawiane są w języku polskim i angielskim i są zredagowane w dwóch kolumnach. Lewa kolumna wypełniona jest po polsku, natomiast prawa kolumna wypełniona jest po angielsku. Dla skrócenia tekstu w tym rozdziale PNO, tekst angielski pisany jest bezpośrednio pod tekstem polskim.

6.5 W stopce każdej strony Specyfikacji Operacyjnych znajdują się daty ważności i podpisy jak w PNO-4-01-00 ust. 7.

Wydanie z: 31.12.2012r. Zmiana Nr: 14	REDAKCJA CERTYFIKATU AWC	PNO-4-04-01 Strona 3/6
--	--------------------------	---------------------------

6.6 Treść poszczególnych Części Specyfikacji Operacyjnych ma być uporządkowana jak następuje:

CZĘŚĆ A -- POSTANOWIENIA OGÓLNE PART A -- GENERAL PROVISIONS

(Nazwa posiadacza) został uznany za zdolnego do prowadzenia usług lotniczych, innych niż zarobkowy przewóz lotniczy w następującym zakresie:

(Nazwa posiadacza) has been found competent to conduct aerial works operations, other than commercial air transportation within the following limitations:

Strefa geograficzna
REGION ŻEGLUGI POWIETRZNEJ ICAO
Geographical area
ICAO AIR NAVIGATION REGION

Wpisać dozwolone regiony operacji zgodnie z wytycznymi PNO-4-04-00 pkt 2.1(b);

Rodzaj nawigacji
Type of navigation

Wpisać rodzaje nawigacji do stosowania, których posiadacz Certyfikatu AWC jest w Specyfikacji upoważniony zgodnie z PNO-4-04-00:

IFR; VFR, VFR (C) (D-1; D-2; D-3)

Rodzaje operacji
Types of operations

Usługi lotnicze, inne niż zarobkowy przewóz lotniczy
Aerial works operations, other than commercial air transport operations

Wpisać odpowiednio do zakresu udzielanego w Specyfikacji zezwolenia lub ograniczenia rodzaje operacji do wykonywania, których posiadacz Certyfikatu AWC jest upoważniony wg klasyfikacji podanej w PNO-4-04-00 pkt 2.1 (i – vii).

Typy statków powietrznych
Types of aircraft

Wpisać każdy z typów i modeli statków powietrznych do użycia, których Operator jest upoważniony wg klasyfikacji i oznaczeń kodowych podanych w ICAO Doc 8643 *Aircraft Type Designators*, z określeniem rodzaju operacji, do których statek może być użyty wg klasyfikacji podanej w PNO-4-04-00.

Wykaz statków powietrznych List of aircraft

Sporządzić, w formie tabeli zawierającej następujące dane, listę statków powietrznych, do użycia których Operator jest upoważniony:

PRODUCENT
MANUFACTURER

TYP/MODEL
TYPE/MODEL

ZNAKI REJESTRACYJNE
REGISTRATION MARK

MAKSYMALNA LICZBA MIEJSC
MAXIMUM SEATING CAPACITY

Wykaz ma być zamieszczony na oddzielnej stronie Części A Specyfikacji oznaczonej jako Strona A-2/2

CZĘŚĆ B -- ZEZWOLENIA I OGRANICZENIA TRASOWE

PART B -- EN-ROUTE AUTHORIZATIONS AND LIMITATIONS

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) został uznany za zdolnego do prowadzenia usług lotniczych na obszarach wymienionych w Specyfikacji Operacyjnej Części C na stronach C.../..

(Nazwa Operatora) has been found competent to conduct aerial works operations on the following areas, listed in the Operations Specification Part C on pages C.../..

Szczególne zezwolenia operacyjne Special operational approvals

Podać szczególne zezwolenia operacyjne, jakie zostały posiadaczowi Certyfikatu AWC udzielone i do których stosowania jest uprawniony, określone zgodnie z klasyfikacją i oznaczeniami kodowymi podanymi w PNO-4-04-00.

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) został uznany za zdolnego do prowadzenia operacji (podać rodzaj operacji) zgodnie z warunkami i ograniczeniami podanymi w Zezwoleniu Operacyjnym Nr (podać znak zezwolenia) z dnia (podać datę).

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) has been found competent to conduct (podać rodzaj operacji) operations in accordance with conditions and limitations given in Operational Approval No. (podać znak zezwolenia) dated on (podać datę).

Minima operacyjne w lotach VFR VFR operations company minima

Zamieścić tabelę z minimami operacyjnymi w lotach VFR, jeśli są różne od podanych w PL-2), zgodnie z wytycznymi podanymi w PNO-4-01-00 ust 3.1(d).

UWAGA: Dopuszczalne jest pominięcie Części B Specyfikacji Operacyjnych, jeśli inne warunki operacyjne nie przemawiają za jej pozostawieniem.

CZĘŚĆ C -- ZEZWOLENIA I OGRANICZENIA LOTNISKOWE PART C -- AIRPORT AUTHORIZATIONS AND LIMITATIONS

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) został uznany za zdolnego do użytkowania następujących lotnisk:

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) has been found competent to operate on the following airports:

Lotnisko bazowe Main base

Wpisać oznaczenie kodowe ICAO oraz nazwę geograficzną lotniska bazowego floty Operatora.

np. EPWA - Warszawa Okęcie

CZĘŚĆ D -- OBSŁUGA TECHNICZNA PART D -- MAINTENANCE

UWAGA: Specyfikacja Część D zostaje wycofana z Certyfikatu AWC. Zastępuje ją Certyfikat Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (CAMO)

CZĘŚĆ E -- MASA I WYWAŻENIE PART E -- MASS AND BALANCE

Podać w formie opisowej i tabelarycznej informacje i dane wymagane w PNO-4-04-00 w następującej kolejności:

Zatwierdzony system kontroli masy i wyważania Approved mass and balance control system

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) jest zobowiązany stosować do obliczania masy, załadowania i wyważania samolotów procedury podane w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM) oraz w Instrukcji Operacyjnej AWC

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) shall apply aircraft mass, load and balance control and load sheet, in accordance with procedures prescribed in Aircraft Operations Manual (AFM) and AWC Operations Manual.

CZĘŚĆ F -- OPERACJE WSPÓLNE PART F -- INTERCHANGE OPERATIONS

Podać w formie opisowej i tabelarycznej informacje i dane wymagane w PNO-4-04-00 odpowiednio do zakresu operacji wspólnie prowadzonych przez obu Operatorów, operacji sprzętem wymienianym pomiędzy tymi dwoma Operatorami.

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) został uznany za zdolnego do wspólnego z (Nazwa drugiego uczestnika umowy) użytkowania statku (wpisać typ/model) o znakach rejestracyjnych (wpisać znaki) zgodnie z umową wspólnego użytkowania (wpisać Nr) zawartą w dniu (wpisać datę).

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) has been found competent to operate common with (Nazwa drugiego uczestnika umowy) on (wpisać typ/model) aircraft, registration: (wpisać znaki) in accordance with the interchange operations agreement (wpisać Nr) signed on (wpisać datę).

Loty będą wykonywane na podstawie Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM) oraz w Instrukcji Operacyjnej (wpisać Nazwę posiadacza Certyfikatu AWC).

Operations shall be conducted in accordance with Aircraft Flight Manual (AFM) and with the Company Operations Manual (wpisać Nazwę posiadacza Certyfikatu AWC).

Załoga lotnicza (Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) będzie wymieniona przez załogę lotniczą (pokładową) (Nazwa drugiego uczestnika umowy) w następujących punktach (podać nazwy punktów gdzie będzie zamiana załogi).

(Nazwa Operatora) flight crew (cabin crew) shall be replaced by (Nazwa drugiego uczestnika umowy)

flight crew (cabin crew) at the following airports (podać nazwy punktów gdzie będzie zamiana załogi).

W operacjach będą stosowane minima operacyjne udzielone w Specyfikacjach Operacyjnych Operatora (Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC).

Operations shall be conducted in accordance with operational minima set out in the (Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) Operations Specifications.

UWAGA: W przypadku, kiedy drugą stroną umowy wspólnych operacji z użyciem statku powietrznego zarejestrowanego w obcym Rejestrze państwowym w Specyfikacji muszą być dodatkowo umieszczone następujące zapisy:

Statek powietrzny (podać typ/model i znaki rejestru) będzie w okresie jego użytkowania przez (Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) pilotowany przez załogę posiadającą właściwe i ważne licencje i uprawnienia wydane lub uznane za ważne przez władze Państwa rejestracji statku (wpisać Nazwę Państwa rejestracji).

Aircraft (podać typ/model i znaki rejestru) shall be, in the period of its lease by (Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC), operated by flight crew members having valid and appropriate licenses, issued or rendered valid by Civil Aviation Authority of (wpisać Nazwę Państwa rejestracji).

CZĘŚĆ G – OPERACJE STATKAMI W LEASINGU

PART G -- LEASED AIRCRAFT OPERATIONS

Podać w formie opisowej i tabelarycznej informacje i dane wymagane w PNO-4-04-00, odpowiednio do zakresu operacji prowadzonych statkami w formule leasingu bez załogi.

Operacje użytkowania statku powietrznego w formule **leasingu bez załogi** (*dry lease-in*).

(Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC) został uznany za zdolnego do użytkowania statku (wpisać typ/model) o znakach rejestracyjnych: (wpisać znaki), zgodnie z umową leasingu bez załogi (wpisać Nr), zawartą w dniu (wpisać datę), pomiędzy (wpisać nazwy obu uczestników umowy). Loty będą wykonywane na podstawie Instrukcji Użytkowania w Locie (wpisać typ/model statku) oraz Instrukcji Operacyjnej (wpisać nazwę posiadacza Certyfikatu AWC).

(Nazwa Operatora) has been found competent to operate on (wpisać typ/model) aircraft, registration: (wpisać znaki) in accordance with the dry-lease

agreement (wpisać Nr) signed between (wpisać nazwy obu uczestników umowy), on (wpisać datę). The crew will operate in accordance with (wpisać typ/model statku) Aircraft Flight Manual (AFM) and the Company Operations Manual (wpisać nazwę posiadacza Certyfikatu AWC).

UWAGA: W przypadku, kiedy przedmiotem leasingu jest wzięcie przez Operatora polskiego statku powietrznego zarejestrowanego w obcym Rejestrze państwowym w Specyfikacji muszą być dodatkowo umieszczone następujące zapisy:

Statek powietrzny (podać typ/model i znaki rejestru) będzie w okresie jego użytkowania przez (Nazwa Operatora) pilotowany przez załogę posiadającą właściwe i ważne licencje i uprawnienia wydane lub uznane za ważne przez władze Państwa rejestracji statku (wpisać Nazwę Państwa rejestracji).

Aircraft (podać typ/model i znaki rejestru) shall be, in the period of its lease by (Nazwa posiadacza Certyfikatu AWC), operated by flight crew members having valid and appropriate licenses, issued or rendered valid by Civil Aviation Authority of (wpisać Nazwę Państwa rejestracji).

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 1 - OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Podstawę prawną do prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego nad Operatorami i innymi użytkownikami statków powietrznych stwarzają wymagania art. 159, 161 i 162 ustawy Prawo lotnicze oraz niżej podane przepisy wykonawcze:

a) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421);

b) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640);

c) Zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003 r. w sprawie zasad prowadzenia nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 25);

1.2 Prowadzenie bieżącego nadzoru operacyjnego nad posiadaczami Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC), Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC), lotnictwem zakładowym i użytkownikami prywatnymi oraz nad Operatorami zagranicznymi wykonującymi loty zarobkowe do i z Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawowym i niezbywalnym obowiązkiem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem. Prowadzenie ciągłego nadzoru nad bezpieczeństwem operacji lotniczych jest nieodzownym i nieodłącznym elementem systemu certyfikacji Operatorów lotniczych i stanowi gwarancję Państwa, że utrzymywane są wymagane normy, zapewniające społeczeństwu bezpieczne przewozy, usługi lotnicze oraz, że operacje te są prowadzone fachowo przy zastosowaniu prawidłowych procedur, których rezultatem będzie zapewnienie bezpieczeństwa lotów.

1.2 Uprawnienia inspektorów Urzędu oraz obowiązki podmiotów kontrolowanych związane z prowadzeniem nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych określone są w art. 27 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze.

1.3 Czynności nadzoru operacyjnego i związane z nim inspekcje mają być zaplanowane i przeprowadzone przez inspektorów operacyjnych, którzy zostali wyznaczeni do sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego nad posiadaczem Certyfikatu AOC/AWC i/lub wykonania określonego zadania inspekcyjnego.

1.4 Inspektor operacyjny prowadzący nadzór musi posiadać kwalifikacje określone w PNO-1-09-00.

1.5 Inspektor operacyjny, który został wyznaczony do wykonywania czynności nadzoru operacyjnego musi posiadać odpowiednie dokumenty identyfikacyjne, potwierdzające jego uprawnienia inspekcyjne.

1.6 Głównym zadaniem inspekcji operacyjnych jest systematyczne, planowe i ciągłe badanie oraz ocenianie wszystkich elementów organizacji Operatora, skuteczności jego metod zarządzania, stanu zaplecza, wyposażenia i obsługi statku powietrznego, kierowania i nadzoru nad prowadzonymi operacjami, utrzymywania standardów szkolenia i sprawdzania kwalifikacji załóg lotniczych, procedur i środków bezpieczeństwa dla pasażerów i ładunku, krzyżowej kontroli dokumentów operacyjnych oraz wyszkolenia, instrukcji wykonawczych dla personelu w tym Instrukcji Operacyjnej i instrukcji zarządzenia obsługą techniczną a także wiarygodności finansowej i ogólnego zachowania przez Operatora zgodności z warunkami posiadanego Certyfikatu AOC/AWC i Specyfikacji Operacyjnych oraz wymaganiami obowiązujących przepisów i zasad operacyjnych. Podczas prowadzenia czynności nadzoru, inspektorzy operacyjni przeprowadzą inspekcje służb merytorycznych w komórkach organizacyjnych Operatora biorących udział w procesach planowania, przygotowania i wykonywania operacji lotniczych w tym służbach planowania, szkolenia personelu operacyjnego, zarządzania obsługą techniczną oraz bazy obsługi technicznej, stacji obsługowych poza główną bazą, lotniska (lub lądowiska dla helikopterów), a także doraźne inspekcje na płycie lotniskowej i w locie, a także kwalifikacje personelu operacyjnego (pilotów, personelu pokładowego, dyspozytorów itd. tak, aby inspekcjami objęte zostały wszystkie znaczące dla bezpieczeństwa obszary działań Operatora.

1.7 Proces prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego nad działalnością lotniczą Operatora jest, dla wygody obu zainteresowanych stron, podzielony na szereg kolejno następujących po sobie inspekcji (audytów) operacyjnych prowadzonych przez inspektorów operacyjnych ULC. Pełny cykl planu inspekcji i audytów operacyjnych ma być tak zaplanowany, aby pokrył cały obszar rzeczowy działalności Operatora w zakresie identycznym jak wymagany dla wydania i/lub przedłużenia ważności jego Certyfikatu AOC.

1.8 W odniesieniu do operacji lotnictwa ogólnego, w tym zakładowego, sportowego i rekreacyjnego zadaniem inspekcji operacyjnych jest kontrolowanie, czy użytkownicy statków należących do tej kategorii przestrzegają ogólnych norm i przepisów bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych. Pod pojęciem eksploatacji statku powietrznego należy rozumieć całość zagadnień związanych z używaniem statku powietrznego, utrzymaniem jego bieżącej zdolności do lotu oraz kwalifikacjami i uprawnieniami personelu lotniczego uczestniczącego w jego używaniu, a także korzystaniem z lotnisk i przestrzeni powietrznej;

1.9 Ogólne zasady prowadzenia inspekcji operacyjnych podane są odpowiednio w PNO-1-05-00 i PNO-2-05-00.

2. ZADANIA INSPEKCJI

2.1 Podstawowym zadaniem każdej inspekcji jest stwierdzenie czy osoba, rzecz, lub określony fragment operacji związanej z wykonywaną przez Operatora lub użytkownika statku powietrznego działalnością lotniczą spełnia, co najmniej te same wymagania odnośnych przepisów oraz standardy, które były wymagane podczas certyfikacji kwalifikacyjnej dla wydania Certyfikatu AOC albo uzyskania odpowiedniego zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem. Prowadzona przez inspektorów ocena dokonywana w określonym porządku i wg jednakowych (standardowych) dla każdego przedmiotu inspekcji zasad. Oznacza to, że każda inspekcja musi mieć wyznaczony zakres, zgodny z zasadami opisanymi w Podręczniku PNO wskazówkami, procedurami, wytycznymi, itd.

3. CHARAKTERYSTYKA INSPEKCJI

3.1 Każda inspekcja jest określoną sekwencją wydarzeń (czynności) mających następujące cechy:

- a) Zakres inspekcji, który jest określony w planie inspekcji oraz w standardowych drukach Raportów inspekcyjnych;
- b) Określony początek i koniec inspekcji;
- c) Cel i zadania prowadzenia inspekcji;
- d) Procedury i standardy, których spełnienie jest badane;
- e) Zasady i procedury raportowania wyników inspekcji, oraz;
- f) Zasady i procedury prowadzenia oraz badania skuteczności działań korekcyjnych.

3.2 Każda inspekcja ma określoną datę jej rozpoczęcia i zakończenia. Inspekcja może być zaplanowana tak dla zbadania i oceny określonego zadania wycinkowego (np. kontroli kwalifikacji personelu) jak i szerszego obszaru zadaniowego lub grupy problemowej (np. organizacja zarządzania operacjami lotniczymi czy zbadanie i ocena przestrzegania przez personel Operatora ustanowionych przepisów, procedur, zasad, instrukcji itp.). Inspekcja może być rozpoczęta i zakończona w jeden lub kilka dni, przy czym możliwe jest prowadzenie kilku inspekcji (zakresów) w tym samym czasie i miejscu. Inspekcja rozpoczyna się z chwilą jej rozpoczęcia przez inspektora i kończy z chwilą podpisania Raportu.

3.3 Inspekcje mają określoną procedurę i dla standaryzacji jej wyników każdy inspektor ma postępować zgodnie ustalonymi w Podręczniku (PNO) zasadami. W większości przypadków dla każdego typu (rodzaju) standardowych inspekcji ustalony jest odpowiedni druk Raportu stanowiący jednocześnie wykaz (zakres) minimalny tej inspekcji.

3.4 Inspekcja musi być zakończona sporządzeniem Raportu, w którym zarejestrowane są jej wyniki. Inspektor jest zobowiązany wypełnić Raport zgodnie z ustaloną dla niego procedurą.

4. PRZYGOTOWANIE INSPEKCJI

4.1 Przed przystąpieniem do inspekcji, inspektor powinien w miarę możliwości dokładnie zapoznać się z obowiązującymi u Operatora systemami, metodami i procedurami. Dla uzyskania takiej wiedzy inspektor ma przejrzeć te instrukcje i dokumenty Operatora, które mają zastosowanie do planowanej inspekcji. Dalszą znajomością struktury i obowiązujących u Operatora praktyk inspektor powinien uzyskać od inspektora operacyjnego (CPM) oraz innych inspektorów wcześniej prowadzących inspekcje w danej jednostce. Głównym zadaniem inspektora w fazie przygotowania jest zapoznanie się z poprzednimi Raportami, a w szczególności z wykrytymi wcześniej brakami, wadami i nieprawidłowościami oraz przeanalizowanie programu (zakresu) planowanej inspekcji.

5. POWIADOMIENIE O INSPEKCJI

5.1 Większość inspekcji będzie stwarzać pewne zakłócenia w normalnym toku prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych. Odpowiedzialny Operator będzie rozumiał prawne podstawy działań inspekcyjnych ULC i należy spodziewać się współpracy z ich strony podczas prowadzonej inspekcji.

5.2 Od Operatora oczekuje się umożliwienia inspektorowi dostępu do odpowiednich części struktury organizacyjnej, zaplecza, dokumentów i osób uczestniczących w procesie inspekcjonowanej operacji lotniczej. Inspektorzy winni w miarę możliwości unikać sytuacji powodujących zbędne zakłócenia w normalnej działalności Operatora.

5.3 Dlatego też wskazane jest wcześniejsze zawiadomienie Operatora o miejscu, terminie i zakresie planowanej inspekcji, szczególnie, jeżeli powodować ona będzie oderwanie personelu Operatora od ich normalnych zajęć. Zawiadomienie takie nie jest konieczne, jeżeli zakłócenie to będzie minimalne lub krótkotrwałe lub, jeżeli takie działanie jest zamierzone tzw. inspekcja bez uprzedzenia.

UWAGA: Powyższe stwierdzenie w niczym nie ogranicza prawa inspektora do przeprowadzenia doraźnej inspekcji operacyjnej w dowolnie wybranym przez niego miejscu i czasie. W szczególności dotyczy to inspekcji na płycie (APP), inspekcji SAFA oraz inspekcji w locie po trasie (ENR) i inspekcji kabiny (CAB).

6. PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI

6.1 Ze względu na skalę złożoności operacji lotniczych konieczne było ustanowienie różnych typów inspekcji, z których każda ma swój określony zakres. Przy podejmowaniu decyzji, jaka inspekcja ma być wykonana inspektor powinien brać pod uwagę zakres danej inspekcji i ustalić, która z nich będzie najbardziej właściwa i skuteczna w danej sytuacji.

6.2 Decyzja inspektora o przeprowadzeniu określonej inspekcji może dotyczyć izolowanego zdarzenia jak np. skarga, wypadek lub inna informacja, która może być podstawą do przypuszczenia o naruszeniu przepisów lub zasad bezpieczeństwa lotu. W większości sytuacji rodzaj inspekcji będzie wynikał z zatwierdzonych planów inspekcyjnych. Plany te mają być oparte o wcześniej zebrane informacje i dane inspekcyjne.

7. OGRANICZENIE ZAKRESU INSPEKCJI

7.1 Każdy typ inspekcji ma określony zestaw obszarów i zadań inspekcyjnych, które inspektor powinien sprawdzić i ocenić. Każde zadanie inspekcyjne wymaga poświęcenia określonego czasu na obserwację i analizę obserwowanych operacji.

7.2 W praktyce mogą zdarzyć się sytuacje, w których inspektor będzie dysponował ograniczonym czasem na dokonanie czynności inspekcyjnych i ocenę wszystkich zadań wynikających z założonego zakresu inspekcji. W

takim przypadku inspektor może ograniczyć zakres inspekcji i zbadać tylko te obszary, których kontrola jest możliwa lub, które w jego ocenie mają znaczenie dla wyniku końcowego lub jakości inspekcji.

7.3 Inspektor powinien odstąpić od inspekcji, jeżeli w jego ocenie założone cele inspekcji nie będą mogły być osiągnięte. W przypadku podjęcia decyzji o prowadzeniu inspekcji w ograniczonym zakresie inspektor powinien wyraźnie opisać w Raporcie, które z zadań inspekcyjnych nie zostały wykonane i z jakich powodów. Inspekcja w ograniczonym zakresie może nadal mieć wartość poznawczą i statystyczną, jeżeli zostanie przeprowadzona z zachowaniem jasnej koncepcji dokonanych skrótów.

7.4 Dla uniknięcia takich sytuacji zaleca się takie planowanie czasu trwania inspekcji, aby wszystkie zadania inspekcyjne mogły być wykonane z dostateczną starannością i bez zbytniego pośpiechu lub zakłócania normalnej działalności Operatora.

8. ZAKOŃCZENIE INSPEKCJI

8.1 Każda inspekcja musi być zakończona wypełnieniem przez inspektora odpowiedniego Raportu wraz z wnioskami oraz powiadomienie właściwego personelu Operatora o wynikach przeprowadzonej inspekcji. Podczas odprawy po-inspekcyjnej należy omówić nie tylko wykryte braki i odstępstwa, ale także wskazać na te obszary, które są wzorowe.

8.2 Przy omawianiu stwierdzonych braków inspektor powinien odnosić się do obowiązujących przepisów, procedur, instrukcji i zasad. Personel Operatora powinien zostać poinformowany o zalecanych przez inspektora działaniach korekcyjnych.

8.3 Jeżeli zachodzi podejrzenie naruszenia obowiązującego prawa (przepisów) personel Operatora musi natychmiast podjąć działania korygujące.

8.4 Jeżeli personel Operatora nie może z dowolnych przyczyn uczestniczyć w odprawie po-inspekcyjnej inspektor powinien zaznaczyć w Raporcie, że Operator nie został zapoznany z wynikami inspekcji.

8.5 Niektóre braki mogą zostać usunięte (skorygowane) jeszcze w trakcie inspekcji, co nie zwalnia inspektora od umieszczenia w Raporcie NCR stwierdzonej niezgodności, z adnotacją o jej usunięciu, a następnie omówienia jej na odprawie po inspekcji.

8.6 Przygotowanie Raportu jest końcowym zadaniem inspektora zamykającym daną inspekcję.

9. ZAKRES I PROGRAM BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO

9.1 Podstawowym celem bieżącego nadzoru operacyjnego i programu inspekcji jest upewnienie się, że zastosowane przez Operatora metody i systemy są skuteczne dla utrzymywania przez Operatora zgodności z założonymi przez niego standardami bezpieczeństwa.

9.2 W szczególności, program inspekcji i bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora ma:

- Potwierdzić, że Operator prowadzi i nadal będzie prowadził operacje zgodnie z dobrymi praktykami operacyjnymi oraz posiadanymi zezwoleniami, upoważnieniami, świadectwami, specyfikacjami, instrukcjami operacyjnymi i obsługowymi oraz odnośnymi przepisami i zasadami;
- Potwierdzić, że wszystkie zmiany we właściwych przepisach operacyjnych i zasadach ruchu lotniczego oraz zmiany w Certyfikacie AOC lub Specyfikacjach Operacyjnych i/lub usprawnienia w procedurach operacyjnych są wdrożone i, jeżeli jest to konieczne, są odzwierciedlone w instrukcjach operacyjnych lub obsługowych;
- Informować na bieżąco ULC o fachowości Operatora, aktualnych praktykach operacyjnych i dokumentacji potwierdzającej zgodność z przepisami;
- Stworzyć dla ULC okazję do wprowadzenia zmian w przepisach lub w polityce, jeżeli inspekcje wskazują, że takie działania podwyższą normy bezpieczeństwa operacyjnego;
- Uzasadniać, że prawo korzystania z przywilejów Certyfikatu AOC/AWC przez Operatora ma być utrzymane, zawieszane, anulowane lub stanowić podstawę do wprowadzenia dalszych ograniczeń operacyjnych.

9.3 Podczas inspekcji, inspektorzy ULC mają zbadać metody lub systemy w oparciu, o które Operator realizuje zadania oraz stan przestrzegania przepisów państwowych, warunków i ograniczeń Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych, podstawowych instrukcji zakładowych i operacyjnych, a w szczególności Instrukcji Operacyjnej i instrukcji zarządzania obsługą techniczną jako podstawowych dokumentów zakładowych Operatora.

9.4 Inspektorzy ULC mają zwracać szczególną uwagę na wszelkie nieprawidłowości w procedurach, pracy zaplecza lub sprzętu, nieskuteczność zarządzania, a także bardzo szczegółowo analizować warunki operacji, które mogą wskazywać na znaczne zmniejszenie się zasobów finansowych Operatora. Przykłady niekorzystnych trendów w sytuacji finansowej Operatora to:

- Znaczące zwolnienia lub brak pracy dla personelu;
- Opóźnienie w wypłatach;
- Obniżenie norm bezpieczeństwa operacji lub dowody tzw. „chodzenia na skróty”;
- Obniżanie norm szkoleniowych;
- Wymóg płacenia gotówką dostawcom, którzy pierwotnie kredytowali Operatora;
- Nieprawidłowa obsługa statków powietrznych;
- Brak dostaw i części zamiennych;
- Uszczuplenie lub zmniejszenie częstotliwości lotów zarobkowych;
- Sprzedaż lub zajęcie statków powietrznych i/lub znaczących pozycji wyposażenia.

9.5 W razie stwierdzenia u Operatora trudności finansowych, inspektorzy ULC zwiększą nadzór nad operacjami, z położeniem szczególnego nacisku na standardy bezpieczeństwa oraz będą informować Prezesa o zaistniałej sytuacji w celu podjęcia niezbędnych kroków takich jak np. audyt finansowy (rewizja ksiąg finansowych itp.).

9.6 Zawarte przez Operatora umowy i uzgodnienia kontraktowe na szkolenia, dzierżawę statków powietrznych, powierzenie wykonania obsługi statku powietrznego i innych zamówionych usług muszą być dokładnie sprawdzone. Na tej podstawie należy określić czy uzyskiwane rezultaty są zadowalające w odniesieniu do norm bezpieczeństwa i zgodności z przepisami.

9.7 Podczas prowadzenia nadzoru należy starannie badać programy szkolenia w celu upewnienia się, że Operator stale utrzymuje zatwierdzone przez Prezesa standardy szkolenia. Jeżeli są uzasadnione podejrzenia, że prowadzone szkolenie nie spełnia swoich założeń lub duży procent szkolonego personelu nie osiąga podczas testów i egzaminów końcowych zadowalających rezultatów, zadaniem inspektora ULC jest zmuszenie Operatora do podjęcia odpowiednich kroków prowadzących do zmian w zatwierdzonym programie szkoleniowym, gwarantującym uczestnikom uzyskanie wymaganego poziomu fachowości.

9.8 Podczas wszystkich etapów realizacji programu bieżącego nadzoru operacyjnego, normy wymagań dla oceny umiejętności i fachowości Operatora mają być ci najmniej równe

lub wyższe od wymaganych podczas pierwotnej certyfikacji. W związku z tym, inspektorzy ULC muszą prowadzić bieżący nadzór operacyjny i związane z tym inspekcje w sposób bardzo dokładny i żądać od Operatora, aby wykazał się w sposób przekonujący, że operacje prowadzone są zgodnie z warunkami podanymi w Certyfikacie AOC/AWC i związanymi z nim Specyfikacjami Operacyjnymi, instrukcjami Operatora i odnośnymi przepisami państwowymi. Rezultatem pozytywnych wyników inspekcji będzie pozostawienie w mocy przyznanych w Certyfikacie AOC upoważnień Operatora.

9.9 Inspekcje należy prowadzić zgodnie z zatwierdzonym dla danego Operatora programem bieżącego nadzoru operacyjnego (CNO). Niezależnie od zastosowanej metody planowania i prowadzenia inspekcji, wszystkie znaczące elementy procedur i praktyk Operatora mają być poddane ocenie, co najmniej raz na 12 miesięcy.

9.10 Podsumowując, program bieżącego nadzoru operacyjnego i inspekcji ma za zadanie dostarczyć zwięzłej i kompletnej oceny utrzymywania fachowości Operatora. Ponadto, związane z inspekcją sprawozdania mają wskazywać, czy system nadzoru i kontroli stosowany przez ULC jest skuteczny dla oceny fachowości Operatora.

10. CZYNNOSCI WYNIKAJĄCE Z PROWADZENIA BIEŻĄCEGO NADZORU

10.1 Jeśli podczas prowadzenia programu bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora zostaną wykryte braki lub niezgodności, to należy znaleźć ich przyczynę i podjąć natychmiast kroki naprawcze oraz określić procedury przy pomocy, których uzyska się potwierdzenie skuteczności podjętych działań korygujących. W tych obszarach gdzie nieścisłości często się powtarzają należy wprowadzić silniejsze środki i działania korygujące.

10.2 Jeżeli prowadzony program bieżącego nadzoru operacyjnego i inspekcji wykaże w sprawozdaniach i raportach z inspekcji, że posiadacz Certyfikatu AOC nie spełnił lub nie może dłużej spełniać lub utrzymać wymaganych standardów certyfikacji albo warunków jego Certyfikatu AOC i/lub Specyfikacji Operacyjnych, to inspektor ULC musi natychmiast poinformować Operatora o stwierdzonym uchybieniu oraz o krokach, jakie w określonym czasie należy podjąć. Jeżeli Operator nie usunie uchybienia w określonym czasie, inspektor musi natychmiast poinformować Prezesa wraz z zaleceniem, aby tymczasowo lub na stałe zawiesić lub ograniczyć uprawnienia Operatora wynikające z jego Certyfikatu AOC/AWC.

10.3 Jeśli inspektor nadzoru operacyjnego (POI) wyznaczony do sprawowania bieżącego nadzoru na operacjami przydzielonego mu Operatora uzna, że stan bezpieczeństwa lotów wymaga podjęcia natychmiastowych działań prowadzących do zawieszenia lub unieważnienia Certyfikatu AOC, to musi natychmiast poinformować o tym Prezesa. Jeżeli, po dokładnym przeanalizowaniu wszystkich elementów oraz zastosowaniu niezbędnych działań korygujących i konsultacjach w ULC, wszyscy zainteresowani dojdą do wspólnego wniosku o konieczności zawieszenia lub unieważnienia uprawnień Operatora wynikających z jego Certyfikatu AOC/AWC, to Prezes powiadomi pisemnie Operatora o podjętych działaniach i powodach ich podjęcia.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 2 – PROGRAM CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO (CNO)

PNO-1-04-00, PNO-1-05-00, PNO-2-05-00 i PNO-5-01-00.

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Podstawą prowadzenia Programu Ciągłego Nadzoru Operacyjnego (CNO) są:

1) przepisy art. 27-30 oraz 162 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.);

2) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640);

3) rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. r. nr 146, poz. 1421, z późn. zm.).

1.2 Program ciągłego nadzoru operacyjnego (CNO) jest obowiązkowy dla każdego posiadacza Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC).

1.3 Program ciągłego nadzoru operacyjnego (CNO) może być także stosowany w odniesieniu do posiadaczy Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC).

1.4 Posiadacze Certyfikatu AOC i jednocześnie Certyfikatu AWC podlegają obowiązkowi realizacji Programu CNO w obu obszarach działalności. W takim przypadku wykonuje się audyty właściwe dla Certyfikatu AOC, uzupełnione o audyty z pozostałych obszarów, specyficzne dla certyfikacji w zakresie usług lotniczych, z wykorzystaniem właściwych dla nich druków.

1.5 Zasady prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego **nad systemem zarządzania ciągłą zdolnością do lotu** przez Operatora, podane są w Part-M, Załącznik I do Rozporządzenia KE (WE) 2042/2003 oraz odpowiednie AMC. Nadzór **nad systemem zarządzania ciągłą zdolnością do lotu** sprawuje Departament Techniki Lotniczej(LTT), na podstawie własnych zasad i procedur, należących do zbioru dokumentów zarządzanych przez LTT.

1.6 Podane w tym Dziale zasady i procedury prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego nad Operatorem należy **stosować łącznie z podanymi w tym Podręczniku ogólnymi zasadami i procedurami**, odpowiednio do przedmiotu regulacji, a w szczególności łącznie z zasadami podanymi w innych rozdziałach tego Działu, a w szczególności w PNO-1-03-00 oraz w

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zobowiązany jest prowadzić ciągłą ocenę i nadzór nad zachowaniem przez Operatora zdolności do prowadzenia operacji w sposób bezpieczny i zgodny z wymaganiami przepisów w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, w tym także ocenę skuteczności działania systemu jakości.

2.2 Odpowiedzialność za bezpieczeństwo prowadzonych operacji jest zawsze ponoszona przez Operatora. Decydujące znaczenie ma wyznaczenie osoby zarządzającej lotniczą częścią przedsiębiorstwa (*Accountable Manager -ACCM*) oraz wyznaczenie osób funkcyjnych (nominowanych) na kluczowe stanowiska (*Nominated Postholders*), odpowiadające za kierowanie operacjami lotniczym, naziemnymi, szkoleniem i obsługą techniczną a także osoby zarządzającej systemem jakości.

2.3 Osoba zarządzająca lotniczą częścią przedsiębiorstwa (*ACM*) jest odpowiedzialna zarówno przed Urzędem jak i przed właścicielem przedsiębiorstwa. Osoba ta musi mieć uprawnienie i środki do dysponowania odpowiednimi funduszami, siłą roboczą oraz realny wpływ na usuwanie nieprawidłowości zidentyfikowanych przez system jakości.

2.4 Każdemu Operatorowi musi być przydzielony inspektor nadzorujący POI. Przydzielenie inspektorów POI operatorom dokonuje się poprzez Polecenie Służbowe Prezesa ULC wydawane przed rozpoczęciem kolejnego okresu kontrolnego (CYKLU) programu CNO. Naczelnik właściwego Inspektoratu LOL-1/LOL2 przygotowuje projekt Polecenia i przydziela poszczególnym operatorom inspektorów POI. Musi on przeprowadzić weryfikację inspektorów pod względem kwalifikacji, doświadczenia i specyfiki operacji prowadzonych przez operatora. Przygotowane Polecenie Służbowe podlega akceptacji przez Dyrektora Departamentu LOL i przekazywane jest do zatwierdzenia przez Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych (LO). Dwuetapowa weryfikacja wyznaczania inspektora POI ma na celu przydzielenie operatorowi inspektora POI z zachowaniem zasad wymienionych powyżej. Zasady planowania opisane są w pkt. 7

2.5 Załącznikiem do Polecenia Służbowego wymienionego w pkt.2.4, jest roczny plan kontroli CNO. Rozkład kontroli w skali roku i ich liczba

musi uwzględniać szereg czynników tj. wielkość operatora złożoność struktury i uprawnień wynikających z Certyfikatu. Przyjmuje się współczynniki pozwalające zaplanować odpowiednią liczbę inspekcji w ramach jednego Cyklu CNO:

a) Operator o skomplikowanej strukturze i wielu uprawnieniach dodatkowych (**D**) – współczynnik **2**. Oznacza to, że bez względu na to czy w danym roku planowany jest audyt recertyfikacyjny czy też nie planowane będą dwie kontrole CNO.

b) Operator o średnio skomplikowanej strukturze i kilku uprawnieniach dodatkowych (**D**) – współczynnik **1,5**.

Oznacza to, że w przypadku konieczności recertyfikacji w danym roku planowana będzie jedna standardowa kontrola CNO oraz druga z zakresu uprawnień wynikających z Certyfikatu. Obszary, które nie zostały poddane kontroli zostaną audytowane podczas procesu recertyfikacji.

c) Operator mały współczynnik **1,0**.

Oznacza to, że w przypadku konieczności recertyfikacji w danym roku planowana będzie jedna standardowa kontrola CNO. Obszary, które nie zostały poddane kontroli zostaną audytowane podczas procesu recertyfikacji

Inspektor POI i jego działania, zgodnie z procedurą nadzoru nad prowadzeniem programu CNO podlegają ciągłemu nadzorowi audytora wewnętrznego LOL zgodnie z procedurą PR-CNO-02. Stanowi to trzeci poziom nadzoru nad kwalifikacjami inspektora POI i funkcjonowaniem programu CNO..

3. SYSTEM CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO NAD OPERATOREM

3.1 System ciągłego nadzoru operacyjnego nad posiadaczem Certyfikatu AOC/AWC polega na tym, że doroczne i doraźne audyty certyfikacyjne posiadacza Certyfikatu AOC zostają zastąpione wycinkowymi audytami operacyjnymi, prowadzonymi planowo w systemie ciągłym, w taki sposób, aby ich pełny cykl zamknął się w okresie 12 miesięcy kalendarzowych. Następnie cały cykl inspekcji powtarza się od początku.

3.2 Sumaryczny zakres wszystkich audytów i inspekcji operacyjnych (APP/SANA, ENR, CAB, STA, PRQ) prowadzonych w systemie ciągłego nadzoru operacyjnego jest znacznie obszerniejszy niż zakres pojedynczych inspekcji operacyjnych i w ciągu jednego cyklu rocznego pozwala na

pokrycie kontrolą i nadzorem wszystkich elementów prowadzonych przez Operatora operacji.

3.3 Wyniki poszczególnych inspekcji są analizowane na bieżąco, co pozwala na wczesne reagowanie na stwierdzone nieprawidłowości, przyczyniając się do podniesienia skuteczności nadzoru, a w konsekwencji do poprawy bezpieczeństwa prowadzonych przez Operatora operacji.

3.4 Podstawowym czynnikiem zapewniającym skuteczność systemu ciągłego badania i oceny bieżącego stanu bezpieczeństwa prowadzonych przez Operatora operacji jest **PROGRAM CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO (CNO)**.

4. PROGRAM CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO (CNO)

4.1 Na podstawowy Program CNO składają się audyty i inspekcje operacyjne przeprowadzone w następujących obszarach organizacyjnych działalności Operatora:

- 1) System zarządzania przedsiębiorstwem, jego struktury organizacyjnej oraz zatrudnienia personelu kierowniczego i wykonawczego;
- 2) System jakości przedsiębiorstwa;
- 3) System bieżącego kierowania i nadzorowania prowadzonych operacji lotniczych;
- 4) System bieżącego kierowania i nadzorowania prowadzonych operacji naziemnych;
- 5) System zarządzania obsługą techniczną;
- 6) Systemu szkolenia i utrzymywania kwalifikacji personelu operacyjnego;
- 7) System przygotowania Instrukcji Operacyjnej innych dokumentów zakładowych Operatora;
- 8) System planowania i wspomagania logistycznego operacji lotniczych;
- 9) System modernizacji i utrzymania statków;
- 10) System zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów.

4.2 Dla realizacji Programu CNO w każdym z wyżej podanych obszarów przeprowadza się szczegółowe audyty, badające określone zadania wchodzące w zakres danego obszaru..

4.3 Ponadto, niezależnie od realizacji audytów wymienionych w ust. 4.1 i 4.2 powyżej, w skład Programu CNO wchodzi także następujące inspekcje bieżącego nadzoru operacyjnego, planowane zgodnie z PNO-1-05-01:

- (i) Inspekcja statku na płycie (APP/SANA);
- (ii) Inspekcja w locie na trasie (ENR);
- (iii) Inspekcja w kabinie (CAB);
- (iv) Inspekcja zaplecza placówki (STA);

- (v) Sprawdzian kwalifikacji/umiejętności członka załogi lotniczej (PRQ);
- (vi) Sprawdzian kwalifikacji/umiejętności członka personelu pokładowego (CCQ).

5. RODZAJE ORAZ ZAKRESY AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH PROGRAMU CNO

5.1 Posiadacze Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC), wydane zgodnie z wymaganiami OPS, podlegają audytom określonym w zestawie druków należących do zestawu CSP (Dział 7 PNO). Z zestawu CSP należy wykonać następujące audyty:

Moduł CSP I – Zasady i wymagania operacyjne, organizacja i zarządzanie, procedury operacyjne, system jakości, program bezpieczeństwa, osiągi, loty w każdych warunkach (AWO) przewóz broni i materiałów niebezpiecznych

Moduł CSP II – Masa i wyważenie, Wyposażenie, Załoga lotnicza, Personel pokładowy, dokumenty, instrukcje i rejestry, czas pracy, paliwo, szkolenia

Moduł CSP III – MEL, EQP, ETOPS, PBN, HHO, MNPS, HEMS, itp

Moduł CSP SPEC utworzony zgodnie z tą procedurą

5.2 Posiadacze Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC) podlegają audytom określonym w zestawie druków należących do zestawu CAW (Dział 7 PNO). Z zestawu CAW należy wykonać następujące audyty:

Moduł AW/02 – Organizacja, zarządzanie i zaplecze materialne

Moduł AW/03 – Ogólne zasady eksploatacji

Moduł AW/04 – Szczegółowe zasady użytkowania

Moduł AW/05 – Ograniczenia użytkowania

Moduł AW/06 – Wyposażenie statków powietrznych

Moduł AW/08 – Załoga lotnicza statku powietrznego

Moduł AW/09 – Pomocniczy personel pokładowy

Moduł AW/10 – Instrukcje, dzienniki pokładowe i dokumentacja eksploatacyjna

5.3 Posiadacze Certyfikatu AOC, zawierającego upoważnienia do prowadzenia operacji lotniczych objętych szczególnymi przypadkami certyfikacji (Dział 3 PNO), podlegają obowiązkowi wykonania także audytów z wykorzystaniem druków:

Moduł HEMS – Certyfikacja operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego HEMS (*Helicopter*

Emergency Medical Service) (A-3).

Moduł HHO – Certyfikacja prac budowlano-montażowych z użyciem śmigłowca

5.4 Posiadacze Certyfikatu AWC, zawierającego upoważnienia do prowadzenia operacji lotniczych objętych szczególnymi przypadkami certyfikacji (Dział 3 PNO), podlegają obowiązkowi wykonania także audytów z wykorzystaniem druków:

Moduł AGRO – Certyfikacja operacji agrolotniczych i gaśniczych (AW-2)(AW-6)

Moduł FOTO – Certyfikacja operacji fotogrametrycznych (FOTO) (AW-5)

5.5 Audyty i inspekcje systemu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu oraz utrzymaniem bieżącej zdadności do lotu użytkowanych przez Operatora statków powietrznych, należą do kompetencji Departamentu Techniki Lotniczej (LTT) i są realizowane jako odrębne procesy LTT (zgodnie z Part-M podczęść G). Dowodem na spełnienie przez Operatora wymagań OPS 1/JAR-OPS-3 Część M jest wydanie przez LTT certyfikatu Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdadnością do lotu wg Part-M podczęść G, który jest załączany do dokumentów certyfikacji.

6. OBWOLUTA RAPORTÓW PROGRAMU CNO

6.1 Obwoluta Raportów Programu CNO, nazywana dalej **Obwolutą** jest sumarycznym zestawieniem wyników inspekcji operacyjnych, zrealizowanych u posiadacza Certyfikatu AOC (AWC) przez inspektora nadzorującego (POI) w jednym cyklu inspekcyjnym Programu CNO, który trwa 12 miesięcy. Wzór Obwoluty podany jest w Dziale 7 PNO (druk CNO-OBW).

6.2 Obwolutę zakłada się w momencie zakończenia poprzedniej tak aby utrzymane zostały terminy ujęte w PR-CNO-01 lub po wydawaniu Certyfikatu AOC/AWC, jeżeli zachodzi przypadek wydania certyfikatu w trakcie roku kalendarzowego.

6.3 W przypadku, kiedy ważność Certyfikatu AOC (AWC) zostaje przedłużona na okres dłuższy niż 12 miesięcy, to pierwsza Obwoluta wydawana jest na okres 12 miesięcy, razem z przedłużeniem Certyfikatu AOC (AWC), a następnie, po upływie pierwszego cyklu programu CNO, który trwa 12 miesięcy, należy wydać nową (drugą) Obwolutę na następne 12 miesięcy. Podobnie, w przypadku Certyfikatu ważnego na okres dłuższy niż 24

miesiące (max. 36 miesięcy) należy po zakończeniu drugiego cyklu Obwoluty wydać nową Obwolotę na trzeci cykl programu CNO.

UWAGA: Warunkiem wydania nowej, drugiej lub trzeciej Obwoluty jest zamknięcie poprzedniej.

6.4 Założenie i zarejestrowanie Obwoluty należy do obowiązków pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2).

6.5 Za prawidłowe prowadzenie Obwoluty odpowiedzialny jest inspektor (POI) wyznaczony do prowadzenia ciągłego nadzoru nad posiadaczem Certyfikatu AOC. Do szczególnych obowiązków inspektora POI należy:

a) Rejestrowanie w Obwolucie CYKL wszystkich prowadzonych działań inspekcyjnych oraz rejestrowanie stwierdzonych podczas inspekcji nieprawidłowości;

b) Przestrzeganie warunków i terminów oraz nadzorowanie realizacji Programu CNO do prowadzenia, którego inspektor POI został wyznaczony;

c) Informowanie właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) o wszelkich opóźnieniach oraz zakłóceniach w realizacji Programu CNO;

d) Po zakończeniu cyklu, zamknięcie wszystkich Raportów z inspekcji operacyjnych Operatora, prowadzonych w ramach Programu CNO i przekazanie dokumentacji do pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2).

UWAGA: Przez pojęcie „zamknięcie Raportu” należy rozumieć takie czynności inspektora POI jak np.:

- (i) Ocena prawidłowości i kompletności wypełnienia Raportu;
- (ii) Sprawdzenie prawidłowości klasyfikacji stwierdzonych nieprawidłowości;
- (iii) Upewnienie się, że wszystkie zalecane programy naprawcze zostały przez Operatora w pełni zrealizowane, a stwierdzone nieprawidłowości zostały trwale usunięte.

7. PLANOWANIE AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH PROGRAMU CNO

7.1 Program CNO ustanawiany jest oddzielnie dla każdego posiadacza Certyfikatu AOC/AWC i

musi zostać wdrożony nie później niż w czwartym miesiącu, licząc od daty wydania mu Certyfikatu AOC/AWC.

7.2 Program CNO przygotowuje inspektor POI, wyznaczony do prowadzenia nadzoru nad posiadaczem Certyfikatu AOC/AWC. Program CNO uzgadniają właściwy Naczelnik Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2/) oraz Dyrektor Departamentu Operacyjnego-Lotniczego (LOL), a zatwierdza w formie Polecenia Służbowego, Prezes ULC (L).

7.3 Ustanowienie Programu CNO składa się z następujących kroków:

1) Opracowania przez inspektora POI pierwszego Programu CNO i uzyskania jego zatwierdzenia zgodnie z ust. 7.2, nie później niż w trzecim miesiącu, licząc od daty wydania Certyfikatu AOC/AWC;

2) Przekazania Operatorowi, za pismem przewodnim, kopii zatwierdzonego Programu do realizacji, nie później niż przed upływem 3 miesięcy, licząc od daty wydania Certyfikatu AOC/AWC.

7.4 Inspekcje bieżącego nadzoru operacyjnego są planowane i realizowane zgodnie z zasadami podanymi w PNO-1-05-01.

7.5 Kolejne programy CNO mogą być ustanowione po pomyślnym i pełnym zakończeniu Cyklu poprzedniego.

UWAGA: Procesy audytów certyfikacyjnych, związane z rozszerzeniem zakresu Certyfikatu AOC/AWC, pozostają bez zmian.

8. REALIZACJA PROGRAMU CNO

8.1 Po pomyślnym zrealizowaniu trzyletniego cyklu inspekcji w systemie ciągłego nadzoru operacyjnego, zgodnie z kolejnymi Cyklami programu CNO, następnie przedłużenie ważności Certyfikatu AOC/AWC będzie udzielone na okres 36 miesięcy. W takim przypadku nie będzie prowadzony oddzielny proces audytów certyfikacyjnych, gdyż podstawą przedłużenia ważności Certyfikatu AOC/AWC będą sumaryczne wyniki wszystkich inspekcji operacyjnych, przeprowadzonych w systemie nadzoru ciągłego.

8.2 Za „pomyślne zrealizowanie programu CNO” uznaje się trzykrotne przeprowadzenie wszystkich wymaganych Programem CNO inspekcji operacyjnych, z których każda zakończyła się pozytywną oceną zdolności Operatora do trwałego spełniania wymagań przepisów (OPS 1/JAR-OPS-3) i potwierdziła, że Operator prowadzi operacje w sposób bezpieczny,

a wszystkie stwierdzone w Raportach nieprawidłowości muszą być trwale usunięte w wyznaczonym terminie.

9. DOKUMENTOWANIE WYNIKÓW PROGRAMU CNO

9.1 Dokumentowanie przebiegu procesów ciągłego nadzoru operacyjnego Operatora, realizowanych w ramach Programu CNO odbywa się zgodnie z zasadami i procedurami podanymi w PNO-1-02-00 ust. 16 oraz PNO-1-07-00.

9.2 Druki raportów dla dokumentowania wyników inspekcji operacyjnych przeprowadzonych w ramach Programu CNO znajdują się w Dziale 7 PNO.

9.3 Ponadto, w programach ciągłego nadzoru operacyjnego należy korzystać z druków raportów z bieżących inspekcji operacyjnych,..

9.4 Niezgodności i braki wykryte podczas inspekcji operacyjnych, przeprowadzonych w ramach każdego Cyklu programu CNO, należy rejestrować na druku Raportu Niezgodności (NCR).

9.5 Rejestrację Raportów z inspekcji bieżących prowadzi Inspektor Kontroli Wewnętrznej (IKW) zgodnie z procedura PR-CNO-02

9.6 Rejestrację Obwolut Programu CNO prowadzi pracownicy odpowiedzialni za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2).

9.7 Dokumentację przebiegu procesów ciągłego nadzoru operacyjnego Operatora OPS 1/JAR-OPS-3 w ciągu jednego cyklu prowadzi inspektor nadzorujący (POI).

9.8 Po zakończeniu całego cyklu rocznego, wypełnione i zamknięte Obwoluty Raportów Programu CNO zostają przekazane do pracowników odpowiedzialnych za przygotowanie procesu certyfikacji we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2), do archiwizacji w teczce certyfikacji Operatora.


9.9 Szczegółowy sposób planowania, wykonywania i archiwizowania dokumentów CNO zawarty jest w procedurze PR-CNO-01,

10. NADZÓR NAD PROGRAMEM CNO

Nadzór nad realizacją Programu CNO realizowany jest zgodnie z wytycznymi zawartymi w procedurze PR-CNO-02.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: Prowadzenie Ciągłego Nadzoru Operacyjnego podmiotów: <ul style="list-style-type: none"> • posiadaczy Certyfikatu Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate - AOC) świadczących przewozy lotnicze • posiadaczy Certyfikatu Usług Lotniczych (Aerial Works Certificate – AWC) świadczących usługi lotnicze • posiadaczy Certyfikatu Agenta Obsługi naziemnej (Airport Handling Agent Certificate AHAC) świadczących usługi obsługi naziemnej 	Nr. PR-CNO-01

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Termin
1.	Naczelnik LOL-1/LOL-2 przeprowadza analizę wyszkolenia i kwalifikacji pracowników i przedkłada dyrektorowi LOL propozycje inspektorów nadzorujących (Primary Operations Inspector – POI) posiadaczy certyfikatów AOC/AWC/AHAC.	Nie później niż 30 dni przed zakończeniem roku
2.	Po akceptacji przez Dyrektora LOL propozycji z pkt. 1, SKPC we współpracy z naczelnikiem LOL-1/LOL-2 przygotowuje projekt „Planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC”. Plan podlega akceptacji dyrektora LOL	Nie później niż do końca roku poprzedzającego nowy cykl
3.	SKPC przygotowuje projekt dokumentu: „Polecenie służbowe Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego”. Opracowany projekt podlega akceptacji naczelników komórek wewnętrznych LOL.	Nie później niż do końca roku poprzedzającego nowy cykl
4.	„Plan rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC” i „Polecenie służbowe Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego” o których mowa w pkt 3.drogą służbową zatwierdza, Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego.	Nie później niż do końca roku poprzedzającego nowy cykl
5.	SKPC przesyła pracownikom LOL (via e-mail/fax.) kopie dokumentów: „Polecenie służbowe Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego” i „Plan rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC /AHAC”. <i>UWAGA</i> Konieczne potwierdzenie odbioru przez pracowników Departamentu LOL i pracowników operacyjnych w Delegaturach	Nie później niż 2 po dni po zatwierdzeniu przez Prezesa ULC
6.	W przypadku pozytywnego zakończenia procesu certyfikacji i wydania certyfikatu AOC/AWC/AHAC, w trakcie roku kalendarzowego, naczelnik LOL-1/LOL-2 przedstawia dyrektorowi LOL propozycję kandydata na inspektora POI dla posiadacza certyfikatu.	Nie później niż 30 dni od chwili wydania certyfikatu
7.	Po zatwierdzeniu propozycji inspektora POI przez dyrektora LOL, naczelnik LOL-1/LOL-2 we współpracy z SKPC przygotowuje projekt aneksu do „Planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC /AHAC” i „Polecenia służbowe Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego”. Projekt aneksu podlega akceptacji Naczelnika LOL-1/LOL-2 i jest zatwierdzany jako aneks przez dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego..	
8.	SKPC zatwierdzony aneks do „Planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC /AHAC” i „Polecenia służbowe Dyrektora Departamentu	

	Operacyjno - Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego” przesyła (e-mail, fax) do pracowników LOL	
9.	SKPC zakłada teczkę posiadacza certyfikatu AOC/AWC/AHAC.	jeżeli nie było
10.	Inspektor POI we współpracy z SKPC, przygotowuje „Obwolutę Programu CNO” dla każdego, przydzielonego posiadacza certyfikatu AOC/AWC/AHAC z naniesionymi terminami planowych kontroli CSP I/II, inspekcji ENR, CAB, STA wraz z przeniesionymi raportami niezgodności NCR z poprzedniego Cyklu (pkt 36)	
11.	Inspektor POI wpisuje do właściwych rubryk Obwoluty ilości inspekcji ENR, CAB, STA, PRQ koniecznych do wykonania.	Wyliczenia minimalnych ilości na podstawie PNO 1-05-01
12.	Inspektor POI otwiera nową Obwolutę Programu CNO poprzez SKPC drogą służbową przedkłada do akceptacji naczelnikowi LOL1/LOL2. <i>UWAGA</i> Inspektor POI umiejscowiony w Delegaturze może przesłać otwartą (niezaakceptowaną) Obwolutę Programu CNO do SKPC drogą elektroniczną.	Nie później niż 7 dni po otrzymaniu „Polecenia” i „Planu” z pkt. 5 lub 7
13.	Naczelnik LOL1/LOL2 akceptuje Obwolutę Programu CNO.	
14.	SKPC przekazuje kopię zaakceptowanej Obwoluty Programu CNO inspektorowi POI.	
15.	SKPC zawiadamia posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC o terminach planowanych inspekcji w ramach programu CNO wraz z podaniem nazw list kontrolnych.	
16.	Inspektor POI gromadzi przy Obwolutcie Programu CNO całość dokumentacji (listy kontrolne, raporty, raporty niezgodności NCR, polecenia, kopie pism, kopie raportów SAFA itp.) <i>UWAGA</i> Kopie dokumentów pozostają w posiadaniu inspektora POI	W trakcie realizacji programu CNO
17.	Inspektor POI realizując program CNO, wypełnia odpowiednie części Obwoluty <i>Uwaga:</i> ilości inspekcji ENR, CAB, STA, zlicza się kwartalnie	Nie później niż 2 dni po zakończeniu inspekcji
18.	IKW monitoruje realizację Roczego Planu i nadzoruje terminowość usuwania niezgodności zawartych w raportach NCR i stan aktualizacji obwoluty.	Proces ciągły patrz procedura PR-CNO-02
19.	W przypadkach gdy terminy kontroli są zagrożone, IKW zawiadamia drogą mailową naczelnika LOL-1/LOL-2 i inspektora POI.	Nie później niż 7 dni przed upływem terminu
20.	Naczelnik LOL-1/LOL-2 podejmuje działania mające na celu wyjaśnienie zagrożenia realizacji „Planu rocznej kontroli posiadacza certyfikatu AOC/AWC/AHAC”.	Niezwłocznie
21.	Jeżeli inspektor POI, z uzasadnionych powodów, nie ma możliwości wykonania inspekcji, naczelnik LOL-1/LOL-2 wyznacza inspektora zastępczego i/lub ustala nowy terminu wykonania kontroli/inspekcji a także informuje o tym fakcie SKPC	Przesunięcie nie dłużej niż o 30 dni
22.	SKPC zawiadamia operatora o nowym terminie kontroli i wyznaczonym inspektorze	
23.	Kopia NCR w wersji elektronicznej lub papierowej przekazywana jest IKW	Niezwłocznie
24.	IKW, zgodnie z procedurą PR-CNO-02 informuje POI drogą elektroniczną o zbliżających się terminach zamknięcia NCR	7 dni przed datą widniejącą na raporcie
25.	Jeżeli termin usunięcia niezgodności zawartych w NCR jest zagrożony	Niezwłocznie po

	inspektor POI zwraca się pisemnie (dopuszczalne jest wysłanie e-mail) do operatora o informacje usunięciu nt. usunięcia niezgodności lub o wyjaśnienia wraz z zaznaczeniem 7 dniowego wezwania do usunięcia braków od daty wcześniejszej wyznaczonej	zawiadomieniu przez IKW
26.	Jeżeli posiadacz certyfikatu AOC/AWC/AHAC: 1. Usuwa niezgodności: Inspektor POI zamyka raport NCR ,uzyskuje zatwierdzenie Naczelnika LOL-1/LOL-2 i wysyła informację do SKPC i IKW oraz dokonuje odpowiednich wpisów do Obwoluty Programu CNO – przejście do pkt. 34. 2. Nie usuwa niezgodności – przejście do pkt. 27.	
27.	POI występuje pisemnie (lub e-mail) do operatora o złożenie wyjaśnień dotyczących przyczyn nie usunięcia niezgodności wynikających z raportu NCR	
28.	Po otrzymaniu pisemnych wyjaśnień od posiadacza certyfikatu Inspektor POI analizuje wyjaśnienia posiadacza certyfikatu i wraz z wnioskiem co do dalszego postępowania i wnioskuje do Naczelnika LOL-1/LOL-2 o przedłużenie okresu usunięcia niezgodności.	Nie dłużej niż 2 dni po otrzymaniu wyjaśnień
29.	Inspektor POI po uzyskaniu akceptacji naczelnika LOL-1/LOL-2 i, o przedłużeniu terminu usunięcia niezgodności informuje o tym fakcie posiadacza certyfikatu, SKPC i IKW oraz dokonuje odpowiednich wpisów do obwoluty.	Przedłużenie nie dłużej niż o 30 dni
30.	W przypadku braku akceptacji, oraz jeżeli nie usunięte niezgodności mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych naczelnik LOL-1/LOL-2 wnioskuje do dyrektora LOL o rozpoczęcie procedury zawieszenia certyfikatu AOC/AWC/AHAC	
31.	Dyrektor LOL podejmuje decyzję co do wszczęcia procedury zawieszenia/cofnięcia/ograniczenia Certyfikatu AOC/AWC/AHAC.	Do 30 dni z możliwością przedłużenia do 90 dni
32.	SKPC przygotowuje decyzje o wszczęciu postępowania administracyjnego	
33.	STOP - zawieszenie/cofnięcie/ ograniczenie Certyfikatu AOC/AWC/AHAC Inspektor POI informuje SKPC i IKW oraz dokonuje odpowiednich wpisów do Obwoluty Programu CNO	
34.	Inspektor POI po przeprowadzeniu ostatniej planowanej inspekcji, to jest po przeprowadzeniu cyklu wynikającego z planu rocznej kontroli, przygotowuje raport zamykający.	
35.	W przypadku konieczność wykonania inspekcji nieplanowanej, APP, SANNA, a także wystawienia raportów NCR, inspektor POI wprowadza do obwoluty odpowiednie dane i poprawki i zamyka obwolutę programu CNO	
36.	W przypadku raportów NCR, w których terminy usunięcia niezgodności określone zostały w następnym roku kalendarzowym, inspektor POI przenosi informacje do kolejnej obwoluty programu CNO.	
37.	Inspektor POI, na bazie wyników programu CNO, składa wniosek do naczelnika LOL-1/LOL-2 dotyczący zakresu recertyfikacji z uwzględnieniem obszarów zagrożonych wraz z zamkniętą obwolutą programu CNO.	
38.	Naczelnik LOL-1/LOL-2 po zasięgnięciu opinii SKPC i IKW przedkłada do akceptacji dyrektorowi LOL ww. wniosek wraz z zamkniętą i zaakceptowaną obwolutą programu CNO. Jeżeli naczelnik LOL-1/LOL-2 nie akceptuje zamkniętej obwoluty programu CNO powrót do pkt. 34.	Przed otwarciem nowej obwoluty
39.	Naczelnik LOL-1/LOL-2 może w każdym momencie, w przypadkach uzasadnionych, wnioskować do dyrektora LOL o zmianę inspektora POI. Wymagana jest akceptacja dyrektora LOL oraz zatwierdzenie ww. zmian w formie aneksu do „Planu rocznej kontroli posiadacza certyfikatu	O zmianie musi zostać powiadomiony IKW

	AOC/AWC /AHAC” i „Polecenia służbowe Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego”.	
40.	Wyznaczony w pkt. 40 inspektor POI przejmuje od osoby dotychczas realizującej program, całość dokumentacji, dokonuje stosownych wpisów w obwolicie programu CNO.	
41.	Po zakończeniu trzech cykli programu CNO, POI przekazuje całość dokumentacji do SKPC ale tak aby w swoich zasobach zawsze posiadał dwie obwoluty poprzedzające aktualną stosowaną., który archiwizuje ją w archiwum departamentu LOL.	



Departament Operacyjno-Lotniczy LOL

Tytuł procedury:

Nadzór nad realizacją CNO

Nr
PR-CNO-02

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Uwagi
1.	IKW otrzymuje kopię „Planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC” opracowanego przez Naczelnika LOL-1/LOL-2 przy współpracy z SKPC	
2.	Na podstawie „Planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC” IKW przygotowuje plan kontroli realizacji CNO <i>Uwaga:</i> Terminy kontroli nie mogą przekraczać 14 dni od daty planowego wykonania inspekcji	Niezwłocznie po otrzymaniu planu rocznej kontroli
3.	Po wykonaniu kontroli (w ramach CNO, certyfikacja, recertyfikacja) POI przekazuje IKW kopie wystawionych NCR i protokołu kontroli <i>Uwaga:</i> IKW powiadamia Naczelnika LOL-1/LOL-2 jeżeli w terminie 14 dni od daty inspekcji nie otrzyma kopii NCR i protokołu od inspektora przeprowadzającego kontrolę (POI lub inny wyznaczony przez Naczelnika LOL-1/LOL-2)	
4.	IKW odnotowuje wykonane inspekcje w swojej kopii „planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC”	
5.	IKW wprowadza dane potrzebne do poinformowania POI o terminie zamknięcia NCR do kalendarza programu Outlook. <i>Uwaga:</i> Dane obejmują: nazwę operatora, treść niezgodności, termin usunięcia, nazwisko POI Informacja o terminie usunięcia niezgodności przekazywana jest Dyrektorowi LOL, Naczelnikowi LOL-1/LOL-2	
6.	IKW terminy nanosi wykonania kontroli do posiadanej kopii „Planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC”	
7.	Inspektor zostaje poinformowany drogą elektroniczną o zbliżającym się terminie zamknięcia NCR.	
8.	POI informuje IKW o zamknięciu NCR. IKW odnotowuje zamknięty NCR w prowadzonym przez siebie rejestrze wystawionych NCR <i>Uwaga:</i> Jeżeli mija termin zamknięcia NCR, a POI nie poinformował IKW o zamknięciu NCR to IKW informuje o tym fakcie drogą elektroniczną Naczelnika LOL-1/LOL-2	

9.	IKW dokonuje aktualizacji swojej kopii „planu rocznej kontroli posiadaczy certyfikatu AOC/AWC/AHAC”	
10.	Na koniec każdego roku IKW przygotowuje Dyrektorowi LOL raport z informacja nt. zamkniętych i nie zamkniętych obwolut i NCR	

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3 – ZASADY I PROCEDURY PROWADZENIA OKRESOWYCH SPRAWDZIAŃÓW KWALIFIKACJI FACHOWYCH PILOTÓW

UWAGA !!!

Skuteczne poinformowanie zainteresowanych służb i osób funkcyjnych Operatora, a w szczególności pilotów i instruktorów o podanych niżej zasadach prowadzenia okresowych sprawdzianów kwalifikacji fachowych członków personelu operacyjnego, należy do obowiązków Operatora.

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Podane dalej zalecane zasady i procedury prowadzenia okresowych sprawdzianów kwalifikacji fachowych pilotów **DOTYCZĄ** tych posiadaczy licencji pilota zawodowego oraz liniowego, którzy uczestniczą w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego prowadzonych przez posiadaczy Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) i/lub w usługach lotniczych prowadzonych przez posiadaczy Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC), nazywanych dalej wspólnym określeniem „Operatora”, wydanych na podstawie rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

1.2 Zaleca się aby, zasady, o których mowa w tym rozdziale (PNO-5-03-00) Operator umieścił w następujących rozdziałach Instrukcji Operacyjnej (Patrz PNO-2-04-01):

- a) **2-05-00** Zasady prowadzenia ewidencji i rejestrów zakładowych Operatora;
- b) **5-05-00** Okresowe sprawdziany kwalifikacji;
- c) **5-08-00** Dokumentowanie bieżących kwalifikacji.
- d) **Dział D** Szkolenie personelu.

2. DEFINICJE

Dla potrzeb tego rozdziału (PNO-5-03-00) ustala się następujące definicje i znaczenie użytych tu terminów:

2.1 Do **personelu operacyjnego**, uczestniczącego w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych, (tzw. lotniczej działalności gospodarczej), zalicza się:

- a) Licencjonowany personel latający, to jest posiadaczy licencji: pilota zawodowego, pilota liniowego, nawigatora, mechanika pokładowego, radiooperatora pokładowego;
- b) Członków personelu pokładowego, posiadających kwalifikacje fachowe potwierdzone

szkoleniami i sprawdzianami prowadzonymi wg zatwierdzonych przez ULC programów szkolenia lotniczego, których obowiązki są opisane w Instrukcji Operacyjnej Operatora lotniczego;

c) Licencjonowanych dyspozytorów lotów oraz inne osoby posiadające kwalifikacje fachowe opisane w Instrukcji Operacyjnej, którym Operator wyznacza wykonywanie czynności związanych z planowaniem lub przygotowaniem prowadzonych operacji lotniczych, mające wpływ na bezpieczeństwo lotu, takie jak np. personel przygotowujący arkusze załadunku i wyważenia (*Load Master*), personel Operatora klasyfikujący materiały niebezpieczne (DGR) do transportu lotniczego itp.

UWAGA: Do personelu operacyjnego, w rozumieniu tego rozdziału, **nie zalicza się** mechaników lotniczych obsługi technicznej oraz personelu obsługi pasażerskiej i handlingu lotniskowego.

2.2 **Członkiem załogi statku powietrznego** jest każda osoba, której Operator powierzył wykonywanie na pokładzie tego statku podczas lotu obowiązki związane z jego pilotowaniem albo z bezpieczeństwem tego lotu, zgodnie z warunkami podanymi w instrukcji użytkownika w locie (AFM) i/lub w Instrukcji Operacyjnej i który został wpisany na listę załogi tego statku w danym locie. Do członków **załogi statku powietrznego** zalicza się licencjonowany personel latający, który stanowi **załogę lotniczą** statku oraz **nie licencjonowany** personel latający, który zaliczany jest do grupy **personelu pokładowego**.

2.3 **Członkiem personelu pokładowego** jest każda osoba, której Operator powierzył wykonywanie na pokładzie statku obowiązków związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa lub ewakuacją znajdujących się na tym statku osób i/lub ładunku, a także każda osoba, której Operator powierzył wykonanie czynności w locie związanych z charakterem prowadzonej operacji lub zadaniem lotu, takich jak prowadzenie obserwacji z powietrza (loty patrolowe), obsługa urządzeń pokładowych (dźwigu, kamer fotogrametrycznych itd.) czy opieka nad pasażerami specjalnej troski (opiekunowie medyczni oraz ratownicy w lotach SAR/HEMS/EMS).

2.4 **Przedłużenie ważności** licencji i/lub uprawnienia albo upoważnienia zakładowego Operatora oznacza działania administracyjne podjęte **w okresie ważności** licencji i/lub

uprawnienia albo upoważnienia, które pozwolą jej posiadaczowi korzystać z przywilejów wynikających z tej licencji, uprawnienia lub upoważnienia przez następny, oznaczony okres czasu, po spełnieniu ustalonych warunków i wymagań.

2.5 Wznowienie ważności licencji i/lub uprawnienia albo upoważnienia zakładowego Operatora oznacza działania administracyjne podjęte po wygaśnięciu ważności licencji i/lub uprawnienia albo upoważnienia, które przywracają jej posiadaczowi prawo do korzystania z tej licencji, uprawnienia lub upoważnienia przez następny, oznaczony okres czasu, po spełnieniu warunków i wymagań ustalonych w odnośnych przepisach.

3. KWALIFIKACJE OSÓB UPRAWNIONYCH DO PROWADZENIA SPRAWDZIANÓW UMIEJĘTNOŚCI W POWIETRZU ORAZ NA URZĄDZENIACH TRENINGOWYCH (STD)

3.1 Sprawdzenie umiejętności pilota przez Operatora (*Operator Proficiency Check – OPC*) **w powietrzu**:

a) **na samolocie** może być przeprowadzony przez osobę, która spełnia wymagania przepisu OPS 1.965(a)(4)(i);

b) **na śmigłowcu** może być przeprowadzony przez osobę, która spełnia wymagania przepisu JAR-OPS 3.965(a)(4)(i);

3.2 Sprawdzenie umiejętności pilota (*Operator Proficiency Check – OPC*) **na urządzeniu treningowym** (STD) może być przeprowadzony przez osobę, która spełnia wymagania przepisu OPS 1.965(a)(3)(ii) (samoloty) lub odpowiednio JAR-OPS 3.965(a)(4)(i) (śmigłowce);

3.3 Sprawdzenie umiejętności pilota w lotach liniowych (*line check*) może być przeprowadzony przez osobę, która spełnia wymagania przepisu OPS 1.965(a)(4)(ii) (samoloty) lub odpowiednio JAR-OPS 3.965(a)(4)(ii) (śmigłowce). Osoba ta podlega obowiązkowi uzyskania zatwierdzenia przez Prezesa Urzędu (OPS 1&3.965(a)(4)(ii)).

3.5 Kontrola techniki pilotażu (KTP) pilota wykonującego loty wyłącznie w usługach lotniczych (AWC) może być przeprowadzona przez osobę, która posiada uprawnienia instruktora.

3.6 Sprawdzenie umiejętności pilota w zakresie uprawnień dodatkowych wpisywanych do licencji, może być przeprowadzony przez osobę, która posiada uprawnienia, które będą przedmiotem sprawdzania oraz, jeśli to wymagane, to także

uprawnienia instruktora w tym zakresie, wydane zgodnie z przepisami ws. licencjonowania personelu lotniczego.

3.7 Sprawdzenie umiejętności pilota w zakresie upoważnień wydawanych przez Operatora, nie wpisywanych do licencji, może być przeprowadzony przez osobę, która posiada takie upoważnienie, została wyznaczona przez Operatora do prowadzenia takich sprawdzianów.

4. USTANOWIENIE SYSTEMU PRZEZ OPERATORA

4.1 Mając na uwadze wymagania przytoczonych wcześniej przepisów polskich (OPS 1&3 oraz PL-6), zaleca się aby operator **ustanowił i opisał w Instrukcji Operacyjnej** (patrz PNO-2-04-01 ust. 5-05-00) **system sprawowania nadzoru nad kwalifikacjami personelu operacyjnego** zatrudnionego przez posiadacza Certyfikatu AOC i/lub Certyfikatu AWC, który będzie opisywał zasady i procedury związane z:

a) Klasyfikacją grup zawodowych personelu operacyjnego podlegających obowiązkowi okresowego sprawdzania posiadanych kwalifikacji lotniczych;

b) Określeniem rodzajów sprawdzianów kwalifikacji wymaganych dla każdej ze sklasyfikowanych grup zawodowych personelu operacyjnego;

c) Określeniem częstotliwości przeprowadzania każdego ze zdefiniowanych rodzajów sprawdzianów kwalifikacji w odniesieniu do każdej ze sklasyfikowanych grup personelu operacyjnego;

d) Określeniem terminów ważności każdego ze zdefiniowanych rodzajów sprawdzianów kwalifikacji w odniesieniu do każdej ze sklasyfikowanych grup personelu operacyjnego;

e) Wskazanie służb oraz **wyznaczenie osób (instruktorów) upoważnionych** i zobowiązanych do prowadzenia okresowych sprawdzianów kwalifikacji personelu operacyjnego wraz z ogólnym opisem ich obowiązków i uprawnień związanych prowadzeniem takich sprawdzianów;

f) Określeniem zakresu wiadomości i umiejętności jakie są wymagane od członka każdej z grup zawodowych personelu operacyjnego np. przez podanie źródła prawnego, gdzie takie wymagania są podane albo przez podanie listy takich wymagań. Szczegółowe rozwinięcie tych wymagań ma być umieszczone w Dziale D Instrukcji Operacyjnej;

g) Określeniem zasad organizacyjnych dla sesji szkoleń doskonalących i okresowych, powoływaniem członków zakładowej komisji egzaminacyjnej oraz trybu jej działania, a także organizacji prowadzenia sprawdzianów;

h) Ustaleniem wzorów druków używanych w procesach sprawdzania kwalifikacji fachowych personelu operacyjnego, wyznaczeniem osób upoważnionych do ich poświadczania oraz zasad archiwizowania dokumentacji przeprowadzonych sprawdzianów.

UWAGA 1: Dla dokumentowania przeprowadzonych sprawdzianów kwalifikacji personelu operacyjnego, a w szczególności okresowych i doraźnych sprawdzianów umiejętności (OPC) oraz kontroli techniki pilotażu (KTP), zaleca się przyjęcie formularzy protokołów egzaminacyjnych Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej (LKE), którym należy nadać takie cechy indywidualne, które **wyraźnie będą odróżniać** ten druk Operatora od druków LKE jak np. logo lub nazwę Operatora. Wzory druków Operatora muszą być umieszczone w Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA 2: Operator, który przyjmie za punkt wyjściowy druki formularzy egzaminacyjnych LKE, **zobowiązany jest je uzupełnić** o te wymagania, zadania i ćwiczenia (elementy), które nie zostały w tych drukach uwzględnione, ale które są charakterystyczne dla prowadzonych przez tego Operatora operacji i są wymagane w jego Instrukcji Operacyjnej) jak np. operacje w przestrzeniach MNPS, RVSM, loty ETOPS, SAR/HEMS/EMS, HHO itd.

UWAGA 3: Operator zobowiązany jest regularnie aktualizować stosowane druki dokumentujące przebieg i wyniki przeprowadzonych okresowych i doraźnych sprawdzianów umiejętności (OPC) oraz kontroli techniki pilotażu (KTP) tak, aby zawsze obejmowały one wszystkie elementy wiedzy i umiejętności praktycznych, jakich posiadania wymagają od członka personelu operacyjnego (pilota) aktualne przepisy państwowe oraz Instrukcja Operacyjna Operatora. W szczególności należy uwzględnić zmiany w wyposażeniu pokładowym statków, na których ten członek personelu operacyjnego wykonuje loty.

UWAGA 4: Ustanowione w Instrukcji Operacyjnej Operatora zasady i procedury **MUSZĄ być CAŁKOWICIE** zgodne z wymaganiami tych przepisów, jakie aktualnie są obowiązujące w Polsce i są właściwe dla zakresu i rodzaju prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych, a także do posiadanych przez członków zatrudnionego personelu lotniczego,

licencji lotniczych. Uwagę należy rozumieć w taki sposób, że:

a) Operator posiadający w swoim Certyfikacie AOC **uprawnienie WYŁĄCZNIE do prowadzenia operacji zarobkowego przewozu lotniczego** (A-1/A-2 i/lub A-3) (patrz PNO-4-03-00 ust. 2(a) i (b)) **zobowiązany jest** ustanowić zasady i prowadzić nadzór nad kwalifikacjami zatrudnionego, licencjonowanego personelu latającego **zgodnie z** wymaganiami przepisów OPS 1&3..

b) Operator posiadający w swoim Certyfikacie AWC **uprawnienie WYŁĄCZNIE do prowadzenia usług lotniczych** innych niż operacje zarobkowego przewozu lotniczego (AW-1 do AW-7) (patrz PNO-4-03-00 ust. 2(c)) **zobowiązany jest** ustanowić zasady i prowadzić nadzór nad kwalifikacjami zatrudnionego, licencjonowanego personelu latającego **zgodnie z** wymaganiami przepisów **PL-6** Statki powietrzne lotnictwa ogólnego.

c) Operator prowadzący **MIESZANE** formy lotniczej działalności gospodarczej, to jest operacje zarobkowego przewozu lotniczego (A-1/A-2 i/lub A-3) oraz usługi lotnicze (AW) i którego personel **uczestniczy w obu tych rodzajach operacji, zobowiązany jest** ustanowić zasady i prowadzić nadzór nad kwalifikacjami zatrudnionego, licencjonowanego personelu latającego **zgodnie z** wymaganiami **OBU przepisów tj. OPS 1&3** Część N – Załoga lotnicza **oraz PL-6**. Ponadto, Operator **zobowiązany jest** wyraźnie określić w swojej Instrukcji Operacyjnej wszelkie różnice w sprawowaniu nadzoru nad kwalifikacjami fachowymi każdej z grup pilotów, szczególnie w odniesieniu do częstotliwości i zakresu okresowych sprawdzianów kwalifikacji fachowych pilotów. Dopuszczalne jest także ustanowienie jednego systemu, ale pod warunkiem, że zawsze będą spełnione **WSZYSTKIE** wymagania, jakie zobowiązany jest wypełnić pilot uczestniczący w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego (OPS 1&3) i dodatkowo, te wymagania przepisów PL-6, jakie wynikają z uczestnictwa tego pilota w operacjach usług lotniczych (AWC).

d) Operator, który prowadzi operacje wymagające **specjalistycznych kwalifikacji lotniczych** albo operacje, które podlegają **szczególnym procesom certyfikacji** podany w Dziale 3 Podręcznika PNO (np. CAT II/III, RVSM, MNPS, ETOPS, loty AGRO, SAR/HEMS, dźwigowe itd.), **zobowiązany jest** ustanowić zasady i prowadzić nadzór nad kwalifikacjami zatrudnionego, licencjonowanego personelu latającego rozszerzony w taki sposób, aby uzyskać udokumentowaną pewność, że personel ten utrzymuje kwalifikacje ustalone w odnośnych

przepisach, wymaganiach, normach, wytycznych itp.

e) Operator **może rozszerzyć zakres** merytoryczny każdego przeprowadzanego **szkolenia i sprawdzianu** kwalifikacji fachowych swojego personelu operacyjnego o takie wiadomości i umiejętności, nawet nie wymagane przez aktualne przepisy krajowe dla danej licencji i/lub uprawnienia, **jakie tylko uzna za właściwe** dla bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych **pod warunkiem**, że:

- To wymaganie lub norma nie są w konflikcie (sprzeczne) z przepisami prawa polskiego, oraz
- Zamieści odpowiednie wymagania, zasady i procedury w swojej Instrukcji Operacyjnej.

4.3 Należy jednak pamiętać o tym, że ostateczna **decyzja**, które z posiadanych przez pilota uprawnień wpisanych do jego licencji oraz wydanych przez Operatora upoważnień zakładowych mają być utrzymane i ich ważność przedłużona, **należy wyłącznie do Operatora**. Należy to rozumieć w taki sposób, że to Operator decyduje o tym, jakim szkoleniom i sprawdzianom kwalifikacji podda posiadacza licencji i może dojść do sytuacji, w której Operator nie będąc zainteresowanym wykorzystaniem niektórych z uprawnień zatrudnionego pilota, nie zapewni mu wymaganego szkolenia i sprawdzianów, przez co ich ważność wygaśnie. W takim przypadku pilot ten nie może korzystać z takich uprawnień, dopóki nie dopełni obowiązku odbycia brakujących szkoleń i sprawdzianów kwalifikacji zgodnie z wymaganiami przepisów państwowych. Pilot, którego uprawnienia wygasły, zobowiązany jest wstrzymać się od korzystania z tych uprawnień, a Operator zobowiązany jest **nie dopuścić** go do wykonywania zadań wymagających posiadania **ważnych uprawnień**.

4.4 Osoba, która uzyskała zatwierdzenie Prezesa Urzędu może prowadzić sprawdziany kwalifikacji **tylko** w odniesieniu do personelu operacyjnego tego Operatora, **który aktualnie zatrudnia** i który zgłosił kandydaturę tego instruktora.

4.5 Osoba, która uzyskała zatwierdzenie Prezesa Urzędu do prowadzenia sprawdzianów umiejętności pilotów zatrudnionych u określonego w tym zatwierdzeniu Operatora, **nie może** prowadzić sprawdzianów umiejętności (OPC) oraz kontroli (KTP) **w innych przedsiębiorstwach** chyba, że jego posiadacz uzyska odrębne zezwolenie Prezesa Urzędu na wykonanie takich sprawdzianów w innym przedsiębiorstwie.

5. ZASADY ZGŁASZANIA KANDYDATUR OSÓB, KTÓRE BĘDĄ PROWADZIŁY SPRAWDZIANY UMIEJĘTNOŚCI W POWIETRZU ORAZ NA URZĄDZENIACH TRENINGOWYCH (STD)

5.1 Operator, który ustanowił w Instrukcji Operacyjnej i uzyskał zatwierdzenie systemu sprawowania nadzoru nad kwalifikacjami zatrudnionego personelu operacyjnego zgodnie z zasadami podanymi w PNO-2-04-01, może powierzyć prowadzenie sprawdzianów umiejętności zatrudnionych przez niego pilotów wyłącznie osobom, które uzyskały zatwierdzenie Prezesa Urzędu do prowadzenia takich sprawdzianów (OPS 1&3.965(a)(4(ii)).

5.2 Operator może zgłosić kandydaturę pilota, który:

a) Posiada kwalifikacje i uprawnienia lotnicze potwierdzone ważną licencją oraz wpisanymi do niej uprawnieniami, właściwe dla klasy i/lub typu statku, na którym będzie prowadził sprawdziany oraz uprawnienie do pełnienia czynności pilota-dowódcy (PIC) na tym statku;

b) Spełnia warunki i wymagania określone w przepisach w sprawie licencjonowania personelu lotniczego ustalone dla egzaminatorów klasy (CRE) lub typu (TRE), a w odniesieniu do kandydatów, którzy będą upoważnieni wyłącznie do prowadzenia sprawdzianów w lotach liniowych, uprawnienia instruktora (CRI; TRI). (Patrz także ust. 8 powyżej);

c) Spełnia wymagania i warunki określone przepisach JOPS 1&3 Część N (Załoga lotnicza) oraz wymagania dodatkowe Operatora ustalone w jego Instrukcji Operacyjnej (Patrz PNO-2-04-01 ust. 5-04-00), w odniesieniu do osób prowadzących sprawdziany umiejętności (OPC) pilotów uczestniczących w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego albo przepisów PL-6, w odniesieniu do osób prowadzących kontrole techniki pilotażu (KTP) pilotów uczestniczących tylko w usługach lotniczych.

5.3 Zaleca się nominowanie kandydatów spośród instruktorów, którzy znajdują się na liście egzaminatorów państwowych LKE opublikowanej na stronach internetowych Urzędu oraz posiadają największe doświadczenie zawodowe a także cieszą się szczególnym autorytetem zawodowym i szacunkiem w swojej grupie zawodowej.

UWAGA: Przy ocenie zgłaszanego kandydata Urząd będzie uwzględniał dotychczasowe osiągnięcia zawodowe kandydata, a w szczególności będzie oceniał jego kwalifikacje fachowe.

5.4 Liczba zgłaszanych przez Operatora kandydatur powinna zaspokajać bieżące potrzeby Operatora, ale nie należy przy tym doprowadzać do zachwiania racjonalnych proporcji pomiędzy liczbą personelu podlegającego sprawdzaniu kwalifikacji i liczbą osób uprawnionych do oceny tych kwalifikacji. Zaleca się podawanie liczb realnych, bez tzw. „zapasu”.

UWAGA: W przypadkach rażącego naruszenia tych proporcji, Urząd będzie żądał od Operatora szczegółowego uzasadnienia na piśmie, jakie są tego przyczyny.

5.5 Wniosek o zatwierdzenie kandydatur osób, które będą prowadziły sprawdziany umiejętności w powietrzu oraz na urządzeniach treningowych (STD) należy kierować do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego takim wyprzedzeniem, aby utrzymać niezakłóconą zdolność Operatora do utrzymania ciągłości działania systemu sprawdzania kwalifikacji jego personelu operacyjnego. Zaleca się zgłaszać kandydatury z wyprzedzeniem, co **najmniej 30 dni** przed datą wygaśnięcia ważności poprzedniego zatwierdzenia kandydata.

5.6 Ocena kandydatów do prowadzenia sprawdzeń LC realizowana jest zgodnie z Listą kontrolną LK-LC-01.

6. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

12.1 Kopia robocza wniosku sporządzona przez inspektora, podpisana przez osoby funkcyjne w Urzędzie zostaje archiwizowana w Inspektoracie Operacyjnym, w teczce dokumentacji certyfikacyjnej tego Operatora (PNO-1-11-00).

6.2 Operator zobowiązany jest prowadzić i archiwizować dokumentację przeprowadzonych sprawdzianów kwalifikacji zatrudnionych pilotów zgodnie z wymaganiami przepisów OPS 1&3 Część N oraz Część P.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 4 - INSPEKCJA OPERACYJNA W LOCIE NA TRASIE (ENR)

1. CEL INSPEKCJI

1.1 Inspekcje operacyjne w locie na trasie (ENR) mają na celu zbadanie przez inspektora nadzoru operacyjnego w naturalnym i kompletnym środowisku operacyjnym zgodności prowadzonych przez Operatora operacji lotniczych i stosowanych przez jego personel praktyk z ustalonymi dla tych operacji zezwoleniami, zasadami, procedurami i przepisami itp. Inspekcje na trasie są najbardziej wydajną metodą sprawowania funkcji państwowego nadzoru operacyjnego nad działalnością lotniczą Operatora i wczesnego wykrywania niekorzystnych dla bezpieczeństwa lotów zjawisk i praktyk. Inspekcje te dają także okazję zarówno do przeprowadzenia oceny zdarzeń, zjawisk i zmian zachodzących wewnątrz struktury inspekcjonowanego Operatora jak i do wykrywania wpływów jakie na te operacje mają działania innych podmiotów i systemów uczestniczących w tych operacjach.

1.2 Podczas inspekcji operacyjnej na trasie (ENR) należy ocenić co najmniej następujące elementy systemu wewnętrznego Operatora:

- Kwalifikacje i umiejętności członków załogi lotniczej;
- Aktualność, przydatność i stosowanie podręczników, instrukcji oraz innej dokumentacji zakładowej Operatora;
- Umiejętności korzystania z AFM, MMEL (MEL), CDL, list kontrolnych czynności (*Check-list*), zatwierdzonych procedur oraz bezpiecznych praktyk operacyjnych;
- Przestrzeganie warunków użytkowania i ograniczeń operacyjnych zawartych w Instrukcji Operacyjnej oraz posiadanych lub udzielonych przez Władze zezwoleń;
- Przestrzeganie warunków użytkowania i ograniczeń technicznych statku powietrznego;
- Funkcjonowanie systemu kierowania operacjami i nadzoru operacyjnego Operatora;
- Czujność i koordynację współpracy w załodze oraz zarządzanie zasobami załogi;
- Ogólne bezpieczeństwo na pokładzie;
- Stan techniczny statku powietrznego oraz jego wyposażenia pokładowego i prawidłowości obsługi;
- Skuteczność programów szkolenia.

1.3 Inspekcja na trasie (ENR) pozwala także na zbadanie, co najmniej następujących zjawisk i zdarzeń, które będąc niezależne od systemów Operatora mają jednak wpływ na bezpieczeństwo i efektywność prowadzonych przez niego operacji lotniczych:

- Stanu infrastruktury i wyposażenia zaplecza lotniska/heliportu;
- Organizacji obsługi handlingowej statku, pasażera, ładunku itd.;
- Płynności ruchu lotniczego (w powietrzu i na ziemi);
- Organizacji służb ruchu lotniczego oraz osłony nawigacyjno-meteorologicznej lotów;
- Standardowych procedur ruchu lotniczego (IAP; SID; STAR itp.)
- Pomocy radionawigacyjnych i radiolokacyjnych;

2. ZAKRES INSPEKCJI

2.1 Ogólne wytyczne dot. zakresu inspekcji w locie na trasie podane są w PNO-2-05-00 ust. 18, ust. 19, ust. 20 i ust. 21.

2.2 Szczegółowy zakres inspekcji operacyjnej w locie na trasie określa Raport z inspekcji na trasie (ENR), którego druk znajduje się w Dziale 7 Podręcznika PNO (Druk ULC-ENR-01).

3. KWALIFIKACJE INSPEKTORA

3.1 Do przeprowadzenia inspekcji w locie na trasie (ENR) można wyznaczyć inspektora operacyjnego ULC, który:

- a) Ukończył szkolenia wymagane dla inspektora operacyjnego (ASI) lub inspektora desygnowanego (DSI) podane w PNO-1-09-00 Tabela 1 oraz;
- b) Posiada aktualnie ważne lub wygasłe kwalifikacje pilota-dowódcy (PIC) na tym typie statku powietrznego, albo;
- c) Posiadał w przeszłości kwalifikacje pilota-dowódcy (PIC) na podobnej kategorii statku powietrznego i odbył przeszkolenie na ten typ statku do inspekcjonowania którego został wyznaczony (patrz PNO-1-09-00);
- d) W odniesieniu do rodzaju lub klasy statków powietrznych z napędem tłokowym lub turbośmigłowym, o maksymalnej masie do startu (MCTOM) do 10 ton, można wyznaczyć na lot inspekcyjny na trasie (ENR) inspektora, który posiada aktualnie ważne lub posiadał w przeszłości kwalifikacje pilota-dowódcy na odpowiedniku tego rodzaju lub klasy statku na którym ma przeprowadzić inspekcję ENR;

e) W przypadku lotu inspekcyjnego, w celu sprawdzenia innych członków załogi lotniczej niż piloci (na statkach z załogą składającą się z nawigatora i/lub mechanika pokładowego), do przeprowadzenia inspekcji w locie na trasie (ENR) może być wyznaczony inspektor posiadający aktualnie ważne lub wygasłe kwalifikacje nawigatora lub mechanika pokładowego.

4. PRZEBIEG INSPEKCJI

4.1 Inspektor ULC wyznaczony w zatwierdzonym przez Prezesa planie lotów inspekcyjnych do przeprowadzenia określonej inspekcji w locie na trasie (ENR), ma obowiązek zgłosić się do dowódcy statku z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, okazać Upoważnienie (PNO-1-05-00), przedstawić się oraz poinformować o zamiarze przeprowadzenia inspekcji oraz uzyskać zezwolenie dowódcy statku na odbycie lotu w kabinie załogi;

4.2 Dowódca statku ma prawo odmówić poddania się inspekcji lub zakazać inspektorowi wstępu do kabiny załogi lub ograniczyć zakres prowadzonych przez inspektora czynności, jeśli uzasadniają to względy bezpieczeństwa. W takim przypadku inspektor ASI podejmuje decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia inspekcji, ale **musi wypełnić Raport** z podaniem informacji o odmowie dowódcy poddania się inspekcji i **zakwalifikować go jako KRYTYCZNY**.

4.3 Inspektor ULC obserwuje czynności lotnicze wykonywane przez załogę statku oraz wszystkie służby naziemne Operatora i/lub organizacje współpracujące w ciągu całego cyklu planowania, przygotowania i wykonywania inspekcjonowanej przez niego operacji, dokonując **na bieżąco** odpowiednich zapisów w Raporcie.

4.4 Inspektor ULC może podczas inspekcji zadawać personelowi operacyjnemu Operatora uczestniczącemu w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu operacji pytania dotyczące znajomości przepisów, zasad i procedur jak również prosić dowódcę statku o uzasadnienie podejmowanych przez niego decyzji o sposobie wykonania lotu, nie może to jednak przeszkadzać w wykonywaniu normalnych czynności przez dowódcę lub członków załogi, jak też nie może być dokonywane w obecności pasażerów lub osób postronnych

4.5 Inspektor ULC ma obowiązek wykonać wszystkie legalne polecenia dowódcy statku podejmowane w interesie bezpieczeństwa lotu oraz przestrzegać wszystkich zasad, norm i procedur bezpieczeństwa ustanowionych w przepisach oraz Instrukcji Operacyjnej Operatora.

UWAGA: Inspektor ULC prowadzący inspekcję w locie na trasie (ENR) **NIE JEST** członkiem załogi statku powietrznego i w **ŻADEN sposób NIE UCZESTNICZY** w pilotowaniu statku powietrznego lub podejmowaniu decyzji o wykonywaniu lotu przez załogę Operatora. **OBOWIĄZUJE GO CAŁKOWITY ZAKAZ** ingerowania lub sugerowania decyzji dowódcy statku, nawet jeśli posiada aktualnie ważne licencje i uprawnienia lotnicze, właściwe dla danego rodzaju, klasy lub typu statku powietrznego i rodzaju prowadzonej operacji.

4.6 Po zakończonym locie inspektor ULC może omówić z dowódcą statku wyniki inspekcji, z zachowaniem warunku dyskrecji, szacunku i taktu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 5 - INSPEKCJA OPERACYJNA KABINY PASAŻERSKIEJ (CAB)

1. CEL INSPEKCJI

1.1 Inspekcje operacyjne kabiny pasażerskiej (CAB) mają za zadanie zbadanie przez inspektora nadzoru operacyjnego w naturalnym i kompletnym środowisku operacyjnym zgodności stosowanych przez personel pokładowy praktyk z ustalonymi dla tych czynności zasadami, procedurami i przepisami itp.

1.2 Podczas inspekcji operacyjnej kabiny pasażerskiej (CAB) należy ocenić, co najmniej następujące elementy systemu Operatora:

- Czy na lot wyznaczono dostateczną liczbę członków personelu pokładowego oraz wyznaczono spośród nich starszego członka personelu pokładowego (szefa pokładu);
- Czy personel pokładowy ma zapewnione i zajmuje specjalnie dla niego przeznaczone miejsca (siedzenia) oraz czy są one wyposażone w pasy bezpieczeństwa oraz czy siedzenia te są rozmieszczone w pobliżu wyjść awaryjnych.
- Czy kwalifikacje i umiejętności członków personelu pokładowego są wystarczające;
- Czy podręczniki, instrukcje oraz inna dokumentacja zakładowa Operatora dot. personelu pokładowego są aktualne, przydatne i stosowane;
- Czy personel pokładowy przestrzega warunków i ograniczeń operacyjnych zawartych w Instrukcji Operacyjnej,
- Czy personel pokładowy przestrzega warunków użytkowania i ograniczeń technicznych wyposażenia pokładowego statku powietrznego;
- Czy personel pokładowy posiada umiejętności korzystania z wyposażenia pokładowego, przeznaczonego do użycia lub obsługi przez ten personel, w tym umiejętność użycia pokładowego wyposażenia awaryjnego;
- Czy personel pokładowy posiada umiejętności wykonania pokazu dla pasażerów użycia wyposażenia awaryjnego, zapięcia pasów itd.;
- Czy personel pokładowy w trakcie lotu prawidłowo informowania pasażerów o:
 - Rozmieszczeniu bagażu podręcznego;
 - Przestrzeganiu przepisów o zakazie palenia;(jeśli dotyczy).
 - Instruowania, kiedy i jak należy korzystać z pasów bezpieczeństwa;
 - Instruowania, kiedy oparcia foteli muszą być w pozycji pionowej;
 - Procedurach i zasadach dotyczących zakładania i używania masek tlenowych;
 - Rozmieszczeniu i korzystaniu z wyjść awaryjnych;

- Rozmieszczeniu i korzystaniu z kamizelek ratunkowych;
- Ograniczeniach w korzystaniu z toalet;
- Ograniczenia w użyciu przenośnych urządzeń elektronicznych (PED);
- Rozmieszczeniu kart informacyjnych dla pasażerów o zasadach postępowania w sytuacjach awaryjnych.

1.3 Personel pokładowy powinien być przepytany ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z różnego typu sprzętu awaryjnego, np. tratw ratunkowych, awaryjnego nadajnika lokalizującego (ELT), zestawów medycznych, zestawów pierwszej pomocy itp. oraz z przypisanych im obowiązków w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych, takiej jak wodowanie lub lądowanie awaryjne planowane i lądowanie awaryjne nieplanowane awaryjna ewakuacja. Taka rozmowa daje inspektorowi możliwość oceny skuteczności szkolenia personelu pokładowego oraz jego kwalifikacji. Ocena pracy personelu pokładowego powinna być oparta na stwierdzeniu ich skuteczności w egzekwowaniu od pasażerów postępowania zgodnego z wydawanymi instrukcjami i poleceniami.

2. ZAKRES INSPEKCJI

2.1 Ogólne wytyczne dot. zakresu inspekcji operacyjnej w kabinie (CAB) podane są w PNO-5-05-00

2.2 Szczegółowy zakres inspekcji w locie na trasie określa Raport z inspekcji operacyjnej w kabinie (CAB), którego druk znajduje się w Dziale 7 Podręcznika PNO (Druk ULC-CAB-01).

3. KWALIFIKACJE INSPEKTORA

3.1 Do przeprowadzenia inspekcji operacyjnej w kabinie (CAB) można wyznaczyć inspektora operacyjnego ULC, który:

a) Ukończył szkolenia wymagane dla inspektora operacyjnego (ASI) lub inspektora desygnowanego (DSI) podane w PNO-1-09-00 Tabela 1;

b) Posiada aktualnie ważne lub posiadał w przeszłości kwalifikacje pilota-dowódcy na danym typie statku lub odpowiedniku tego rodzaju lub klasy statku na którym ma przeprowadzić inspekcję CAB, albo;

c) Posiadał w przeszłości kwalifikacje pilota-dowódcy (PIC) na podobnej kategorii statku

powietrznego i odbył przeszkolenie na ten typ statku do inspekcjonowania którego został wyznaczony (patrz PNO-1-09-00);

d) W przypadku lotu inspekcyjnego mającego za zadanie sprawdzenie tylko pracy personelu pokładowego, do przeprowadzenia inspekcji CAB może być wyznaczony inspektor, który ukończył szkolenia wymagane dla inspektora operacyjnego certyfikacji (CPM) podane w PNO-1-09-00 Tabela 1, posiadający aktualnie ważne lub wygasłe kwalifikacje członka personelu pokładowego lub nawigatora albo mechanika pokładowego oraz doświadczenie w liniach lotniczych.

4. PRZEBIEG INSPEKCJI

4.1 Inspektor ULC, wyznaczony w zatwierdzonym przez Prezesa planie lotów inspekcyjnych do przeprowadzenia określonej inspekcji operacyjnej kabiny (CAB), ma obowiązek zgłosić się do dowódcy statku z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, okazać Upoważnienie (PNO-1-05-00), przedstawić się oraz poinformować o zamiarze przeprowadzenia inspekcji oraz uzyskać zezwolenie dowódcy statku na odbycie lotu w kabinie pasażerskiej;

4.2 Dowódca statku ma prawo odmówić poddania się inspekcji lub zakazać inspektorowi wstępu na pokład albo ograniczyć zakres prowadzonych przez inspektora czynności, jeśli uzasadniają to względy bezpieczeństwa albo z powodu braku wolnych miejsc w kabinie pasażerskiej. W takim przypadku inspektor ASI podejmuje decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia inspekcji, ale **musi wypełnić Raport** z podaniem informacji o odmowie dowódcy poddania się inspekcji.

4.3 Inspektor ULC obserwuje czynności wykonywane przez personel pokładowy oraz wszystkie służby naziemne Operatora i/lub organizacje współpracujące w ciągu całego cyklu planowania, przygotowania i wykonywania inspekcjonowanej przez niego operacji, dokonując **na bieżąco** odpowiednich zapisów w Raporcie.

4.4 Inspektor ULC może podczas inspekcji zadawać personelowi pokładowemu pytania dotyczące znajomości przepisów, zasad i procedur, nie może to jednak przeszkadzać w wykonywaniu normalnych czynności, jak też nie może być dokonywane w obecności pasażerów lub osób postronnych

4.5 Inspektor ULC ma obowiązek wykonać wszystkie legalne polecenia dowódcy statku i personelu pokładowego podejmowane w interesie bezpieczeństwa lotu oraz przestrzegać wszystkich zasad, norm i procedur bezpieczeństwa

ustanowionych w przepisach oraz Instrukcji Operacyjnej Operatora.

UWAGA: Inspektor ULC prowadzący inspekcję w locie kabiny pasażerskiej (CAB) **NIE JEST** członkiem załogi statku powietrznego i w **ŻADEN sposób NIE UCZESTNICZY** w pilotowaniu statku powietrznego lub wykonywaniu lotu przez załogę Operatora. **OBOWIĄZUJE GO CAŁKOWITY ZAKAZ** ingerowania lub sugerowania decyzji dowódcy statku, nawet jeśli posiada aktualnie ważne licencje i uprawnienia lotnicze, właściwe dla danego rodzaju, klasy lub typu statku powietrznego i rodzaju prowadzonej operacji.

4.6 Po zakończonym locie inspektor ULC może omówić z dowódcą statku wyniki inspekcji, z zachowaniem warunku dyskrecji, szacunku i taktu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 6 - INSPEKCJA OPERACYJNA KWALIFIKACJI (PRQ)

Rozdział usunięty zmianą 14

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 7 - INSPEKCJA OPERACYJNA ZAPLECZA PLACÓWKI TERENOWEJ (STA)

1. CEL INSPEKCJI

1.1 Inspekcje operacyjne zaplecza placówki terenowej (STA) mają za zadanie zbadanie przez inspektora nadzoru operacyjnego, czy organizacja placówki terenowej Operatora (poza jego lotniskiem bazowym) oraz warunki operacyjne panujące na lotniskach tranzytowych (bazach pomocniczych) spełniają wymagania przepisów oraz czy są wystarczające dla prawidłowego obsłużenia statku, pasażerów, ładunków i zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji.

1.2 Inspekcja operacyjna zaplecza placówki terenowej (STA) dostarcza także okazji do przeprowadzenia ogólnej oceny aktualnie realizowanej przez Operatora operacji, a tym samym pozwala na dokonanie analizy stosowanych przez niego procedur oraz fachowości naziemnego personelu operacyjnego a także służb naziemnych w danym porcie lotniczym.

2. ZAKRES INSPEKCJI

2.1 Szczegółowy zakres inspekcji zaplecza placówki terenowej Operatora określa Raport z inspekcji operacyjnej zaplecza placówki terenowej (STA), którego druk znajduje się w Dziale 7 Podręcznika PNO (Druk STA).

2.2 Inspekcja operacyjna zaplecza placówki terenowej (STA) powinna obejmować ocenę co najmniej następujących elementów infrastruktury Operatora i lotniska służącego do prowadzenia operacji wykonywanych z tej placówki:

- Liczby i fachowości obsady kadrowej placówki (tylko personel operacyjny i obsługi technicznej);
- Obsługi statku, odpraw i obsługi pasażerów oraz ładunku na płycie lotniska;
- Procedur i praktyk kierowania przez Operatora operacjami i prowadzenia nadzoru operacyjnego;
- Współpracy ze służbami lotniskowymi;
- Stanu bezpieczeństwa statku i pasażerów (ładunku) związanego z obsługą handlingową i odprawą;
- Stanu lotniska i jego wyposażenia.

3. KWALIFIKACJE INSPEKTORA

3.1 Do przeprowadzenia inspekcji zaplecza placówki terenowej Operatora (STA) można wyznaczyć inspektora operacyjnego ULC, który:

a) Ukończył szkolenia wymagane dla inspektora operacyjnego (ASI) podane „Zasadach szkolenia pracowników Departamentu”.

4. PRZEBIEG INSPEKCJI

4.1 Biorąc pod uwagę, że część inspekcji zaplecza placówki terenowej (STA) obejmuje swoim zakresem także inspekcję zaplecza materialnego i nie materialnego odpraw pasażerskich, frachtu operacyjnego planowania lotów, co wymaga uzyskania dostępu do miejsc zazwyczaj niedostępnych dla pasażerów oraz w związku z ogólnymi wymaganiami bezpieczeństwa, jakie na ogół są ustanowione na lotniskach, należy wcześniej powiadomić, za pośrednictwem Operatora, albo jego inspekcjonowanej placówki, odpowiednie władze lotniska o danych personalnych inspektora ULC oraz o zamiarze przeprowadzenia przez niego inspekcji zaplecza placówki Operatora na tym lotnisku. Operator lub ULC powinien wystąpić z prośbą o uzyskanie zgody i przepustki uprawniającej do wstępu na dokonanie wizytacji płyty, bramek bezpieczeństwa, urzędu celnego i obszaru imigracyjnego. W szczególności dotyczy to lotnisk zagranicznych gdzie dodatkowo należy jednoznacznie uświadomić władzom tego lotniska, że jedynym celem prowadzenie inspekcji jest stwierdzenie czy kontrolowana operacja i statek powietrzny zachowują zgodność z przepisami polskimi.

4.2 Inspektor ULC wyznaczony w planie w zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu do przeprowadzenia inspekcji zaplecza placówki (STA) ma obowiązek zgłosić się do Kierownika tej placówki, okazać Upoważnienie (PNO-1-05-00), przedstawić się oraz poinformować o zamiarze przeprowadzenia inspekcji oraz uzyskać zezwolenie na przystąpienie do czynności inspekcyjnych.

4.3 Należy oczekiwać od Kierownika placówki asysty w tych wszystkich działaniach inspektora, które wymagają zbadania dokumentów operacyjnych placówki oraz współpracy z organizacjami zewnętrznymi jak np. zarządzający lotniskiem, służby ochrony, agenci obsługi handlingowej, spedytorzy itp. organizacje i służby, którym Operator zlecił wykonywanie określonych usług.

4.4 Inspektor ULC bada dokumenty i obserwuje czynności wykonywane przez personel Operatora oraz służby naziemne Operatora i/lub organizacje współpracujące na danym lotnisku w ciągu całego cyklu planowania, przygotowania i wykonywania

inspekcjonowanej przez niego operacji, dokonując **na bieżąco** odpowiednich zapisów w Raporcie.

4.5 Inspektor ULC może podczas inspekcji zadawać personelowi placówki i organizacji zewnętrznych współpracujących z Operatorem pytania dotyczące znajomości przepisów, zasad i procedur, nie może to jednak przeszkadzać w wykonywaniu normalnych czynności, jak też nie może być dokonywane w obecności pasażerów lub osób postronnych

4.6 Inspektor ULC ma obowiązek wykonać wszystkie legalne polecenia władz i służb lotniska podejmowane w interesie bezpieczeństwa lotu oraz przestrzegać wszystkich zasad, norm i procedur bezpieczeństwa ustanowionych w przepisach oraz innej dokumentacji właściwej dla tego lotniska.

4.7 Po zakończeniu inspekcji, inspektor ULC ma obowiązek omówić z Kierownikiem placówki jej wyniki, z zachowaniem warunku dyskrecji, szacunku i taktu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

ROZDZIAŁ 8 - INSPEKCJA OPERACYJNA NA PŁYCIE LOTNISKA (APP/SANA)

1. CEL INSPEKCJI

1.1 Inspekcje operacyjne na płycie lotniska (APP/SANA) mają za zadanie zbadanie przez inspektora nadzoru operacyjnego, w rzeczywistym środowisku operacyjnym, czy stosowana przez Operatora organizacja planowania i przygotowania operacji lotniczych spełnia wymagania przepisów i Instrukcji Operacyjnej i zapewnia bezpieczeństwo prowadzonych operacji.

1.2 Ogólne zasady prowadzenia inspekcji i kontroli regulują:

a) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640);

1.3 Inspekcja operacyjna na płycie lotniska (APP - SANA) wykonywana jest wg takich samych zasad jak inspekcja SAFA. Ma takie same cele i jest identyczna w swoim zakresie z tą jednak różnicą, że inspekcja SANA dotyczy jedynie polskich operatorów i prowadzona jest w oparciu o wymagania EU. Inspektor Operacyjny może opierać się o zapisy ujęte w „Podręczniku Inspektora SAFA”.

2. ZAKRES INSPEKCJI

2.1 Szczegółowy zakres inspekcji na płycie określa Raport z inspekcji na płycie („Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli SANA), którego druk jest załącznikiem do tego Rozdziału.

3. KWALIFIKACJE INSPEKTORA

3.1 Do przeprowadzenia inspekcji na płycie lotniska (APP/SANA) można wyznaczyć inspektora operacyjnego ULC, który ukończył szkolenia wymagane dla inspektora operacyjnego (ASI+SAFA) podane w PNO-1-09-00.

4. PRZYGOTOWANIE, PRZEPROWADZENIE I ZAKOŃCZENIE INSPEKCJI

4.1 Przygotowanie

Przygotowanie inspekcji składa się z kilku etapów tj:

- Planowanie
- Gromadzenie danych
- Analiza danych
- Dostosowanie zakresu do potrzeb
- Wyznaczenie składu inspektorskiego
- Przygotowanie merytoryczne

W celu pełnej realizacji przygotowania do inspekcji stosuje się procedurę

4.1.1 CEL PROCEDURY

Celem niniejszej Procedury jest określenie harmonogramu przygotowania inspekcji SANA statków powietrznych krajowych operatorów lotniczych oraz innych skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym zarejestrowanych w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych.

4.1.2 ZASTOSOWANIE

Niniejsza Procedura obejmuje działania podejmowane przez ULC w trakcie przygotowania inspekcji krajowych statków powietrznych i ich załóg.

Procesy przygotowania inspekcji SANA obejmują:

- planowanie statków powietrznych /operatorów do inspekcji
 - długoterminowe
 - kontrole wyrwykowe
- ogólne przygotowanie do inspekcji.

4.1.3 ODPOWIEDZIALNOŚĆ I UPRAWNIENIA

Za realizację niniejszej Procedury odpowiedzialność ponosi Kierujący Departamentem oraz wyznaczeni pracownicy LOL-4 i Delegatur Terenowych.

Nadzór nad zachowaniem zgodności procesów przygotowania inspekcji SANA z niniejszą Procedurą sprawuje Naczelnik LOL-4.

Kierujący Departamentem / Naczelniczy Delegatur Terenowych są odpowiedzialni za zabezpieczenie niezbędnych środków logistycznych.

4.1.4 KOLEJNOŚĆ POSTĘPOWANIA

Planowanie statków powietrznych/operatorów do inspekcji.

- zapoznanie się z aktualnym operacyjnym rozkładem lotów w portach lotniczych, położonych w przydzielonych obszarach inspekcji;
- analiza wyników wcześniejszych inspekcji, zamieszczone w bazie danych ACAM;
- analiza danych dotyczące zdarzeń lotniczych, zamieszczone w bazie danych ECCAIRS;
- analiza informacji dotyczące nowych wniosków operatorów ;
- pozyskanie i analiza informacji z KOPP, dotyczące skarg pasażerów;

- analiza informacji uzyskanych z innych źródeł (obsługa techniczna statków powietrznych, handling, media itp.).

W oparciu o uzyskane informacje i wyniki analiz następuje wytypowanie operatorów i statki powietrzne do inspekcji.

Inspektor może podjąć decyzje o konieczności wykonania inspekcji doraźnych (ad hoc) wytypowanych operatorów / statków powietrznych. Są to inspekcje pozaplanowe, prowadzone w oparciu o informacje dotyczące operacji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów.

W uzasadnionych przypadkach, inspekcje takie mogą być prowadzone poza godzinami lub w dni ustawowo wolne od pracy. Decyzję w tym zakresie podejmuje Naczelnik LOL-4.

Kontrole wyrywkowe

Kontrole wyrywkowe stanowią część składową inspekcji SANA, jednak ich liczba nie może przekraczać 30 % ogólnej liczby inspekcji. Kontrole te mają charakter przypadkowy i nie wynikają z analiz, o których mowa wyżej. Prowadząc kontrole tego typu należy unikać wszelkich działań dyskryminujących operatorów.

Ogólne przygotowanie do inspekcji.

Inspekcja SANA prowadzona jest przez zespół złożony z co najmniej 2 inspektorów, których uprawnienia pokrywają możliwie najwięcej elementów podlegających inspekcji. Ponadto przynajmniej jeden z inspektorów powinien posiadać upoważnienie do zabezpieczenia statku powietrznego. Zespół mający przeprowadzić inspekcję zgodnie z planem inspekcji SANA, najpóźniej w dniu poprzedzającym inspekcje:

- zapoznaje się z aktualnymi planami lotu w systemie CFMU oraz operacyjnym rozkładem lotów na lotnisku prowadzenia inspekcji;
- dokonuje analizy danych z bazy ACAM pod kątem kontrolowanych elementów oraz niezgodności stwierdzonych podczas inspekcji statków powietrznych wytypowanych operatorów w ostatnim okresie. Elementy, które nie były objęte inspekcją oraz obszary w których stwierdzono niezgodności należy traktować priorytetowo podczas planowanej inspekcji. Pozostałe elementy zostaną skontrolowane w zależności od dostępnego czasu.
- dokonuje analizy danych z bazy ACAM pod kątem liczby inspekcji dotyczących danego operatora oraz stwierdzonych niezgodności w celu uniknięcia powtarzania nieuzasadnionych inspekcji;
- w bazie danych ACAM sprawdza aktualne wydanie i numer zmiany MMEL, dla typów statków powietrznych planowanych do inspekcji;

- na podstawie przeprowadzonych analiz dokonuje aktualizacji planu i ostatecznie typuje statki powietrzne/operatorów do inspekcji;
- ustala zakres czynności inspekcyjnych, zgodnie z posiadanymi uprawnieniami, podział obowiązków w trakcie inspekcji oraz postępowanie w przypadku podejrzenia niedyspozycji załogi, braku zgody na dokonanie inspekcji lub konieczności zabezpieczenia statku powietrznego na ziemi;
- przygotowuje i sprawdza wyposażenie inspektora (środki łączności, aparat fotograficzny, latarki, kamizelki odbłaskowe itp.)

4.2 Przebieg inspekcji

4.2.1 Inspektor ULC wyznaczony do przeprowadzenia inspekcji na płycie określonych statków polskich ma obowiązek zgłosić się do dowódcy statku z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, okazać legitymację i upoważnienie, przedstawić się oraz poinformować o zamiarze przeprowadzenia inspekcji oraz uzyskać zezwolenie dowódcy statku na wstęp na pokład statku i przeprowadzenie inspekcji oraz;

4.2.2 Dowódca statku ma prawo odmówić poddania się inspekcji lub zakazać inspektorowi wstępu na pokład lub ograniczyć zakres prowadzonych przez inspektora czynności, jeśli uzasadniają to względy bezpieczeństwa. W takim przypadku inspektor podejmuje decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia inspekcji, ale **musi zawrzeć w Raporcie** informację o odmowie dowódcy poddania się inspekcji. Informacja musi zawierać dane, które pozwolą jednoznacznie zidentyfikować statek powietrzny, operatora, datę i czas, nr. Rejsu itp.

4.2.3 Inspektor ULC sprawdza dokumenty załogi, personelu pokładowego, statku powietrznego oraz dokumenty operacyjne przygotowane na lot, obserwuje czynności lotnicze wykonywane przez załogę statku oraz wszystkie służby naziemne Operatora i/lub organizacje współpracujące, dokonując **na bieżąco** odpowiednich zapisów w Raporcie.

4.4 Inspektor ULC w celu pozyskania pełnego obrazu może podczas inspekcji zadawać personelowi operacyjnemu Operatora uczestniczącemu w przygotowaniu operacji. Nie może to jednak zakłócać normalnych czynności przez dowódcę lub członków załogi, jak też nie może być dokonywane w obecności pasażerów lub osób postronnych.

4.3 Zakończenie inspekcji

4.3.1 Po zakończeniu czynności kontrolnych Inspektor ULC:

- wypełnia „Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli SANA”;
- Uzyskuje potwierdzenie dowódcy lub przedstawiciela operatora na formularzu „Potwierdzenia przeprowadzenia kontroli SANA”
Uwaga: podpis przedstawiciela operatora nie oznacza, że opisane niezgodności są przez niego zaakceptowane.
- przekazuje kopię ww dokumentu dowódcy lub przedstawicielowi operatora.

4.3.2 Wypełniony formularz „Potwierdzenia przeprowadzenia kontroli SANA” z ewentualnie stwierdzonymi nieprawidłowościami stanowi podstawę do wszczęcia działań ULC w stosunku do operatora.

Zasady postępowania są identyczne jak w przypadku programu SAFA. O działaniach powiadamiany jest Inspektor Nadzorujący POI

4.3.3 Wypełniony formularz „Potwierdzenie przeprowadzenia kontroli SANA” wraz z dokumentami towarzyszącym archiwizowane są w LOL-4;

4.3.4 Komplet kopii dokumentów określony w 4.3.3 przygotowane w LOL-4 pobiera Inspektor (POI) nadzorujący danego operatora i po zapoznaniu się dołącza do Obwoluty Ciągłego Nadzoru Operacyjnego (CNO).

4.3.5 W przypadku wykonania inspekcji SANA przez Inspektora POI ma on obowiązek przekazać dokumentację inspekcji do LOL-4, a kopie dołączyć do Obwoluty Ciągłego Nadzoru Operacyjnego (CNO).

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 9 - POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU INFORMACJI O ZDARZENIU LOTNICZYM

1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania szczegółowych zasad prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – zwanego dalej Prezesem, procesu związanego z podejmowaniem działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i poz. 951)

2. ZASTOSOWANIE

Przedmiotem procedury są czynności pracowników Urzędu w procesie podejmowania działań w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotów poprzez analizę i ocenę informacji o zdarzeniach lotniczych, gromadzonych i przechowywanych w komputerowej bazie danych w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania oraz podczas opracowywania komunikatu Prezesa ULC. Procedura dotyczy pracowników LOL w procesie analizy i opracowywania informacji dotyczących zdarzeń lotniczych oraz w opiniowaniu projektu Komunikatu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

3. ODNIESIENIA.

Powyższa procedura wpisuje się w postępowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego po otrzymaniu informacji o zdarzeniu lotniczym zgodnie z procedurą ZIZL – 01. Procedura ZIZL – 01 dostępna jest w SEOD w zakładce ISO - System Zarządzania Jakością.

4. DEFINICJE, TERMINOLOGIA, OZNACZENIA, I SKRÓTY

ZGŁOSZENIE – oznacza zawiadomienie o zdarzeniu lotniczym otrzymane w systemie obowiązkowego powiadamiania o zdarzeniach lotniczych z Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), zgodnie z art. 135a, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i poz. 951) oraz Rozporządzenia EEG 3922/91.

RAPORT WSTĘPNY – oznacza raport otrzymany z PKBWL zgodnie z art. 135 ust. 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933 i poz. 951)

RAPORT POŚREDNI jest to oświadczenie tymczasowe PKBWL wydawane w każdą rocznicę

wypadku lub poważnego incydentu w przypadku, jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego, informujące o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.

RAPORT KOŃCOWY – dokumentacja badania zdarzenia lotniczego w formie pisemnej sporządzona przez PKBWL, zawierająca raport końcowy (sprawozdanie z przeprowadzonego badania danego zdarzenia lotniczego) i/lub uchwałę zgodnie z §14 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. 2007 Nr 35, poz. 225).

KOMUNIKAT – oznacza komunikat Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego sporządzony na podstawie §31 ust. 2 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225).

DOKUMENTACJA – oznacza otrzymany Raport końcowy z badania zdarzenia lotniczego wraz z uchwałą PKBWL oraz wszystkie informacje zebrane w Urzędzie dotyczące danego zdarzenia.

BAZA DANYCH – oznacza bazę danych systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) prowadzoną zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 15, lit.a. ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm).

WYPADEK - zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, który w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez wszystkie osoby, lub w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:

- a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:
 - przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
 - bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub
 - bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,

z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznał uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom w locie lub charakterystykom pilotażowymi i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby naprawa główna lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń zespołu napędowego, w przypadku kiedy uszkodzenia ograniczają się do samego silnika jego osłon lub akcesoriów; lub uszkodzenia ograniczają się do śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, opon, opon, zespołów hamulcowych, owiewek, małych wgnieceń lub przebić poszycia samolotu; lub

c) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu całkowicie niedostępnym.

POWAŻNY INCYDENT – zdarzenie związane z wystąpieniem okoliczności wskazujących, że niemalże doszło do wypadku lotniczego.

INCYDENT - zdarzenie inne niż wypadek związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

ZALECENIE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA - propozycja organu ds. badania zdarzeń lotniczych, w oparciu o informacje wynikające z badania zdarzenia lotniczego lub innych źródeł, takich jak analizy bezpieczeństwa, mająca na celu zapobieganie wypadkom i incydentom.

BADANIE ZDARZENIA LOTNICZEGO - proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łączenie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

PKBWL –Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.

ICAO –International Civil Aviation Organization – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

ZBL – Zespół Bezpieczeństwa Lotów Urząd Lotnictwa Cywilnego oznacza zespół zajmujący się analizami spraw związanych z bezpieczeństwem lotów, spotykający się co najmniej raz w miesiącu, w którym uczestniczą osoby wyznaczone przez

Prezesa (Decyzja nr 34 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Dz. U. ULC z 2009 r. Nr 8, poz. 148).

LOL – Departament Operacyjno – Lotniczy

LOL BL – wyznaczony zespół pracowników LOL, którzy koordynują proces analizy i opracowywania informacji dotyczących zdarzeń lotniczych w składzie:

1. Inspektor LOL-1 – w zakresie śmigłowców
2. Inspektor LOL-1 w zakresie innych statków powietrznych o MTOM>5700 kg
3. Inspektor LOL-2 – w zakresie innych statków powietrznych o MTOM<5700kg.

LBB –Wydział Bezpieczeństwa Lotniczego ULC.

5. PODSTAWA PRAWNA

Proces obejmuje działania podejmowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm), oraz związane z przygotowaniem i publikacją komunikatów Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z §31 ust. 2 i 3, rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, a także obowiązki uczestniczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych zgodnie z art. 135b, ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm).

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

2) Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE z dnia 12.11.2010 r. L 295/33);

3) Rozporządzenie Komisji (WE) NR 859/2008 z dnia 20 sierpnia 2008 r. zmieniające rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego

2) Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm);

3) Rozporządzenie Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych ((Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225);

4) Zarządzenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

5) Zarządzenie Nr 7 Dyrektora Generalnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31.03 2010 r. w sprawie zatwierdzenia wewnętrznego regulaminu organizacyjnego Biura Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

6) Zarządzenie Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. U. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43);

7) Decyzja nr 34 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 sierpnia 2009 r. w sprawie powołania Zespołu Bezpieczeństwa Lotów w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego (Dz. U. ULC z 2009 r. Nr 8, poz. 148);

8) Zarządzenie nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 października 2007 r. w sprawie obiegu informacji o zdarzeniach lotniczych i wykorzystania systemu ECCAIRS (Europejski Centralny System Koordynacji Powiadamiania o Zdarzeniach w Lotnictwie) w procesie zapobiegania wypadkom.

Inspektor nadzorujący Operatora (POI) po otrzymaniu od LOL-BL informacji o zdarzeniu lotniczym, które LOL-BL zakwalifikował jako zdarzenie kwalifikujące się do dalszej analizy:

- Zakłada „Kartę analizy zdarzenia lotniczego”;
- Dokonują szczegółowej analizy danych zawartych w bazie ECCAIRS;
- Wzywają operatora do złożenia dodatkowych wyjaśnień oraz propozycji działań naprawczych/zapobiegawczych (o ile uznają to za niezbędne);
- Po ich analizie (we współpracy z Szefem Jakości i/lub Bezpieczeństwa lotów) ustalają jakie działania systemowe ze strony Operatora są niezbędne;
- Przygotowuje pismo wzywające Operatora do wdrożenia ustalonych przez ULC działań w wyznaczonym terminie;
- Kompletują „Teczke analizy zdarzenia” i przechowuje ją w „Teczce CNO”;
- Monitoruje działania Operatora;
- Monitoruje pojawienie się Komunikatu i Zaleceń Prezesa.
- Monitoruje działania Operatora związane z Zaleceniami Prezesa;
- W miarę potrzeb uzupełnia „Teczke analizy zdarzenia”.

UWAGA: Zaleca się, aby podczas przygotowywania się do audytu CNO inspektor POI dokonał analizy zdarzeń lotniczych oraz Zaleceń Prezesa i uwzględnił to w Liście Kontrolnej audytu.

6. OPIS PROCEDURY.

Postanowienia ogólne

Dyrektor LOL wyznacza zespół pracowników LOL (LOL, BL) którzy koordynują proces analizy i opracowywania informacji dotyczących zdarzeń lotniczych oraz przygotowania projektu komunikatu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W losowych przypadkach Dyrektor LOL uaktualnia skład zespołu LOL BL. Wyznaczeni pracownicy postępują zgodnie z poniższym opisem postępowania. Pracownicy zespołu mogą przekazać analizę zdarzenia, incydentu, poważnego incydentu, wypadku lotniczego pracownikowi LOL niebędącemu członkiem LOL BL odpowiedzialnemu za dany obszar związany z analiza zdarzenia. Powyższe działanie muszą uzgodnić wcześniej z merytorycznymi przełożonymi zaangażowanych pracowników LOL. Jednocześnie zaangażowanemu pracownikowi członkowie LOL BL udzielą merytorycznej pomocy w zakresie stosowania poniższego postępowania.

7. Działania POI

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU INFORMACJI O ZDARZENIU LOTNICZYM	PN0-5-09-00 Strona 3/8
--	--	---------------------------

Opis postępowania

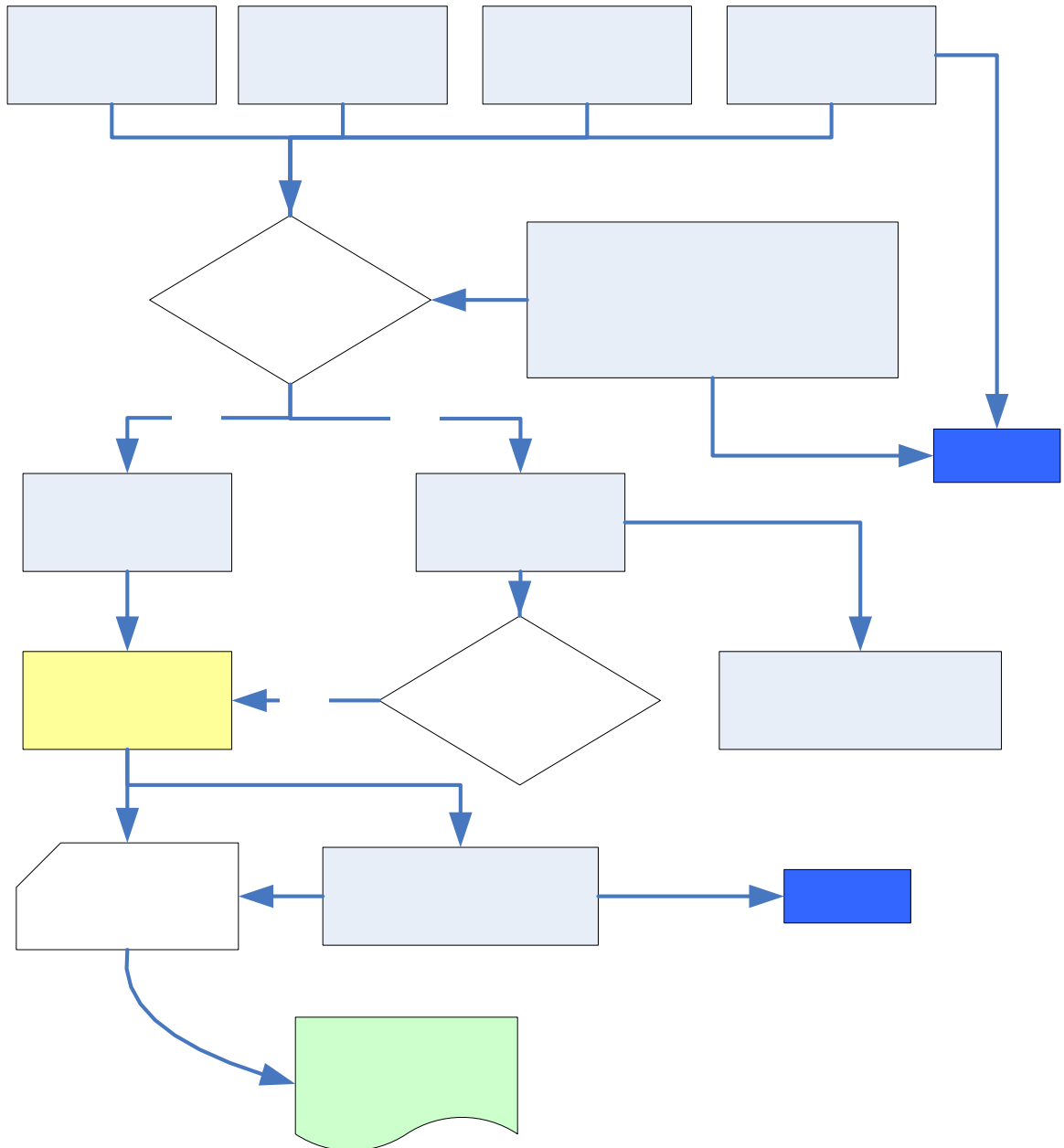
1	Członkowie zespołu LOL BL monitorują bazę danych ECCAIRS. Analizują otrzymane od pracownika LBB informacje o nowo wprowadzonych oraz zmodyfikowanych zdarzeniach w bazie danych.	ECCAIRS SEOD
2	Członkowie zespołu LOL BL otrzymują od naczelnika LBB lub z PKBWL informację o: <ol style="list-style-type: none"> 1. zgłoszeniu zdarzenia lotniczego 2. o raporcie wstępnym wypadku lub poważnego incydentu lotniczego 3. raport pośredni wypadku lub poważnego incydentu lotniczego 4. uchwałę PKBWL i raport końcowy z badania incydentu lotniczego; <ul style="list-style-type: none"> • analizują zdarzenie lotnicze • jeżeli zdarzenie wymaga podjęcia działań ze strony LOL opracowują wymagane działania, które uzgadniają ze swoim przełożonym merytorycznym. • jeżeli naruszone zostały przepisy ruchu lotniczego, przekazują informację do LOL-2 do dalszego rozpatrzenia oraz do właściwego POI, jeśli dotyczy • jeżeli naruszone zostały procedury operacyjne AOC/AWC, informują właściwego POI 	SEOD Pismo wewnętrzne Pismo przychodzące
3	Członkowie zespołu LOL BL otrzymują z systemu anonimowego zgłaszania zdarzeń lub od operatora lub z innych źródeł informację o zdarzeniu lotniczym <ul style="list-style-type: none"> • analizują zdarzenie lotnicze • jeżeli zdarzenie wymaga podjęcia działań ze strony LOL opracowują wymagane działania, które uzgadniają ze swoim przełożonym merytorycznym. • jeżeli naruszone zostały przepisy ruchu lotniczego, przekazują informację do LOL-2 do dalszego rozpatrzenia oraz do właściwego POI, jeśli dotyczy • jeżeli naruszone zostały procedury operacyjne AOC/AWC, informują właściwego POI • informują o zdarzeniu LBB 	
4	Członkowie zespołu LOL BL otrzymują od wyznaczonego pracownika LBB projekt komunikat Prezesa ULC z badania wypadku lub poważnego incydentu lotniczego; <ul style="list-style-type: none"> • analizują projekt komunikatu Prezesa ULC i załączoną do niego • dokumentację (uchwałę PKBWL i raport końcowy z badania wypadku lub poważnego incydentu lotniczego) • opracowują propozycje zaleceń (działań) przedsięwzięć profilaktycznych, uzupełniają o nie projekt komunikatu • uzgadniają projekt komunikatu. • odsyłają projekt i dokumentację do LBB. 	SEOD Pismo wewnętrzne
5	LOL po otrzymaniu informacji o publikacji Komunikatu Prezesa ULC przystępuję do realizacji zawartych w nim zaleceń profilaktycznych - POI.	SEOD Pismo wewnętrzne

CELOWO

POZOSTAWIONO

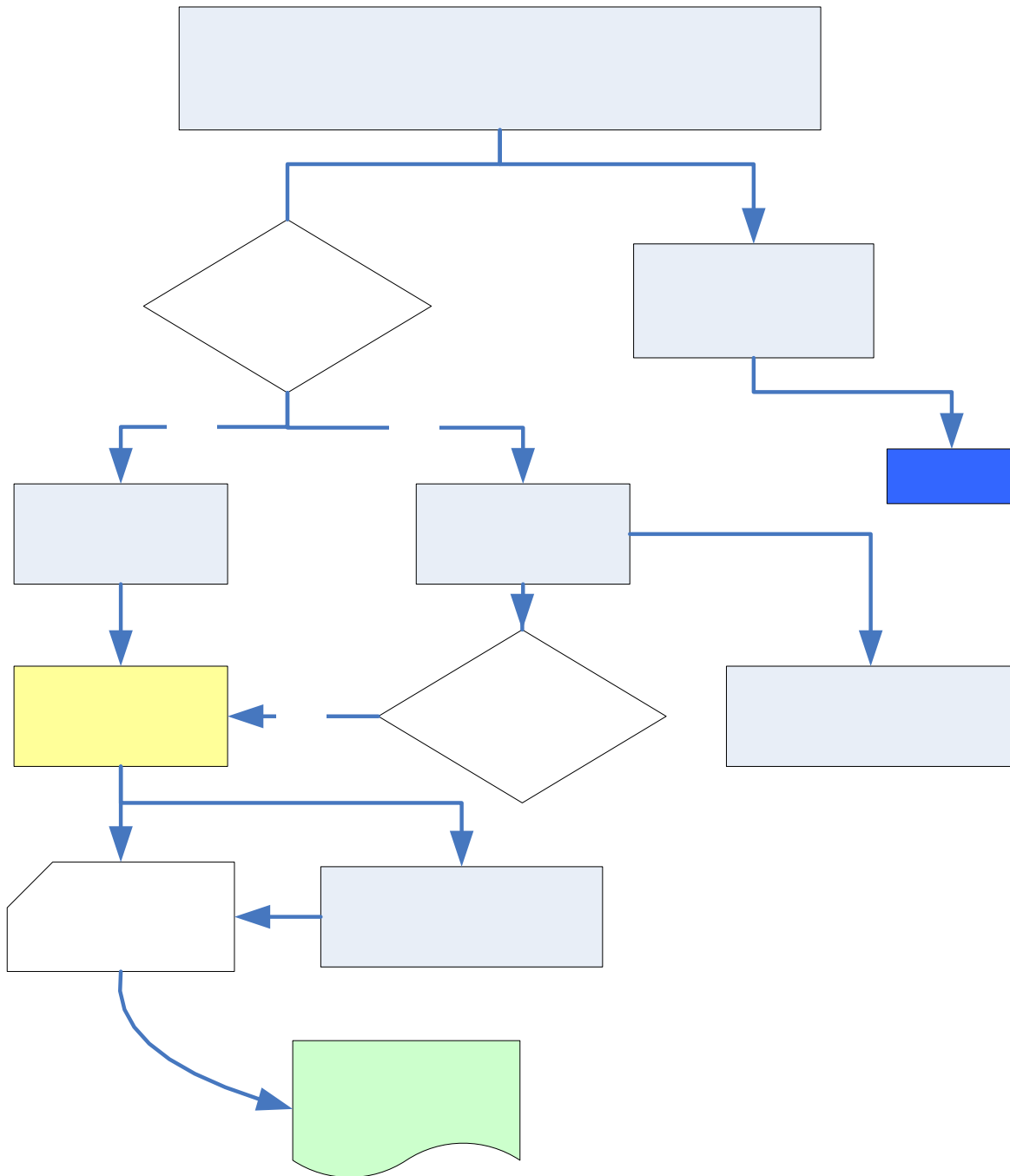
PUSTE

Schemat postępowania LOL po otrzymaniu informacji o zdarzeniu lotniczym



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

**Schemat postępowania LOL po otrzymaniu projektu komunikatu Prezesa ULC
wraz z dokumentacją badania incydentu, wypadku lotniczego**



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

KARTA ANALIZY ZDARZENIA LOTNICZEGO

Nr zdarzenia w ECCAIRS

.....

Operator:

.....

Inspektor POI

.....

Data
zdarzenia

Znaki rejestracyjne

Typ statku powietrznego

Krótki opis:

Podjęte działania (data spotkania/rozmowy, uczestnicy, ustalenia):

Dokumenty związane

Plany audytowi CNO

1

Zalecenie Prezesa:

Czy uwzględniono w ramach kontroli CNO?

2

Zmiany w procedurach Operatora:

Wyniki sprawdzenia w ramach CNO:

3

Inne:

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 10 - POSTĘPOWANIE Z DYREKTYWAMI ZDATNOŚCI

1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania szczegółowych zasad prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – zwanego dalej Prezesem, procesu związanego z podejmowaniem działań po otrzymaniu informacji o Dyrektywie zdatności (AD))

2. ZASTOSOWANIE

Przedmiotem procedury są czynności pracowników Urzędu w procesie podejmowania działań w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotów poprzez analizę i ocenę informacji o Dyrektywach Zdatności (AD). Procedura dotyczy pracowników LOL w procesie nadzoru nad realizacją Dyrektywy przez Przewoźników Lotniczych AOC oraz operatorów AWC..

3. DEFINICJE, TERMINOLOGIA, OZNACZENIA, I SKRÓTY

Dyrektywa Zdatności (*Airworthiness directive – AD*) Dokument prawny, który identyfikuje wyroby lotnicze w których wystąpił stan niebezpieczny lub gdzie taki stan może łatwo wystąpić lub rozwinąć się w innym wyrobie tego samego projektu typu. Opisuje działania korygujące do wykonania lub warunki lub ograniczenia pod jakimi wyroby mogą kontynuować pracę.

Metoda spełnienia dyrektywy zdatności (*Airworthiness directive method of compliance*) Wyjaśnienie jakie działanie zostało w rzeczywistości podjęte przez użytkownika aby zastosować się do wymagań AD. Użyta metoda spełnienia musi być podana, jeżeli AD lub biuletyn serwisowy producenta pozwala na użycie więcej niż jednej metody spełnienia.

Dyrektywy zdatności (ADs) są podzielone na dwie kategorie:

- ⊙ te o naturze pilnej wymagające natychmiastowego spełnienia po otrzymaniu (tzw. Emergency AD); oraz
- ⊙ te o naturze mniej pilnej wymagające spełnienia w relatywnie dłuższym okresie

4. PODSTAWA PRAWNA

4.1. Rozporządzenie Komisji (WE) 2042/2003 załącznik 1 (Part-M) – M.A.303 Każda dyrektywa zdatności musi być wykonana zgodnie z wymaganiami tej dyrektywy, chyba że Agencja ustaliła inaczej.

4.2. Konwencja o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym nakłada na Państwo Rejestracji odpowiedzialność za zdatność statku powietrznego. Zgodnie z Aneks 8, Część II, Rozdział 4.2.3(d)

“Państwo Rejestracji musi

[...]

(d) po otrzymaniu od Państwa Projektu obowiązkowej informacji o ciągłej zdatności, wdrożyć otrzymaną obowiązkową informację lub ją ocenić i podjąć odpowiednie działania [...]”.

4.3. Aneks 8, Część II, Rozdział 4.2.1.1(a) do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym wymaga aby Państwo Projektu przekazywało Państwu Rejestracji

“[...] wszelkie mające zastosowanie informacje, które uzna za niezbędne dla utrzymania ciągłej zdatności statku powietrznego i bezpieczeństwa jego operacji, dalej zwane obowiązkowymi informacjami z zakresu ciągłej zdatności do [...]”

Zgodnie z Uwagą 1 do Rozdziału 4.2.1.1(a), w tym kontekście termin "Obowiązkowe informacje z zakresu ciągłej zdatności do lotu" ma włączać obowiązkowe wymagania na temat modyfikacji, wymiany części lub przeglądów statku powietrznego oraz uzupełnienia ograniczeń użytkowania i procedur [użytkowania]. Do tych informacji wchodzi też informacje, wydawane przez Państwa Członkowskie w formie biuletynów obowiązkowych.

4.4. Ponadto zgodnie z Artykułem 20(1)(j) Rozporządzenia PEiR 216/2008, jako część odpowiedzialności za projekt Agencja:

” zapewnia ciągłą zdatność do lotu związaną z wyrobami, częściami i akcesoriami, nad którymi Agencja sprawuje nadzór, i między innymi reaguje bez nieuzasadnionej zwłoki na problemy bezpieczeństwa oraz wydaje i rozpowszechnia odpowiednie obowiązkowe informacje.”

4.5. Rozporządzenie Komisji (WE) 748/2012 Załącznik - Part-21A.3B:

a) Dyrektywa zdatności oznacza dokument wydany lub przyjęty przez Agencję, który nakazuje wykonanie czynności na statku powietrznym celem przywrócenia dopuszczalnego poziomu bezpieczeństwa w sytuacji, gdy dowody wskazują że poziom bezpieczeństwa statku powietrznego może być zagrożony.

b) Agencja wydaje dyrektywę zdatności, gdy:

1. Agencja stwierdzi powstanie na statku powietrznym stanu niebezpiecznego będącego skutkiem wadliwości statku powietrznego, silnika,

śmigła, części lub wyposażenia zabudowanego na statku powietrznym; i

2. taki stan może istnieć lub powstać na innych statkach powietrznych.

d) Dyrektywa zdatności zawiera przynajmniej następujące informacje:

1. identyfikację stanu niebezpiecznego;

2. identyfikację statku powietrznego, którego to dotyczy;

3. wymagane działania;

4. czas wykonania wymaganych czynności;

5. datę wejście w życie.

5. STOSOWALNOŚĆ DYREKTYW

5.1. Stosowanie Dyrektyw Zdantności wydanych przez Państwo Projektu spoza Unii Europejskiej

Decyzja nr. 2 Dyrektora Wykonawczego EASA z 14 października 2003 roku dotyczy wprowadzania w życie Dyrektyw Zdantności wydanych przez państwo projektu dla wyrobów importowanych spoza UE. Stwierdza ona, że każda dyrektywa zdantności wydana przez państwo projektu dla silnika, śmigła, części lub urządzenia importowanego z kraju trzeciego, i zabudowanego na statku powietrznym zarejestrowanym w Państwie Członkowskim UE ma zastosowanie, o ile Agencja nie wydała innej decyzji przed datą wejścia w życie takiej dyrektywy zdantności.

"Państwo projektu" oznacza państwo podstawowych władz certyfikacyjnych [PCA], tj. władz, które certyfikowały wyrób (wydały certyfikat typu dla silnika lub TSO dla wyposażenia) i są odpowiedzialne za jego ciągłą zdantność do lotu.

Na przykład:

każda Dyrektywa Zdantności FAA dotycząca części zaprojektowanej i certyfikowanej w USA (z certyfikatem typu USA lub TSO) oraz zabudowanej na statku powietrznym zarejestrowanym w Państwie Członkowskim UE będzie miała zastosowanie do tego statku powietrznego, o ile EASA nie wydała innej decyzji.

6. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

6.1 Odpowiedzialność użytkownika

Sposób, w jaki użytkownik stosuje się do AD zależy od umów na podstawie których wyleasingował, wyczerterował lub inny sposób wszedł on w posiadanie statków powietrznych.

Może on zorganizować z właścicielem przeprowadzenie wszystkich działań jakie pojawiły się z ADs, lub może zorganizować ich przeprowadzenie samodzielnie.

Środki, za pomocą których użytkownik sam starać się będzie, aby być poinformowanym o ADs, jest jego własnym wyborem. Jednak, musi on

zapewnić, żeby ADs były wprowadzone w sposób opisany i wstrzymać się od operacji lotniczych, jeśli nie zastosowano się do wymagań mających zastosowanie dyrektyw zdantności (ADs).

6.2. Odpowiedzialność właściciela

Właściciel nie powinien eksploatować swojego statku powietrznego, lub świadomie pozwalać na jego eksploatację przez innych, chyba, że spełnione są wymagania wszystkich dyrektyw zdantności (ADs) wydanych do tego czasu.

Jeżeli właściciel wyleasingował statek powietrzny lub pozwolił innej osobie obsługiwać go, powinien podjąć efektywne kroki, aby zapewnić spełnienie ADs. Nie może zakładać, że inni będą przejmować automatycznie obowiązki obsługowe.

Sytuacja może wymagać uzgodnienia na piśmie, lub słownie, zależnie od warunków. Ale nie powinno być wątpliwości, kto będzie podejmować niezbędne działania w odpowiedzi na Ads.

6.3 Odpowiedzialność organizacji obsługowej

Odpowiedzialność mechanika obsługi statku powietrznego lub organizacji obsługowej co do spełnienia AD powinna również być jasno zrozumiała.

Niektórzy użytkownicy mogą być pod wrażeniem, że kiedy oni przedstawiają swój statek powietrzny do obsługi, lub następnej inspekcji, organizacja rutynowo będzie zapewniać, że wszystkie ADs obowiązujące do tej daty są spełnione przed zakończeniem inspekcji.

Niekoniecznie jest to prawda. Niektóre ADs w praktyce mogą dotyczyć podzespołów, które nie są z reguły częścią inspekcji, tak jak odbiorniki radiowe. Również, niektóre już obowiązujące ADs w czasie inspekcji mogą mieć przesunięte daty spełnienia; w takich przypadkach AMO nie jest zobowiązany do postępowania zgodnie z nimi, i może nie robić tego, dopóki nie zostanie zażądane to przez użytkownika.

Gdy tylko AD zostanie wykonana przez AMO, powinien on nie tylko zapisać datę wykonania i czasu eksploatacji w zapisach obsługowych statku powietrznego, ale również wypełnić opis wykonanych prac – wiele alternatywnych metod spełnienia może być możliwych, i w późniejszym czasie może być ważne aby wiedzieć, którą drogą postępowano. Przed powrotem statku powietrznego do eksploatacji, ktokolwiek akceptuje to z Organizacji Obsługowej, powinien w swym własnym interesie najpierw określić, czy zapisy obsługowe, włączając ADs, zostały w pełni uaktualnione.

Żadna ze stron zaangażowanych w te operacje lub obsługę nie może wypierać się odpowiedzialności za spełnienie z ADs, a mianowicie AMO, właściciel lub użytkownik. Wszyscy ponoszą odpowiedzialność w tym samym stopniu, zależną zawsze od warunków, zgodnie z którymi statek powietrzny jest użytkowany; spodziewane jest, że

wszyscy znają procedury wydawania ADs i rozumieją rolę ich spełnienia

7. DYSTRYBUCJA DYREKTYW

Dyrektywy zdatności rozpowszechniane są w ULC poprzez listę mailingową przez Wydział Dokumentacji Technicznej LTT-5 Departamentu Techniki Lotniczej.

Niezależnie od powyższego wszystkie Dyrektywy są dostępne w narzędziu AD na stronie EASA (<http://ad.easa.europa.eu>), FAA, Transport Kanada lub ENAC (Brazylia).

8. POSTĘPOWANIE

Naczelnik Inspektoratu LOL-1, LOL-2 lub LOL-4 po otrzymaniu informacji o Dyrektywach:

- ⊙ Dokonuje analizy listy dyrektyw i krótkiego opisu
- ⊙ Jeżeli z opisu Dyrektywy wynika, że jest to Dyrektywa o znaczeniu operacyjnym, kieruje sprawę do: w LOL-1/LOL-4 inspektora POI, nadzorującego jednego z Przewoźników, którego dyrektywa może dotyczyć; w LOL-4 do wskazanego inspektora SANA
- ⊙ Wyznaczony Inspektor:
 - Analizuje Dyrektywę
 - Kontaktuje się z Przewoźnikiem

- Żąda potwierdzenia obowiązywalności Dyrektywy oraz dowodów na jej wdrożenie
- Wypełnia „Kartę Dyrektywy” i załącza do niej materiały dowodowe.
- Przekazuje kopie dokumentów pozostałym inspektorom POI nadzorującym przewoźników eksploatujących tego typu statki powietrzne i informuje Naczelnikach o wynikach.

Inspektorzy SAFA/SANA przy najbliższej inspekcji dokonują sprawdzenia wykonania Dyrektywy na danym typie statku powietrznego. W przypadku wątpliwości przekazują informacje do POI, który przygotowuje pismo wzywające Przewoźnika do wdrożenia ustalonych przez ULC działań w wyznaczonym terminie.

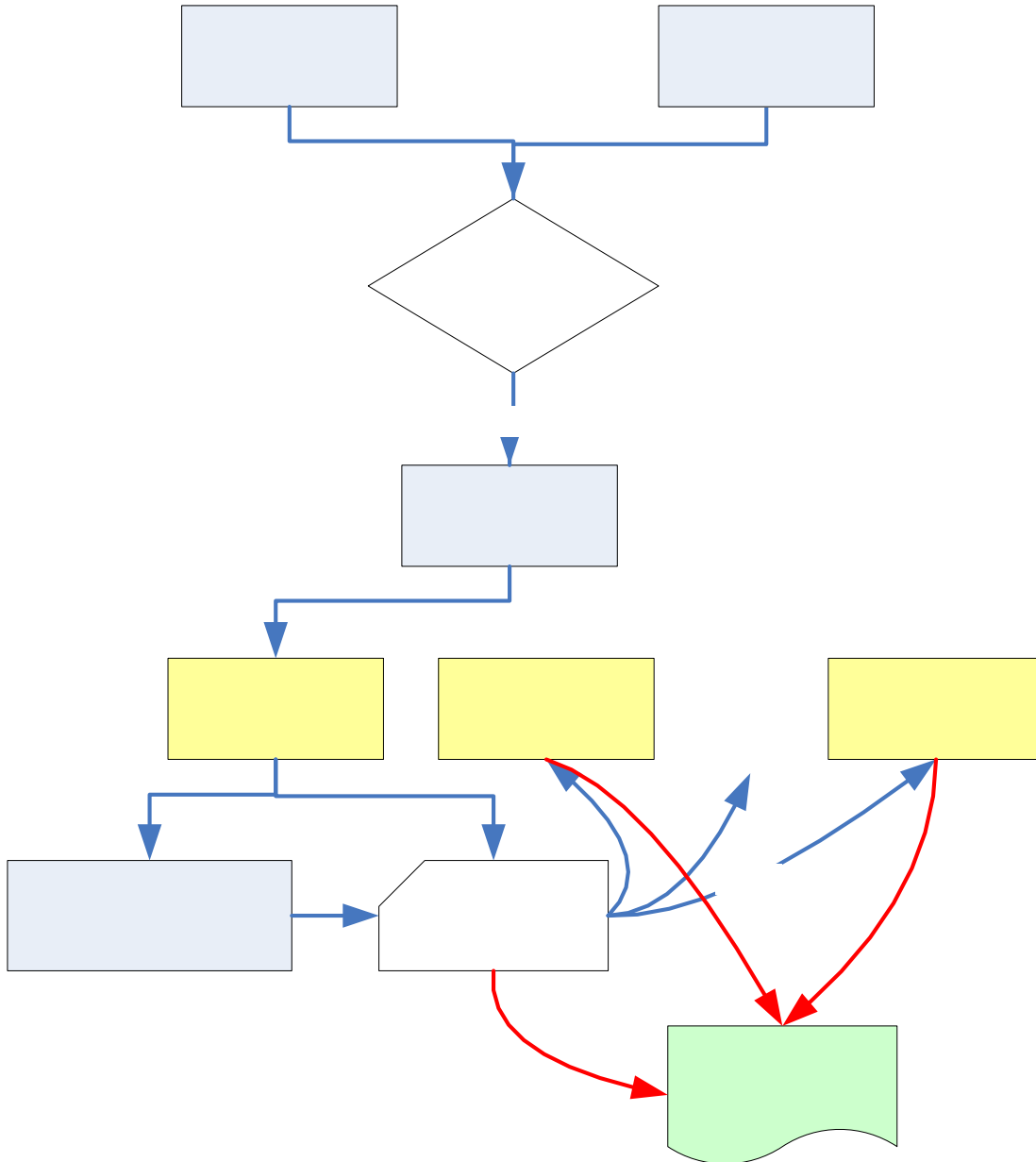
UWAGA: Zaleca się, aby podczas przygotowywania się do audytu CNO inspektor POI dokonał analizy dyrektyw operacyjnych i uwzględnił to w Liście Kontrolnej audytu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Schemat postępowania LOL po otrzymaniu informacji o Dyrektywie zdatności



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

KARTA ANALIZY DYREKTYWY ZDATNOŚCI		Nr DYREKTYWY
Operatorzy:		Inspektor POI
Data wydania	Znaki rejestracyjne	Typ statku powietrznego
Krótki opis:		
Podjęte działania (data spotkania/rozmowy, uczestnicy, ustalenia):		
Dokumenty związane		Plany audytowi CNO
1	Zalecenie Prezesa:	Czy uwzględniono w ramach kontroli CNO? Wyniki sprawdzenia w ramach CNO:
2	Zmiany w procedurach Operatora:	
3	Inne:	

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 3 - KORZYSTANIE Z PRZENOŚNYCH URZĄDZEŃ ELEKTRONICZNYCH PODCZAS LOTU

1 ZASTOSOWANIE

1.1 W wymaganiach EU-OPS 1.110 i JAR-OPS 3.110 (Załącznik do Dz U. Nr 146, poz. 1422) postanowiono, że „Operator nie pozwoli i podejmie wszelkie uzasadnione środki dla zapewnienia, aby nikt nie używał na pokładzie samolotu przenośnych urządzeń elektronicznych, które mogłyby mieć ujemny wpływ na działanie instalacji lub wyposażenie tego samolotu. (śmigłowca)”.

1.2 Biorąc pod uwagę znaczne nasycenie współczesnych statków powietrznych urządzeniami elektronicznymi, które mogą wchodzić w niekontrolowane i potencjalnie groźne dla bezpieczeństwa lotu reakcje z sygnałami elektromagnetycznymi wytwarzanymi przez przenośne urządzenia elektroniczne (*Personal Electronic Devices* - PED) używane coraz powszechniej przez pasażerów i członków załóg lotniczych zarówno na ziemi jak i podczas lotu, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywany dalej Prezesem, ustala w interesie bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych niżej opisane zasady.

1.3 Podane niżej zasady posługiwania się przenośnymi urządzeniami elektronicznymi (PED) podczas lotu obowiązują każdego posiadacza Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC), wydanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem.

1.4 Pozostali użytkownicy statków powietrznych (lotnictwo zakładowe i ogólne) użytkujące statki wyposażone w zaawansowane urządzenia pilotażowo-nawigacyjne, mają uwzględnić ryzyko wywołania zakłóceń przez urządzenia PED i zaleca się stosowanie takich samych zasad do prowadzonych przez nich operacji jak dla Operatorów lotniczych.

1.5 Przedstawione poniżej zasady nie obejmują zagadnień związanych z certyfikacją systemów i wyposażenia pokładowego statku, dlatego też nie mają one zastosowania do wyposażenia zainstalowanego w samolocie na stałe zgodnie z odnośnymi przepisami i wymaganiami zdatności do lotu. Typowymi przykładami stałych instalacji urządzeń PED są instalacje służące do celów rozrywkowych lub pokładowe systemy telefoniczne, uznane za zgodne ze standardami zdatności i posiadające świadectwo wymagane dla telefonu radiowego typu ziemia-powietrze. Systemy takie oraz ich części składowe i ich instalacje pokładowe będą musiały spełnić mające zastosowanie wymagania certyfikacyjne i mieć wyznaczone stosowane ograniczenia operacyjne. Podobnie, certyfikacji technicznej będą wymagały urządzenia i instalacje wchodzące w skład specjalistycznego wyposażenia medycznego wykorzystywanego podczas transportu lotniczego osób chorych i rannych oraz przeszczepów ludzkich i zwierzęcych.

2 PRZENOŚNE URZĄDZENIA ELEKTRONICZNE (PED)

2.1 Wstęp

2.1 Korzystanie z przenośnych urządzeń elektronicznych przez załogę, personel pokładowy lub pasażerów na pokładzie statku powietrznego, powoduje powstawanie niekontrolowanego promieniowania elektromagnetycznego z jednoczesnym ryzykiem spowodowania niekontrolowanych zakłóceń pracy systemów statku powietrznego. Zważywszy, że statek powietrzny lecący z dużą prędkością na dużej wysokości w zatłoczonej przestrzeni znajduje się w środowisku oczywistego zagrożenia oraz biorąc pod uwagę, że wiele systemów pokładowych służy do zapewnienia bezpieczeństwa lotu przez obniżenie stopnia zagrożenia w tym środowisku do poziomu dopuszczalnego, to należy uznać, że wszystko, co obniża efektywność tych systemów będzie zwiększać prawdopodobieństwo wystawienia statku powietrznego na niebezpieczeństwo. Dlatego też, użytkownicy statków powietrznych muszą podjąć działania zmierzające do zmniejszenia ryzyka do dopuszczalnego minimum.

2.2 Kategorie przenośnych urządzeń elektronicznych (PED)

a) **Nadajniki o działaniu niezamierzonym.** Ta kategoria obejmuje, ale nie ogranicza się tylko do nich, wyposażenie komputerowe, kamery, odbiorniki radiowe, odtwarzacze audio i video, elektroniczne gry i zabawki, łącznie z przenośnymi urządzeniami nie emitującymi, służącymi do pomocy załodze i personelowi pokładowemu podczas pełnienia obowiązków.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	KORZYSTANIE Z PRZENOŚNYCH URZĄDZEŃ ELEKTRONICZNYCH PODCZAS LOTU	PNO-6-03-00 Strona 1/8
---	--	----------------------------------

b) **Nadajniki o działaniu zamierzonym** są to urządzenia nadawcze takie jak wyposażenie do zdalnego sterowania, (które może stanowić część zabawki), nadajniki radiowe, telefony komórkowe i satelitarne. W czasie przerw w nadawaniu, nadajnik działania zamierzonego może emitować promieniowanie zakłócające jak nadajnik o działaniu niezamierzonym.

2.3 Urządzenia **PED nadające w sposób niezamierzony**. Są to urządzenia, które emitują promieniowanie elektromagnetyczne niejako samoistnie, gdyż taka emisja jest nieodłącznym atrybutem ich działania. Promieniowanie takie będą emitować oscylatory wewnętrzne i procesory zegarów elektronicznych, pewne typy silników i zasilaczy. Częstotliwości radiowe, na których nadają mogą pokrywać się z pasmami używanymi przez radiowe służby lotnicze, a poziom nadawania może być wystarczająco wysoki, aby oddziaływać na odbiorniki radiowe statku powietrznego poprzez ich anteny. Użycie urządzeń PED na pokładzie stanowi szczególne zagrożenie dla tych systemów nawigacyjnych, których anteny umieszczone są pod kopułą radaru.

2.4 Urządzenia **PED nadające w sposób zamierzony**. Są to urządzenia, których emisja fal elektromagnetycznych ma moc wystarczającą do spowodowania niezamierzonego oddziaływania urządzenia PED na pracę systemów statku powietrznego i może wywoływać zakłócenia bezpośrednio w pracy wyposażenia statku powietrznego, jego instancji lub podzespołów. Wiele statków powietrznych posiada podłogi i drzwi wewnętrzne z materiałów niemetalowych, które nie chronią pomieszczeń technicznych i kabiny załogi przed szkodliwym wpływem nadawania. Próby wykazały, że prezentowane poziomy czułości wyposażenia statku powietrznego, szczególnie wyposażenia odpowiadającego standardom starszym, mogą być łatwo przekroczone.

2.5 **Telefony komórkowe**. Najbardziej znaczącym zagrożeniem dla bezpieczeństwa statków powietrznych z powodu zakłóceń pochodzących od urządzeń PED okazał się gwałtowny wzrost liczby telefonów komórkowych. Telefony komórkowe są nadajnikami zarówno nadawania zamierzonego jak i niezamierzonego, operującymi na określonych kanałach częstotliwości około 415, 900 lub 1800 MHz. (w niektórych rejonach świata wykorzystuje się pasma nieco różne). W większości przypadków stosuje się modulację cyfrową ale są jeszcze w użyciu urządzenia analogowe. Maksymalna moc nadawania telefonów komórkowych waha się od 1 do 5 watów. Faktyczna moc transmisji w określonym czasie regulowana jest przez sieć telefonii komórkowej i może zmieniać się w zakresie od 20mV do mocy maksymalnej telefonu w zależności od połączenia między telefonem a siecią. Nawet tylko w stanie gotowości, telefon komórkowy nadaje okresowo swoje zgłoszenia do sieci i utrzymuje kontakt ze stacją bazową. Moc sygnału i dokładność częstotliwości nadawania telefonu zależy od natężenia rozmów w sieci, odległości telefonu od najbliższej stacji przekaźnikowej oraz przeszkód lub rozproszenia sygnału. Istnieje duże prawdopodobieństwo, że statek powietrzny na płycie portu lotniczego znajdzie się w bliskim sąsiedztwie stacji bazowej sieci telefonii, co będzie oznaczać intensywną wymianę transmisji sygnałów pomiędzy stacją a telefonami znajdującymi się na pokładzie statku powietrznego. W takich okolicznościach, sygnał telefonu komórkowego będzie poszukiwał wolnego kanału w określonym paśmie częstotliwości a jego moc wyjściowa ustalana będzie przez sieć na niskim poziomie wystarczającym na utrzymanie łączności. W rezultacie poziom zakłóceń może być niski i prawdopodobnie nie niebezpieczny, ale zagwarantować tego nie można. Zamknięcie drzwi statku powietrznego zwiększa rozproszenie sygnału, co w połączeniu ze wzrostem odległości od stacji bazowej, powoduje nasilenie mocy sygnału nawet do wartości maksymalnej. Wówczas ryzyko wywołane zakłóceniami, jest największe. Na wysokości, telefony komórkowe będą okresowo wysyłać sygnały usiłujące odnaleźć się w sieci. Jakość połączenia będzie prawdopodobnie niska a telefon będzie w tych warunkach emitował maksimum mocy. Dalej, ponieważ prawdopodobne jest znalezienie się w zasięgu horyzontalnym kilku stacji przekaźnikowych, może wystąpić pewne obniżenie jakości działania sieci i łączność może okazać się niemożliwa. W sytuacji gdy statek powietrzny znajduje się na ziemi blisko stacji przekaźnikowej, zagrożenie zakłóceniami może być niewielkie, chociaż nie należy go pomijać, lecz będzie wzrastać w miarę oddalania się od stacji a więc podczas kołowania a następnie naboru wysokości. Jednoczesne użycie na statku powietrznym kilku telefonów komórkowych będzie powodować nadawanie na różnych częstotliwościach, co doprowadzi do powstania złożonego środowiska zakłóceń.

2.6 **Osobiste radiotelefony przenośne**, odpowiadające normie PRM 446 (ozn. UE) są obecnie dopuszczone do użytku ogólnego, bez potrzeby uzyskania zezwoleń na korzystanie. Radiotelefony te pracują w paśmie częstotliwości 446 MHz i posiadają moc wyjściową wystarczającą do wywołania zakłóceń niebezpiecznych dla statków powietrznych.

2.7 Sieci bezprzewodowe. Rozwijającą się technologią, zapewniającą bezprzewodowe przesyłanie i wymianę danych informatycznych, która ma zastąpić system przewodowy *Ethernet*, są lokalne sieci bezprzewodowe (*WLAN-Wireless Local Area Network*), działające na odległość do 100 m. W chwili obecnej standardy dla takich sieci są dopiero opracowywane (w UE ozn. IEEE 802.11) a będą nimi prawdopodobnie objęte w przyszłości także niektóre urządzenia PED. Sieci te wykorzystują sygnały radiowe niskiej mocy w paśmie częstotliwości 2.4 GHz; rozważane jest wykorzystanie pasma częstotliwości 5 GHz. Transmitowanie przez te sieci nie wymaga posiadania zezwolenia. Podobnie, nowo pojawiającą się technologią zapewniającą bezprzewodowe przesyłanie danych i łączność na odległość do 10 m. są osobiste sieci bezprzewodowe (*WPAN-Wireless Personal Area Network*). Jednemu z przykładów tej technologii nadano nazwę „*Bluetooth*”. WPAN również wykorzystuje nie wymagającą zezwolenia łączność radiową przy pomocy sygnału małej mocy na częstotliwości w paśmie 2.4 GHz. *Bluetooth* można znaleźć w wielu typach urządzeń PED, a jest prawdopodobne, że pasażerowie będą je wносить na pokład statku powietrznego w celu użycia ich podczas lotu. Przeprowadzone badania wykazały, że ryzyko zakłóceń pracy układów statku powietrznego przez urządzenia PED z wbudowanym nadajnikiem *Bluetooth* jest wystarczająco niskie, aby można było zezwolić na jego używanie podczas nie krytycznych faz lotu. Urządzenie zawierające *Bluetooth* będzie musiało podlegać ograniczeniom ogólnym stosowanym wobec urządzeń nadających w sposób nie zamierzony. Prezes śledzi rozwój sieci bezprzewodowych (WLAN i WPAN) i jeśli zajdzie taka potrzeba wyda więcej wytycznych na ten temat.

2.8 Zasilacze wbudowane w fotele pasażerów

Wiele statków powietrznych już oferuje lub jest modyfikowanych, aby oferować, zasilanie w energię elektryczną poprzez zasilacze wbudowane w fotele pasażerskie, przede wszystkim dla komputerów (laptop). Komputery te posiadają układy zabezpieczające przed przeładowaniem baterii akumulatorowych. Inne rodzaje urządzeń PED mogą takich zabezpieczeń nie posiadać i mogą być wyposażone (czasem niewłaściwie) w baterie jednorazowe. Przeładowanie baterii lub usiłowanie naładowania baterii jednorazowych może spowodować uszkodzenie ich w sposób niebezpieczny i wywołać pożar, dym lub płomienie. Za zapewnienie, że podłączone do zasilaczy w fotelach pasażerskich urządzenia PED nie będą stanowić dodatkowego zagrożenia dla osób na pokładzie lub samego statku powietrznego, odpowiedzialni są Użytkownicy statków powietrznych. Jako środek bezpieczeństwa, w instrukcjach bezpieczeństwa znajdujących się na pokładach, należy umieścić informacje o bezpiecznym użytkowaniu zasilaczy wbudowanych w fotele i ograniczeniach dotyczących ładowania baterii. Warunkiem zezwolenia na korzystanie z zasilaczy wbudowanych w fotele będzie spełnienie wymagania, aby dostępne były środki odłączenia i oddzielania od systemu takich zasilaczy oraz, aby odpowiednie zapisy w formie procedur dla załogi kabinowej znalazły się w Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA: Wskazówki dotyczące zasilaczy wbudowanych w fotele można znaleźć w tymczasowym materiale doradczym *JAA TGM (Temporary Guidance Material) Nr 25-10*.

3 POZIOM ZAKŁÓCEŃ I ICH SKUTKI

3.1 Ocena wyposażenia statku powietrznego

Wyposażenie, które ma być zainstalowane na statku powietrznym, aby uzyskać pozytywną ocenę w celu wydania zezwolenia na montaż, musi wykazać się brakiem podatności na wywołane promieniowaniem zakłócenia o określonym poziomie niezależnie od źródła oraz, że nie będzie takich zakłóceń powodować. Poziomy ustalony pierwotnie miały zapewniać współistnienie na pokładzie różnego wyposażenia bez wzajemnego zakłócania. Na przykład, przed rokiem 1985r, w testach na podatność na zakłócenia wywołane promieniowaniem, ustalono maksymalne natężenie pola na poziomie tylko 0.1 volta na metr. Zagrożenie wywołane niekontrolowanymi zakłóceniami spowodowanymi przez różne źródła nie były wcześniej ujęte w żadne standardy. Uznając wcześniejsze standardy za nieadekwatne, wprowadzono bardziej rygorystyczne testy, aby przede wszystkim chronić przed zagrożeniami zewnętrznymi takimi jak nadajniki rozgłośni radiowych, radary i nadajniki do łączności satelitarnej. W testach na podatność wyposażenia o znaczeniu zasadniczym, stosuje się natężenie pola równe 200 voltom na metr lub więcej. Jednakże, nawet najnowsze standardy dopuszczają niski poziom odporności na zakłócenia pewnego wyposażenia. Wiele statków powietrznych, nie wykluczając statków nowo budowanych, posiada systemy i wyposażenie odpowiadające standardom starszym.

3.2 Poziom zakłóceń

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	KORZYSTANIE Z PRZENOŚNYCH URZĄDZEŃ ELEKTRONICZNYCH PODŁAS LOTU	PNO-6-03-00 Strona 3/8
---	---	----------------------------------

Badania potwierdziły, że poziom i częstotliwość radiowa zakłóceń promieniowanych przez nadajniki o niezamierzonym sposobie nadawania mogą oddziaływać na odbiorniki radiowe. Na przestrzeni lat, Prezes otrzymywał wiele meldunków dotyczących takich zakłóceń. W przypadku nadajnika o zamierzonym działaniu, jakim jest telefon komórkowy, stwierdzono oczywiste zagrożenie zakłóceniami, pomimo że taki telefon nie nadaje na częstotliwościach radiowych. Stosując zasady podstawowe, maksymalne natężenie pola wyrażone w voltach na metr dla nadawania z odległości D, z telefonu nadającego na częstotliwości radiowej z mocą P watów w wolnej otwartej przestrzeni, może być wyrażone w przybliżeniu przy pomocy równania:

$$E = 7\sqrt{P} \text{ podzielone przez odległość } D$$

Z tego równania wynika, że telefon o mocy wyjściowej 2 waty wytwarza w przestrzeni swobodnej w odległości jednego metra, pole o natężeniu w przybliżeniu 10 volt na metr i w odległości 100m, w przybliżeniu 0.1 volt na metr. Jednakże, w obrębie metalowego kadłuba statku powietrznego, na skutek odbić od jego metalowej struktury, powstaje złożona siatka sygnałów, co może prowadzić do zaniku lub wzmocnienia sygnału w zależności od miejsca. Jakkolwiek równanie dla przestrzeni swobodnej nie daje w tych warunkach wyników pewnych, to próby wykazały, że natężenie pola powstałego w wyniku zakłócającej transmisji telefonu komórkowego pracującego na pełnej mocy, będzie przekraczać dopuszczalny margines poziomu stosowanego przy sprawdzaniu podatności na zakłócenia wyposażenia elektronicznego ocenianego według standardów starszych. Podobnie, testy te wykazały, że poziom zakłóceń może podlegać stosunkowo małym zmianom w zależności od miejsca położenia telefonu a osoba używająca telefonu stanowiąc ekran dla emisji, może zmniejszyć poziom zakłóceń.

3.3 Skutki oddziaływania

Liczba meldunków o zakłóceniach zwiększa się, lecz trudno jest stwierdzić, że w każdym przypadku problem wywoływało użycie urządzeń PED. Spowodowane jest to trudnością w odtworzeniu warunków panujących w chwili wystąpienia zjawiska na skutek oddziaływania licznych czynników, które należy wziąć pod wagę (np. położenie geograficzne statku powietrznego, rodzaj pracy urządzenia, intensywność i częstotliwość zakłóceń, położenie źródła zakłóceń na statku powietrznym, rozproszenie sygnału). Telefony komórkowe uznane zostały za winne powodowania obniżenia jakości łączności i wywoływania sygnalizacji dymu w przedziałach ładunkowych. Telefony komórkowe uznaje się też za winne wywoływania sygnalizacji rzekomego zagrożenia, zniekształceń obrazowania i wadliwego działania systemu hermetyzacji. Chociaż ogólna liczba meldunków jest stosunkowo mała w stosunku do wylatanych przez statki powietrzne godzin, powaga skutków zakłóceń powoduje, że ten problem nie może zostać zignorowany. Podsumowując ogólnie, zakłócenia mogą powodować:

- Wadliwe działanie wielu systemów;
- Fałszywe ostrzeżenia o niebezpiecznych warunkach;
- Zwiększenie obciążenia pracą załóg lotniczych i możliwość spowodowania nieadekwatnych do rzeczywistej sytuacji działań awaryjnych;
- Zmniejszenie zaufania załóg do systemów zabezpieczeń, co może powodować ignorowanie ostrzeżeń rzeczywistych;
- Zakłócanie trybu normalnych czynności załóg lotniczych;
- Hałas w słuchawkach załóg;
- Ukryte usterki systemów zabezpieczeń powodujące utratę funkcji ochronnych.

4 ZASADY OGRANICZENIA ZAKŁÓCEŃ OD URZĄDZEŃ PED

4.1 Ograniczenia w korzystaniu z urządzeń PED przez pasażerów

Jeśli Użytkownik dopuszcza używanie urządzeń PED na pokładzie statku powietrznego, to musi opracować procedury pozwalające na kontrolowane ich używania. Za zapewnienie, aby wszystkie załogi i służby naziemne zostały przeszkolone w realizacji ograniczeń dotyczących tych urządzeń zgodnie z procedurami, odpowiedzialny jest Użytkownik. Instrukcja Operacyjna powinna zawierać, jako minimum, procedury, które zapewnią, że:

4.1.1 Telefony komórkowe i inne urządzenia nadawcze nie będą używane ani włączone od rozpoczęcia lotu, od momentu, gdy pasażerowie znajdują się na pokładzie i wszystkie drzwi zostaną zamknięte aż do zakończenia lotu, gdy wyjścia dla pasażerów zostaną otwarte.

UWAGA 1: Dowódca, według własnego uznania, może zezwolić na korzystanie z telefonów komórkowych podczas postoju statku powietrznego wymuszonego wydłużającym się opóźnieniem, pod warunkiem, że zachowany zostanie okres czasu potrzebny na przeprowadzenie sprawdzenia kabiny pasażerskiej. Podobnie, po locie, dowódca może zezwolić na korzystanie z telefonów w przypadku wydłużonego kołowania na stanowisko postojowe (pomimo, że drzwi są zamknięte a silniki pracują).

UWAGA 2: Treść tego punktu nie ma zastosowania do urządzeń PED, uznanych za urządzenia emitujące sygnał o małej mocy, odpowiadający standardom *Bluetooth*.

4.1.2 Urządzenia PED, które nie są urządzeniami nadawczymi, są odłączone od zasilaczy wbudowanych w fotele, wyłączane i odłożone na czas kołowania, startu, podejścia i lądowania oraz podczas warunków nienormalnych i awaryjnych.

UWAGA 1: Te ograniczenia nie dotyczą dozwolonego wyposażenia medycznego;

UWAGA 2 Te ograniczenia odnoszą się do urządzeń będących własnością pasażerów jak również wypożyczonych pasażerom przez operatora statku powietrznego;

UWAGA 3 W przypadku urządzeń PED, uznanych za urządzenia emitujące sygnał o małej mocy odpowiadającej standardom *Bluetooth*, mogą one zostać zaliczone do urządzeń o niezamierzonym sposobie nadawania a ich użycie może być dozwolone w nie krytycznych fazach lotu, zgodnie z ustaleniami tego punktu.

4.1.3 Przed i podczas wchodzenia pasażerów na pokład dokonane zostały niezbędne zapowiedzi tak, aby pasażerowie zostali poinformowani o ograniczeniach dotyczących telefonów komórkowych i innych urządzeń nadawczych, przed zapięciem pasów. Pasażerowie muszą być poinformowani o ograniczeniach dotyczących wszystkich urządzeń PED w trakcie instrukcji bezpieczeństwa przed odlotem.

4.1.4 Przeprowadzone przez personel pokładowy sprawdzenie, czy pasażerowie nie używają tych urządzeń podczas lotu, gwarantuje, że są one wyłączone. Personel pokładowy ma być szczególnie uczulony na niewłaściwe użycie przez pasażerów urządzeń z telefonami wbudowanymi. W razie wystąpienia turbulencji, jeśli załoga uzna, że niezabezpieczone przedmioty mogą stworzyć zagrożenie, należy poinstruować pasażerów, aby odłożyli je w bezpieczne miejsce.

4.1.5 Istnieje właściwa współpraca pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym w zakresie zakłóceń oraz innych problemów bezpieczeństwa związanych z korzystaniem z urządzeń PED.

4.1.6 Załoga wie, jakie zastosować środki w celu odłączenia zasilaczy do urządzeń PED, wbudowanych w fotele

4.1.7 Personel sprawdzający i naziemny oraz załogi lotnicze i kabinowe są zapoznane z zagadnieniami bezpieczeństwa i ograniczeń dotyczących urządzeń PED.

4.1.8 Wszystkie przypadki domniemanych lub stwierdzonych zakłóceń, które mogłyby mieć wpływ na bezpieczeństwo, zostaną zgłoszone Prezesowi. Jeśli możliwe, aby wspomóc podjęte w ich wyniku badania techniczne, meldunki powinny opisywać zakłócające urządzenie, określać jego markę i model, położenie na statku powietrznym podczas zakłócania, objawy i wyniki działań podjętych przez załogę.

UWAGA: Właściciele urządzeń powinni nawiązywać współpracę poprzez wymianę kontaktów i informacji.

4.2 Ograniczenia w używaniu urządzeń PED przez personel pokładowy

4.2.1 Urządzenia PED służące personelowi pokładowemu do wypełniania obowiązków muszą być wyłączone i odłożone na czas kołowania, startu i lądowania chyba, że przeprowadzone testy potwierdziły, że nie są one źródłem niedopuszczalnych zakłóceń lub innego zagrożenia.

4.2.2 Personel pokładowy musi stosować te same ograniczenia w użytkowaniu telefonów komórkowych, które odnoszą się do pasażerów.

4.3 Ograniczenia w używaniu urządzeń PED przez załogę lotniczą.

4.3.1 Urządzenia PED służące załodze lotniczej do pełnienia obowiązków muszą być używane zgodnie z procedurami i warunkami zawartymi w Instrukcji Operacyjnej operatora statku powietrznego. Takie wyposażenie musi być wyłączone i odłożone na czas trwania całego lotu chyba, że:

- (a) Wykonano testy, które potwierdziły, że te urządzenia PED nie są źródłem niedopuszczalnych zakłóceń i nie rozpraszają uwagi;
- (b) Niezabezpieczone urządzenia PED nie stwarzają zagrożenia lub niebezpieczeństwa;
- (c) Warunki ich użycia opisane są w Instrukcji Operacyjnej.

UWAGA: Określenie charakterystyk, zasad działania i danych technicznych urządzeń PED używanych przez załogę lotniczą podczas wykonywania obowiązków nie są w tych zasadach uwzględnione.

4.3.2 Załoga lotnicza i personel pokładowy muszą unikać używania telefonów komórkowych i urządzeń nadawczych podczas wypełniania krytycznych procedur przed lotem (np. wprowadzanie danych trasowych do systemu nawigacyjnego lub podczas kontroli tankowania). Załogi lotnicze i inny personel zaangażowany w przygotowanie statku powietrznego do lotu powinni stosować te same ograniczenia, które obowiązują pasażerów.

4.4 Inne środki ostrożności i ograniczenia w używaniu urządzeń PED

4.4.1 Poza przedmiotami, które niezabezpieczone stanowią zagrożenia, przewożone na pokładzie urządzenia PED wraz z akcesoriami takimi jak zapasowe baterie lub kable a służące załodze lub pasażerom, muszą być wyposażone w odpowiednie pojemniki do ich przechowywania.

4.4.2 Jeżeli pasażerowie mają dostęp do zasilaczy wbudowanych w fotele to mają być umieszczone karty informacyjne zawierające instrukcje bezpieczeństwa.

5 DZIAŁANIA OGRANICZAJĄCE WPŁYW ZAKŁÓCEŃ OD URZĄDZEŃ PED NA BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW

5.1 Użytkownicy statków powietrznych mają rozważyć zainstalowanie na nich wykrywaczy, które w połączenie ze stosowaniem odpowiednich procedur mogą ułatwić personelowi pokładowemu wykrycie niedozwolonej emisji z powszechnie używanych telefonów komórkowych.

5.2 Użytkownicy statków powietrznych mają współpracować z zarządami portów w celu umieszczenia w miejscu przejścia pasażerów do samolotu, informacji przypominających pasażerom o obowiązku wyłączeniu telefonów komórkowych i urządzeń nadawczych.

5.3 Użytkownicy statków powietrznych mają pilnie wprowadzić zmiany do procedur oraz uzupełnić Instrukcję Operacyjną, Instrukcje Operacyjne dla Załogi (FCOM, AOM i/lub AFM), instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów oraz prezentacje video o te elementy, które zapobiegną używaniu urządzeń PED w sposób zagrażający bezpieczeństwu lotów.

6 Dokumenty i przepisy związane z urządzeniami PED

6.1 EU-OPS 1.110: Przenośne urządzenia elektroniczne

6.2 EU-OPS 1.285: Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

6.3 JAA-TGM Nr 25-10: *Guidance Material Regarding the installation of in-seat Power Supply Systems for Portable Electronic Devices*, June 2001.

6.4 Okólnik FAA AC 91.21-1A: *Use of Portable Electronic Devices Aboard Aircraft*, 2 Oct. 2000.

6.5 Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA): *Policy on mobile phone use in aircraft*, TOC/54, Rzym 22 September 2000.

6.6 Władze Lotnictwa Cywilnego Zjednoczonego Królestwa (CAA UK): *Interference Levels in Aircraft at Radio Frequencies used by Portable Telephones*, report 9/40:234-09-02, May 2, 2000.

6.7 RTCA Inc.: *Portable Electronic Devices carried on board Aircraft*, document DO-233, August 20, 1996.

6.8 EUROCAE: *Environmental Conditions and Test procedures for Airborne Equipment*, document ED-14D, July 1997, Section 20. (ED-14D jest technicznym równoważnikiem DO-160D).

6.9 Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO): *Preparation of an Operations Manual: document 9376-An/914, 2 Edition-1997*, (para. 8.5.2).

6.10 Intel Mobile Architecture Lab Technology & Research Labs: *Safety Evaluation of Bluetooth Class ISM Band Transmitters on board Commercial Aircraft*, Revision 2 December 2000.

7 DOSTĘPNOŚĆ DOKUMENTÓW

7.1 Dokumenty JAA można zakupić w *Information Handling Service (IHS)*. Informacje o cenach i trybie zamawiania można znaleźć na stronie internetowej JAA (www.jaa.nl) lub IHS (www.global.ihs.com i www.avdataworks.com).

7.2 Dokumenty EUROCAE można zakupić w *EUROCAE, 17 rue Hamelin, 75783 PARIS Cedex 16, France*. (Fax: 33 1 45 05 72 30). Strona internetowa: www.eurocae.org.

7.3 Dokumenty FAA można zakupić w *Superintendent of Documents, Government Printing Office, Washington, DC 20402-9235, USA*.

Dokumenty RTCA można zakupić w *RTCA Inc, 1828 L Street N., Suite 805, Washington, DC 20036, USA*, (Tel: 1 202 833 9339, Fax: 1202 833 9434), strona internetowa: www.rtca.org.

Dokumenty ICAO można zakupić w *Document Sales Unit, International Civil Aviation Organisation, 999 University Street, Montreal, Quebec, Canada H3C 5H7* (Fax: 1 514 954 6769 lub e-mail sales_unit@icao.org) lub poprzez agendy krajowe.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

OPERACJE AWO Z UŻYCIEM SYSTEMU WSKAŹNIKA REFLEKSYJNEGO HEAD UP DISPLAY (HUD)

Uwaga: Materiał zawarty w tych wytycznych został wydany zgodnie z Rozdziałem 10 Materiału Administracyjnego i Doradczego JAA Dział Czwarty: Operacje, Część Druga: Procedury (EU-OPS/JAR-OPS). Komitet Operacyjny JAA uznał, że potrzebne jest pewne doradztwo w sprawie wykorzystania systemu HUD i hybrydowego systemu HUD w operacjach przy ograniczonej widzialności. Celem tych wytycznych jest udzielenie porad w sprawie użycia HUD w operacjach przy ograniczonej widzialności (LVO). Jednocześnie dokonano odniesień do EU-OPS 1.430, 1.435, 1.440, 1.450, i 1.455.

1 ZASADY OGÓLNE

1.1 Terminologia

1.1.1 Wskaźnik refleksyjny - Head up Display (HUD) – System wyposażenia statku powietrznego zapewniający pilotowi w czasie lotu prowadzenie typu *head - up*. Obejmuje on element obrazujący sensory, komputer i zasilanie, wskazania oraz stery. Urządzenie może odbierać sygnały od pokładowych systemów nawigacyjnych lub systemu prowadzenia lotu.

1.1.2 Hybrydowy system HUD – System, który składa się podstawowego automatycznego systemu lądowania typu fail-passive i wtórnego niezależnego systemu HUD umożliwiającego pilotowi wykonanie lądowania ręcznie w przypadku usterki systemu wstępnego.

Uwaga: Na ogół, wtórny niezależny system HUD zapewnia wskazania, które normalnie przyjmują formę poleceń ale mogą alternatywnie stanowić informację o położeniu lub odchyleniu.

1.2 Zastosowanie

1.2.1 Procedury przedstawione w ust. 2 do 4 maja zastosowanie do wprowadzania i wydawania zezwoleń na operacje przy ograniczonej widzialności jeśli wskazań pozwalających na ręczne sterowanie statkiem powietrznym w warunkach CAT II i IIA dostarcza system HUD. Jakkolwiek koncepcja oparta jest na ręcznym sterowaniu statkiem powietrznym, podane w Dodatku 1 do EU-OPS 1.430 minima CAT II i IIIA mogą zostać zaakceptowane, jeśli w procesie certyfikacji zdadności nie zostały ustanowione jakieś ograniczenia.

Uwaga: Podczas stabilizacji statku powietrznego na linii centralnej podejścia i ścieżki schodzenia może być wykorzystany *Head Down Display (HDD)* lub system sterowania automatycznego.

1.2.2 Procedury mające zastosowanie do systemu HUD znajdują się w EU-OPS 1, Część E, a dodatkowe wymagania dotyczące szkolenia znajdują się w ust. 5 poniżej. Wykorzystanie systemu hybrydowego HUD nie jest ograniczone w operacjach do CAT i IIIA włącznie.

2 ZEZWOLENIE WSTĘPNE I MONITOROWANIE CIĄGŁE

2.1 Zezwolenie techniczne. Operator nie może prowadzić operacji w CAT II i III z wykorzystaniem HUD, jeśli statek powietrzny nie jest certyfikowany do takich operacji zgodnie z JAR-AWO lub równoważnikiem możliwym do zaakceptowania przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem.

2.2 Operacje pokazowe. Celem pokazu jest określenie lub ocena skuteczności procedur mających zastosowanie do systemu prowadzenia statku powietrznego, szkolenia, załóg, programu obsługi, oraz zatwierdzanych podręczników wykonywania operacji w CAT II/IIA.

2.2.1 W ramach przygotowań do operacji w CAT II/IIIA z wykorzystaniem HUD, na każdym typie statku powietrznego powinno zostać wykonane przynajmniej 30 podejść i lądowań w warunkach CAT I lub lepszych.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	OPERACJE AWO Z UŻYCIEM SYSTEMU WSKAŹNIKA REFLEKSYJNEGO HEAD UP DISPLAY (HUD)	PNO-6-04-00 Strona 1/10
---	---	-----------------------------------

2.2.2 Jeśli operator posiada różne wersje tego samego typu statku powietrznego wyposażone w taki sam system HUD lub różne systemy HUD na tym samym typie statku powietrznego, powinien wykazać, że różne warianty mają wystarczające osiągi, ale nie musi przeprowadzać pokazu dla każdego z nich. Prezes może również zaakceptować zmniejszenie liczby podejść i lądowań opierając się na zaufaniu do doświadczenia osiągniętego przez operatora użytkującego typ statku lub wyposażenie spełniające kryteria tego punktu. Jeśli takie zaufanie zostało okazane, szczególną uwagę należy poświęcić symbolice i charakterystyce wskazań.

2.2.3 Jeśli liczba nieudanych podejść (np. nieudane lądowanie, odłączenie systemu) przekracza 5% ocena programu powinna być odkładana o 10 kolejnych podejść do czasu, gdy ilość błędów nie przekroczy tej granicy.

2.1.4 Zbieranie danych z operacji pokazowych. Każdy ubiegający się powinien opracować sposób zbierania danych (np. zbieranie przez załogę) do celów rejestracji wyników podejść i lądowań. Dane wynikowe i dane podsumowujące demonstrację [powinny zostać udostępnione Prezesowi w celu dokonania ich oceny.

2.1.5 Analiza danych. Nieudane podejścia powinny zostać udokumentowane i przeanalizowane. Wskazówki dotyczące oceny podejść przedstawione są w IEM do Załącznika 1 do EU-OPS 1.440(b).

2.3 Monitorowanie ciągle.

2.3.1 Po otrzymaniu wstępnego upoważnienia, operacje powinny być przez operatora w sposób ciągły monitorowane w celu wykrycia niepożądanych tendencji zanim staną się one zagrożeniem. Do tego celu można wykorzystać raporty załogi.

2.3.2 Przez okres 12 miesięcy powinny być przechowywane następujące informacje:

- a. Ogólną liczbę podejść, z podziałem na typy statków powietrznych, w których wykorzystano z powodzeniem pokładowe wyposażenie do rejsowego lub szkoleniowego lądowania w CAT II lub IIIA;
- b. Raporty z nieudanych podejść i/lub lądowań, z podziałem na lotniska i znaki rejestracyjne statków powietrznych spowodowanych następującymi przyczynami:
 - (1) Błędy wyposażenia pokładowego;
 - (2) Kłopoty z urządzeniami naziemnymi;
 - (3) Nieudane podejścia spowodowane instrukcjami ATC;
 - (4) Inne powody.

2.3.3 Operator powinien opracować procedurę monitorowania osiągnięć systemu prowadzenia HUD każdego statku powietrznego.

2.4 Okresy przejściowe

2.4.1 *Operatorzy bez wcześniejszego doświadczenia w CAT II lub III.* Operator bez wcześniejszego doświadczenia operacyjnego w CAT II lub III może uzyskać zezwolenie na takie operacje po nabyciu 6-miesięcznego doświadczenia w CAT I na typach statków powietrznych, na które ma być ono wydane.

2.4.2 *Operatorzy z wcześniejszym doświadczeniem w CAT II lub III.* Operator z wcześniejszym doświadczeniem może, po złożeniu wniosku do Prezesa, uzyskać zgodę na skrócenie okresu przejściowego.

2.4.3 Operatorzy posiadający zezwolenie na operacje w CAT II lub III z automatycznym wykonywaniem podejść lub lądowań, którzy wprowadzają podejście ręczne z wykorzystaniem HUD powinni, na okres lotów demonstracyjnych, być uważani

2.5 *Obsługa urządzeń CAT II, CAT III i startów przy ograniczonej widzialności.* Instrukcje obsługi pokładowych systemów prowadzenia powinny, w porozumieniu z wytwórcą, zostać przez operatora opracowane, włączone do programu obsługi statku powietrznego spełniającego wymogi EU-OPS 1.910 i przedstawić Prezesowi do zatwierdzenia.

3 SZKOLENIE I KWALIFIKACJE ZAŁÓG DLA UŻYTKOWANIA SYSTEMU PROWADZENIA HUD

Uwaga: Szkolenie podstawowe w użyciu systemu HUD powinno zostać uzupełnione o poniższe zagadnienia.

3.1 *Informacje ogólne.* Operator powinien zapewnić, że programy szkolenia do operacji w warunkach ograniczonej widzialności dla załóg lotniczych składają się ze szkolenia teoretycznego, szkolenia na symulatorze i/lub na statku powietrznym. Operator może skrócić program kursu jak opisano w ust. 3.1.2 i 3.1.3 poniżej, pod warunkiem, że Prezes to zaakceptuje.

3.1.1 Członkowie załóg bez doświadczenia w CAT II lub III powinni ukończyć pełny program szkolenia opisany w ust. 3.2, 3.3, i 3.4 poniżej.

3.1.2 Członkowie załóg posiadający doświadczenie w CAT II lub III korzystający z jakiegokolwiek systemu u innego operatora JAA mogą przejść skrócony program szkolenia opisany w ust. 3.4.1 z odniesieniem do ust. 3.2.

3.1.3 Członkowie załóg posiadający doświadczenie w CAT II lub III korzystający z różnych systemów u tego samego operatora mogą przejść skrócone szkolenie podstawowe jak opisano w ust. 3.4.1 z odniesieniem do ust. 3.2. Członkowie załóg z doświadczeniem nabytym u operatora korzystającego z wyposażenia, na które zezwolenie ma być wydane, mogą przejść skrócone szkolenie na symulatorze lub w locie. Szkolenie skrócone powinno odpowiednio obejmować przynajmniej zagadnienia wymagane przez ust. 3.4.2 i 3.4.3a)

3.2 *Szkolenie naziemne.* Operator powinien zapewnić, że początkowe naziemne szkolenie w operacjach przy ograniczonej widzialności obejmuje przynajmniej:

- a. Charakterystykę i ograniczenia systemu prowadzenia podejścia;
- b. Charakterystykę pomocy wzrokowych;
- c. Charakterystykę mgieł;
- d. Możliwości operacyjne i ograniczenia poszczególnych systemów pokładowych z uwzględnieniem przynajmniej:
 - (1) Charakterystyki systemu;
 - (2) Opisu symboliki HUD, jej znaczenia i zachowania;
 - (3) Video/filmu z prowadzenia przez HUD podejść w CAT II i/lub III;
 - (4) Odniesienia symboliki HUD do otoczenia;
 - (5) Odniesienia symboliki HUD do statku powietrznego
 - (6) Odniesienie symboliki HUD i ostrzeżeń do otoczenia.
- e. Wpływ wytrącania i odkładania się lodu, uskoku wiatru na małej wysokości i turbulencji;
- f. Wpływ szczególnych niesprawności statku powietrznego;

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	OPERACJE AWO Z UŻYCIEM SYSTEMU WSKAŹNIKA REFLEKSYJNEGO HEAD UP DISPLAY (HUD)	PNO-6-04-00 Strona 3/10
---	---	----------------------------

- g. Wykorzystanie i ograniczenia układów pomiaru RVR;
- h. Zasady wyznaczania ograniczeń spowodowanych przez przeszkody;
- i. Wykrywanie usterek urządzeń naziemnych i podejmowanie działań w przypadku ich wystąpienia;
- j. Procedury i środki ostrożności, które powinny być podejmowane w odniesieniu do ruchu naziemnego podczas operacji przy RVR równym 400m lub mniej i wszystkie procedury dodatkowe wymagane do startu w warunkach RVR poniżej 150m (200m dla statków powietrznych Kategorii D)
- k. Znaczenie wysokości decyzji opartych na odczycie wskazań wysokościomierza radiowego i wpływ rzeźby terenu w rejonie podejścia na te wskazania i system prowadzenia HUD;
- l. Wymagania kwalifikacji pilota, który otrzymał i zachowuje uprawnienia do prowadzenia startów przy ograniczonej widzialności i operacji w CAT II lub III.
- m. Znaczenie właściwego usadowienia i położenia oczu.

3.3 Szkolenie na symulatorze i w locie

3.3.1 Operator powinien zapewnić, że szkolenie na symulatorze i/lub w locie będzie obejmować:

- a. Sprawdzenie działania wyposażenia, zarówno na ziemi jak i w locie;
- b. Wpływ zmiany stanu instalacji naziemnych na minima;
- c. Monitorowanie systemu prowadzenia HUD sygnalizacji stanu zdolności operacyjnych z położeniem nacisku na działania podejmowane w przypadku wystąpienia usterki takiego systemu;
- d. Działania podejmowane w przypadku usterek takich systemów jak silniki, elektryczny, hydrauliczny lub sterowania;
- e. Skutki znanych niesprawności i korzystanie z wykazu wyposażenia minimalnego;
- f. Ograniczenia operacyjne wynikające ze świadectwa zdatności;
- g. Prowadzenie samolotu w oparciu o pomoce wizualne wymagane na wysokości decyzji wraz z informacją o maksymalnym dopuszczalnym odchyleniu od ścieżki schodzenia i kierunku.

3.3.2 Operator powinien zapewnić, aby każdy członek załogi przeszedł szkolenie w pełnieniu przypisanych mu obowiązków oraz instruktaż wymaganej współpracy w załodze. Do tych celów powinno się maksymalnie wykorzystać odpowiednio do tych celów wyposażony symulator lotu.

3.3.3 Szkolenie powinno być podzielone na etapy obejmujące normalne operacje bez usterek samolotu lecz w warunkach ograniczonej widzialności, które mogą wystąpić oraz szczegółowy scenariusz usterek samolotu i wyposażenia, które mogą dotyczyć operacji w CAT II lub III. Jeśli system samolotu przewiduje użycie innych specjalnych systemów to członkowie załóg powinni użyć tych systemów w trybie normalnym i awaryjnym podczas etapu szkolenia na symulatorze.

3.3.4 Powinny zostać przećwiczone procedury niezdolności właściwe dla startów w ograniczonej widzialności i operacji w CAT II i III.

3.3.5 W przypadku samolotów, które nie mają swojego symulatora, operator powinien zapewnić aby etap szkolenia specyficzny dla scenariusza części podejścia z widzialnością w CAT II prowadzony był na symulatorze zatwierdzonym do tego celu przez Prezesa. Takie szkolenie powinno obejmować minimum 4 podejścia. Szkolenie i procedury specyficzne dla danego typu powinny być przeprowadzone na samolocie.

3.3.6 Szkolenie w CAT II i III powinno obejmować następujące ćwiczenia:

- a. Podejście do odpowiedniej wysokości decyzji z wykorzystaniem właściwego systemu prowadzenia, autopilotów i układu sterowania zainstalowanego w samolocie oraz przejście do lotu z widzialnością i lądowanie;
- b. Podejście z wszystkimi silnikami pracującymi do odpowiedniej wysokości decyzji z wykorzystaniem odpowiedniego systemu prowadzenia, autopilotów i układu sterowania zainstalowanego w samolocie a następnie wykonanie nieudanego podejścia; wszystko bez zewnętrznych wzrokowych punktów odniesienia;
- c. Jeśli ma zastosowanie, podejście z wykorzystaniem systemu prowadzenia HUD do wyrównania, lądowania i dobiegu;
- d. Normalne operacje z wykorzystaniem różnych systemów z uzyskaniem kontaktu wzrokowego z ziemią na wysokości decyzji i bez.

3.3.7 Kolejne etapy szkolenia powinny obejmować przynajmniej:

- a. Podejścia z usterką silnika w różnych jego fazach;
- b. Podejścia z usterką wyposażenia krytycznego (np. systemu elektrycznego, systemu prowadzenia lotu, naziemnego lub pokładowego systemu ILS/MLS oraz układu monitorującego);
- c. Podejścia, w których usterka wyposażenia HUD wymaga:
 - Przejścia na HDD w celu prowadzenia nieudanego podejścia lub
 - Przejścia do lotu z częściowo niesprawnym systemem prowadzenia HUD lub bez niego i wykonania procedury nieudanego podejścia z wysokości decyzji lub niższej obejmujące te, które mogą skutkować dotknięcia pasa;
- d. Usterki systemów, które mogą powodować znaczne odejście od ścieżki schodzenia i/lub kierunku, zarówno powyżej jak i poniżej wysokości decyzji w warunkach minimalnej widzialności zatwierdzonej do operacji;
- e. Usterki i procedury specyficzne dla typu samolotu lub wersji.

3.3.8 Program szkolenia powinien opisywać działania w przypadku wystąpienia usterki, która wymaga zastosowania wyższych minimów.

3.3.9 Program szkolenia powinien obejmować czynności lotnicze podczas podejścia z wyposażeniem typu *fail-passive* w CAT III, jeśli na skutek usterki sygnalizacja wyłączenia HUD pojawi się na wysokości decyzji lub poniżej a ostatnia podana wartość RVR wynosi 300m lub mniej.

3.3.10 Jeśli prowadzi się starty przy RVR równym 400m lub mniej, należy opracować program szkolenia obejmujący usterki silnika i systemów samolotu decydujące o kontynuowaniu lub przerwaniu startu.

3.4 *Wymagania szkolenia przejściowego przy prowadzeniu startów przy ograniczonej widzialności i operacjach w CAT II i III.* Operator powinien zapewnić, aby każdy członek załogi ukończył poniższe szkolenie w procedurach ograniczonej widzialności jeśli przechodzi na nowy typ lub wersję, na którym prowadzone będą starty przy ograniczonej widzialności i operacje w CAT II i III. Doświadczenie załogi wymagane do szkolenia skróconego przedstawione jest w ust. 3.12 oraz 3.1.3 powyżej.

Uwaga: Przyjmuje się, że załoga już jest biegła w ogólnym użytkowaniu systemu prowadzenia HUD do operacji podejść nieprecyzyjnych i w CAT I.

3.4.1 *Szkolenie naziemne.* Odpowiednie wymagania, uwzględniające szkolenia i doświadczenie załóg w CAT II i III, opisane są w ust. 3.2 powyżej.

3.4.2 *Szkolenie na symulatorze i/lub w locie.*

- a. Minimum 10 podejść, obejmujących przechwycenie pomocy podejścia, zakończone lądowaniem lub nieudanym podejściem, na zatwierdzonym do tego celu symulatorze.
- b. Jeśli dla danego typu symulator nie istnieje, wymagane jest wykonanie minimum 6 podejść na samolocie, w tym jedno z odejściem na drugie okrążenie.

3.4.3 *Kwalifikacje załogi.* Wymagania dotyczące kwalifikacji załóg są specyficzne dla operatora oraz typu statku powietrznego, na którym prowadzone są operacje.

- a. Operator zapewni, aby każdy członek załogi, przed przystąpieniem do prowadzenia operacji w CAT II i IIIA, przeszedł odpowiedni sprawdzian.
- b. Sprawdzenie, o którym mowa w ust. a. może zostać zastąpione przez zakończone sukcesem szkolenie na symulatorze opisane w ust. 3.4.2 powyżej.

3.4.4 *Loty na liniach pod nadzorem.* Operator powinien zapewnić, aby każdy członek załogi wykonał przynajmniej 4 szkolne podejścia i lądowania w CAT II i/lub IIIA korzystając z systemu prowadzenia HUD i zatwierdzonych procedur dla CAT II i IIIA.

3.4.5 *Dodatkowe loty na linii.* Operator powinien zapewnić, aby przed rozpoczęciem rzeczywistych operacji w CAT II i/lub IIIA, każdy członek załogi wykonał w tych warunkach przynajmniej 6 szkolnych podejść i lądowań wykorzystując system prowadzenia HUD i zatwierdzone procedury.

3.5 *Doświadczenie dowódcze i na typie.*

3.5.1 W stosunku do dowódców i pilotów, którym może być zlecone prowadzenie lotu, przeszkolonych na nowy typ i/lub określony HUD, powinny zostać zastosowane poniższe wymagania:

- a. 20 odcinków na typie wyposażonym w określony HUD, obejmujących loty na liniach pod nadzorem i dodatkowe loty na linii;
- b. Do czasu przelecenia 40 odcinków, obejmujących loty na liniach pod nadzorem i dodatkowe loty na liniach, jeśli pilot nie uzyskał wcześniej uprawnień do operacji HUD w CAT II lub III u operatora JAA, do stosowanych minimum RVR dla tych kategorii należy dodać 100m.

3.5.2 Prezes może zezwolić na obniżenie poziomu doświadczenia dowódczego dla członków załóg, którzy posiadają doświadczenie w wykorzystaniu HUD do operacji w CAT II lub III.

3.6 *Starty przy ograniczonej widzialności z RVR mniejszym niż 150/200m.*

3.6.1 Operator powinien zapewnić, że przed uzyskaniem upoważnienia do prowadzenia startów przy ograniczonej widzialności, przeprowadzi następujące szkolenie:

- a. Normalne starty w warunkach zatwierdzonego minimum RVR;
- b. Starty w warunkach zatwierdzonego minimum RVR z usterką silnika między V_1 i V_2 lub tak wcześnie jak pozwalają warunki bezpieczeństwa;
- c. Starty w warunkach zatwierdzonego minimum RVR z usterką silnika przed V_1 , wymuszającą przerwanie startu.

3.6.2 Operator powinien zapewnić, że szkolenie wspomniane w ust. 3.6.1 powyżej prowadzone jest na symulatorze zatwierdzonym. Szkolenie powinno obejmować wykorzystanie wszelkich procedur specjalnych i wyposażenia. Jeśli brak jest zatwierzonego symulatora, Prezes może zezwolić na takie szkolenie w samolocie, bez konieczności zachowania warunków minimum RVR. (Patrz Załącznik 1 do EU-OPS 1.965)

3.6.3 Operator powinien zapewnić, aby przed rozpoczęciem prowadzenia startów przy RVR niższym niż 150m (mniejszym niż 200m dla samolotów Kategorii D), członek załogi przeszedł odpowiednie sprawdzenie. Sprawdzenie może być zastąpione tylko przez pozytywnie zakończone szkolenie na symulatorze i/lub w locie podczas szkolenia podstawowego na typ i/lub HUD, opisane w ust. 3.6.1.

3.7 Szkolenie okresowe i sprawdzenia – Operacje przy ograniczonej widzialności

3.7.1 Poprzez szkolenie okresowe i sprawdzenie umiejętności, operator zapewni, że wiedza pilota i zdolność wykonywania zadań związanych z poszczególnymi kategoriami operacji, do których został uprawniony, zostaną poddane sprawdzeniu. Wymagana, w okresie ważności sprawdzenia przez operatora, liczba podejść z wykorzystaniem HUD (jak podano w EU-OPS 1.965(b)) powinna wynieść minimum sześć, z których dwa mogą zostać zastąpione przez podejścia i lądowania samolotem przy wykorzystaniu procedur HUD dla CAT II lub IIIA. Te dwa podejścia samolotem mogą być przeprowadzone podczas normalnych operacji rejsowych lub jako loty szkolne. Podczas przeprowadzania przez operatora sprawdzenia umiejętności powinno zostać wykonane jedno nieudane podejście z wykorzystaniem HUD.

3.7.2 Jeśli operator uprawniony jest do prowadzenia startów przy RVR mniejszej niż 150/200m, podczas przeprowadzania przez niego sprawdzenia umiejętności, przynajmniej jeden start powinien zostać wykonany w warunkach dopuszczalnego minimum widzialności.

3.7.3 Do operacji w CAT III operator powinien korzystać z symulatora lotu zatwierzonego do szkolenia w tej kategorii.

3.7.4 Jeśli samolotami wyposażonymi w system prowadzenia HUD prowadzone są operacje w CAT IIIA, operator powinien zapewnić, że w okresie obejmującym trzy kolejne sprawdzenia przez niego umiejętności, powinno zostać wykonane jedno nieudane podejście spowodowane usterką HUD na lub poniżej wysokości decyzji, gdy ostatni podawany RVR wynosi 300m lub mniej.

3.7.5 Prezes może zezwolić na prowadzenie szkolenia w operacjach w CAT II na samolocie, w przypadku, gdy niedostępny jest zatwierdzony symulator odpowiadający typowi samolotu lub HUD.

Uwaga: Aktualność startów przy ograniczonej widzialności (LVTO) i operacji w CAT II/IIIA w odniesieniu do korzystania z HUD, utrzymywana jest przez szkolenia okresowe i sprawdzenia opisane w tym punkcie.

4 PROCEDURY OPERACYJNE

4.1 *Informacje ogólne.* Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) obejmują:

- a. Starty ręczne z lub bez elektronicznego systemu prowadzenia;
- b. Podejścia do wysokości poniżej DH prowadzone przez HUD; wyrównanie, lądowanie, i dobieg bez prowadzenia;
- c. Prowadzone przez HUD podejście, a następnie prowadzone wyrównanie i lądowanie oraz nie prowadzony dobieg;
- d. Prowadzone przez HUD podejście, a następnie prowadzone wyrównanie, lądowanie i dobieg, gdy stosowany RVR wynosi mniej niż 400m.

4.2 Procedury i instrukcje operacyjne

4.2.1 Charakter i zakres danych procedur i instrukcji zależy od używanego wyposażenia pokładowego i procedur stosowanych na pokładzie. Operator powinien jasno określić w Instrukcji Operacyjnej obowiązki członków załogi w czasie podejścia, wyrównania, dobiegu i nieudanego podejścia. Szczególny nacisk powinien zostać położony na odpowiedzialność załogi podczas przejścia z warunków bez widoczności na warunki z widocznością i na procedury wykorzystywane w przypadku pogarszania się widzialności lub pojawienia się usterki. Specjalną uwagę należy zwrócić na podział obowiązków na pokładzie, aby zapewnić, że obciążenie praca pilota podejmującego decyzję o lądowaniu lub wykonaniu procedury nieudanego podejścia pozwoli mu zachować wystarczające możliwości nadzoru i podejmowania decyzji.

4.2.2 Operator powinien umieścić szczegółowe procedury operacyjne i instrukcje w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcje powinny być możliwe do pogodzenia z ograniczeniami obowiązkowymi procedurami w instrukcji użytkownika w locie (AFM) i obejmować szczególnie:

- a. Sprawdzenia działania wyposażenia pokładowego statku powietrznego;
- b. Wpływ zmian stanu instalacji naziemnych i wyposażenia pokładowego na minima;
- c. Procedury startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
- d. Procedury na wypadek wystąpienia usterki, ostrzeżeń i innych nienormalnych sytuacji;
- e. Minimum wymaganego odniesienia wzrokowego;
- f. Znaczenie poprawnego usadowienia i położenia oczu;
- g. Działania, które mogą okazać się konieczne z powodu pogorszenia się widoczności punktów odniesienia wzrokowego;
- h. Podział obowiązków załogi w przeprowadzaniu procedur zgodnie z ust. a. do d. i f. powyżej, aby pozwolić dowódcy na zachowanie wystarczających możliwości nadzorowania i podejmowania decyzji;
- i. Wymaganie dyktowania na podstawie wskazań wysokościomierza radiowego wysokości poniżej 200ft oraz kontynuacji przez jednego z pilotów monitorowania przyrządów pokładowych samolotu do momentu zakończenia lądowania;
- j. Wymagania ochrony dla strefy czułości ścieżki kierunku;
- k. Korzystanie z informacji dotyczących prędkości wiatru, uskoju wiatru, turbulencji, zanieczyszczeń na pasie i wykorzystanie wielopunktowego pomiaru RVR.
- l. Procedury wykonywania szkolnych podejść i lądowań na pasach, na których nie obowiązują pełne lotniskowe procedury dla CAT II lub CAT III;
- m. Ograniczenia operacyjne wynikające ze świadectwa zdatności;
- n. Informacja na temat maksymalnego dopuszczalnego odchylenia od ścieżki kierunku lub schodzenia ILS.

5 Szkolenie w hybrydowych systemach HUD

Uwaga: Ponieważ większą część systemu hybrydowego stanowi automatyczny pilot, ten Załącznik oparty jest na założeniu całkowitej zgodności z Dodatkiem 1 do EU-OPS 1.440, 1.450 i 1.455. Wymagania wyszczególnione w poniższych punktach są uzupełnieniem do podanych powyżej.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	OPERACJE AWO Z UŻYCIEM SYSTEMU WSKAŹNIKA REFLEKSYJNEGO HEAD UP DISPLAY (HUD)	PNO-6-04-00 Strona 8/10
---	---	----------------------------

5.1 *Szkolenie naziemne*. Kurs podstawowego szkolenia naziemnego przedstawiony w Dodatku 1 do EU-OPS 1.440(b) powinien zostać rozszerzony o:

- a. Charakterystykę części systemu pozostałej niż autopilot,
- b. Opis symboliki HUD, jej znaczenia i zachowania;
- c. Nagranie video/film z praktycznego wykonania podejść, lądowań i odejść na drugie okrążenie;
- d. Odniesienie symboliki HUD i/lub zobrazowania do świata zewnętrznego;
- e. Odniesieni z d. powyżej w stosunku do statku powietrznego;
- f. Odniesienie symboliki HUD i/lub zobrazowania oraz ostrzeżeń do warunków otoczenia;
- g. Wszelkie szczegóły odnoszące się do części systemu hybrydowego nie będącej autopilotem.

5.2 *Szkolenie na symulatorze*. Dodatkowe szkolenia wymagane w Dodatku 1 do EU-OPS(d)(2)(iii) musi obejmować przynajmniej 6 podejść kończących się na przemian lądowaniem i odejściem na drugie okrążenie i obejmować:

- a. Lądowanie z wykorzystaniem pozostałej części systemu po odłączeniu/usterki autopilota na i poniżej DH, chyba że operator nakazuje odejście na drugie okrążenie;
- b. Odejście na drugie okrążenie jak w a. powyżej;
- c. Usterki silnika oraz inne usterki i niesprawności podczas a. i b. powyżej;
- d. Działanie w następstwie usterki/ niesprawności części systemu hybrydowego innej niż autopilot.

5.3 *Szkolenie okresowe i sprawdzenia*. Szkolenie okresowe i sprawdzenie wymagane w Dodatku i do EU-OPS

1.450(g)(i) powinno zostać rozszerzone o 3 dodatkowe podejścia, których wyboru należy dokonać zgodnie z ust. 5.2 powyżej.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 5 - ZAPOBIEGANIE NIEZAMIERZONYM ZDERZENIOM Z ZIEMIĄ W LOCIE STEROWNYM (CONTROLLED FLIGHT INTO TERRAIN-CFIT)

1 Wprowadzenie

1.1 Zderzenie z ziemią w locie sterownym (*Controlled Flight Into Terrain-CFIT*) – termin używany do określenia wypadku, w którym statek powietrzny, pomimo że załoga jest w stanie nim sterować i kontrolować jego prędkość, uderza w ziemię lub powierzchnię wody. Nadal takimi lotami spowodowane jest więcej nieszczęśliwych zdarzeń niż wszystkimi innymi wypadkami towarzyszącymi podróżom lotniczym.

1.2 Poniższe opracowanie oparte jest na dokumentach publikowanych przez Międzynarodową Organizację Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Fundację Bezpieczeństwa Lotów (*Flight Safety Foundation*) oraz na sprawozdaniach ze zdarzeń, w których omal nie doszło do wypadku CFIT. oraz o materiały opublikowane przez Władze lotnicze Wlk. Brytanii (*Civil Aviation Authority of UK (CAA UK)*).

Celem tego opracowania jest ustalenie, co powinni zrobić piloci i użytkownicy statków powietrznych, aby obniżyć ryzyko wypadku CFIT. Zawartość przeznaczona jest do wykorzystania we wszystkich typach operacji: zarobkowych, prywatnych, zakładowych, usług lotniczych i innych, wykonywanych przez samoloty i śmigłowce.

1.4 Spornym jest twierdzenie, że w celu zabezpieczenia przed wypadkiem CFIT, wszystkie załogi powinny mieć głęboko zakodowane w swoich umysłach potencjalne zagrożenie zawsze, gdy ono się pojawia. Osoby odpowiedzialne za pisanie i zmiany procedur operacyjnych powinny upewnić się, że uwzględniają one poniższe zagadnienia, **a następnie rozważyć poprawienie tych procedur, jeśli ich zawartość można ulepszyć lub uzupełnić o ważne zagadnienia, nie uwzględnione wcześniej.**

2 Przed ruszeniem statku powietrznego

2.1 Należy rozważyć, który pas zostanie użyty do startu, która procedura odlotowa, jak będzie można dokładnie lecieć po wyznaczonej trasie, które naziemne pomoce nawigacyjne zostaną wybrane do wykorzystania, jakie będą wymagania przewyższenia (np. przeszkody i minimalny gradient wznoszenia) i jak będzie wyglądał tor lotu, jeśli po starcie konieczne okaże się natychmiastowe zawrócenie do lotniska.

2.2 W załogach wieloosobowych dowódca musi upewnić się, że wszyscy członkowie załogi wiedzą jak będzie przebiegał tor lotu po starcie, z uwzględnieniem zmian, które mogą nastąpić, jeśli wystąpi spadek mocy spowodowany usterką silnika lub gdy trzeba będzie uniknąć istotnych zjawisk pogodowych, takich jak burza. Załoga powinna odnieść te trasy i wysokości do bezpiecznych wysokości w sektorze (*Sector Safe Altitude-SSA*), które uwzględniają miejscowy teren i znaczące przeszkody. Należy wspomnieć o konieczności monitorowania w czasie lotu po trasie; ma to zastosowanie bez względu na to, czy sterowanie statkiem powietrznym odbywa się ręcznie czy przy pomocy autopilota lub systemu samostabilizacji.

2.3 Po otrzymaniu zezwolenia na lot lub instrukcji odlotowych, rozpatrzone powinny zostać wszystkie poniższe zagadnienia. Należy zwrócić szczególną uwagę na upewnienie się, że mapy zawierające szczegółowe standardowe odloty według przyrządów (*SID*), jeśli są wykorzystywane, są pod ręką i że jeśli wykorzystywany jest system zarządzania lotem (*Flight Management System – FMS*), jego wskazania kątów drogi i odległości są prawidłowe. Wszystkie naziemne pomoce nawigacyjne znajdujące się w zasięgu powinny zostać zidentyfikowane przy pomocy zwróconych we właściwym kierunku, wskazówek przyrządów. Ich przełączniki sterowania i wyświetlania powinny być poprawnie ustawione, aby zapewnić dokładność utrzymania nakazanej trasy a w przypadku posiadania FMS, służyć jako zapasowe źródło informacji na wypadek usterki niezależnego systemu nawigacji. Sprawdzenie wysokościomierzy powinno dać pewność, że wszystkie odczyty są poprawne i mieszczą się w granicach tolerancji dla odpowiedniego nastawienia aktualnego QNH. **Na wybieraku wysokości zadanej powinna być ustawiona wartość pierwszej, przewidzianej przez procedurę, wysokości do utrzymywania, o ile taka została w niej opublikowana.**

2.4 Odprawa przed lotem powinna obejmować skutki wszelkiego prawdopodobnego obniżenia osiągnięć z powodu wystąpienia stosunkowo wysokich temperatur otoczenia lub spodziewanego użycia systemu odladania lub przeciwoblodzenia silnika lub płatowca. Należy zwrócić uwagę na wszelkie różnice w rozmieszczeniu przyrządów i różnice pomiędzy wyświetlaczami informacji, w stosunku do ogólnie spotykanych, aby błędne odczyty wysokościomierzy i wskazań DME stały się mniej prawdopodobne. Należy zanotować znaczące minimalne bezpieczne wysokości (*Minimum Safe Altitudes-MSA*), które można spotkać na trasie lotu.

3 Przed startem

Dowódca powinien upewnić się, że wszystkie pokładowe przyrządy nawigacyjne działają poprawnie oraz, że jeśli to może pomóc załodze w określeniu swojego położenia w stosunku do znaczących przeszkód terenowych, radar pokładowy lub urządzenie obrazujące rzeźbę terenu (jeśli stanowi wyposażenie) jest odpowiednio dostrojone. Jeśli występują elementy terenu wymuszające określone postępowanie, powinny być one zobrazowane. Wszelkie otrzymane od ATC w ostatniej chwili zmiany dotyczące odlotu powinny zostać omówione z pozostałymi członkami załogi, a wszelkie zmiany nastawienia przyrządów nawigacyjnych i ich wybieraków powinny być dokonywane z zachowaniem ostrożności.

W odpowiednim czasie, którego można nie znaleźć do momentu uzyskania zezwolenia na start, konieczne jest sprawdzenie, czy aktualna pozycja (*present position*) wskazywana przez FMS lub urządzenie RNAV jest prawidłowa. Takie upewnienie się jest szczególnie ważne, gdy początkowa faza odlotu odbywa się z wykorzystaniem FMS, a jego trasa nie pokrywa się z zamiarami lub radialami od lub do naziemnych pomocy nawigacyjnych.

4. Po starcie

4.1 W przypadku planowania lotu w warunkach VMC (*Visual Meteorological Conditions*), należy zwrócić uwagę na upewnienie się, że napotkane chmury i widzialność nie przeszkadzają pilotowi widzieć wystarczająco daleko do przodu, w celu identyfikacji terenu i przeszkód, które mogą stanowić zagrożenie. Jeśli zachodzi podejrzenie, że warunki VMC mogą zaniknąć (obniżenie podstawy chmur, pogorszenie widzialności), pilot powinien bezzwłocznie rozważyć możliwości i podjąć jakiegokolwiek działania, które wydadzą się najwłaściwsze. Powinno to być dokonane zanim sytuacja pogorszy się do tego stopnia, że określenie dokąd zmierza statek powietrzny stanie się trudne. W warunkach pogarszającej się pogody bez zapewnienia odpowiedniej odległości od terenu lub przeszkód, wyłączne poleganie na informacjach nawigacyjnych uzyskanych z GPS (*Global Positioning System*) jest dużym zagrożeniem dla pilotów lekkich samolotów i śmigłowców lecących na małej wysokości, gdyż lot „na siłę” przy psującej się pogodzie może mieć tragiczne skutki.

4.2 W przypadku statków z załogą wieloosobową, cała załoga powinna upewnić się na podstawie wskazań przyrządów nawigacyjnych, że statek powietrzny zmierza w pożądanym kierunku. Jeśli ATC wymogłaby na pilocie odejście od pionowego lub poziomego profilu podejścia, które zostało przez załogę wcześniej omówione, załoga powinna upewnić się, że zastosowanie się do nowego polecenia nie spowoduje, że statek powietrzny będzie leciał poniżej wysokości bezpiecznych. W przypadku jakichkolwiek wątpliwości, czy zachowane są bezpieczne odległości od powierzchni ziemi, załoga powinna powiadomić organ kontroli ruchu lotniczego lub zakwestionować instrukcję. Nie można przyjmować, że radar lotniskowy lub obszarowy zapewnią odpowiednią separację od przeszkód terenowych.

4.3 Podczas wykonywania odlotu opartego na FSM, przy przechodzeniu punktów kontrolnych, załoga powinna upewnić się, że wyliczona pozycja jest zgodna z odległością i/lub radialem, przy pomocy których została wyznaczona. Stan wyposażenia FMS lub nawigacji obszarowej powinien być monitorowany a wypracowane informacje i wskazówki nie powinny być wykorzystywane poniżej SSA lub MSA, jeśli brak jest sygnalizacji „wysoka dokładność” lub równoważnika. Po odebraniu polecenia wchodzenia z wysokości na poziom lotu, załoga powinna od razu przestawić główny wysokościomierz(e) na ciśnienie 1013.2 hP i porównać odczyty, pozostawiając przynajmniej na jednym wysokościomierzu nastawienie QNH w celu uzyskania odczytu, który można będzie porównywać z SSA, dopóki ta druga nie zostanie przecięta. Zaakcentowanie tego punktu można osiągnąć poprzez zgłoszenie przez załogę „przechodzę SSA” w momencie, gdy statek powietrzny ją przecina. W rejonach, gdzie wysokość przejściowa jest stosunkowo wysoka, tak jak 18000 stóp [ft] w Ameryce Północnej i gdzie krajowe przepisy tego wymagają, nastawienie ciśnienia 1013.2 hP na wysokościomierzu nie może być dokonane do momentu jej przejścia.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	ZAPOBIEGANIE NIEZAMIERZONYM ZDERZENIOM Z ZIEMIĄ W LOCIE STEROWNYM (CFIT)	PNO-6-05-00 Strona 2/6
---	---	---------------------------

5 Na poziomie przelotowym – na trasie

5.1 Rutynowo należy zwracać uwagę na ukształtowanie terenu i przeszkody, które będą musiały być wzięte pod uwagę w przypadku nagłego schodzenia do małej wysokości, jak również w przypadku omijania niebezpiecznych zjawisk pogodowych (śmigłowce i samoloty lekkie), utraty kontroli sterowania ciśnienia w kabinie (samoloty ciśnieniowe) lub utraty mocy silników (wszystkie statki powietrzne).

5.2 Załoga powinna wiedzieć, co należy w takich okolicznościach zrobić; np. jaki przyjąć kurs, aby ominąć wzniesienia lub przeszkody terenowe, jaką będzie można utrzymywać wysokość w przypadku awarii silnika. W celu przygotowania się na taką ewentualność, mapy przedstawiające MSA i odnośne dane osiągow powinny być zawsze w zasięgu ręki. Odpowiednio wykorzystane powinny być zobrazowanie radarowe terenu przed statkiem powietrznym a załogi powinny wiedzieć jak szybko uzyskać informacje z FMS, jeśli posiada dane na ten temat.

6 Na poziomie przelotowym – przed rozpoczęciem schodzenia

6.1 Zanim statek powietrzny opuści wysokość przelotowa lub poziom przelotowy, dowódca powinien zapewnić aby odprawa przed schodzeniem objęła: zamierzoną trasę lotu (schodzenie początkowe, podejście pośrednie, podejście końcowe i odejście na drugie okrążenie) włączając standardowe podejście według przyrządów (STAR); pomoce nawigacyjne, które mają być wykorzystane, profil pionowy lotu oraz ukształtowanie terenu i wszystkie przeszkody naniesione na mapy podejścia według przyrządów, nawet jeśli podejście pośrednie lub końcowe ma być przeprowadzone z widocznością.

6.2 Należy przypomnieć odpowiednio względną wysokość decyzji (DH)/bezwzględną wysokość decyzji (DA), minimalną względną wysokość schodzenia (MDH)/minimalną bezwzględną wysokość schodzenia (MDA) lub wysokość kręgu (*circling altitude*), która ma być zastosowana (wraz z towarzyszącym RVR lub widzialnością) i której wartość znajdzie się na znaczniku wysokościomierza lub zostanie wprowadzona do FMS. Należy również zwrócić uwagę na strefy oczekiwania wzdłuż przewidywanej trasy lotu oraz ich najniższe wysokości lub poziomy lotu. W całości trzeba przejrzeć NOTAM i wysłuchać informacji ATIS, aby upewnić się czy nie ma w nich informacji o niedostępności urządzeń (pomoce nawigacyjne, oświetlenie, kategoria podejścia) oraz rozważyć wpływ ich braku na wykonanie podejścia.

6.3 Przed rozpoczęciem schodzenia, aktualna pozycja powinna zostać sprawdzona przy pomocy najbardziej odpowiednich środków: wzrokowo (jeśli absolutnie nie ma wątpliwości), przy użyciu pomocy nawigacyjnych (np. przez porównanie radiału i odległości z VOR i DME z zamiarem i odległością wyliczoną przez FMS na podstawie tych samych punktów odniesienia) lub przy pomocy radaru naziemnego. Powinna zostać zwrócona uwaga na stan operacyjny FMS lub urządzeń nawigacji obszarowej i jeśli brak jest sygnalizacji „dokładność wysoka” lub równoważnika, informacja o pozycji powinna zostać sprawdzona krzyżowo przy wykorzystaniu innych pomocy. Na jednym z wysokościomierzy powinno być ustawione ciśnienie QNH po to, by podczas schodzenia statku powietrznego załoga mogła w łatwy sposób kontrolować przecinaną wysokość w odniesieniu do bezpiecznych wysokości na mapach podejścia lub w dzienniku nawigacyjnym pilota.

7 Schodzenie w fazie podejścia początkowego

7.1 Nastawienie ciśnienia na wysokościomierzu powinno być zmienione na właściwe QNH w momencie, gdy statek powietrzny uzyskuje zezwolenie na schodzenie z poziomu do wysokości bezwzględnej: jednocześnie, aby uniknąć popełnienia błędu, wszyscy członkowie załogi natychmiast sprawdzają, czy ich wysokościomierze mają jednakowe wskazania (po uwzględnieniu poprawek). Dokładność zmiany nastawienia wysokościomierzy powinna być sprawdzona krzyżowo, a osiągnięcie nowej wysokości powinno być poprzedzone ostrzeżeniem (*alert call*). Mając omówione odnośne wysokości bezpieczne, załogi powinny być uczulone na polecenia zejścia do wysokości, które zostały uznane za bezpieczne dla pokonywanej trasy oraz być gotowe do sprzeciwienia się instrukcjom, które wydają się niepokojące. Przecięcie SSA powinno być zgłoszone (dla wywołania czujności) a pozycja statku powietrznego ponownie sprawdzona. Nie można zakładać, że radar obszaru lub lotniskowy zapewni odpowiednią separację od terenu.

8 Podejście pośrednie i końcowe

8.1 Większość wypadków CFIT ma miejsce poniżej lub w pobliżu toru podejścia pośredniego lub końcowego.

8.2 Szczególną uwagę należy zachować podczas wykonywania podejścia z widocznością w warunkach złej widzialności lub w nocy na zapewnienie, że w trakcie manewrowania do wejścia na prostą, statek powietrzny nie napotka wydatnych przeszkód lub ukształtowania terenu, które nie mogą być widoczne oraz takich, które są zupełnie nieoznaczone lub nieoświetlone. Nawet, jeśli widzialność jest dobra, należy zwrócić uwagę na przeważające kierunki i prędkości wiatru, aby statek powietrzny nie był znoszony w kierunku przeszkód terenowych na odległość mniejszą niż zamierzona; stosunkowo silne wiatry tylnie mogą stanowić potencjalne zagrożenie na lotniskach otoczonych przez wydatne wzniesienia terenu lub inne przeszkody.

8.2 Dowódca powinien zapewnić, aby trasy dolotowe, o ile zostały wyznaczone, były zachowane dokładnie. Jeśli w FMS zakodowane są dane działań przymusowych, powinny one być wyświetlone na wskaźniku nawigacyjnym; dane uzyskane z radaru meteorologicznego lub dane o terenie przed statkiem powietrzny powinny służyć uświadomieniu sobie pozycji. Jeśli przewiduje się lot w strefie oczekiwana (*holding pattern*), prędkość na wejściu nie może być nadmierna, aby statek powietrzny nie schodził z drogi poza obszar bezpieczny w odniesieniu do terenu oraz do wysokości, na osiągnięcie której statek uzyskał pozwolenie. Należy sprawdzić, czy wyświetlane przez FMS strefy oczekiwania są właściwie zorientowane i posiadają właściwy kierunek krążenia. Podczas wykonywania procedury wejścia w strefę oczekiwania może nastąpić chwilowe obniżenie orientacji przestrzennej, dlatego należy zachować ostrożność przy wybieraniu kierunku dolotu a pozostali członkowie załogi powinni potwierdzić prawidłowość dokonanego wyboru. Z chwilą pojawienia się wskazań wysokościomierza radiowego, dla zapewnienia odpowiedniej odległości od ziemi lub wody pod statkiem powietrzny i szybkości zbliżania się do niej, powinny być one elementem przeglądu tablicy przyrządów.

8.3 Powinny zostać wykorzystane wszystkie pomoce, które pozwolą na potwierdzenie podążania zgodnie z poziomym i pionowym profilem lotu; obejmuje to wykorzystanie systemów prowadzenia VASIS lub PAPI oraz innych dostępnych pomocy świetlnych. Należy zachować szczególną ostrożność przy podejściach schodkowych, gdzie błędna interpretacja wysokości i odpowiadającej jej odległości DME może być zagrożeniem bardzo prawdopodobnym. Jeśli dostępne są radiolatarnie NDB, to powinny one być wykorzystane do upewnienia się, że statek powietrzny znajduje się na linii właściwej ścieżki kierunku ILS a przez krzyżowe sprawdzenie wysokości w momencie przejścia radiolatarni, że statek znajduje się na ścieżce schodzenia. W wielu takich podejściach, punkty wyznaczone przez odległości z DME, pozwalają na przeprowadzenie równie pewnych sprawdzeń i powinny one być wykorzystane do potwierdzenia, że przecinana wysokość względna lub bezwzględna zgodna jest z wysokością przedstawioną na mapce podejścia.

8.4 Jeśli jest dostępny ILS, powinien on zawsze, po przeprowadzeniu identyfikacji, zostać wykorzystany do wykonania podejścia końcowego. Jeśli brak jest sygnałów ścieżki schodzenia, do monitorowania schodzenia statku powietrznego należy użyć innych środków, aby mieć pewność, że w żadnej fazie statek powietrzny nie znajduje się niżej niż wymaga bezpieczeństwa. Często odległości od punktu odniesienia dostarcza DME, lecz w tym przypadku załoga musi sprawdzić jego położenie, aby upewnić się w jego usytuowaniu względem progu pasa. Identyfikację wszystkich wybranych do wykorzystania naziemnych pomocy nawigacyjnych, powinni przeprowadzić wszyscy członkowie załogi pamiętając, że DME sprzężone są z VOR a instalacje ILS są osobne. Należy również zwrócić uwagę na położenie pomocy podejścia końcowego (i ewentualnego odejścia na drugie okrążenie) oraz ich usytuowanie względem pasa. Jeśli zostało dozwolone, można wykorzystać odległości wypracowane przez FMS, ale tylko wtedy, gdy uzyskano potwierdzenie, że urządzenie dokładnie określiło pozycję statku powietrznego; poza tym załoga powinna być uczulona na wszelkie przesunięcia „mapy”, które mogą wystąpić oraz kontynuować monitorowanie stanu FMS.

8.5 Należy określić bramki podejścia końcowego, poza które podejście nie może być kontynuowane, chyba że statek powietrzny znajduje się na żądanej ścieżce schodzenia, w konfiguracji do lądowania, z ustabilizowaną mocą i szybkością, których celem jest zmniejszenie ryzyka nie wykrycia dużej prędkości schodzenia blisko ziemi.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	ZAPOBIEGANIE NIEZAMIERZONYM ZDERZENIOM Z ZIEMIĄ W LOCIE STEROWNYM (CFIT)	PN0-6-05-00 Strona 4/6
---	---	---------------------------

9 Odejście na drugie okrążenie

9.1 Jeśli podczas podejścia według przyrządów konieczne jest odejście na drugie okrążenie, musi ono być wykonane dokładnie, szczególnie w odniesieniu do jego przebiegu; skrzyżowania, jeśli zaznaczone zostały na mapce, nie mogą być wykonywane ani za wcześnie ani za późno. Należy przestrzegać minimalnych wysokości manewrowania, a prędkości powinny mieścić się w określonym przedziale, aby pozwalały na pozostawanie statku powietrznego w bezpiecznej strefie w odniesieniu do przeszkód terenowych.

9.2 Jeśli podjęto decyzję o odejściu na lotnisko zapasowe, powinno się to odpowiednio rozważyć, aby upewnić się, że statek powietrzny zachowuje bezpieczne przewyższenie nad terenem zarówno w fazie naboru wysokości jak i na trasie.

10 System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi (GPWS) i system ostrzegania o minimalnych bezpiecznych wysokościach (MSAWS)

10.1 Celowość posiadania na pokładzie GPWS lub MSAWS wymaga wyjaśnienia. Oba systemy zostały opracowane, aby alarmować i ostrzegać (w tym drugim przypadku poprzez kontrolera), że statek powietrzny przekroczył pewne wcześniej określone progi i że, jeśli pilot nie wprowadzi korekty, może zderzyć się z ziemią. Żaden system nie zastąpi załogi w planowaniu i wykonaniu lotu tak, aby konieczność wykorzystania GPWS lub MSAWS nigdy nie wystąpiła. Pomimo dokonywanych w nich ciągłych ulepszeń i niekwestionowanych korzyści, których dostarcza każdy z nich, na żadnym z systemów nie można polegać absolutnie.

10.2 Nie istnieje i nigdy nie będzie istniał system unikania zderzeń z ziemią (*CFIT*) lepszy niż pilot i pozostali członkowie załogi, którzy poprzez przygotowanie przed lotem i działanie podczas lotu zapewniają, że skrupulatnie zastosowano przy każdej okazji wszystkie właściwe przedsięwzięcia dla uniknięcia zderzenia z ziemią

11 Szkolenie

11.1 Szkolenie w procedurach, które obejmuje punkty opisane powyżej, pomoże wypracować właściwe podejście do unikania zderzeń z ziemią (*CFIT*). Dobra współpraca w załodze - Zarządzanie zasobami załogi (*CRM*), aby użyć znanego określenia - zwiększą jego wartość. Przede wszystkim Operator lub osoba odpowiedzialna za opracowanie procedur musi zapewnić, że znajduje się w nich wszystko, co znaleźć się powinno. Następnie, w ich stosowaniu, szkolone muszą być załogi.

11.2 Personel zatrudniony do nauczania procedur powinien upewnić się, że ich cele są zrozumiałe; personel, którego zadaniem jest egzaminowanie lub dokonywanie ocen biegłości powinien upewnić się, że załogi te procedury stosują a personel, który ocenia fachowość „na linii” powinien upewnić się, że standardy unikania zderzeń z ziemią (*CFIT Avoidance*), w wyniku pojawienia się nieprzewidzianych okoliczności jak omijanie zjawisk pogodowych, zmiana trasy lub pasa, nie są obniżane.

12 Wnioski

12.1 Wypadki *CFIT* i zdarzenia, które mogą przeistoczyć się w takie wypadki, występują ciągle i pozostają przedmiotem rozważań. Problem ryzyka zderzenia z ziemią nie może być pozostawiony do rozwiązania systemom takim jak GPWS lub MSAWS, lecz może być zredukowany, jeśli wszyscy członkowie załogi będą wiedzieć jak stosować procedury, zostaną odpowiednio wyszkoleni w korzystaniu z nich i będą skrupulatnie je stosować.

12.2 Zachęca się Operatorów i pilotów do studiowania zawartości własnych procedur unikania zderzeń z ziemią, jak opisano w tym materiale, oraz do upewnienia się, po stwierdzeniu ich poprawności, że są one stosowane we wszystkich operacjach.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 8 - WYTYCZNE DLA PROCEDUR I PROGRAMÓW SZKOLENIA PERSONELU POKŁADOWEGO

A SZKOLENIE I SPRAWDZANIE PERSONELU POKŁADOWEGO (OPS 1, CZĘŚĆ O)

1 ZASADY OGÓLNE

- 1.1 W Instrukcji Operacyjnej powinien być zawarty zakres materiału dla każdego rodzaju szkolenia.
- 1.2 Zakres ten ma określać czas trwania każdego szkolenia wraz z podziałem na szkolenie praktyczne i teoretyczne. Czas szkolenia ma być określony na podstawie liczby szkolonych, liczby instruktorów, metod szkoleniowych i dostępnych pomocy szkoleniowych.
- 1.3 Zgodnie z wymaganiami OPS-1 sprawdzenie może być przeprowadzane wyłącznie przez personel uznany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem. Lista personelu sprawdzającego ma być przedstawiana do akceptacji Prezesa.
- 1.4 Instrukcja Operacyjna powinna określać pomoce szkoleniowe odpowiednie do różnych części szkolenia oraz instruktorów wraz z określeniem obszaru ich kompetencji. Instrukcja Operacyjna powinna podawać warunki korzystania ze szkoleń i pomocy z zewnątrz przedsiębiorstwa.

2 STARSZY CZŁONEK PERSONELU POKŁADOWEGO (OPS 1.1000, 1.1045(a) Część D i Dodatek 1 do OPS 1.045 Część D)

- 2.1 Zgodnie z wymaganiami OPS-1 zakres szkolenia starszych członków personelu pokładowego, jako dodatkowego do pozostałych programów szkoleniowych, ma być określony w Instrukcji Operacyjnej. Szkolenie starszego członka personelu pokładowego ma zawierać punkty określone w IEM OPS 1.1000(c) Szkolenie starszego członka załogi.

3 SZKOLENIE PODSTAWOWE (OPS 1.1005 i 1.1045 Część D)

- 3.1 Zgodnie z wymaganiami OPS-1 zakres szkolenia podstawowego ma być zawarty w Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzony przez Prezesa. (OPS 1.1045(a) Część D, Dodatek 1 do 1.1045 Część D oraz IEM OPS 1.045)
- 3.2 Zgodnie z wymaganiami OPS-1 (Dodatek 1 do 1.1005) szkolenie podstawowe ma obejmować co najmniej:
- a. Szkolenie pożarowe i zadymienia;
 - b. Przetrwanie w wodzie;
 - c. Szkolenie w przetrwaniu;
 - d. Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc;
 - e. Obsługa pasażerów;
 - f. Porozumiewanie się w załodze;
 - g. Dyscyplina i odpowiedzialność;
 - h. Zarządzanie zasobami załogi (CRM)
- 3.3. Procedura wydawania zezwoleń dla Operatora wnioskującego o prowadzenie szkolenia podstawowego w zakresie bezpieczeństwa i wydawania zaświadczeń dla personelu pokładowego zgodnie z wymaganiami OPS 1.1005
- a) Operator składa do ULC wnioski (na druku **ULC-CC_AT-01**). wraz z załącznikami, o rozszerzenie Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) o wpis w Specyfikacjach Operacyjnych lub uzyskanie zatwierdzenia organizacji szkoleniowej zezwalającego na prowadzenie szkoleń w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz do wydawania zaświadczeń, o których mowa w Części O Załącznika III do rozporządzenia 3922/91.

- b) Wyznaczony przez Naczelnika LOL-1 inspektor przeprowadza proces oceny/akceptacji zgodnie z:

Wydanie z: 31.12.2012 Zmiana Nr: 14	WYTYCZNE DLA PROCEDUR I PROGRAMÓW SZKOLENIA PERSONELU POKŁADOWEGO	PN0-6-08-00 Strona 1/2
--	--	----------------------------------

I. Listą kontrolną **LK-CC_TAT-01** – gdy wnioskuje Operator zatwierdzony zgodnie z OPS-1

- c) Inspektor ULC może przeprowadzić audyt na potwierdzenie spełnienia koniecznych wymagań zgodnie z punktami zawartymi w Liście Kontrolnej. W przypadku ukończeniu audytu z wynikiem pozytywnym proces jest kontynuowany, w przypadku uzyskania oceny negatywnej proces ulega zakończeniu.
- d) Następnie Inspektor przekazuje Naczelnikowi LOL-1 Listę Kontrolną wraz z opinią i rekomendacją dot. rozszerzenia Certyfikatu AOC o wpis w Specyfikacjach Operacyjnych lub wydania upoważnienia organizacji szkoleniowej zezwalającego na prowadzenie szkolenia podstawowego w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz do wydawania stosownych zaświadczeń, których mowa w cz. O Załącznika III do rozporządzenia 3922/91.
- e) Po uzyskaniu zatwierdzenia koordynator procesu certyfikacji LOL-1 przygotowuje nowy formularz Specyfikacji Operacyjnych/upoważnienia z wpisem zezwalającym na prowadzenie szkoleń i wydawanie zaświadczeń z zakresu bezpieczeństwa dla personelu pokładowego.
- f) **Koniec procedury** – LOL1 archiwizuje specyfikacje operacyjne wnioskodawcy (wraz z kompletem dokumentów dowodowych) zezwalające do prowadzenia szkolenia, bezpośrednio bądź pośrednio, w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz do wydawania zaświadczeń, o których mowa w Części O Załącznika III do rozporządzenia 3922/91.
- g) Wydział LOL-3 prowadzi rejestr Upoważnionych/zatwierdzonych organizacji szkoleniowych.

ROZDZIAŁ 9 - SZKOLENIE ZAŁÓG W PROCEDURACH I ZASADACH UŻYCIA SYSTEMU ACAS II

Uwaga: Materiał zawarty w tych wytycznych został wydany zgodnie z Rozdziałem 10 Materiału Administracyjnego i Doradczego JAA Dział Czwarty: Operacje, Część Druga: Procedury (JAR-OPS).

1 ZASADY OGÓLNE

1.1 Podczas wprowadzania systemu unikania kolizji w powietrzu napotkano na liczne nieprawidłowości, które przypisano niedociągnięciom programów szkolenia pilotów. W rezultacie problem szkolenia pilotów był przedmiotem dyskusji w ICAO, która opracowała na użytek operatorów wskazówki do wykorzystania przy układaniu programów szkolenia.

1.2 Te Wytyczne zawierają oparte na doświadczeniach, tematy szkolenia ACAS II dla pilotów. Informacje dotyczące informacji ruchowej (TA) zawarte w tym opracowaniu odnoszą się również do użytkowników ACAS I i ACAS III. Tematy szkolenia obejmują pięć obszarów: zasady działania, przygotowania przedlotowe, ogólne działania w locie, reakcja na informację ruchową (TA) i reakcja na propozycję manewru (RA).

1.3 Podane informacje odnoszą się zarówno do TCAS II Wersja 6.04A jak i Wersja 7 (ACAS II); tam gdzie pojawiają się różnice, są one uwzględniane.

2 ZAKRES

2.1 Tematy szkoleń są dalej podzielone na zagadnienia: szkolenie teoretyczne, manewrowanie, ocena wstępna i ostateczna kwalifikacja. W każdej grupie tematów materiał szkoleniowy został podzielony na zagadnienia uważane za podstawowe dla szkolenia i uważane za pożądane. Dla każdej grupy określone zostały cele i przyjęte kryteria ich wykonania.

2.2 Nie podejmuje się tutaj próby określenia, w jaki sposób programy szkolenia powinny być wdrożone. Natomiast określone zostały cele w postaci wiedzy, której posiadanie oczekiwane jest od pilota posługującego się ACAS i praktyczne jej zastosowanie przez pilota, który ukończył szkolenie. Jednakże, wskazówki obejmują te obszary, których zrozumienie i praktyczne zastosowanie pilot przechodzący szkolenie powinien zademonstrować poprzez użycie odpowiedniego oprogramowania, interaktywnego urządzenia treningowego, symulatora lub pomocy do szkolenia komputerowego (CBT). Tam, gdzie to potrzebne, do kryteriów wykonania dołączone zostały uwagi, które rozszerzają lub wyjaśniają materiał objęty szkoleniem.

3 TEMATY SZKOLENIA

3.1 Szkolenie teoretyczne ACAS

Jest to typowe szkolenie prowadzone w sali wykładowej. Demonstracja wiedzy objętej tą częścią może być dokonana przez pozytywne zdanie testów pisemnych lub udzielenie, bez stosowania limitów czasowych, poprawnych odpowiedzi na pytania zawarte w programie komputerowym (CBT).

3.1.2 Zagadnienia podstawowe

3.1.2.1 Zasady działania. Pilot powinien wykazać zrozumienie zasad działania ACAS i sposoby wykorzystania TA i RA. To szkolenie powinno obejmować następujące zagadnienia:

a. Działanie systemu

- Przedmiot: Wykazanie znajomości działania ACAS.
- Sprawdzenia: Pilot musi wykazać znajomość następujących funkcji:

(i) Śledzenie:

- ACAS wysyła zapytania do innych samolotów wyposażonych w transponder w zasięgu 14 NM oraz
- Zasięg śledzenia ACAS może być zmniejszony w obszarach geograficznych, gdzie występuje duża ilość naziemnych urządzeń pytających i statków powietrznych wyposażonych w ACAS II.

Uwaga: Jeśli wprowadzenie przez operatora ACAS pozwala na wykorzystanie wydłużonego impulsu pobudzającego (*squitter*) w Modzie S, normalny zasięg śledzenia może zostać wydłużony poza 14 milę. Jednak ta informacja nie może być wykorzystana do celów uniknięcia kolizji.

(ii) Unikanie kolizji

- TA może podać informację o każdym statku powietrznym wyposażonym w transponder odpowiadający na zapytania w Modzie C ICAO, nawet jeśli statek powietrzny nie ma możliwości kodowania wysokości;
- RA może odnosić się tylko do statków powietrznych kodujących wysokość i tylko w płaszczyźnie pionowej;
- RA odnosząca się do kolizyjnych statków powietrznych wyposażonych w ACAS podlega koordynacji w celu zapewnienia wypracowania RA uzupełniającego;
- Brak reakcji na RA pozbawia statek powietrzny, wypracowanego przez własny ACAS, zabezpieczenia przed kolizją. Poza tym, przy spotkaniu dwóch statków powietrznych wyposażonych w ACAS ogranicza to również możliwość wyboru ACAS innego statku i w ten sposób czyni ACAS innego statku powietrznego mniej użytecznym niż w przypadku, gdyby własny statek w ACAS wyposażony nie był.

b. Progi zadziałania

- Przedmiot: Wykazać znajomość zasad wypracowania TA i RA
- Sprawdzian: Pilot powinien wykazać zrozumienie metodologii stosowanej przez ACAS do wypracowania TA i RA oraz ogólnych sposobów wypracowania informacji, o których mowa poniżej.
 - (i) Informacje ACAS odnoszą się raczej do czasu osiągnięcia minimum bezpiecznej odległości od samolotu (CPA) niż do dystansu. Czas musi być krótki a separacja pionowa być lub wydawać się mała, aby informacja mogła zostać wypracowana. Standardowe separacje stosowane przez organy kontroli ruchu różnią się od minimum bezpiecznej odległości, przy której ACAS wysyła ostrzeżenie.
 - (ii) Progi wypracowania TA i RA zmieniają się z wysokością. Na większej wysokości progi są większe.
 - (iii) TA pojawia się na 15 do 48 sekund, a RA na 15 do 35 sekund przed zbliżeniem się na minimalną bezpieczną odległość.
 - (iv) RA służy do określenia wymaganej minimalnej separacji pionowej na minimalnej bezpiecznej odległości. W rezultacie RA wysyła instrukcję wejścia powyżej lub zejścia poniżej wysokości zajmowanej przez kolizyjny statek powietrzny.

c. Ograniczenia ACAS

- Przedmiot: Sprawdzić, czy pilot jest świadom ograniczeń ACAS.
- Sprawdzian: Pilot powinien wykazać się wiedzą i zrozumieniem następujących ograniczeń ACAS.

- (i) ACAS nie ustali toru lotu ani nie wyświetli echa statku powietrznego nie wyposażonego w transponder lub nie odpowiadającego na zapytania w Modzie C ACAS
- (ii) ACAS automatycznie stanie się niesprawny, jeśli odcięty zostanie dopływ sygnałów od wysokościomierza barometrycznego, radiowego lub transpondera.

Uwaga: W pewnych instalacjach, powodem niesprawności ACAS może być brak sygnałów od innych systemów pokładowych jak inercyjny system odniesienia (IRS) lub kierunkowy system odniesienia (AHRS). Poszczególni operatorzy powinni upewnić się, że ich piloci są świadomi, które usterki mają wpływ na działanie ACAS.

- (iii) Niektóre statki powietrzne do wysokości 380 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi (AGL) mogą pozostawać niewykrywalne. Jeśli ACAS potrafi określić, że statek powietrzny poniżej tej wysokości jest w powietrzu, to go zasygnalizuje;
- (iv) W obszarach o dużym natężeniu ruchu ACAS może nie wyświetlić wszystkich najbliższych wyposażonych w transponder statków powietrznych;
- (v) Ze względu na ograniczenia konstrukcyjne kurs wskazywany przez ACAS nie jest wystarczająco dokładny, aby rozpocząć manewr w płaszczyźnie poziomej w oparciu o obraz sytuacji;
- (vi) Ze względu na ograniczenia konstrukcyjne ACAS nie ustali toru lotu ani nie wyświetli echa statku powietrznego poruszającego się z prędkością pionową przekraczającą 10000 stóp [ft]/min. Poza tym sposób zainstalowania może powodować krótkotrwałe błędy w określeniu prędkości pionowej kolizyjnego statku w okresach gwałtownego przyspieszenia;
- (vii) Ostrzeżenia systemu o zbliżaniu się do ziemi/zderzenia z ziemią (GPWS/GCAS) lub o uskoku wiatru mają pierwszeństwo przed sygnałami ACAS. Jeśli pojawi się ostrzeżenie GPWS/GCAS lub o uskoku wiatru, pojawianie się dźwiękowych sygnałów ACAS jest wykluczone i musi on być automatycznie przełączony na rodzaj pracy Tylko TA (TA Only).

d. Zakazy dla ACAS

- Przedmiot: Sprawdzić, czy pilot jest świadom warunków, w których pewne działania ACAS są zakazane.
- Sprawdzian: Pilot powinien wykazać znajomość i zrozumienie różnych zakazów dla ACAS włączając poniższe:
 - (i) Komenda RA „INCREASE DESCENT” („zwiększ schodzenie”) jest zakazana poniżej 1450 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi (AGL) dla TCAS II Wersja 6.04A i Wersja 7 jeśli statek powietrzny schodzi oraz poniżej 1650 stóp [ft] dla Wersji 7, gdy nabiera wysokości;
 - (ii) Komenda RA „DESCENT” („schodź”) jest zakazana na wysokości 1100 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi;
 - (iii) Poniżej 1000 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi zakazane są wszystkie komendy RA;
 - (iv) Wysyłanie wszelkich sygnałów dźwiękowych przez TCAS II Wersja 6.04A poniżej 1000 stóp [ft] i poniżej 500 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi przez Wersję 7, jest zakazane;
 - (v) Wysokość i konfiguracja, przy których komendy „Nabieraj wysokości” i „Przyspiesz wchodzenie” są zakazane. ACAS może wydawać komendy „Nabieraj wysokości” i „Przyspiesz wchodzenie” również na maksymalnym dla danego statku powietrznego poziomie.

Uwaga: Na niektórych typach statków powietrznych komendy „Nabieraj wysokości” i „Przyspiesz wchodzenie” nie są zakazane w żadnych okolicznościach.

3.1.2.2 Procedury operacyjne

Pilot powinien wykazać się znajomością awioniki ACAS i interpretacji informacji przez niego dostarczanych. Szkolenie powinno być ukierunkowane na:

a. Obsługę pulpitu

Przedmiot: Sprawdzenie, czy pilot właściwie obsługuje urządzenie

Sprawdzian: Wykazać poprawne użycie panelu sterowania z uwzględnieniem następujących elementów:

- (i) Konfiguracji statku powietrznego wymaganej do zainicjowania sprawdzenia (SELF TEST);
- (ii) Działań poprzedzających rozpoczęcie sprawdzenia (SELF TEST);
 - (i) Umiejętności oceny, czy wynik testu jest pozytywny czy negatywny. Jeśli wynik sprawdzenia jest negatywny, umiejętności określenia przyczyn niesprawności i jeśli możliwe rozwiązania problemu;
 - (ii) Zalecanego korzystania z wyboru zasięgu. Małych zakresów używa się w rejonach lotnisk a dużych na trasach i przy przejściu z lotu po trasie na lot w rejonie lotniska;
 - (iii) Jeśli istnieje taka funkcja , zaleca się użycie przełączania rodzaju Mod „powyżej/poniżej”. Mod „powyżej” powinien być stosowany podczas wchodzenia, a Mod „poniżej” podczas schodzenia;
 - (iv) Świadomości, że konfiguracja nie wpływa na funkcję śledzenia ACAS;
 - (v) Wyboru mniejszego zakresu w momencie pojawienia się informacji o ruchu;
 - (vi) Jeśli dostępne, właściwego wyboru wskazań wysokości absolutnej lub względnej oraz ograniczenia wykorzystania wskazań, jeśli sygnał poprawki ciśnieniowej nie dochodzi do ACAS;
 - (vii) Właściwego ustawienia w celu wyświetlenia odpowiednich informacji ACAS bez eliminowania innych ważnych informacji.

Uwaga: Różnorodność systemów zobrazowania nie pozwala na bardziej jednoznaczne określenie kryteriów. Przy opracowywaniu programów szkolenia kryteria ogólne powinny obejmować charakterystyczne szczegóły systemu zobrazowania występującego u danego operatora.

a. Interpretacja obrazu

- Przedmiot: Sprawdzenie, czy pilot rozumie znaczenie wszystkich informacji dostarczanych przez ACAS.

- Sprawdzian: Pilot powinien wykazać umiejętność właściwej interpretacji informacji wyświetlanej przez ACAS obejmującej:

- (i) Inny statek powietrzny np. statek w wybranym zakresie, który nie jest najbliższy lub powoduje wypracowanie informacji TA lub RA
- (ii) Najbliższy statek powietrzny, np. statek w promieniu 6 NM na wysokości różnej o ± 1200 stóp [ft]
- (iii) Statek powietrzny nie kodujący wysokości

- (iv) TA i RA nie określające namiaru
- (v) TA i RA poza zasięgiem. Należy tak zmienić zakres, aby mogły zostać zobrazowane wszystkie dostępne informacje o kolizyjnym statku powietrznym;
- (vi) Informacja ruchowa. Aby uzyskać najbardziej dogodny obraz zobrazowanie należy ustawić minimalny zakres, który obejmuje swym zasięgiem kolizyjny ruch;
- (vii) Propozycja manewru (zobrazowanie ruchu). Aby uzyskać najlepsze zobrazowanie RA, należy ustawić minimalny zakres obejmujący swym zasięgiem kolizyjny statek powietrzny.
- (viii) Propozycja manewru (zobrazowanie manewru). Pilot powinien wiedzieć co oznaczają obszary czerwony i zielony oraz znać znaczenie kąta natarcia lub nachylenia toru lotu na wyświetlaczu RA. W przypadku wyświetlaczy z obszarami czerwonym i zielonym wykazać się wiedzą, kiedy będą pojawić się a kiedy nie obszary zielone. Piloci powinni zademonstrować zrozumienie ograniczeń wyświetlacza RA, np. jeśli stosuje się zapis prędkości pionowej a zakres zapisu jest mniejszy niż 2500 stóp [ft]/min, RA *Increase Rate* („zwiększ prędkość pionową”) nie może być przedstawiony poprawnie.
- (ix) Jeśli ma zastosowanie, świadomość, że przełączenie wyświetlacza na „*Truck-up*” może wymagać od pilota pamięciowego dokonania poprawki kąta znoszenia przy ocenie kursu zbliżającego się statku powietrznego.

Uwaga: Szeroka gama stosowanych wyświetlaczy może wymagać dopasowania kryteriów. Przy opracowywaniu programów szkolenia kryteria te powinny uwzględniać szczegóły instalacji specyficzne dla danego operatora.

c. Użycie tylko Mod TA

- Przedmiot: Sprawdzić, czy pilot wie kiedy właściwe jest ustawianie Mod TA i jakie ograniczenia wiążą się z użyciem tego Mod,
- Sprawdzian: Pilot powinien zademonstrować:
 - (i) Znajomość zaleceń operatora dotyczących użycia tylko modu TA;
 - (ii) Powód użycia tego Mod i sytuacje, w których może to być pożądane. Jeśli na lotnisku prowadzone są jednoczesne operacje na pasach równoległych odległych od siebie o mniej niż 1200 stóp [ft] lub przecinających się, nie przestawienie na Mod TA może powodować pojawianie się sygnałów RA. Jeśli RA pojawi się w takiej sytuacji, reakcja powinna być zgodna z zatwierdzonymi procedurami operatora;
 - (iii) Wszelka sygnalizacja dźwiękowa TA jest zabroniona poniżej 1000 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi dla TCAS II Wersja 6.04A i poniżej 500 stóp [ft] dla Wersji 7. W rezultacie TA wypracowane poniżej 500 stóp [ft] nad powierzchnią ziemi może zostać nie zauważone podczas rutynowego przeglądu tablicy przyrządów.

d. Współpraca w załodze

- Podmiot: Sprawdzić, czy pilot we właściwy sposób przeprowadza sprawdzenie stosowania się do wskazań ACAS przez innych członków załogi
- Sprawdzian: Pilot powinien wykazać, że *briefing* przed startem obejmuje procedury reakcji na TA i RA z uwzględnieniem:
 - (i) Podziału obowiązków między pilota lecącego i nie lecącego
 - (ii) Przewidzianych *call-out*
 - (iii) Korespondencji z ATC

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 3	SZKOLENIE ZAŁÓG W PROCEDURACH I ZASADACH UŻYCIA SYSTEMU ACAS II	PNO-6-09-00 Strona 5/12
---	--	-----------------------------------

(iv) Warunków, w których reakcja na RA nie nastąpi i kto w tym momencie podejmie decyzję

Uwaga 1: Różni operatorzy posiadają różne procedury odpraw przed startem i reakcji na wskazania ACAS. Podczas opracowywania programów szkolenia te czynniki powinny być wzięte pod uwagę.

Uwaga 2: Operator powinien, na podstawie zaleceń krajowych władz lotniczych, określić warunki, w których reakcja na RA powinna być zaniechana. Nie powinno to być pozostawiane do uznania załogi.

Uwaga 3: Część szkolenia może być połączona z innym szkoleniem np. zarządzanie zasobami załogi.

e. Obowiązek meldowania

- Przedmiot: Sprawdzić, czy pilot jest świadomy obowiązku meldowania RA kontrolerowi i władzom lotniczym
- Sprawdzian: Pilot powinien zademonstrować:
 - (i) Użycie frazeologii przewidzianej w Instrukcji o Ruchu Lotniczym Kontrolowanym (IL4444) (PANS-RAC, Doc 4444) (Patrz paragraf 4 w tym dokumencie)
 - (ii) Wiadomości, gdzie można uzyskać informacje, czy dane państwo wymaga meldunku na piśmie w razie pojawienia się RA. Różne państwa mają w sprawie meldowania różne wymagania a materiał dostępny dla pilota powinien ograniczać się do obszaru operacji linii lotniczych.

3.1.3 Zagadnienia drugorzędne

a. Progi zadziałania

- Przedmiot: Zademonstrować znajomość kryteriów wypracowania TA i RA
- Sprawdzian: Pilot powinien być w stanie zaprezentować zrozumienie metodologii wypracowywania przez ACAS TA i RA oraz ogólne kryteria sygnalizacji:
 - (i) Minimalne i maksymalne wysokości, poniżej/powyżej których TA nie będzie wypracowane
 - (ii) Jeśli przedstawiona separacja pionowa w CPA jest niższa od założonej przez ACAS, wypracowane zostanie RA, wymagające zmiany bieżącej prędkości pionowej. Ta separacja zmienia się od 300 stóp [ft] na małej wysokości do 700 stóp [ft] na dużej wysokości.
 - (iii) Jeśli przedstawiona separacja pionowa w CPA jest większa od założonej przez ACAS, wypracowane zostanie RA zapobiegawcze, nie wymagające zmian bieżącej prędkości pionowej.
 - (iv) Stałe progi czułości RA mogą zmieniać się w zakresie 0.2 – 1.1 NM.

3.2 Szkolenie w manewrach ACAS

3.2.1 Umiejętność wykorzystania informacji z ACAS do prawidłowego reagowania na TA i RA powinna zostać przećwiczona na symulatorze wyposażonym w wyświetlacz ACAS i system sterowania podobny w konstrukcji i działaniu do tego w samolocie. Jeśli do tego celu wykorzystuje się symulator lotu, podczas szkolenia należy przećwiczyć elementy CRM.

3.2.2 Alternatywnie, wymagana demonstracja może być przeprowadzona przy pomocy interaktywnego CBT z wyświetlaczem ACAS i systemem sterowania podobnym w konstrukcji i działaniu do tego w samolocie. Ten interaktywny CBT powinien przedstawiać obraz dający możliwość rzeczywistego reagowania. Pilot powinien być informowany, czy jego reakcja była prawidłowa czy nie. Jeśli reakcja była niewłaściwa lub niepoprawna, CBT powinien zaprezentować reakcję prawidłową.

3.2.3 Szkolenie w manewrowaniu powinno obejmować następujące sytuacje: RA naprawcze, wstępne RA zapobiegawcze, RA utrzymania, RA przecięcia wysokości, RA zwiększenie tempa, RA odwracanie kierunku, RA zmniejszanie tempa, zagrożenie wielokrotne. Program powinien przedstawiać skutki niestosowania się do RA, powolnych lub spóźnionych reakcji oraz manewrowanie odwrotne do kierunku nakazanego przez wyświetlone RA.

a. Reakcje na TA

- Przedmiot: Sprawdzenie, czy pilot poprawnie interpretuje i reaguje na TA
- Sprawdzian: Pilot powinien zademonstrować:
 - (i) Właściwy podział odpowiedzialności między pilota lecącego i nie lecącego. Pilot lecący powinien kontynuować sterowanie samolotem i być gotowym do reakcji na RA, które może się pojawić. Pilot nie lecący powinien ustalić położenie sygnalizowanego przez ACAS kolizyjnego statku powietrznego w celu wykorzystania tej informacji do próby nawiązania kontaktu wzrokowego.
 - (ii) Właściwą interpretację wyświetlanej informacji. Potwierdzić, że statek powietrzny, z którym nawiązano kontakt wzrokowy jest tym, który spowodował pojawienie się TA, muszą obaj piloci. W tym celu powinno się wykorzystać wszystkie wyświetlone informacje ze zwróceniem uwagi na kurs i odległość kolizyjnego statku powietrznego oraz czy znajduje się on powyżej czy poniżej (tabliczka) i jaki jest kierunek jego prędkości pionowej (strzałka).
 - (iii) Umiejętność wykorzystania do nawiązania kontaktu wzrokowego pozostałych dostępnych informacji, np. informacji ruchowych uzyskanych od ATC.
 - (iv) Z powodu ograniczeń opisanych w 3.1.2.1.c) pilot lecący nie powinien wykonywać manewrów samolotem opartych wyłącznie na informacjach wyświetlanych przez ACAS. Nie powinno podejmować się prób dostosowania bieżącego toru lotu uprzedzając nakaz RA.
 - (vi) Po osiągnięciu kontaktu wzrokowego, dla utrzymania lub uzyskania bezpiecznej separacji należy stosować przepisy prawa drogi. Nie należy inicjować manewrów niepotrzebnych. Stosowanie ograniczeń w manewrowaniu wyłącznie na podstawie kontaktu wzrokowego, szczególnie na dużych wysokościach lub bez wyraźnej linii horyzontu wydają się być oczywiste.

b. Reakcje na RA

- Przedmiot: Sprawdzić, czy pilot właściwie interpretuje i reaguje na RA
- Sprawdzenie: Pilot powinien zademonstrować:
 - (i) Właściwy podział odpowiedzialności między pilota lecącego i nie lecącego. Pilot lecący powinien, jeśli to konieczne, reagować na RA poprzez poprawki sterami podczas gdy pilot nie lecący powinien śledzić położenie kolizyjnego statku powietrznego i monitorować reakcję na RA. Należy przy tym stosować właściwe zasady CRM.
 - (ii) Właściwą interpretację wyświetlanej informacji. Pilot powinien zidentyfikować kolizyjny statek powietrzny powodujący pojawienie się RA (czerwony kwadrat na wyświetlaczu) i właściwie zareagować.
 - (iii) W przypadku RA naprawczego, prawidłowo ukierunkowaną reakcją w ciągu 5 sekund od momentu pojawienia się na wskaźniku RA. Zmiany prędkości pionowej powinny być dokonywane z przyspieszeniem ok. $\frac{1}{4}$ g.
 - (iv) Identyfikację zmian pierwotnie wyświetlonego RA. Reakcja na zmiany powinna być prawidłowa.

- W przypadku RA zwiększenia prędkości pionowej powinna ona zostać zwiększona w przeciągu 2½ sekundy od pojawienia się RA. Zmiany prędkości pionowej powinny być dokonywane z przyspieszeniem ok. 1/3 g.
- W przypadku RA zmiany kierunku, prędkość pionowa powinna zostać odwrócona w przeciągu 2½ sekundy od momentu pojawienia się RA. Zmiany prędkości pionowej powinny być wykonywane z przyspieszeniem ok. 1/3 g.
- W przypadku RA spowolnienia, prędkość pionowa powinna zostać tak dobrana, aby w przeciągu 2½ sekundy od pojawienia się RA rozpoczęte zostało powracanie do pierwotnego poziomu. Zmiany prędkości pionowej powinny być wykonywane z przyspieszeniem ok. ¼ g.
- W przypadku RA przyspieszenia, prędkość pionowa powinna zostać tak dobrana, aby w przeciągu 2½ sekundy osiągnąć wartość określoną przez RA. Zmiany prędkości pionowej powinny być wykonywane z przyspieszeniem ok. ¼ g.

Uwaga 1: Przyspieszenie około ¼ g występuje, gdy zmiana kąta natarcia dokonywana jest w przeciągu 5 sekund, a 1/3, gdy zmiana dokonywana jest w przeciągu 3 sekund. Wymagana zmiana kąta natarcia dla osiągnięcia prędkości wchodzenia lub schodzenia 1500 stóp [ft]/min wynosi około 6° przy TAS równym 150 węzłów [kt], 4° przy TAS równym 250 węzłów [kt] i 2° przy TAS równym 500kts. (Te kąty wyliczone są wg zasady : 1000 podzielone przez TAS)

- (v) Wyróżnienie statków powietrznych przecinających zajmowany poziom i właściwą reakcję na takie RA
- (vi) Przy RA zapobiegawczym (preventive RA), utrzymanie poza sektorem czerwonym wskazówki prędkości pionowej wyświetlacza RA
- (vii) Przy RA utrzymania prędkości pionowej, zachowanie jej na nie zmienionym poziomie. Pilot powinien być świadom, że RA utrzymania prędkości pionowej może wiązać się z przecięciem poziomu kolizyjnego statku powietrznego.

Uwaga 2: Jeśli podjęto decyzję o nie stosowaniu się do RA, nie można dokonywać zmian prędkości pionowej odwrotnych do wyświetlonych wskazań. Piloci powinni mieć świadomość, że w przypadku posiadania przez kolizyjny statek powietrzny ACAS, decyzja o niestosowaniu się do RA może, w wyniku reakcji tego statku, spowodować zmniejszenie separacji poza CPA. Decyzja o niestosowaniu się do RA czyni również ACAS innych statków powietrznych mniej efektywnym niż w przypadku, gdyby własny statek w ACAS wyposażony nie był.

- (viii) Przy RA spowolnienia lub, gdy wskaźnik „fly to” zmienia położenie, rozpoczęcie powrotu do poziomu pierwotnego i zakończenie go w momencie pojawienia się sygnalizacji „Clear of conflict”
- (ix) Powiadomienie kontrolera przy użyciu standardowej frazeologii tak szybko, jak obciążenie pracą na to pozwala;
- (x) Jeśli możliwe, stosowanie się do zezwolenia ATC podczas reakcji na RA. Np., jeśli statek powietrzny może utrzymywać poziom lotu stosując się do „Reduce Descent” (zmniejsz schodzenie)(TCAS II Wersja 6.04A) lub „Adjust Vertical Speed” (dostosuj prędkość pionową)(Wersja 7), pilot powinien starać się go zachować;

Uwaga 3: Jeśli pilot otrzymuje jednocześnie sprzeczne instrukcje od ATC i RA, powinien zastosować się do instrukcji RA.

- (xi) Wiedzę o układzie wielotorowego śledzenia ACAS, jego ograniczeniach i o tym, że ACAS może, poprzez wznoszenie lub schodzenie w stosunku do jednego z nich, optymalizować separacje od dwóch statków powietrznych. Na przykład, przed wypracowaniem RA, ACAS rozważa tylko te cele, które uzna za zagrożenie. W tej sytuacji możliwe jest wypracowanie przez ACAS takiego RA ukierunkowanego na jeden z celów, że wykonanie manewru może odbyć się w stronę innego celu nie uznanego za zagrożenie. Jeśli ten drugi cel stanie się zagrożeniem, RA zostanie zmodyfikowane tak aby zachować w stosunku do niego odpowiednią separację.

(xii) Konsekwencje stosowania się i nie stosowania do RA.

3.3 Wstępna ocena wiadomości o ACAS

3.3.1 Pilot, który posiadał wiedzę teoretyczną powinien być oceniony przy pomocy testu pisemnego lub interaktywnego CBT, który rejestruje poprawne i złe odpowiedzi na postawione pytania.

3.3.2 Pilot, który opanował elementy szkolenia w manewrowaniu powinien być oceniany na symulatorze lotu wyposażonym we wskaźnik ACAS oraz system sterowania podobny w budowie i działaniu do tego na samolocie, na którym pilot będzie latać, a oceniającym powinien być kwalifikowany instruktor, inspektor lub egzaminator. Program powinien obejmować również demonstrację konsekwencji nie stosowania się do RA, zbyt wolnej lub spóźnionej reakcji oraz manewrowania przeciwnego do wyświetlonych wskazań RA.

3.3.3 Alternatywnie, przedstawienie tego programu może zostać przeprowadzone przy pomocy interaktywnego CBT posiadającego wskaźnik ACAS i system sterowania podobny w budowie i działaniu do tego na samolocie, na którym pilot będzie latać. Interaktywny CBT powinien zawierać program, w którym odpowiedzi muszą być udzielane w czasie rzeczywistym, rejestrując jednocześnie czy była ona prawidłowa czy nie.

3.4 Szkolenie okresowe ACAS

3.4.1 Szkolenie okresowe ACAS ma zapewnić utrzymanie przez pilota właściwej wiedzy i umiejętności w operowaniu ACAS. Szkolenie okresowe ACAS powinno być prowadzone w połączeniu z innymi rodzajami szkolenia okresowego. Zasadniczym zagadnieniem szkolenia okresowego powinna być dyskusja nad przypadkami szczególnymi, stwierdzonymi przez operatora w trakcie eksploatacji. Szkolenie okresowe powinno również obejmować zmiany w układzie logicznym ACAS, parametrów i procedur oraz wszelkich szczególnych cech ACAS, których pilot powinien być świadomy.

3.4.2 Zaleca się operatorom aby, jeśli symulator wyposażony jest w ACAS, programy szkoleń okresowych z wykorzystaniem symulatora lotów obejmowały spotkania z kolizyjnymi statkami powietrznymi. Pełny zakres prawdopodobnych sytuacji może zostać rozłożony na okres dwóch lat. Jeśli brak jest opisanego powyżej symulatora lotu, można użyć interaktywnego CBT, który musi być w stanie przedstawić sytuacje, na które pilot powinien reagować w czasie rzeczywistym.

4 PROCEDURY MELDOWANIA

4.1 Meldunki ustne

Meldunki ustne powinny być składane niezwłocznie właściwym organom ruchu gdy:

- (i) Jakikolwiek manewr spowodował zmianę w stosunku do otrzymanego zezwolenia
- (ii) Po manewrze, który spowodował odstępstwo od zezwolenia, statek powietrzny powrócił do poprzedniego poziomu
- (iii) Zastosowanie się do otrzymanych instrukcji ruchowych mogłoby wymagać od załogi manewru statkiem powietrznym niezgodnym z zastosowanym RA;

4.2 Standardowa frazeologia radiotelefoniczna

W każdej transmisji muszą być właściwie stosowane znaki wywoławcze organu kontroli ruchu i statku powietrznego.

Przekaż to tak wcześnie jak możliwe:

Pilot: „*TCAS CLIMB*” (lub *DESCENT*)

Kontroler: (potwierdzenie)

Jeśli statek powietrzny rozpoczął powrót do poprzedniego poziomu:

Pilot: „*RETURNING TO* xxxx STÓP [FT]/FL xxx (szczegóły wysokości/poziomu zgodnego z zezwoleniem)

Kontroler: (potwierdzenie) Może zostać wydane nowe zezwolenie.

Jeśli załoga wykonując RA nie jest w stanie przesłać meldunku do momentu rozpoczęcia przez statek powietrzny powrotu do poprzedniego poziomu powinna połączyć oba meldunki:

Pilot: „*TCAS CLIMB* (lub *DESCENT*), *RETURNING TO* xxxx/FL xxx” (szczegóły wysokości/poziomu zgodnego z zezwoleniem)

Kontroler: (potwierdzenie) Może zostać wydane nowe zezwolenie.

Jeśli załoga wykonując RA nie jest w stanie przesłać meldunku do momentu osiągnięcia przez statek powietrzny poprzedniego poziomu, depesza powinna brzmieć:

Pilot: „*TCAS CLIMB* (lub *TCAS DESCENT*) *COMPLETED*, xxxxx stóp [ft]/FL xxx (szczegóły wysokości/poziomu zgodnego z zezwoleniem) *RESUMED*.”

Kontroler: (potwierdzenie). Może zostać wydane nowe zezwolenie.

4.2.2 Zawiadomienie o niemożności zastosowania się do nowego zezwolenia z powodu rozpoczęcia RA:

Przekaż tak szybko jak pozwolą warunki:

Pilot: „*UNABLE TO COMPLY, TCAS RESOLUTION ADVISORY*”

Kontroler: (potwierdzenie)

Uwaga 1: Załoga powinna poinformować, kiedy będzie w stanie ponownie zastosować się do instrukcji kontrolera.

ROZDZIAŁ 12 – WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)

Uwaga: Materiał zawarty w tych wytycznych został wydany zgodnie z Rozdziałem 10 Materiału Administracyjnego i Doradczego JAA Dział 4: Operacje, Część 2: Procedury (JAR-OPS).

1 WPROWADZENIE

1.1 Niniejsze wytyczne zawierają zagadnienia praktycznego szkolenia pilotów w zakresie systemów powiadamiania i ostrzegania o terenie (*Terrain Awareness and Warning System-TAWS*).

1.2 Zagadnienia dotyczą pięciu obszarów: teorii działania, przygotowania przed lotem, korzystania podczas lotu, reakcji na powiadamianie przez system i reakcji na ostrzeżenia TAWS.

1.3 Określenie TAWS w tych wytycznych oznacza system ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (*Ground Proximity Warning System-GPWS*), wsparty funkcją unikania przeszkód terenowych przed statkiem powietrznym. Sygnalizacja zagrożenia (*Alert*) obejmuje zarówno „ostrzeżenie” (*Caution*) jak i „alarm” (*Warning*).

1.4 Zawartość tych wytycznych ma pomóc tym Operatorom, którzy sami opracowują programy szkolenia. Informacje w nich zawarte nie zostały opracowane dla określonego statku powietrznego lub wyposażenia TAWS, lecz dla podkreślenia najważniejszych zagadnień występujących w przypadku zainstalowania systemu. Określenie celowości zastosowania zawartości tych wytycznych do każdego statku powietrznego lub wyposażenia TAWS oraz ich działania zależy od poszczególnego Operatora. W sprawie informacji dotyczących szczególnej konfiguracji wyposażenia Przewoźnicy powinni odnosić się do instrukcji użytkownika w locie (AFM, FCOM). Jeśli pomiędzy zawartością tych wytycznych a zawartością innych opisanych powyżej dokumentów występuje sprzeczność, informacje zawarte w AFM/FCOM są nadrzędne w stosunku do informacji zawartych w wytycznych.

2. ZAKRES

2.1 Zakres wytycznych obejmuje zagadnienia szkoleniowe dotyczące: szkolenia teoretycznego, szkolenie w pilotowaniu, oceny wstępnej i szkolenia okresowego. W każdym z tych obszarów materiał szkoleniowy został podzielony na zagadnienia o znaczeniu zasadniczym i zagadnienia pożądane. Kryteria doboru i osiągnięć zostały zdefiniowane dla każdego obszaru osobno.

2.2 Nie podejmuje się prób określenia sposobu wprowadzenia programu szkolenia. Ustanawia się natomiast zakres wiedzy, którą powinien posiadać pilot korzystający z TAWS oraz umiejętności, którymi powinien wykazać się pilot po ukończeniu szkolenia. Niemniej wytyczne wskazują obszary, w których, po zakończeniu szkolenia, pilot powinien zademonstrować zrozumienie przedmiotu lub umiejętności z wykorzystaniem działającego w czasie rzeczywistym interaktywnego urządzenia treningowego np. symulatora lotów. Tam gdzie ma to zastosowania podano uwagi dotyczące kryteriów umiejętności, które rozszerzają lub wyjaśniają materiał objęty szkoleniem.

3 PRZEDMIOTY SZKOLENIA PODSTAWOWEGO

3.1 Szkolenie teoretyczne TAWS

To szkolenie odbywa się na ogół w salach wykładowych. Prezentacja wiedzy uzyskanej podczas tego szkolenia może odbyć się poprzez pomyślnie zdane testy pisemne lub poprawne, udzielane po zastanowieniu, odpowiedzi na pytania umieszczone w programie szkolenia komputerowego (CBT).

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PNO-6-12-00 Strona 1/8
---	---	----------------------------------

3.1.1 Zasady działania

Pilot musi wykazać się znajomością zasad działania TAWS oraz kryteria wypracowywania sygnalizacji i ostrzeżeń. Szkolenie to powinno obejmować:

a. Działanie układu

Zagadnienie: Wiedza na temat znajomości działania TAWS

Zasady: Pilot musi wykazać się rozumieniem następujących funkcji systemu TAWS:

(i) Śledzenie

- Komputera GPWS przetwarza dane uzyskane z komputera danych powietrza (*Air Data Computer*), wysokościomierza radiowego, uniwersalnego odbiornika ILS/MLS/MM (*Multi-Mod Receiver*), nadajnika przechyłów oraz nadajnika położenia dźwigni klap i podwozia.
- Funkcja unikania terenu z wyprzedzeniem wykorzystuje źródło dokładnej informacji o pozycji statku powietrznego, która może pochodzić z systemu prowadzenia lotu (FMS) lub globalnego systemu określania pozycji (GPS) oraz elektroniczną bazę danych o terenie. Powinny w niej znaleźć się takie dane jak źródło informacji i zasięg, dane o lotniskach i przeszkodach terenowych, powierzchnia o odpowiednim przewyższeniu nad terenem, znacznik lotnisk oraz, jeśli dostępne, wysokości geometryczne.
- Zestawy do przekazywania sygnałów z TAWS muszą składać się z głośnika do ostrzeżeń głosowych, sygnalizacji świetlnej (typowe lampki pomarańczowe i czerwone) oraz wskaźnika ostrzeżeń o terenie (może to być również wskaźnik innych danych). Dodatkowo wymagany jest wskaźnika stanu urządzenia, niesprawności lub całkowitej awarii.

(ii) Unikanie terenu

- Sygnały z komputera TAWS zapewniają wzrokowe i syntetyzowane głosowe ostrzeżenia w celu zwrócenia uwagi załogi na zagrożenie zderzenia z terenem.

b. Progi zadziałania sygnalizacji

Zagadnienie: Demonstracja znajomości kryteriów wypracowania ostrzeżeń i alarmów

Zasady: Pilot musi wykazać się rozumieniem metodologii stosowanej w TAWS do wypracowania zgłoszeń i ostrzeżeń oraz ogólnych zasad ostrzegania obejmujących:

- Podstawowe rodzaje zagrożeń ujęte w standardach ICAO a sygnalizowane przez GPWS:
 1. Nadmierna utrata wysokości
 2. Nadmierna prędkość zbliżania się do terenu
 3. Opadanie po starcie lub po odejściu na drugi na drugi krąg
 4. Niebezpieczne zbliżenie do terenu
 5. Zejście poniżej ścieżki schodzenia ILS (tylko zgłoszenie),
- Dodatkowy, opcjonalny rodzaj:
 6. Zgłaszanie wysokości z wysokościomierza radiowego.
- Zgłoszenia i ostrzeżenia TAWS, które sygnalizują załozde przeszkody i teren przed statkiem powietrznym na lub w najbliższym sąsiedztwie założonej trasy lotu (unikanie terenu przed samolotem (*Forward Looking Terrain Avoidance-FLTA*) oraz funkcja wczesnego ostrzegania o niebezpiecznym schodzeniu (*Premature Descent Alert-PDA*)

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PNO-6-12-00 Strona 2/8
---	---	---------------------------

c. Ograniczenia TAWS

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot jest świadom ograniczeń TAWS.

Zasady: Pilot musi wykazać się znajomością i zrozumieniem określonych przez producenta ograniczeń zainstalowanego rodzaju urządzenia TAWS.

- Wykorzystanie wskaźnika TAWS do prowadzenia nawigacji nie jest przewidziane
- Jeśli urządzenie pokazuje wysokość geometryczną, korzystanie z funkcji wyprzedzenia TAWS jest zabronione przy nastawieniu wysokościomierza na QFE.
- Jeśli lotnisko zamierzonego lądowania nie jest ujęte w bazie danych lotniskowych TAWS, wystąpi niepożądane ostrzeżenie
- Podczas lotów w zimnym powietrzu załoga powinna wprowadzać odpowiednie poprawki, chyba że urządzenie ma wbudowany układ kompensacyjny taki jak układ danych wysokości geometrycznych.
- Zanik sygnałów do TAWS może spowodować częściową lub całkowitą utratę zdolności działania. Jeśli urządzenie posiada układ sygnalizowania pogorszenia działania, musi to być znane i rozumiane przez załogę.
- Sygnały radiowe nie odnoszące się do toru lotu (np. sygnał ścieżki schodzenia ILS sąsiedniej drogi startowej) mogą wywoływać fałszywy alarm.
- Niedokładne lub o niskiej dokładności dane o pozycji statku powietrznego mogą prowadzić do pojawienia się sygnalizacji fałszywej lub braku sygnalizacji o przeszkodach lub terenie przed statkiem powietrznym.
- Ograniczenia MEL powinny zostać zastosowane zawsze, gdy TAWS nie działa lub jest częściowo niesprawny. (Należy zwrócić uwagę, że GPWS podstawowy nie posiada zdolności do oceny terenu przed statkiem powietrznym.)

d. Ograniczanie skuteczności TAWS

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot jest świadom warunków, w których następuje zmniejszenie skuteczności pewnych funkcji TAWS

Zasady: Pilot musi wykazać się znajomością i rozumieniem przyczyn i skutków zmniejszenia skuteczności TAWS obejmujących:

- Środki wyciszania sygnałów dźwiękowych
- Środki tłumienia sygnałów ścieżki schodzenia ILS (może być konieczne przy wykonywaniu podejścia wg odwróconej ścieżki kierunku (*ILS-LOC back course*))
- Środki osłabiania sygnału z nadajnika położenia klap (może być konieczne podczas wykonywania podejścia do lądowania z klapami w położeniu nieprawidłowym)
- Środki tłumienia w funkcji FLTA i PDA
- Środki do wybierania lub wyłączania wyświetlania informacji o terenie

wraz z odpowiednią sygnalizacją wybranego położenia.

3.1.2 Procedury operacyjne

Pilot musi wykazać się znajomością i umiejętnością korzystania z awioniki TAWS i interpretacji informacji podawanych przez urządzenie. Szkolenie powinno obejmować:

a. Umiejętność posługiwania się urządzeniem

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot umie obsługiwać urządzenie

Zasady: Pilot musi wykazać się umiejętnością właściwego posługiwania się:

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PN0-6-12-00 Strona 3/8
---	---	---------------------------

- Środkami, przy pomocy których może zostać zainicjowana dowolna funkcja sprawdzenia (self-test) przed lotem
- Środkami, przy pomocy których na wskaźniku można wywołać potrzebną informację
- Środkami, przy pomocy których można dokonywać tłumienia wszystkich funkcji urządzenia i znaczenie pojawiającej się sygnalizacji utraty pełni działania.

b. Interpretacja wskazań

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot rozumie znaczenie wszystkich informacji, które mogą być sygnalizowane lub wyświetlone przez TAWS.

Zasady: Pilot musi wykazać się umiejętnością właściwej interpretacji informacji sygnalizowanych lub wyświetlanych, obejmujących:

- Znajomość wszystkich wskazań wizualnych i dźwiękowych jakie mogą być ujrane lub usłyszane
- Wymaganą reakcję na odebrane informację
- Wymaganą reakcję na odebrane ostrzeżenie
- Wymaganą reakcję na odebraną informację o pojawieniu się częściowego lub całkowitego uszkodzeniu TAWS (łącznie z sygnalizacją obniżenia dokładności bieżącej pozycji statku powietrznego).

c. Korzystanie z GPWS podstawowego lub korzystanie tylko z funkcji unikania terenu przed samolotem

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot rozumie, które funkcje zostały dostępne po utracie zdolności do spełniania funkcji GPWS lub unikania terenu przed samolotem.

Zasady: Pilot musi wykazać się wiedzą:

- Jak rozpoznać niezamierzony zanik funkcji GPWS lub jak wydzielić tę funkcję oraz jaki poziom zabezpieczenia przed CFIT został zachowany (przede wszystkim funkcja unikania terenu przed samolotem)
- Jak rozpoznać niezamierzony zanik funkcji unikania terenu przed samolotem lub jak wydzielić tę funkcję oraz jaki poziom zabezpieczenia przed CFIT został zachowany (przede wszystkim, GPWS podstawowy).

d. Współpraca w załodze

Zagadnienie: Sprawdzić, czy pilot uzgadnia z innymi członkami załogi jak postępować w przypadku pojawienia się ostrzeżeń.

Zasady: Pilot musi wykazać się umiejętnością przeprowadzenia odprawy przed startem, która obejmuje procedury przygotowujące do reakcji na ostrzeżenia i alarmy TAWS z określeniem:

- Kto i jakie działania ma podjąć w przypadku pojawienia się sygnalizacji lub ostrzeżenia TAWS.
- Jak wykorzystywać wielofunkcyjne wyświetlacze do przedstawienia informacji TAWS podczas startu, podczas przelotu oraz podczas schodzenia, podejścia, lądowania i ewentualnego odejścia na drugie okruženie. (Będzie to zależne od procedur poszczególnych Operatorów, którzy ustalą czy w pewnych fazach lotu powinny być wyświetlane informacje bardziej pożądane czy na wypadek pojawienia się ostrzeżenia, zobrazowanie terenu powinno mieć pierwszeństwo automatycznie.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PNO-6-12-00 Strona 4/8
---	---	---------------------------

e. Wymaganie meldowania

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot jest świadomy obowiązku meldowania kontroli organom ruchu ostrzeżeń TAWS

Zasady: Pilot musi wykazać się znajomością:

- Kiedy, po wystąpieniu ostrzeżenia lub alarmu powinno odbyć się przekazanie informacji do właściwego ośrodka kontroli ruchu;
- Jakiego rodzaju raport jest wymagany, jak powinien być wypełniony oraz czy powinno zostać dokonane sprawdzenia, czy pokładowy dziennik techniczny lub sprawozdanie z lotu (w zależności od obowiązujących u Operatora procedur) wymaga dokonania po locie zapisu o zmianie toru lotu wymuszonej przez alarm TAWS lub niewłaściwego działania jakiegokolwiek części wyposażenia.

f. Progi wystąpienia sygnalizacji

Zagadnienie: Sprawdzenie, czy pilot posiada wiedzę o sposobie generowania alarmów i ostrzeżeń

Zasady: Pilot powinien wykazać zrozumienie metodologii używanej przez TAWS do generowania oraz ogólnych zasad wysyłania ostrzeżeń i alarmów, które będą obejmować:

- Znajomość metod wykorzystywania przez GPWS podstawowy oraz źródeł danych wejściowych
- Znajomość sygnalizacji wizualnej i dźwiękowej generowanej przez TAWS i umiejętność odróżnienia ostrzeżenia od alarmu.

3.2 Szkolenie w manewrowaniu wymuszonego przez TAWS

Pilot musi wykazać się umiejętnościami prawidłowego reagowania na ostrzeżenia i alarmy TAWS. Szkolenie powinno objąć następujące zagadnienia:

3.2.1 Reakcja na ostrzeżenia

Zagadnienie: Sprawdzenie czy pilot poprawnie rozpoznaje i reaguje na alarmy.

Zasady: Pilot musi wykazać się umiejętnością wykonania i zrozumieniem konieczności natychmiastowego:

- **Rozpoczęcia działania koniecznego do zmiany warunków lotu, które spowodowały, że TAWS wypracował ostrzeżenie,**
- **Bycia gotowym do reakcji na sygnalizację alarmową,** jeśli taka pojawi się po ostrzeżeniu.
- Jeśli po ostrzeżeniu nie nastąpi alarm, przekazania kontrolerowi nowej pozycji, kursu i/lub wysokości/poziomu lotu statku powietrznego oraz zamiarów dowódcy.

Właściwa reakcja na ostrzeżenie może wymagać aby pilot:

- Zmniejszył prędkość schodzenia lub rozpoczął nabór wysokości
- Przechwycił ścieżkę schodzenia ILS od dołu lub wyeliminował sygnał ścieżki, jeśli z ILS-a nie korzysta
- Wychylił kłapy na większy kąt lub wyeliminował sygnał nadajnika położenia kłap, jeśli lądowanie ma odbyć się z kłapami w położeniu różnym od normalnego
- Przetawił dźwignie wypuszczania podwozia w dolne położenie
- Rozpoczął skręt w celu uniknięcia terenu lub przeszkody przed statkiem powietrznym i skierował go nad obszar wolny od przeszkód, jeśli obraz na wskaźniku terenu przed statkiem wskazuje, że będzie to dobre rozwiązanie a cały manewr będzie mógł być przeprowadzony w warunkach pełnej widoczności.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PNO-6-12-00 Strona 5/8
---	---	----------------------------------

3.2.2 Reakcja na alarm

Zagadnienie: Sprawdzenie czy pilot poprawnie rozpoznaje i reaguje na alarm

Zasady: Pilot musi wykazać się umiejętnością wykonania i zrozumieniem potrzeby:

- **Natychmiastowego rozpoczęcia naboru wysokości w sposób określony przez Operatora oraz**
- **Utrzymywania wznoszenia**, aż sprawdzenie wzrokowe pozwoli na upewnienie się, że teren przed statkiem powietrznym lub przeszkody nie grożą zderzeniem lub osiągnięta zostanie właściwa bezpieczna wysokość sektorowa (o ile pewność pozycji statku jest niekwestionowana), nawet jeśli zaniknie alarmowa sygnalizacja TAWS. Następnie, jeśli statek powietrzny osiągnie bezpieczną wysokość sektorową lecz widzialność nie pozwoli załodze na upewnienie się, że zagrożenie zderzenia z ziemią ustało, należy dokonać sprawdzenia bieżącej pozycji i nastawienia wysokościomierzy.
- Jeśli obciążenie pracą pozwoli, załoga powinna również powiadomić kontrolera o aktualnej pozycji i wysokości/poziomie lotu oraz o zamiarach dowódcy.
- Przy wykonywaniu manewru ucieczki przed zderzeniem, sposób naboru wysokości będzie zależał od typu statku powietrznego i zaleceń producenta (umieszczonych w instrukcji operacyjnej). Zasadnicze działania muszą obejmować konieczność zwiększenia kąta natarcia, ustawienia maksymalnej mocy silników, upewnienie się, że źródła dodatkowego oporu (np. spoilery, hamulce aerodynamiczne) są schowane oraz uwzględnienie sygnalizacji przeciagnięcia.

Nigdy nie wolno zlekceważyć alarmu TAWS. Jednakże reakcja pilota może ograniczyć się tylko do reakcji na ostrzeżenie, **jeśli:**

- Lot wykonywany jest w dzień w **warunkach bardzo dobrej widzialności** oraz
- Jest dla pilota bezwarunkowo oczywiste, że samolot **nie znajduje się w niebezpieczeństwie wywołanym przez konfigurację, zbliżanie się do ziemi aktualnym torem schodzenia.**

3.3 Wstępna ocena znajomości TAWS

3.3.1 Nabycie przez pilota wiedzy teoretycznej powinno zostać ocenione w formie testu pisemnego.

3.3.2 Nabycie przez pilota umiejętności właściwego wykonywania manewrów powinno być oceniane przez instruktora lub egzaminatora symulatorowego, instruktora lub egzaminatora typu, na symulatorze wyposażonym w wskaźniki, dźwiękową i wizualną sygnalizację TAWS oraz włączniki tłumienia czułości podobne w wyglądzie i działaniu do znajdujących się na samolocie, na którym pilot będzie latał.

3.3.3 W celu uzyskania pewności właściwego reagowania na ostrzeżenia i alarmy pozwalające na uniknięcie wypadku CFIT, należy opracować szereg scenariuszy potencjalnego zagrożenia. Pilot powinien zaprezentować podjęcie właściwego działania zapobiegającego zmianie sytuacji na alarmową oraz manewr ucieczki w przypadku pojawienia się alarmu. Te prezentacje powinny mieć miejsce w warunkach zerowej widzialności zewnętrznej, co jest zdaniem trudnym, jeśli początkowo szkolenie prowadzone było w górzystym lub pagórkowatym „terenie” przy dobrej widzialności. Szkolenie to powinno raczej obejmować ciąg scenariuszy niż być prowadzone podczas praktyki na liniach (LOFT).

3.3.4 Po zademonstrowaniu przez pilota odpowiednich umiejętności podczas poprawnie wykonanych ćwiczeń, należy dokonać odpowiednich zapisów w dokumentacji wyszkolenia.

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PNO-6-12-00 Strona 6/8
---	---	----------------------------------

3.4 Szkolenie okresowe TAWS

3.4.1 Szkolenie okresowe z zakresu TAWS ma zapewnić, że pilot utrzymuje właściwą wiedzę i umiejętności praktyczne. Szczególnie przypomina to pilotom o konieczności bezzwłocznego działania w odpowiedzi na pojawienie się ostrzeżenia lub alarmu oraz szczególnego podejścia koniecznego podczas wykonywania manewru ucieczki.

3.4.2 Zasadniczym punktem szkolenia okresowego jest dyskusja o znaczących zdarzeniach i sprawach operacyjnych stwierdzonych u Operatora. Szkolenie okresowe powinno również obejmować zmiany w układzie logicznym TAWS, parametry lub procedury oraz wszystkie cechy charakterystyczne TAWS, których pilot musi być świadomy.

4 PROCEDURY MELDOWANIA

4.1 Meldunki słowne

Meldunki słowne powinny być niezwłocznie przekazywane do ośrodka kontroli ruchu lotniczego:

- Zawsze, gdy jakikolwiek manewr spowodował odstępstwo od uzyskanego zezwolenia ruchowego
- Gdy w następstwie manewru powodującego odstępstwo, samolot powraca do pierwotnych warunków zezwolenia
- Gdy zastosowanie się do poleceń kontroli ruchu może spowodować skierowanie samolotu w stronę ziemi lub przeszkód terenowych albo przynajmniej pojawienie się na wskaźniku zobrazowania świadczącego o potencjalnym zmierzaniu samolotu do zderzenia typu CFIT.

4.2 Meldunki na piśmie

Meldunki na piśmie (raporty) powinny być składane zgodnie z trybem meldowania zdarzeń, obowiązującym u Operatora:

- Zawsze, gdy w wyniku reakcji na sygnalizację (właściwą, nieuzasadnioną lub fałszywą) TAWS nastąpiła zmiana toru lotu

Meldunki muszą być wpisywane do technicznego dziennika pokładowego zawsze:

- Gdy alarm wywołany przez TAWS okaże się fałszywy lub
- Gdy nie pojawił się pomimo oczywistego zagrożenia.

4.3 Określenia

W rozumieniu tych wytycznych, wyrażenia użyte w meldunkach mają następujące znaczenie:

- Określenie „fałszywa” (*false*) oznacza sygnalizację, która nie odpowiada położeniu samolotu w stosunku do terenu a która wystąpiła w wyniku prawdopodobnego błędu lub usterki układu (urządzenia i/lub danych wejściowych)
- Określenie „nieuzasadniona” (*nuisance*) oznacza sygnalizację, która ma wszystkie cechy poprawności ale nie ma uzasadnienia, ponieważ przy pomocy innych niezależnych środków udało się stwierdzić, że samolot znajdował się na bezpiecznym torze lotu
- Określenie „właściwa” (*genuine*) oznacza, że sygnalizacja TAWS była zarówno konieczna jak i poprawna.

5 ODNOŚNE ŹRÓDŁA

JAR TSO Terrain Awareness and Warning System (TAWS) – JTSC-C151(a)

Fundacja bezpieczeństwa lotniczego/ICAO – Pomoc szkoleniowa pt. Niezamierzone zderzenie z ziemią w locie sterownym

Fundacja bezpieczeństwa lotniczego – Kompendium wiedzy na temat bezpieczeństwa lotniczego pt. Uwagi dotyczące zmniejszenia liczby wypadków podczas podejścia i lądowania

Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	WYTYCZNE DLA PROGRAMU SZKOLENIA PILOTÓW W KORZYSTANIU Z SYSTEMÓW POWIADAMIANIA I OSTRZEGANIA O TERENIE (TAWS)	PN0-6-12-00 Strona 7/8
---	---	----------------------------------

Publikacje lotnicze Zjednoczonego Królestwa (*Civil Air Publication – CAP*) 516 – Materiał doradczy: System ostrzegania o zbliżaniu się do ziemi (GPWS).

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

ROZDZIAŁ 14 – SYSTEMY JAKOŚCI DLA MAŁYCH OPERATORÓW

1. WPROWADZENIE

Każdy Operator powinien ustanowić i dokumentować prowadzony system jakości oraz zatrudnić Kierownika jakości. Operatorów dzielimy ze względu na pojemność użytkowanych samolotów (np. więcej lub mniej niż 20 pasażerów na pokładzie) lub ze względu na maksymalne masy do startu większe lub mniejsze niż 10 ton. Podział ten nie jest odpowiedni, gdy rozpatrywana jest wielkość wykonywanych operacji oraz wymagania systemu jakości. W odniesieniu do systemów jakości, Przewoźnicy są klasyfikowani w zależności od ilości zatrudnionego na pełny etat personelu.

1.1) Zakres wykonywanych operacji.

W odniesieniu do systemu jakości Operator, który zatrudnia 5 lub mniej pracowników na pełnym etacie jest „Operatorem bardzo małym”, a ten, który zatrudnia od 5 do 20 pracowników na pełnych etatach jest „Operatorem małym”. Pełny etat w tych przypadkach oznacza nie mniej niż 35 godzin pracy na tydzień z wyłączeniem okresu urlopowego.

1.2) Złożone systemy jakości nie są odpowiednie dla Operatorów "małych" i "bardzo małych", gdyż wysiłki związane z opracowaniem instrukcji i procedur dla złożonego systemu powodują wzrost nakładów, który jest nie do przyjęcia dla tych Operatorów. Z tego powodu Przewoźnicy ci mają tak dopasować swoje systemy Jakość, aby były one właściwe do wielkości i do złożoności wykonywanych przez Operatora operacji.

1.3) Systemy jakości dla małych i bardzo małych Operatorów.

Dla małych i bardzo małych Operatorów właściwe jest opracowanie programu zapewnienia jakości, który opiera się na systemie kart kontrolnych. Karty kontrolne mają posiadać harmonogram, w którym podana jest częstotliwość ich wypełniania oraz miejsce na poświadczenie dokonania przeglądu przez najwyższe kierownictwo. Dopełnieniem tego systemu jest wrywkowe, niezależne sprawdzanie zawartości kart kontrolnych oraz osiągnięcia założonych celów programu zapewnienia jakości.

1.4) Mały Operator może zastosować wewnętrzny lub zewnętrzny system jakości lub ich kombinację. Do przeprowadzania audytów jakości można zatrudnić specjalistów z zewnątrz lub skorzystać z usług odpowiednio kwalifikowanej organizacji.

1.5) W przypadku, gdy funkcja niezależnego monitorowania jest prowadzona przez organizację zewnętrzną, harmonogram audytów ma być podany w odnośnej dokumentacji (Księga jakości, Instrukcja Operacyjna i/lub program zapewnienia jakości).

1.6) Bez względu na rodzaj podjętych ustaleń Operator zawsze ponosi całkowitą odpowiedzialność za system jakości, a szczególnie za zakończenie i nadzorowanie podjętych działań naprawczych.

2. PROGRAM ZAPEWNIENIA JAKOŚCI DLA MAŁYCH I BARDZO MAŁYCH OPERATORÓW

2.1 Poniżej przedstawiona jest propozycja, co powinien zawierać, jako absolutne minimum, Program zapewnienia jakości dla małych i bardzo małych Operatorów, zatrudniających do 25 pracowników. Wyczerpuje on wymagania EU-OPS 1 i JAR-OPS 3 w odniesieniu do Operatorów tej skali, użytkujących wyłącznie samoloty o maksymalnej masie do startu (MCTOM) poniżej 5.700 kg i śmigłowce MCTOM poniżej 3170 kg.

ZAWARTOŚĆ PROGRAMU ZAPEWNIENIA JAKOŚCI

Typowy Program zapewnienia jakości małych i bardzo małych Operatorów powinien składać się z następujących tytułów:

1. Cel programu zapewnienia jakości
2. Odpowiedzialność za realizację programu jakości
3. Polityka jakości
4. Kontrola jakości

5. Audyt
6. Raportowanie niezgodności
7. Monitorowanie i działania naprawcze
8. Ocena/Analiza przez kierownictwo
9. Ewidencje i dokumentacja systemu jakości

W poszczególnych tytułach należy umieścić, co następuje:

1. CEL PROGRAMU ZAPEWNIENIA JAKOŚCI

Celem Programu zapewnienia jakości jest uzyskanie pewności, że wszelkie operacje i obsługa techniczna prowadzone są zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, standardami i procedurami operacyjnymi, aby zapewnić bezpieczne operacje i sprawność techniczną statków powietrznych..

2. ODPOWIEDZIALNOŚĆ ZA REALIZACJĘ PROGRAMU JAKOŚCI

2.1 Dyrektor/Prezes

Dyrektor/Prezes ponoszą pełną odpowiedzialność za wprowadzenie i działanie Programu zapewnienia oraz jest ostatecznie odpowiedzialny za wprowadzenie działań naprawczych i zapewnienie, że działania te ponownie ustanowią zgodność ze standardem wymaganym przez władzę oraz wszystkimi dodatkowymi wymaganiami określone przez Operatora.

2.2 Szef służby jakości

Głównym zadaniem szefa służby jakości jest sprawdzanie, czy standardy ustanowione przez Władzę oraz wszelkie dodatkowe wymagania ustanowione przez Operatora zostały wprowadzane i są pod nadzorem właściwej osoby na stanowisku nominowanym (Operacje lotnicze, operacje naziemne, szkoleni i zarządzanie obsługą techniczną)

- Szef służby jakości, działając w imieniu Dyrektora/Prezesa, jest odpowiedzialny za zapewnienie, aby program jakości był właściwie ustanowiony i realizowany.
- Szef służby jakości jest odpowiedzialny za przeprowadzenie inspekcji jakości w odpowiednich przedziałach czasowych.
- Szef służby jakości przedstawia raporty ze swej działalności bezpośrednio Dyrektorowi/Prezesowi oraz ma dostęp do wszystkich komórek organizacji, włącznie z komórkami organizacji wszelkich podwykonawców.
- Szef służby jakości musi posiadać odpowiednią wiedzę w zakresie zapewnienia jakości/systemu jakości i musi uzyskać zatwierdzenie na to stanowisko przez Władzę.

2.3 Audytor jakości

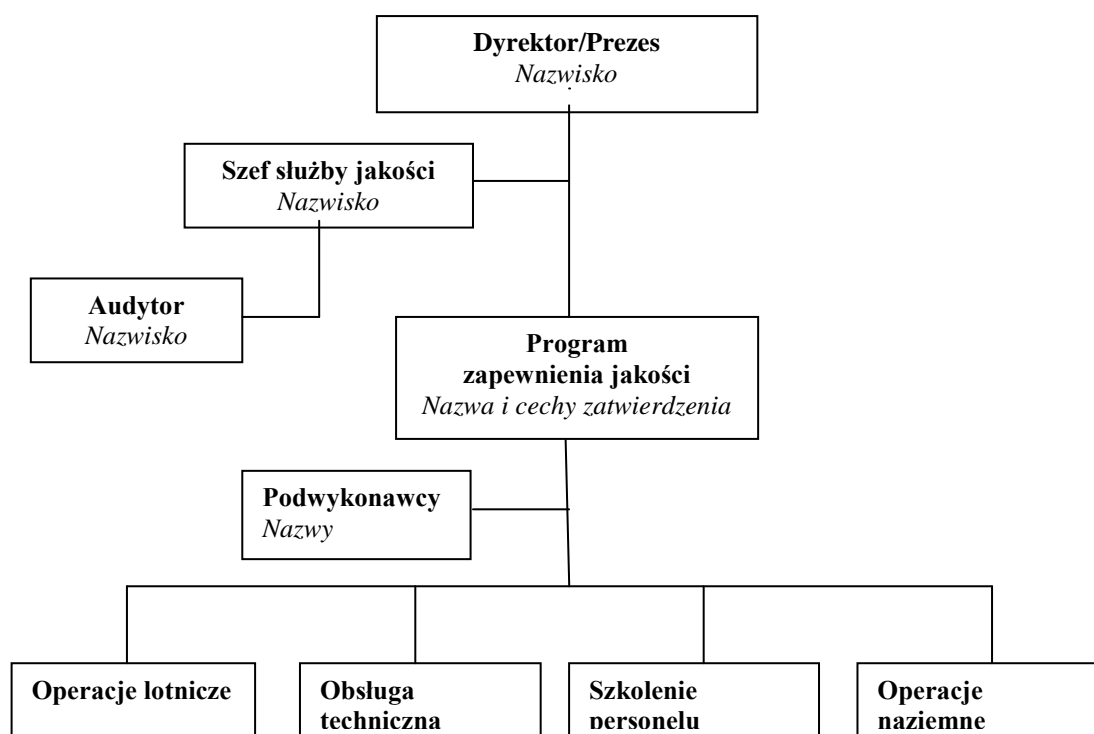
Audytor jakości jest odpowiedzialny, z upoważnienia Szefa służby jakości, za przeprowadzenie audytów jakości określonych działów w organizacji, w sposób opisany w ust. 5 "Audyty Jakości". Audytor jakości nie może bezpośrednio uczestniczyć w kierowaniu lub wykonywaniu czynności podlegających audytowaniu, a do jego obowiązków należy:

- Przygotowanie i aktualizacja list kontrolnych audytu, odpowiednio do działań, które mają być audytowane,
- Wykrywanie i zarejestrowanie wszelkich niezgodności i spostrzeżeń oraz przedstawianie dowodów koniecznych do uzasadnienia stwierdzenia takich niezgodności i spostrzeżeń,
- Zainicjowanie lub zalecenie usunięcia niezgodności,
- Przygotowanie i przedstawienie po każdej inspekcji raport z audytu w trybie opisanym w ust. 5, Audyt Jakości.

Audytor musi posiadać wiedzę i doświadczenie odpowiednie do zakresu i złożoności operacji.

Audytor przekazuje raporty z audytu bezpośrednio Kierownikowi Odpowiedzialnemu.

2.4 Schemat organizacyjny prostego systemu jakości



Wpisać nazwiska osób nominowanych na te stanowiska.

3. POLITYKA JAKOŚCI

Operator powinien opracować pisemne postanowienie o celach, zadaniach i metodach prowadzenia polityki jakości, w którym Dyrektor/Prezes powinien określić cele jakie mają być osiągnięte przez system jakości. Polityka jakości powinna być odzwierciedleniem osiągnięcia i utrzymanie zgodności z JAR-OPS oraz z dodatkowymi standardami określonymi przez Operatora.

4. KONTROLA JAKOŚCI

Podstawowym celem kontroli jakości jest obserwacja poszczególnych działań mająca na celu sprawdzenie, czy wszystkie ustanowione procedury i wymagania są przestrzegane i czy osiągnięto wymagany standard jakości.

Inspekcje jakości jest prowadzona w następujących obszarach:

- Operacje lotnicze;
- Operacje naziemne;
- Masa i wyważenia;
- System obsługi technicznej;
- Szkolenie personelu i okresowe sprawdziany kwalifikacji;
- Dokumentacja działalności lotniczej Operatora.

Inspekcja jakości ma być przeprowadzana w każdym z wymienionych obszarów w regularnych odstępach czasu nie przekraczających 12 miesięcy. Za przeprowadzenie wymaganych inspekcji jakości, właściwe ich udokumentowanie i zarejestrowanie stwierdzonych w ich wyniku niedociągnięć, odpowiedzialny jest Kierownik Jakości. Inspekcje jakości muszą być dokumentowane na „Listach kontrolnych inspekcji jakości” a wszelkie niedociągnięcia powinny być rejestrowane w Raportach odstępstw.

4.1 Plan inspekcji jakości (przykład)

Obszar inspekcji	Termin inspekcji	Kierujący obszarem
Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	SYSTEMY JAKOŚCI DLA MAŁYCH OPERATORÓW	PN0-6-14-00 Strona 3/10

Operacje lotnicze	II - Kwartał	Kowalski Jan
Operacje naziemne	I - Kwartał	Adamski Jan
Masa i wyważenie	II - Kwartał	Polak Jerzy
Obsługa techniczna	III - Kwartał	inż. Kowalski Zbigniew
Szkolenie	IV - Kwartał	Ziemia Tadeusz
Dokumentacja	IV - Kwartał	Borucka Anna

5. AUDYT JAKOŚCI

Podstawowym celem audytu jakości jest systematyczny i obiektywny przegląd Programu zapewnienia jakości w celu sprawdzenia jego funkcjonowania i skuteczności oraz stwierdzenie, czy wymagane standardy zostały osiągnięte.

Audyt powinien obejmować przegląd wszystkich elementów Programu utrzymania jakości i musi być wykonany corocznie w odstępach nie większych niż 12 miesięcy.

Inspekcję jakości powinni przeprowadzać audytor spełniający warunki ust. 2.3.

Raport z audytu powinien być przedstawiony Szefowi służby jakości nie później niż trzy dni po dokonaniu inspekcji.

Nie zgodności (niedociągnięcia) powinny zostać zarejestrowane w Raporcie odstępstw a Szef służby jakości powinien wyznaczyć limity czasowe dla działań naprawczych.

6. RAPORTOWANIE NIEPRAWIDŁOŚCI

Wszyscy pracownicy Operatora powinni raportować Szefowi służby jakości każdą nieprawidłowość zaobserwowaną podczas wykonywania swoich obowiązków.

Takie nieprawidłowości mogą obejmować, (ale nie muszą się do nich ograniczać) błędne, brakujące lub niewłaściwe:

- Dokumenty lotu i obsługi technicznej,
- Procedury operacyjne lub obsługi technicznej,
- Wymagania dotyczące szkolenia i kwalifikacji,
- Dokumenty i instrukcje zakładowe,
- Urządzenia, narzędzia i wyposażenie,

Nieprawidłowości mają być zgłoszone i opisane w Raporcie odstępstw i niezwłocznie przekazane Szefowi służby jakości do dalszego postępowania.

Szef służby jakości wyznacza osobę odpowiedzialną za działania naprawcze oraz odpowiednio termin ich zakończenia.

UWAGA: Wypadki i zdarzenia, które muszą być raportowane Władzy, powinny być raportowane na odpowiednich drukach opisanych w Instrukcji Operacyjnej (OM).

7. MONITOROWANIE I DZIAŁANIA NAPRAWCZE

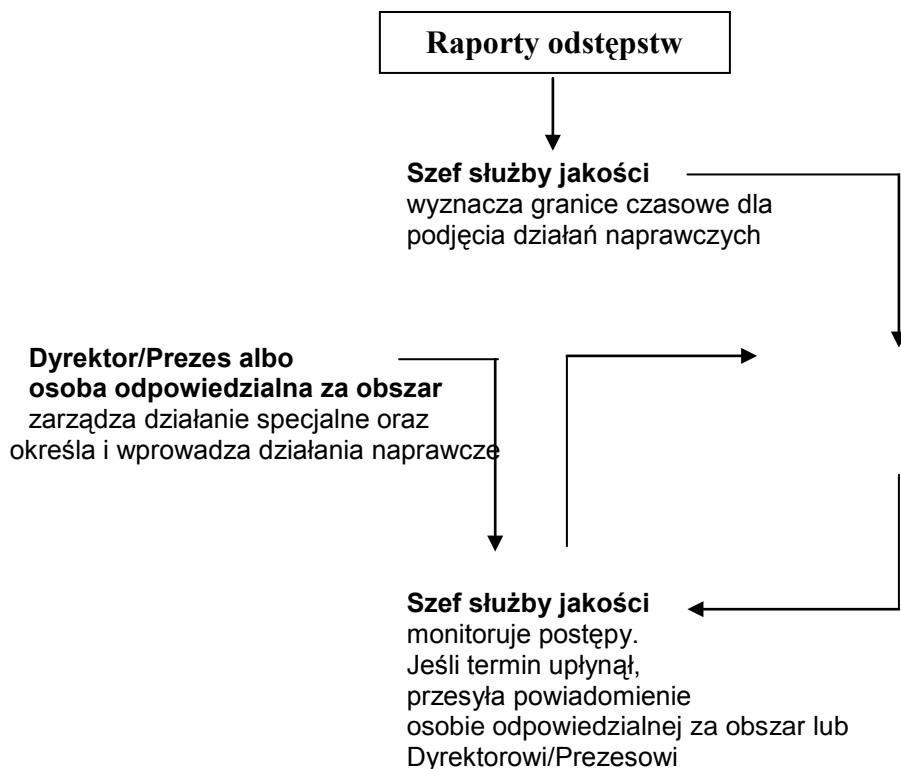
Szef służby jakości powinien monitorować stan i postępy wymaganych działań naprawczych, podjętych w wyniku:

- Inspekcji jakości
- Audytów jakości
- Sporządzenia raportu niezgodności

Każdy Raport niezgodności, wymagający podjęcia działań naprawczych powinien zawierać specjalny numer identyfikacyjny, nazwisko osoby odpowiedzialnej za działania oraz termin ich zakończenia.

Jeżeli działania naprawcze nie zostaną nie zrealizowany w wyznaczonym terminie, Szef służby jakości powinien zażądać od osoby odpowiedzialnej działań zaradczych w rozsądnym terminie. Jeżeli działania naprawcze nie zostaną zakończone w wyznaczonym terminie, o sytuacji musi zostać powiadomiony Dyrektor/Prezes, który określi dalszy tryb postępowania.

Ilustracja monitorowania i procesu postępowania



8. OCENA/ANALIZA PRZEZ KIEROWNICTWO

Celem oceny kierownictwa jest wykrycie i korekta negatywnych tendencji oraz zapobieganie, gdzie to jest możliwe, powstawaniu niezgodności i braków w przyszłości.

Spotkanie kierownictwa w sprawie oceny systemu jakości odbywa się raz w roku, na ogół w połączeniu ze spotkaniem po corocznym audycie jakości. W spotkaniu powinni wziąć udział: Szef służby jakości i audytor oraz osoby odpowiedzialne za poszczególne obszary działalności Operatora, a w szczególności osoby odpowiedzialne za szkolenie, operacje lotnicze i naziemne oraz obsługę techniczną, oraz inne osoby wyznaczone do uczestnictwa na podstawie decyzji Dyrektora/Prezesa.

Spotkanie musi obejmować następujące punkty:

- Roczne podsumowanie przez Dyrektora/Prezesa wszystkich raportów odstępstw sporządzonych w wyniku inspekcji jakości, audytów odbiorców usług/władzy oraz meldunków personelu, z określeniem tendencji,
- Omówienie i analiza przyczyn powstania niezgodności wykrytych podczas ostatniego audytu jakości,
- Przekazania informacji dotyczących zdarzeń, które miały miejsce u innych Operatorów,
- Omówienie przez audytora efektywności Programu zapewnienia jakości,
- Omówienie przez Szefa służby jakości procesów działań naprawczych,
- Omówienie wyników działania systemu jakości przez Dyrektora/Prezesa,
- Dyskusję o metodach poprawienia skuteczności działania programu zapewnienia jakości lub jego części.

Jeżeli spotkanie ujawni potrzebę poprawienia elementów Programu, do Raportu niezgodności muszą zostać wpisane działania naprawcze, do przeprowadzenia których, Dyrektor/Prezes powinien wyznaczyć przedział czasowy i osobę odpowiedzialną z ich skutecznego usunięcia.

Podsumowanie spotkania sporządzone na piśmie wraz ze wszystkimi dokumentami uzupełniającymi powinno zawierać wszystkie istotne sprawy dotyczące Systemu jakości.

9. EWIDENCJE I DOKUMENTACJA SYSTEMU JAKOŚCI

Ewidencje, rejestry i dokumentacja przeprowadzonych audytów i inspekcji są podstawowym źródłem danych do analiz i określania przyczyn powstawania nieprawidłowości, dzięki którym mogą one być wykrywane i wyjaśniane.

Szef służby jakości powinien przechowywać przez okres minimum 5 lat następujące rejestry dokumenty dotyczące jakości:

- Listy kontrolne z inspekcji jakości,
- Raporty z audytów,
- Raporty odstępstw,
- Raporty z oceny przez kierownictwo.

10. PRZYKŁAD LISTY KONTROLNEJ INSPEKCJI

UWAGA: Zaleca się też wykorzystanie list kontrolnych, jakie znajdują się w Dziale 7 Podręcznika PNO

LISTA KONTROLNA INSPEKCJI JAKOŚCI – Rok: Nr			
	Data kontroli	Nazwisko audytora	Uwagi/ Raport niezgodności
OPERACJE LOTNICZE			
Listy kontrolne czynności załogi - poprawność i aktualizacja			
Plany lotu - właściwość i poprawność informacji			
Planowanie lotów - aktualność podręczników, dokumentów i dostęp do stosownych informacji lotniczych.			
Raporty zdarzeń – dokonanie oceny i przekazanie Władzy.			
OBŚLUGA NAZIEMNA			
Umowy z organizacjami obsługi naziemnej-zawarte i aktualne.			
Instrukcje uzupełniania paliwa i odladzania-wydane.			
Instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych- wydane i znane przez personel.			
CIĘŻAR I WYWAŻENIE			
Min. 5 arkuszy wyważenia - właściwość i poprawność informacji.			
Flota samolotów - ważność ważenia.			
Min. jedno sprawdzenie załadunku i wyważenia każdego statku powietrznego.			
SYSTEM OBSŁUGI TECHNICZNEJ			
Min. jeden PDT - właściwy opis usterek i dokonanie naprawy..			
Stan obsługi floty statków powietrznych-aktualny.			
Umowy z organizacjami obsługowymi-			
Wydanie z: 31.10.2003r. Zmiana Nr: 6	SYSTEMY JAKOŚCI DLA MAŁYCH OPERATORÓW		PNO-6-14-00 Strona 6/10

ważność i zakres obsługi.			
Wykaz wyposażenia minimalnego - poprawność.			
Program obsługi – stosowanie.			
SKOLENIE			
Rejestry szkoleń- właściwe i ważne.			
Wszystkie licencje personelu lotniczego - ważność, uprawnienia i orzeczenie lekarskie.			
Cały personel lotniczy – odbyte szkolenie okresowe.			
Środki szkolenia i instruktorzy - zatwierdzone			
Przeglądy codzienne – szkolenie pilotów.			
DOKUMENTACJA			
Wszystkie egzemplarze I.O. – aktualność.			
AOC i Specyfikacje oper. – ważność i właściwość.			
Przepisy lotnicze – aktualne i stosowane.			
Zestawienie czasu lot i pracy personelu lotniczego –uaktualnione			
Rejestr dokumentacji z lotu – aktualny.			
Rejestry systemu jakości – aktualne.			

RAPORT NIEZGODNOŚCI NR						
Do:		Sporządzony przez:			Data:	
Operacje lotnicze <input type="checkbox"/>	Obsługa naziemna <input type="checkbox"/>	Ciążar i wyważanie <input type="checkbox"/>	Obsługa techniczna <input type="checkbox"/>	Szkolenie <input type="checkbox"/>	Dokumentacja <input type="checkbox"/>	Inne <input type="checkbox"/>
Opis odstępstwa:					Podstawa:	
Proponowane działanie:						
Kierownik Jakości:		<input type="checkbox"/> Działania naprawcze wymagane	<input type="checkbox"/> Działania naprawcze nie wymagane			
Osoba odpowiedzialna:					Termin wykonania	
Działania naprawcze:					Podstawa:	
Podpis osoby odpowiedzialnej:					Data:	
Kierownik Jakości:		<input type="checkbox"/> Działania naprawcze zakończone	<input type="checkbox"/> Raport zamknięty			
Podpis Kierownika Jakości					Data:	

RAPORT Z OCENY KIEROWNICTWA NR

Data:

Uczestnicy:

Liczba Raportów odstępstw za okres:

od:..... do:.....

Operacje lotnicze	Obsługa naziemna	Ciężar i wyważenie	Obsługa techniczna	Szkolenie	Dokumenty	Inne	Razem
-------------------	------------------	--------------------	--------------------	-----------	-----------	------	-------

Znaczące zmiany tendencji w porównaniu z poprzednią oceną:

 Tak Nie

Ocena skuteczności Programu przez audytorów:

Uwagi ogólne:

Konieczność wprowadzenia zmian w Programie zapewnienia jakości lub jego części:

 Nie Tak (Raport(y) odstępstw)

Nr.....

.....
.....
Podpis Kierownika jakości.....
.....
**Podpis Kierownika
Odpowiedzialnego**.....
.....
Podpis audytora



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

UWAGA: W celu poprawnego wypełnienia Wniosku należy zapoznać się z wyjaśnieniami na końcu wniosku. Należy wypełnić wszystkie jasne pola. Jeżeli jakiś element nie dotyczy danego operatora należy wpisać N/D. **Aby wykorzystać wbudowane funkcje formularza należy włączyć „makra” w „Ustawieniach centrum zaufania”.**

Wypełniony Wniosek (tylko w zakresie zgodnym z deklaracją w polu 4) powinien być złożony niezależnie dla każdego rodzaju certyfikatu (Samoloty, śmigłowce, inne) wraz z załącznikami do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (poprzez Departament Operacyjno-Lotniczy)

WNIOSEK

Nr wniosku/Ref:

o Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC)

- | | |
|--|---|
| <input type="checkbox"/> Wydanie/wznowienie
<input type="checkbox"/> Zmiana zakresu
<input type="checkbox"/> Przedłużenie ważności | <input checked="" type="radio"/> OPS-1 (samoloty)
<input type="radio"/> JAR-OPS 3 (śmigłowce)
<input type="radio"/> Inne (balony, szybowce) <input style="width: 80px;" type="text"/> |
|--|---|

1. Nazwa Operatora/pieczeńć firmowa

2. Numer certyfikatu AOC

PL.

3. Adres, numer telefonu kontaktowego, numer faksu:

4. Nr certyfikatu CAMO

PL.MG.

4. Krótki opis przyczyny składania wniosku:

Instrukcje wykonawcze:

<input type="checkbox"/> OM/A Zmiana nr <input style="width: 40px;" type="text"/> z dnia: <input style="width: 40px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> OM/B Zmiana nr <input style="width: 40px;" type="text"/> z dnia: <input style="width: 40px;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> OM/C Zmiana nr <input style="width: 40px;" type="text"/> z dnia: <input style="width: 40px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> OM/D Zmiana nr <input style="width: 40px;" type="text"/> z dnia: <input style="width: 40px;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> NEF Zmiana nr <input style="width: 40px;" type="text"/> z dnia: <input style="width: 40px;" type="text"/>	<input type="checkbox"/> CAME Zmiana nr <input style="width: 40px;" type="text"/> z dnia: <input style="width: 40px;" type="text"/>
<input type="checkbox"/> Podręcznik ETOPS (o ile dotyczy)	
<input type="checkbox"/> inne <input style="width: 150px;" type="text"/>	

Personel nominowany

Stanowisko/funkcja	Form 4	Nazwisko i Imię	Akceptowalny
Kierownik Odpowiedzialny	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Kierownik nominowany operacji lotniczych	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Kierownik nominowany operacji naziemnych	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Kierownik nominowany szkolenia personelu lotniczego	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Kierownik nominowany zarządzania ciągłą zdadnością	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Kierownik Jakości	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Kierownik bezpieczeństwa lotniczego	<input type="checkbox"/>	<input style="width: 100%;" type="text"/>	

Załączniki do Wniosku

Charakterystyka przedsiębiorstwa (OPQ)	<input type="checkbox"/>
Harmonogram certyfikacji (HC)	<input type="checkbox"/>
Charakterystyki zawodowe personelu kierowniczego (CHZ)	<input type="checkbox"/>
Program lotu pokazowego (<i>tylko dla nowego typu</i>)	<input type="checkbox"/>
Prawo dysponowania statkiem powietrznym	<input type="checkbox"/>
Polisa ubezpieczeniowa NW/OC/AC (w j. polskim)	<input type="checkbox"/>
Wypis z Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) lub jego ekwiwalent	<input type="checkbox"/>
Opłata lotnicza (właściwa dla zakresu wniosku)	<input type="checkbox"/>

* - niewłaściwe skreślić ** - załączyć Wnioski dedykowane do właściwego uprawnienia

DANE STATKU POWIETRZNEGO (KARTA <input type="text"/> Z <input type="text"/>) O ILE DOTYCZY			
Dotyczy: <input type="checkbox"/> Jednego statku powietrznego <input type="checkbox"/> kilku statków powietrznych			
Statek powietrzny: <input type="checkbox"/> Nowy <input type="checkbox"/> Używany			
Znaki rejestracyjne	SP- <input type="text"/>	Inne (Umowa ICAO 83bis)	<input type="text"/>
Producent/Typ/Model	Numer seryjny		Producent/Typ silników
<input type="text"/>	<input type="text"/>		<input type="text"/>
Rok produkcji/Kraj produkcji	Numer Certyfikatu Typu EASA	Wydanie / data wydania	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
MTOM [kg]	Ilość miejsc członków załogi /minimalny skład załogi (Uwaga 2)	Zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich/max. masa ładunku cargo	
<input type="text"/>	<input type="text"/>	<input type="text"/>	
A: Wnioskowany rodzaj użytkowania	<input type="checkbox"/> A1 Przewozy pasażerskie <input type="checkbox"/> A2 Przewozy towarowe <input type="checkbox"/> A3 Inne <input type="text"/>		
C: Obszary wykonywania operacji	<input type="text"/>		
D: Ograniczenia specjalne (o ile dotyczą)	<input type="checkbox"/> VFR only <input type="checkbox"/> VFR Day/Night only <input type="checkbox"/> Inne <input type="text"/>		
E: Upoważnienia i zezwolenia szczególne** Uwaga 3	<input type="checkbox"/> CAT.. <input type="text"/> DH: <input type="text"/> ft RVR: <input type="text"/> m		
	<input type="checkbox"/> LVTO RVR: <input type="text"/> m		
	<input type="checkbox"/> NAT MNPS		
	ETOPS <input type="checkbox"/> 120 <input type="checkbox"/> 180 <input type="checkbox"/> inne <input type="text"/> min		
	<input type="checkbox"/> RVSM		
	<input type="checkbox"/> PBN		
	<input type="checkbox"/> P-RNAV (RNAV 1) <input type="checkbox"/> B-RNAV (RNAV 5) <input type="checkbox"/> RNP 4 <input type="checkbox"/> RNP 1 <input type="checkbox"/> RNP 10 (RNAV 10) <input type="checkbox"/> RNP APCH <input type="text"/> <input type="checkbox"/> RNP AR APCH <input type="text"/>		
	<input type="checkbox"/> Transport materiałów niebezpiecznych		
	<input type="checkbox"/> Operacje śmigłowców z systemem noktowizyjnym		
	<input type="checkbox"/> Operacje śmigłowców z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym		
<input type="checkbox"/> Operacje śmigłowców ratownictwa medycznego			
Non ETOPS** Uwaga 3	<input type="checkbox"/> 120 <input type="checkbox"/> 180 min <input type="checkbox"/> inne <input type="text"/> min		
Inne Uwaga 4	<input type="text"/>		
Szkolenie personelu pokładowego (zgodnie z Rozp. 290/2012, zał. V – Part-CC)**	<input type="checkbox"/>		
Wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego (zgodnie z Part-CC)**	<input type="checkbox"/>		
Mode S code (Hex)	<input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> POT Zmiana nr <input type="text"/> z dnia: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> MEL Zmiana nr <input type="text"/> z dnia: <input type="text"/>		
<input type="checkbox"/> Lista/y zgodności z częścią K i L (OPS) <input type="checkbox"/> Lista/y zgodności z JAR-26 <input type="checkbox"/> EQP			

OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany oświadczam, że dane zawarte we wniosku są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy (a) odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Oświadczam, że wyznaczone w przedsiębiorstwie osoby i służby wykonały i zakończyły przygotowania niezbędne do wykazania zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami, i niniejszym zgłaszam pełną gotowość do realizacji załączonego do niniejszego wniosku Harmonogramu Certyfikacji nr HC [] / [] z dnia []

Oświadczam, że jestem świadomy kosztów związanych z przeprowadzeniem wnioskowanego procesu certyfikacji i zobowiązuję się do ich pokrycia zgodnie z zasadami podanymi w ustawie Prawo Lotnicze.

Podpis wnioskującego ACCM	Imię i nazwisko wnioskującego	Data:

Kopię Wniosku przekazano do załatwienia zgodnie z kompetencjami:

	Data	Uwagi
Departament Techniki Lotniczej LTT		
Departament Ochrony i Ułatwień w lotnictwie cywilnym LOB		
Delegatura w.....		

Oplata lotnicza (kwota) <i>Wypełnia SKPC</i>	<input type="checkbox"/> Wpłynęła	
Inspektor prowadzący CPM <i>Wypełnia Naczelnik LOL-1</i>		
Inspektor towarzyszący <i>Wypełnia Naczelnik LOL-1</i>		
Inspektor praktykant <i>Wypełnia Naczelnik LOL-1</i>		
Wniosek kompletny <i>Wypełnia SKPC</i>	<input type="checkbox"/> TAK	<input type="checkbox"/> NIE
	Wysłano wezwanie do uzupełnienia Wniosku	
	Pismo nr:	
Data wpłynięcia wniosku		

INSTRUKCJA I UWAGI DOTYCZĄCE WYPEŁNIANIA WNIOSKU

Szare pola wypełnia ULC

UWAGA 1. Ilość wniosków

W przypadku składania Wniosku, który obejmuje wprowadzanie kilku egzemplarzy lub typów statków powietrznych należy wypełnić odpowiednią ilość niezależnych Kart z „Dane statku powietrznego” i odpowiednio je ponumerować, np. dla pięciu wprowadzanych różnych samolotów kolejne Karty będą mieć numerację: 1z5, 2z5, 3z5, 4z5, 5z5

UWAGA 2. Ilość miejsc członków załogi

Obejmuje to miejsca w kabinie załogi (w tym miejsce obserwatora) oraz ilość miejsc personelu pokładowego
Np. 2+2/8|2 oznacza 2 miejsca dla pilotów+ 2 miejsca dla obserwatora/8 miejsc dla CC| min. 2-ch pilotów

UWAGA 3.

W przypadku wnioskowania o upoważnienia szczególne należy dołączyć odpowiednie dedykowane Wnioski i materiały dowodowe wymagane przez szczegółowe przepisy (np. TGL, AMC 20-xx) wspierające Wniosek o zatwierdzenie. Bez nich wniosek pozostanie bez rozpatrzenia.

UWAGA 4.

Wniosek należy wypełnić w takim zakresie jaki opisuje przyczyna zmiany w polu 4

* - niewłaściwe skreślić ** - załączyć Wnioski dedykowane do właściwego uprawnienia



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wniosek o wydanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zwolnienia/odstępstwa* od wymagań określonych w załączniku III do rozporządzenia 3922/91(art. 8 ust. 2/3* rozporządzenia 3922/91)

1. Wnioskujący

1.1 Oznaczenie Wnioskującego (jeżeli potrzeba)	Oznaczenie Wnioskującego
1.2 Nazwa / Nazwisko	Nazwisko
1.3 Adres (Zarejestrowanej firmy / pocztowy)	Adres
1.4 Osoba do kontaktu	Osoba do kontaktu
1.5 Telefon	Telefon
1.6 Faks	Faks
1.7 E-mail	Email
1.8 Informacje dodatkowe o organizacji	Informacje dodatkowe

2. Przedmiot zwolnienia

2.1 Wskazanie przepisu OPS-1 którego dotyczy zwolnienie/odstępstwo*	
2.2 Oznaczenie statku powietrznego którego dotyczy zwolnienie/odstępstwo*	

* - niewłaściwe skreślić

3. Oświadczenie Wnioskującego:

- a. Zachodzą niżej podane, nieprzewidziane i pilne okoliczności lub potrzeby operacyjne uzasadniające wydanie zwolnienia na podstawie art. 8 ust. 2:

- b. Przy zastosowaniu odstępstwa na podstawie art. 8 ust. 3 zostanie osiągnięty równoważny poziom bezpieczeństwa za pomocą następujących środków:

- c. Wniosek o zatwierdzenie został złożony do Komisji Europejskiej i jest rozpatrywany (podać dane o wniosku i dacie jego złożenia)

- d. Udzielenie zezwolenia/odstępstwa nie wpłynie ujemnie na poziom bezpieczeństwa, gdyż (podać pełne uzasadnienie tego oświadczenia)

4. Deklaracja Wnioskującego

Potwierdzam, że podane wyżej oświadczenia i informacje są poprawne i kompletne

5.

Data

Nazwisko

Podpis

6. Załączniki:

- 1.
- 2.

Niniejszy Wniosek należy przesłać do:

Urząd Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
Polska

Fax: _48 22 5207513
E-mail: LOL@ulc.gov.pl



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

UWAGA:

W celu poprawnego wypełnienia Wniosku należy zapoznać się z wyjaśnieniami na końcu wniosku. Należy wypełnić wszystkie jasne pola. Jeżeli jakiś element nie dotyczy danego operatora należy wpisać N/D.

Wypełniony Wniosek (**tylko w zakresie zgodnym z deklaracją w polu 6**) powinien być złożony wraz z załącznikami do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (poprzez Departament Operacyjno-Lotniczy)

WNIOSEK

Decyzja nr

o wydanie Certyfikatu Operatora Prac Lotniczych (AWC)

- Wydanie inicjacyjne
 Zmiana/Uzupełnienie
 Przedłużenie ważności

1. Nazwa Operatora/pieczeńc firmowa	2. Numer certyfikatu AWC
3. Adres, numer telefonu kontaktowego, numer faksu:	
4. Nazwa Organizacji Zarządzania Ciągłą Zdatnością do lotu	5. Nr certyfikatu CAMO
PL.MG.	
6. Krótki opis przyczyny składania wniosku:	

Instrukcje wykonawcze:

<input type="checkbox"/> OM/A Zmiana nr <input type="text"/> z dnia: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> OM/B Zmiana nr <input type="text"/> z dnia: <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> OM/C Zmiana nr <input type="text"/> z dnia: <input type="text"/>	<input type="checkbox"/> OM/D Zmiana nr <input type="text"/> z dnia: <input type="text"/>
<input type="checkbox"/> Umowa o zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu (o ile dotyczy)	
<input type="checkbox"/> Umowa obsługowa (o ile dotyczy)	

Personel nominowany

Stanowisko/funkcja	Form 4	Nazwisko i Imię	Akceptowalny
Kierownik Odpowiedzialny (ACCM)	<input type="checkbox"/>		
Kierownik nominowany operacji lotniczych	<input type="checkbox"/>		
Kierownik nominowany operacji naziemnych	<input type="checkbox"/>		
Kierownik nominowany szkolenia personelu lotniczego	<input type="checkbox"/>		
Kierownik Jakości	<input type="checkbox"/>		

Załączniki do Wniosku

Charakterystyka przedsiębiorstwa (OPQ)	<input type="checkbox"/>
Harmonogram certyfikacji (HC)	<input type="checkbox"/>
Charakterystyki zawodowe personelu kierowniczego (CHZ)	<input type="checkbox"/>
Program lotu pokazowego (<i>tylko dla nowego typu</i>)	<input type="checkbox"/>
Dokumenty potwierdzające prawo podmiotu do dysponowania środkami i urządzeniami	<input type="checkbox"/>
Polisa ubezpieczeniowa NW/OC/AC	<input type="checkbox"/>
Wypis z właściwego rejestru, określający status prawny podmiotu (np.KRS)	<input type="checkbox"/>
Dowód wniesienia opłaty lotniczej	<input type="checkbox"/>

DANE STATKU POWIETRZNEGO (KARTA _____ Z _____) O ILE DOTYCZY			
Dotyczy: <input type="checkbox"/> jednego statku powietrznego <input type="checkbox"/> kilku statków powietrznych tego samego typu			
Statek powietrzny: <input type="checkbox"/> Nowy <input type="checkbox"/> Używany			
Znaki rejestracyjne	SP-	Inne (Umowa ICAO 83bis)	
Producent/Typ/Model	Numer seryjny	Producent/Typ silników	
Rok produkcji/Kraj produkcji	Numer Certyfikatu Typu	Wydanie / data wydania	
MTOM [kg]	Minimalny skład załogi	Liczba miejsc	
A: Wnioskowany rodzaj użytkowania	<input type="checkbox"/> AW-1 Loty agrolotnicze i rekultywacji środowiska <input type="checkbox"/> AW-2 Loty patrolowe i inspekcyjne z użyciem specjalistycznej aparatury <input type="checkbox"/> AW-3 Zarezerwowane <input type="checkbox"/> AW-4 Loty na wykonywanie zdjęć fotogrametrycznych lub teledetekcyjnych z użyciem statków powietrznych specjalnie przystosowanych do tego celu <input type="checkbox"/> AW-5 Loty przeciwpożarowe i gaśnicze z użyciem specjalnie do tego celu przystosowanych statków powietrznych <input type="checkbox"/> AW-6 Zarezerwowane <input type="checkbox"/> AW-7 Usługi ogólne (bez przewozu pasażerów na pokładzie)		
C: Obszary wykonywania operacji			
D: Ograniczenia specjalne	D1: <input type="checkbox"/> VFR only D2: <input type="checkbox"/> VFR Day/Night only D3: <input type="checkbox"/> Inne _____		
Mode S code (Hex)			
<input type="checkbox"/> MEL Rewizja nr _____ z dnia: _____ (o ile dotyczy)			

OŚWIADCZENIE

Ja niżej podpisany oświadczam, że dane zawarte we wniosku są zgodne ze stanem faktycznym i prawnym. Jestem świadomy (a) odpowiedzialności karnej za zeznanie nieprawdy lub zatajenie prawdy.

Oświadczam, że wyznaczone w przedsiębiorstwie osoby i służby wykonały i zakończyły przygotowania niezbędne do wykazania zgodności z mającymi zastosowanie wymaganiami, i niniejszym zgłaszam pełną gotowość do realizacji załączonego do niniejszego wniosku Harmonogramu Certyfikacji nr HC [] / [] z dnia []

Oświadczam, że jestem świadomy kosztów związanych z przeprowadzeniem wnioskowanego procesu certyfikacji i zobowiązuję się do ich pokrycia zgodnie z zasadami podanymi w aktualnie obowiązującym rozporządzeniu Ministra właściwego do spraw transportu w sprawie opłaty lotniczej.

Podpis wnioskującego ACCM	Imię i nazwisko wnioskującego	Data:

Kopię Wniosku przekazano do:

	Data	Uwagi
Departament Techniki Lotniczej LTT		

Opłata lotnicza (kwota) <i>Wypełnia SKPC</i>	<input type="checkbox"/> Wpłynęła	
Inspektor prowadzący CPM <i>Wypełnia Naczelnik LOL-2</i>		
Inspektor towarzyszący <i>Wypełnia Naczelnik LOL-2</i>		
Inspektor praktykant <i>Wypełnia Naczelnik LOL-2</i>		
Wniosek kompletny <i>Wypełnia SKPC</i>	<input type="checkbox"/> TAK	<input type="checkbox"/> NIE
	Wysłano wezwanie do uzupełnienia Wniosku Pismo nr:	
Data wpłynięcia wniosku		

INSTRUKCJA I UWAGI DOTYCZĄCE WYPEŁNIANIA WNIOSKU

Szare pola wypełnia ULC

UWAGA 1. Ilość wniosków

W przypadku składania Wniosku, który obejmuje wprowadzanie kilku egzemplarzy lub typów statków powietrznych należy wypełnić odpowiednią ilość niezależnych Kart z „Dane statku powietrznego” i odpowiednio je ponumerować, np. dla pięciu wprowadzanych różnych samolotów kolejne Karty będą mieć numerację: 1z5, 2z5, 3z5, 4z5, 5z5.



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK o zatwierdzenie do prowadzenia szkolenia wstępnego personelu pokładowego i wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy

Dotyczy: Prowadzenia szkoleń wstępnych zgodnie z Part-CC.TRA
Wydawania Świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z Part-CC.CCA

Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (✓). Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) należy złożyć nie później niż 30 dni roboczych przed przewidywaną datą rozpoczęcia działalności we wnioskowanym zakresie do:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

Informacje ogólne	
1. Wnioskodawca/Operator:	Nr AOC:
2. Dane kontaktowe: Adres, telefon, fax, e-mail, osoba odpowiedzialna za kontakty we wnioskowanym zakresie	
3.	
4. Planowana data rozpoczęcia działalności:	
5. Proponowana osoba odpowiedzialna za wydawanie/podpisywanie Świadectw:	
Zakres Wniosku	
<input type="checkbox"/> Prowadzenie szkoleń wstępnych zgodnie z Part-CC.TRA <input type="checkbox"/> Wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego zgodnie z Part-CC.CCA	
<i>UWAGA: aby otrzymać zatwierdzenie na wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego należy posiadać zatwierdzenie na prowadzenie szkoleń (Part-ARA.CC.200(b))</i>	

2. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem	TAK	NIE
1. Instrukcja Operacyjna:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A. OM-A (kwalifikacje personelu szkolącego i egzaminującego, zapewnienie niezależności egzaminatorów, procedura wydawania świadectw, procedura zawieszania świadectw i informowania o tym Nadzoru, stosowne procedury systemu jakości) <i>Należy podać numer rozdziału</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. OM-D (Program i sylabus szkolenia, procedury szkolenia i egzaminowania, prowadzenie rejestrów szkoleń i wydanych świadectw, okresowe przekazywanie wykazu wydanych świadectw, udostępnianie rejestrów na żądanie nadzoru, wzór świadectwa): <i>Należy podać numer rozdziału</i>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. Inne (podać jakie)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Opis bazy szkoleniowej realistycznie odzwierciedlającej środowisko panujące w kabinie pasażerskiej (wykaz zaplecza zewnętrznego: basen, urządzenia treningowe, statek powietrzny, itp.); (sale wykładowe, ich pojemność, wykaz wyposażenia, materiały szkoleniowe, potwierdzenie ciągłego dysponowania wymienionym wyposażeniem, zapleczem i kadra instruktorską)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Wykaz i dokumentacja potwierdzająca kwalifikacje instruktorów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Wykaz i dokumentacja potwierdzająca kwalifikacje egzaminatorów	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Podręcznik szkolenia (o ile dotyczy)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Podręcznik Jakości (o ile dotyczy)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Opłata lotnicza	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe, procedury operacyjne i program szkolenia personelu pokładowego spełniają wymagania zgodnie z deklarowanym zakresem Wniosku.

Kierownik Nominowany Szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:
Kierownik Jakości:	Podpis	Data:

Do użytku ULC

Obszar	Odpowiedzialność	Data	Podpis
Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	SKPC		
Pozytywna/negatywna* opinia w zakresie operacji lotniczych LK-CC_TRA-01 <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE LK-CC_AT-01 <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE Raport z inspekcji <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> NIE	LOL-1		
Proces administracyjny wydania zatwierdzenia do szkolenia i wydawania* świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych i zarchiwizowano dokumenty zatwierdzenia.	SKPC		

- niewłaściwe skreślić

UWAGI:



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK o zatwierdzenie EFB (Electronic Flight Bag)

Dotyczy: Wykorzystywania systemu elektronicznego zarządzania informacją EFB zgodnie z EU-OPS 1; Część P; OPS 1.1040 (I), (m) oraz JAR OPS TGL 29,36,44

Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (√). Pola oznaczone (*) powinny być wypełniane dla każdego pierwszego EFB zainstalowanego w typie/modelu samolotu danego Operatora. Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji systemu, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek o zatwierdzenie EFB wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 5 Wniosku należy złożyć do:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
Ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

Informacje ogólne	
1. Wnioskodawca/Operator:	Nr AOC:
2. Znaki rejestracyjne statku powietrznego:	
3. Producent statku powietrznego:	
4. Oznaczenie typu/modelu statku powietrznego (zgodnie z ICAO Doc 8643):	
5. Seria/Numer seryjny:	
6.	
7. Administrator EFB (Imię i Nazwisko; Tel; e-mail)	
8. Kierownik operacji lotniczych:	
9. Kierownik szkolenia personelu:	

2. INFORMACJE OGÓLNE O SYSTEMIE EFB

Typ oprogramowania i klasa urządzenia ZGODNIE Z KRYTERIAMI OPIANYMI W JAR-OPS TGL 36
2.1 Klasa urządzenia <input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3
2.2 Typ oprogramowania <input type="checkbox"/> A <input type="checkbox"/> B
INFORMACJA O SPRZĘCIE
2.3 MODEL I TYP EFB <div style="border: 1px solid black; height: 30px; width: 100%;"></div>
2.4 EFB będzie używany: <input type="checkbox"/> na ziemi <input type="checkbox"/> tylko podczas przelotu <input type="checkbox"/> w każdej fazie lotu <input type="checkbox"/> przez załogę lotniczą <input type="checkbox"/> przez załogę pokładową
UWAGI <div style="border: 1px solid black; height: 40px; width: 100%;"></div>
2.5 Urządzenie przechowujące dane do EFB: <input type="checkbox"/> HD <input type="checkbox"/> CD <input type="checkbox"/> DVD <input type="checkbox"/> FD-DYSKIETKA <input type="checkbox"/> PENDRIVE <input type="checkbox"/> inne*
UWAGI

2.6 Sposób przekazywania danych do EFB odbywa się za pośrednictwem:

Bluetooth IR USB Zewnętrzny dysk przenośny
USB/FireWire inne

2.7 Obsługa systemu EFB (urządzenie wskazujące ekranu EFB) za pośrednictwem:

ekran dotykowy panel dotykowy mysz manipulator kulkowy klawiatura inne*

2.8 System używa zasilania z baterii litowych, (jeśli **tak** odpowiednie zapisy muszą znajdować się w dokumentacji urządzenia)

tak nie

2.9 Pokładowe źródło zasilania FEB

tak nie

Źródło zasilania certyfikowane do użytkowania w locie Źródło zasilania certyfikowane do użytkowania na ziemi

3. INFORMACJE O OPROGRAMOWANIU EFB

ZASTOSOWANE ROZWIĄZANIA SYSTEMOWE

3.1 System operacyjny:

3.2 Program oparty na (zgodnie z instrukcją użytkownika urządzenia):

3.3 Rodzaj oprogramowania:

prezentacja danych przetwarzanie danych

3.4 Ustawienia oprogramowania, możliwa edycja ustawień przez:

Administrator systemu użytkownik

3.5 Zadania, do których system EFB będzie wykorzystywany:

3.6 Klasyfikacja oprogramowania (patrz. TGL 36 Rozdział 5.2.1 & 5.2.2)

TYP A TYP B

4. SZKOLENIA, KWALIFIKACJE ZAŁOGI

Program szkolenia użytkownika systemu EFB (*)		TAK	NIE
1.	Wnioskodawca powinien ustanowić Program szkolenia spełniający wymagania związane z obsługą EFB określone przez Producenta systemu: Czy ustanowiono Program szkolenia personelu korzystającego z EFB?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Aktualizacja i administrowanie systemem EFB (*)			
2.	Wnioskodawca musi aktualizować system EFB, tak, aby wszystkie prezentowane dane były aktualne. Czy EFB jest bieżąco aktualizowany?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedury i praktyki opisane w dokumentach wnioskodawcy (*)			
Czy użytkownik ustanowił specjalne procedury obsługi systemu EFB i uzyskał ich zatwierdzenia przez ULC, w tym:		<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki obsługowe opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):	
3.	Czy ustanowiono procedury administracji i aktualizacji danych systemu EFB?		
4.	Czy opisano działanie systemu EFB i zakres jego działania?		
5.	Czy opisano usterki systemu i procedury działania w poszczególnych fazach operacji w przypadku ich wystąpienia?		
6.	Czy opisano i zatwierdzono program szkolenia podstawowego EFB?		
7.	Czy opisano i zatwierdzono program szkolenia okresowego EFB?		
8.	Czy ustanowiono i opisano procedury w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych (np. rozłączenie się systemu EFB, brak zasilania, itp.)?		
9.	Czy wydano dodatek do części B Instrukcji Operacyjnej zawierający informacje o zainstalowanym EFB?		
10.	Czy została przeprowadzona analiza ryzyka operacyjnego zgodnie z TGL 36 pkt. 7.1?		

5. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem		TAK	NIE
1.	Analiza ryzyka operacyjnego	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.	Rozdział AFM lub Suplementu AFM potwierdzający opisanie procedur i praktyk związanych z EFB	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3.	Raport prezentujący zakłócenia elektromagnetyczne	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4.	Program i sylabus szkolenia EFB załóg lotniczych: wstępne i okresowe (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5.	Instrukcja Operacyjna i listy kontrolne zawierające procedury i praktyki EFB (OM-A, OM-B, OM-D, AOM, QRH, MEL, itp.)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

6. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe, oraz że systemy instalacji, ich ciągła zdolność do lotu, minimalne wyposażenie, procedury operacyjne i program szkolenia załóg jest zgodny z wymogami JAR-OPS TGL 29 i TGL 36 dla systemu EFB

Administrator EFB:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:

Do użytku ULC

Obszar	Odpowiedzialność	Data	Podpis
Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny	SKPC		
Pozytywna opinia w zakresie zdolności do lotu	LTT		
Pozytywna opinia w zakresie operacji lotniczych	LOL		
Wysłano pismo do CMA (NAT) i/lub USC (EUR)	IQA		
Proces administracyjny wydania zatwierdzenia RVSM jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych	SKPC		



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK o zatwierdzenie wykonywania operacji o wydłużonym zasięgu ETOPS

Dotyczy: Użytkowania dwusilnikowego samolotu z napędem turboodrzutowym, z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) 20 lub większą, oraz maksymalną masę do startu (MTOM) 45360 kg lub większą, poza punkt oddalony od odpowiedniego lotniska o więcej niż 60 minut lotu z prędkością właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, obliczoną zgodnie z przepisem OPS 1.245(b)

Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (√). Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek o zatwierdzenie ETOPS wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 4 Wniosku należy złożyć do:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
Ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

Informacje ogólne		
1. Wnioskodawca/Operator: _____	Nr AOC: _____	
2. Znaki rejestracyjne statków powietrznych: _____		
3. Producent statku powietrznego: _____		
4. Oznaczenie typu/modelu statku powietrznego: _____		
5. Seria/Numer seryjny: _____		
6. MAPSC: _____		
7. MTOM: _____		
8. Producent silników: _____		
9. Oznaczenie typu silników: _____		
10. Producent APU: _____		
11. Oznaczenie typu APU: _____		
Zakres Wniosku	TAK	NIE
12. Wniosek o ETOPS _____ min z prędkością lotu z jednym silnikiem niepracującym, obliczoną zgodnie z przepisem OPS 1.245(b) _____ kt	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
13. Czy jest to pierwszy Wniosek o zatwierdzenie operacji ETOPS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
14. Czy jest to Wniosek o przyspieszone (accelerated) ETOPS?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
15. Wniosek jest oparty na dokumencie CMP nr: _____ Numer zmiany: _____ Data zmiany: _____		

2. ZDATNOŚĆ DO LOTU

Zatwierdzenie Projektu Typu (TC)		
1. Zatwierdzenie projektu typu w zakresie ETOPS wynika z (należy podać dokument): _____		
2. Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM)/AFM suplement zawiera następujące zatwierdzenie w zakresie instalacji systemów ETOPS: ETOPS _____ min		
Spełnienie wymagań przez dany egzemplarz samolotu (SN)	TAK	NIE
3. Czy zapewniono spełnienie wymagań ze Standardami CMP?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Czy ustanowiono listę zgodności z CMP?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Doświadczenie Operatora *		
1. Liczba miesięcy/lat doświadczenia operacyjnego z wykorzystaniem danego typu statku powietrznego (kombinacji płatowiec/zespół napędowy): _____ Doświadczenie: _____		
2. Całkowita ilość wykonanych operacji o wydłużonym zasięgu oraz krajowych z wykorzystaniem tego typu statku powietrznego (kombinacji płatowiec/zespół napędowy): _____ Liczba sektorów krajowych: _____ Liczba sektorów o wydłużonym zasięgu: _____		

3. Całkowita ilość godzin/cykli silników/płatowca w tej kombinacji płatowiec/zespół napędowy (u danego operatora): Całkowita ilość godzin lotu płatowca (FH): <input type="text"/> Całkowita ilość cykli płatowca (FC): <input type="text"/> Całkowita ilość godzin silników (FH): LE <input type="text"/> RE <input type="text"/> Całkowita ilość godzin pracy na podwyższonych zakresach mocy: LE <input type="text"/> RE <input type="text"/>			
4. Współczynnik wyłączenia silników w locie (IFSD) (wszystkie przypadki) oraz 12-to miesięczna średnia krocząca dla Operatora i floty światowej (IFSD na 1000 FH) IFSD floty Operatora: <input type="text"/> IFSD floty światowej <input type="text"/>			
5. Nieplanowe wymiany silników (URR) dla floty Operatora i floty światowej (URR na 1000FH): URR floty Operatora: <input type="text"/> URR floty światowej <input type="text"/>			
Zapisy dotyczące średniego czasu między usterkami (MTBF) dla głównych podzespołów są dostępne		TAK <input type="checkbox"/>	NIE <input type="checkbox"/>
6. Niezawodność uruchamiania i pracy APU		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Odwołania lub opóźnienia spowodowane usterkami głównych podzespołów		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Nagła i niekontrolowana zmiana mocy silników, brak możliwości sterowania silnikami lub uzyskania oczekiwanej mocy		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lista Minimalnego Wyposażenia MEL (*)			
Wnioskodawca powinien zaktualizować odpowiednie części MEL, tak aby odzwierciedlić wymagania systemowe właściwe dla wykonywania operacji ETOPS. Czy zatwierdzona lista MEL odzwierciedla wymagania do wykonywania operacji ETOPS?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Czy Pokładowy Dziennik Techniczny i Wykaz odłożonych zadań (HIL) zapewniają przekazanie załodze lotniczej informacji o ograniczeniu operacji ETOPS?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Procedury i praktyki obsługowe			
Czy użytkownik ustanowił specjalne procedury obsługi technicznej wyposażenia do wykonywania operacji ETOPS i uzyskał ich zatwierdzenia przez ULC, w tym:		<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki obsługowe opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział, np. CAME 12.1.1):	
• POT/CAME muszą zawierać wymaganie do dodatkowego raportowania zdarzeń związanych z ETOPS zgodnie z AMC 20-6		<input type="text"/>	
• POT/CAME muszą procedurę postępowania po zaistnieniu zdarzenia związanego z operacjami ETOPS		<input type="text"/>	
• Procedura wykonania przeglądu przed lotem ETOPS i zdefiniowano zakres tego przeglądu		<input type="text"/>	
• Program monitorowania zużycia oleju silników i APU, dla lotów ETOPS oraz non-ETOPS		<input type="text"/>	
• Program monitorowania stanu silników		<input type="text"/>	
• Procedura uniemożliwiająca wykonanie obsługi technicznej na podobnym wyposażeniu krytycznym dla operacji ETOPS.		<input type="text"/>	
• Program Niezawodności ukierunkowany na operacje ETOPS		<input type="text"/>	
• Program uruchamiania APU na wysokości przelotowej		<input type="text"/>	
• Program szkolenia z obsługi technicznej		<input type="text"/>	
• Program nadzoru nad częściami ETOPS		<input type="text"/>	
3. OPERACJE LOTNICZE			
3.1. Procedury i praktyki operacyjne			
Wnioskodawca powinien ustanowić Procedury i Praktyki Operacji ETOPS. Te procedury i praktyki powinny obejmować następujące zagadnienia:		<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki operacyjne opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział, np. OM/A 12.1.1):	
• Procedury planowania lotu ETOPS		<input type="text"/>	
• Procedury trasowe		<input type="text"/>	
• Postępowanie w sytuacjach nienormalnych		<input type="text"/>	
• Zabezpieczenie w paliwo i olej		<input type="text"/>	
• Procedury polotowe		<input type="text"/>	
3.2. Trasy i lotniska (*)			
Wnioskodawca powinien określić obszary i trasy przewidywanych operacji ETOPS (zgodnie z załącznikiem 7 do AMC 20-6):		<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział, np. OM/C 12.1.1):	
• Obszary i trasy operacji ETOPS • Lotniska zapasowe • Dostępność informacji meteorologicznych • Charakterystyki lotnisk zapasowych oraz ich minimów pogodowych		<input type="text"/>	

3.3. Szkolenie i kwalifikowanie załóg lotniczych (*)	
Wnioskodawca powinien ustanowić następujące szkolenia/kwalifikacje (obejmujące zagadnienia przywołane w pkt. 3):	Wypełnia Wnioskodawca: Opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział, np. OMD 12.1.1):
1. Opis szkolenia wstępnego i okresowego, sprawdzenia i sylabus szkolenia: <ol style="list-style-type: none"> a. Wymagania ogólne b. Zarządzanie zużyciem paliwa podczas lotu c. Postępowanie po wystąpieniu niesprawności d. Osiągi samolotu w locie z jednym silnikiem e. Informacje meteorologiczne i wymagania operacyjne f. Przegląd przed lotem ETOPS PDC 	
2. Szkolenie do wykonywania przeglądu ETOPS PDC	

4. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem	TAK	NIE
1. Oświadczenie/raport zgodności potwierdzające, jak kryteria określone w AMC 20-6 są spełnione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Stosowne zmiany do CAME (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Program i sylabus szkolenia załóg lotniczych OM-D (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Instrukcja Operacyjna i listy kontrolne zawierające procedury i praktyki ETOPS (OM-A, OM-B)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Instrukcja Operacyjna dotycząca tras i lotnisk (OM-C)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Lista Minimalnego Wyposażenia MEL odnosząca się do wyposażenia związanego z operacjami ETOPS (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Program Obsługi Technicznej i jego zmiany odzwierciedlające wyposażenie związane z operacjami ETOPS (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Dokument CMP wykorzystywany do wykazania zgodności	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Stosowna sekcja AFM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* - dla pierwszego samolotu w typie

5. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe a systemy samolotu, ich ciągła zdolność do lotu, minimalne wyposażenie, procedury operacyjne i program szkolenia załóg lotniczych spełniają wymagania zgodnie z deklarowanym zakresem Wniosku.

Kierownik Nominowany Zarządzania ciągłą zdolnością do lotu:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:

Do użytku ULC

CZYTANIE 1

Obszar	Odpowiedzialność	Stan Akceptowalny Nie akceptowalny	Data	Podpis
Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny	SKPC	TAK/NIE*		
Opinia w zakresie zdolności do lotu	LTT	TAK/NIE*		
Opinia w zakresie operacji lotniczych	LOL	TAK/NIE*		
Proces administracyjny wydania zatwierdzenia ETOPS jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych	SKPC	TAK/NIE*		

* Skreślić niewłaściwe

UWAGA: W przypadku opinii negatywnej należy krótko opisać przyczynę takiej opinii i/lub załączyć kopię wykorzystywanej Listy kontrolnej

UWAGI do stanowiska negatywnego:

CZYTANIE 2 – wniosek kierowany do jednostek wskazanych przez jednostkę prowadzącą

Obszar	Odpowie działność	Stan Akceptowalny Nie akceptowalny	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie zdatności do lotu</i>	LTT	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL	TAK/NIE*		
<i>Proces administracyjny wydania zatwierdzenia ETOPS jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych</i>	SKPC	TAK/NIE*		

* Skreślić niewłaściwe

UWAGA: W przypadku opinii negatywnej należy krótko opisać przyczynę takiej opinii i/lub załączyć kopię wykorzystywanej Listy kontrolnej

UWAGI do stanowiska negatywnego:

CZYTANIE 3 – wniosek kierowany do jednostek wskazanych przez jednostkę prowadzącą

Obszar	Odpowie działność	Stan Akceptowalny Nie akceptowalny	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie zdatności do lotu</i>	LTT	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL	TAK/NIE*		
<i>Proces administracyjny wydania zatwierdzenia ETOPS jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych</i>	SKPC	TAK/NIE*		

* Skreślić niewłaściwe

UWAGA: W przypadku opinii negatywnej należy krótko opisać przyczynę takiej opinii i/lub załączyć kopię wykorzystywanej Listy kontrolnej

UWAGI do stanowiska negatywnego:



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK

o wydanie zezwolenia na korzystanie z syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD

Dotyczy: Użytkowania syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD zgodnie z wymaganiem OPS 1.005 (d) rozporządzenia Komisji nr 859/2008 zmieniającego rozporządzenie Rady nr 3922/1991 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego oraz zgodnie z wymaganiem pkt. 1.005(a)(4)/pkt. 2.005(a)(4) europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR-FCL wprowadzonych rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania europejskich wymagań bezpieczeństwa lotniczego JAR oraz europejskich wymagań zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 224, poz. 2282)

Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (√). Pola oznaczone (*) powinny być wypełniane dla każdego typu/modelu samolotu danego Operatora. Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do dokumentacji urządzenia FSTD, należy do wniosku załączyć wymagane w pkt. 4 kopie dokumentów. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek o wydanie zezwolenia na korzystanie z syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 5 Wniosku należy złożyć do:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

INFORMACJE OGÓLNE O OPERATORZE FSTD I URZĄDZENIU SZKOLENIOWYM (FSTD) (BASIC INFORMATION ON FSTD OPERATOR AND TRAINING DEVICE)

1. **Wnioskodawca:**

2. **Nr AOC/FTO/TRTO*:** *niepotrzebne skreślić

3. **Typ statku powietrznego**

4. **Numer certyfikatu kwalifikacji urządzenia FSTD**
(FSTD Qualification Certificate No)

(NP. FAA ID – zatwierdzenie EASA)

Symulator zatwierdzony przez EASA

5. **Data ważności certyfikatu kwalifikacji (dd-mm-yyyy)**

6. **Seria/Numer seryjny FSTD:**

„Leasing Symulatora”

- Dry Lease of STD/SIM (Własny Instruktor / Egzaminator)
 Wet Lease of STD/SIM (Instruktor / Egzaminator operatora FSTD)
 Kwalifikacje na lotniska specjalne (np. INNSBRUCK, LONDYN CITY)

Pierwsze zezwolenie Odnowienie zezwolenia Przedłużenie zezwolenia Rozszerzenie zezwolenia

7. UWAGA

Uwaga . Zezwolenie wydawane jest czasowo zgodnie z ograniczeniem wpisanym na Certyfikacie FSTD i podlega wznowieniu

**3. RODZAJ URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO (FSTD)
(FSTD STANDARD & LEVEL) I PROWADZONE SZKOLENIA**
INFORMACJE O ZAKRESIE ZASTOSOWANIA URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO STD
(INFORMATION ON FSTD APPLICATION BY USER)

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Full Flight Simulator (FFS) | POZIOM: A <input type="checkbox"/> B <input type="checkbox"/> C <input type="checkbox"/> D <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Flight Training Device (FTD) | POZIOM: 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3 <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Flight Navigation Procedures Trainer (FNPT) | POZIOM: I <input type="checkbox"/> II <input type="checkbox"/> III <input type="checkbox"/> MCC <input type="checkbox"/> |
| <input type="checkbox"/> Basic Instrument Training Device (BITD) | |

SZKOLENIA, SPRAWDZENIA I TESTY PRZEPROWADZONE SA ZGODNIE Z ZATWIERDZONYM PROGRAMEM SZKOLENIA OPISANYM W INSTRUKCJI OPERACYJNEJ CZĘŚĆ D LUB INSTRUKCJA FTO/TRTO

Szkolenie w zakresie :**Zgodnie z :**

- | | |
|--|--|
| <input type="checkbox"/> Low Visibility Training | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT I | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT II | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT IIIA | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany dla CAT IIIB | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> LVTO min. T/O RVR_____ | OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenia i sprawdziany okresowe | OPS 1.965 |
| <input type="checkbox"/> Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego stanowiska | OPS 1.698 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie w różnicach i zapoznawcze | OPS 1.950 |
| <input type="checkbox"/> Bieżąca praktyka | OPS 1.970 i JAR-FCL 1.026 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie ZFTT | załącznik 1 JAR-FCL 1.261 / OPS 1.945 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie w załodze wieloosobowej MCC | JAR-FCL 1.261 |
| <input type="checkbox"/> LOE /LOFT | OPS 1.978 |
| <input type="checkbox"/> HUD/HUDLS | Dodatek 1 do OPS 1.450 |
| <input type="checkbox"/> CRM | OPS 1.945 |
| <input type="checkbox"/> Przedłużanie / odnowienie uprawnień na typ/klasę SP | JAR-FCL 1.245 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie na typ/klasę statku powietrznego | JAR-FCL 1.240/1.295 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie FI/MCC/CRI/TRI/IRI | JAR-FCL1.330/1.340/1.365/1.1370/1.380/1.395 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie IR | JAR-FCL 1.205 |
| <input type="checkbox"/> Przedłużenie odnawianie IR | JAR-FCL-1.246 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie zintegrowane ATP | JAR-FCL 1.160/165(a)1 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie do lotów wg przyrządów (zintegrowane CPL/IR) | JAR-FCL 1.160/165(a)2 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie do lotów wg przyrządów(modułowe CPL) | JAR-FCL 1.160/165(a)4 |
| <input type="checkbox"/> Szkolenie podstawowe PPL | JAR-FCL 1.120 |

4. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem	TAK	NIE
1. AOC/FTO/TRTO – Certyfikat ośrodka szkolenia lub operatora	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Kopia aktualnego certyfikatu kwalifikacji urządzenia FSTD(FSTD Qualification Certificate)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Specyfikację STD (STD Specification)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Listę różnic pomiędzy samolotem a aktualnie używanym przez operatora STD, ze szczególnym uwzględnieniem wersji silników, instrumentów nawigacyjnych, FMS (baza danych), danych osiągowych i wyważenia samolotu, systemu paliwowego i innych różnic oraz ich wpływu na charakterystykę lotu czy operacji.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Zatwierdzenie symulatora z kraju nie- JAA przez EASA	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. SAMOLOTY / STD LISTA RÓŻNIC W KONFIGURACJI * (NIE DOTYCZY SZKOLEŃ WG PRZYRZĄDÓW)

TYP/WARIANT SAMOLOTU (A/C):	TYP/WARIANT SYMULATORA SAMOLOTU (FSTD):	Poziom Zgodności				
		Charakterystyka lotu	Zmiana Procedury	Szkolenia	Sprawdziany	U W A G I
ROZDZIAŁ ATA	Poziom różnic/zgodności i wynikające z tych różnic konsekwencji (wpływ na operacje)					
01 General	A/C:					
	FSTD:					
21 Airconditioning	A/C:					
	FSTD:					
22 Autoflight	A/C:					
	FSTD:					
23 Communication	A/C:					
	FSTD:					
24 Electrical power	A/C:					
	FSTD:					
25 Equipment & Furniture	A/C:					
	FSTD:					
26 Fire	A/C:					
	FSTD:					

27 Flight controls	A/C:					
	FSTD:					
28 Fuel	A/C:					
	FSTD:					
29 Hydraulic A: power	A/C:					
	FSTD:					
30 Ice & Rain protection	A/C:					
	FSTD:					
31 Instruments / Recorders	A/C:					
	FSTD:					
32 Landing gear	A/C:					
	FSTD:					
33 Lighting	A/C:					
	FSTD:					
34 Navigation	A/C:					
	FSTD:					
35 Oxygen	A/C:					
	FSTD:					

36 Pneumatics	A/C:					
	FSTD:					
49 APU	A/C:					
	FSTD:					
52 Doors	A/C:					
	FSTD:					
71 Power plant	A/C:					
	FSTD:					

POZIOMY ZGODNOŚCI (WPROWADZIC TYP DO POWYŻSZEJ TABELI)
RÓŻNICE TYPU: A

Nie wpływa na właściwości lotne
Brak wpływu na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)
Różnice w prezentacji
Różnice w operacji

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Samokształcenie przez AOM lub biuletyn.*

RÓŻNICE TYPU: B

Nie wpływa na właściwości lotne
Wpływ na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)
Ewentualne różnice w prezentacji i operacji

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Biuletyn, CBT (Computer Based Training), systemowe szkolenie na urządzeniu treningowym lub specjalne szkolenie przez instruktora*

RÓŻNICE TYPU: C

Wpływ na charakterystykę lotu
Wpływ na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne)
Ewentualne różnice w prezentacji i operacji

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Specjalne szkolenie przez instruktora, wyselekcjonowane częściowe szkolenie na innym urządzeniu FSTD lub samolocie, lub zwolnienie ze względu na wcześniejsze doświadczenie, specjalne instrukcje lub program szkolenia*

RÓŻNICE TYPU: D

Wpływ na charakterystykę lotu i /lub

Wpływ na procedury (sytuacje normalne i / lub nienormalne) i/lub

Różnice w prezentacji i operacji i

FSTD jest kwalifikowany, jako urządzenie JAR-STD klasy D i używane jest do szkolenia ZFTT

Metody postępowania w celu zniwelowania lub uzupełnienia różnic: *Wyselekcjonowane częściowe szkolenie na innym urządzeniu FSTD lub samolocie, lub zwolnienie ze względu na wcześniejsze doświadczenie, specjalne instrukcje lub program szkolenia*

Uwagi

- 1.
- 2.
- 3.
- 4.
- 5.
- 6.
- 7.
- 8.
- 9.
- 10.
- 11.
- 12.
- 13.
- 14.
- 15.
- 16.
- 17.
- 18.
- 19.
- 20.

6. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe, oraz że systemy FSTD i samolotu są pokrewne, a w przypadku różnic w wyposażeniu, zastosuje wszelkie możliwe dodatkowe sposoby kształcenia i szkolenia w celu zminimalizowania różnic i przeprowadzenia szkolenia w warunkach najbardziej zbliżonych do warunków rzeczywistych.

Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:

Do użytku ULC

Obszar	Odpowiedzialność	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC		
<i>Pozytywna opinia w zakresie wydanie zezwolenia na korzystanie z syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD</i>	LPL		
<i>Pozytywna opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL		
<i>Przygotowanie zezwolenia</i>	IQA		
<i>Proces administracyjny wydania zezwolenia na korzystanie z syntetycznego urządzenia szkoleniowego FSTD jest kompletny – wydano zezwolenie</i>	SKPC		



Urząd Lotnictwa Cywilnego

Wniosek o wydanie przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zezwolenie na zawarcie umowy wet lease z operatorem spoza UE na podstawie OPS 1.165(c)(2)

1. Wnioskujący (leasingobiorca)

1.1 Nazwa Operatora	
1.2 Nr AOC	PL-
1.3 Adres (Zarejestrowanej firmy / pocztowy)	
1.4 Osoba do kontaktu	
1.5 Telefon	
1.6 Faks	
1.7 E-mail	
1.8 Informacje dodatkowe o organizacji	

2. Przedmiot wniosku

2.1 Nazwa leasingodawcy i jego kraj pochodzenia	
2.2 Numer certyfikatu AOC leasingodawcy, data wydania i data ważności	
2.3 Czas ważności umowy leasingu	
2.4 Typ statku (-ów) powietrznego (-ych) oraz znaki rejestracyjne	
2.5 Nazwa władzy lotniczej odpowiedzialnej za wydanie certyfikatu AOC leasingodawcy, adres, telefon kontaktowy	

3. Oświadczenie Wnioskującego:

- a. Zachodzą niżej podane okoliczności lub potrzeby operacyjne:
- b. leasingodawca spełnia standardy bezpieczeństwa dotyczące obsługi technicznej i samolotu równoważne standardom ustanowionym przez OPS 1 (*należy podać jakie, załączyć stosowne dokumenty dowodowe*)**
- c. leasingodawca jest przewoźnikiem lotniczym posiadającym certyfikat AOC wydany przez państwo będące sygnatariuszem Konwencji Chicagowskiej
TAK/NIE*
- d. statek powietrzny leasingodawcy posiada standardowe świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z Załącznikiem 8 ICAO
TAK/NIE*
- e. leasingodawca nie znajduje się na liście operatorów podlegających ograniczeniu wlotów na teren EU zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 2111/2005
TAK/NIE*

4. Deklaracja Wnioskującego

Potwierdzam, że podane wyżej oświadczenia i informacje są poprawne i kompletne

5. Data	Nazwisko Kierownika Odpowiedzialnego	Podpis Kierownika Odpowiedzialnego

6. Załączniki

- Umowa leasingu w języku polskim lub przysięgłe tłumaczenie umowy z języka obcego
- Świadectwa Rejestracji
- Świadectwa zdatności do lotu
- Certyfikat AOC (wraz ze specyfikacjami operacyjnymi) poświadczony za zgodność przez władzę lotniczą leasingodawcy
- Potwierdzenie zgodności wyposażenia z wymaganiami OPS-1
- Oświadczenie o zgodności wyposażenia statku powietrznego z częścią K i L OPS 1
- Dowód wniesienia opłaty lotniczej zgodnie z tabelą nr 1 (pkt .3.13 ppkt 7) stanowiącej załącznik do ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm).
- Pisemna zgoda na audyt/inspekcje Statku powietrznego leasingodawcy przez Inspektorów ULC, w momencie jego przebywania na terytorium RP

Niniejszy Wniosek (wraz z załącznikami) należy przesłać do:

Urząd Lotnictwa Cywilnego
 Departament Operacyjno-Lotniczy
 ul. Marcina Flisa 2
 02-247 Warszawa
 Polska
 Fax: 225207513
 E-mail: lol@ulc.gov.pl

*- niewłaściwe skreślić

**_- pod pojęciem równoważnych standardów należy rozumieć standardy załącznika 6 i 8 ICAO oraz JAR-OPS-1 zm. 14 w przypadku operatorów z Państw Trzecich



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK o zatwierdzenie wykonywania operacji o wydłużonym zasięgu non-ETOPS samolotami w klasie osiągowej A

Dotyczy: Użytkowania dwusilnikowego samolotu z napędem turboodrzutowym, z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) 19 lub mniejszą, oraz maksymalną masę do startu (MTOM) 45360 kg lub mniejszą, poza punkt oddalony od odpowiedniego lotniska o więcej niż 120 minut lotu z prędkością właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, obliczoną zgodnie z przepisem OPS 1.245(b)

Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (√). Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek o zatwierdzenie non-ETOPS wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 4 Wniosku należy złożyć do:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
Ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

1.1. Informacje ogólne			
1. Wnioskodawca/Operator:	<input type="text"/>	Nr AOC:	<input type="text"/>
2. Znaki rejestracyjne statku powietrznego:	<input type="text"/>		
3. Producent statku powietrznego:	<input type="text"/>		
4. Oznaczenie typu/modelu statku powietrznego:	<input type="text"/>		
5. Seria/Numer seryjny:	<input type="text"/>		
6. MAPSC:	<input type="text"/>		
7. MTOM:	<input type="text"/>		
8. Producent silników:	<input type="text"/>		
9. Oznaczenie typu silników:	<input type="text"/>		
10. Producent APU:	<input type="text"/>		
11. Oznaczenie typu APU:	<input type="text"/>		
1.2 Zakres Wniosku		TAK	NIE
Czy jest to pierwsze wystąpienie o wykonywanie operacji o wydłużonym zasięgu non-ETOPS typem samolotu wyszczególnionym w pkt. 1.1?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1.3. Doświadczenie Operatora *			
1. Liczba miesięcy/lat doświadczenia operacyjnego z wykorzystaniem danego typu statku powietrznego (kombinacji płatowiec/zespół napędowy):	<input type="text"/>		
Doświadczenie:	<input type="text"/>		
2. Całkowita ilość wykonanych operacji o wydłużonym zasięgu oraz krajowych z wykorzystaniem tego typu statku powietrznego (kombinacji płatowiec/zespół napędowy):	<input type="text"/>		
Liczba sektorów krajowych:	<input type="text"/>	Liczba sektorów o wydłużonym zasięgu:	<input type="text"/>
3. Całkowita ilość godzin/cykli silników/płatowca w tej kombinacji płatowiec/zespół napędowy (u danego operatora):	<input type="text"/>		
Całkowita ilość godzin lotu płatowca (FH):	<input type="text"/>	Całkowita ilość cykli płatowca (FC):	<input type="text"/>
Całkowita ilość godzin silników (FH):	LE <input type="text"/>	RE <input type="text"/>	
Całkowita ilość godzin pracy na podwyższonych zakresach mocy:	LE <input type="text"/>	RE <input type="text"/>	
1.4. Niezawodność zespołu napędowego *			
1. Współczynnik wyłączenia silników w locie (IFSD) (wszystkie przypadki) oraz 12-to miesięczna średnia krocząca dla Operatora i floty światowej (IFSD na 1000 FH)	<input type="text"/>		
IFSD floty Operatora:	<input type="text"/>	IFSD floty światowej:	<input type="text"/>
2. Nieplanowe wymiany silników (URR) dla floty Operatora i floty światowej (URR na 1000FH):	<input type="text"/>		
URR floty Operatora:	<input type="text"/>	URR floty światowej:	<input type="text"/>
1.5 Zapisy dotyczące średniego czasu między usterkami (MTBF) dla głównych podzespołów są dostępne		TAK	NIE
3. Niezawodność uruchamiania i pracy APU		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Odwołania lub opóźnienia spowodowane usterkami głównych podzespołów		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Nagła i niekontrolowana zmiana mocy silników, brak możliwości sterowania silnikami lub uzyskania oczekiwanej mocy		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2. ZDATNOŚĆ DO LOTU

2.1 Wymagania w zakresie zdatności do lotu – płatowiec	TAK	NIE
Czy samolot jest certyfikowany zgodnie z CS-25? Jeśli nie, podaj podstawę certyfikacji: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Czy samolot spełnia wszystkie obowiązkowe wymagania zdatności określone przez Nadzór Państwa Projektu, EASA, ULC (tzn. Dyrektywy zdatności AD, Ograniczenia zdatności, CMR, LLP, itp.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Czy jest dostępny Raport zgodności z OPS 1.245(a)(2) opracowany przez posiadacza certyfikatu Typu TCH? <i>Dołącz Raport do Wniosku</i> Dane Raportu: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Czy płatowiec spełnia wymagania określone w TGL. 44 (AMC 1.245(a)(2) para 2(b)?)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2.2 Wymagania w zakresie zdatności do lotu – zespół napędowy, APU	TAK	NIE
Czy zespół napędowy/APU są certyfikowane zgodnie z CS-25 i CS-E? Jeśli nie, podaj podstawę certyfikacji: _____	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Czy zespół napędowy/APU spełniają wszystkie obowiązkowe wymagania zdatności określone przez Nadzór Państwa Projektu, EASA, ULC (tzn. Dyrektywy zdatności AD, Ograniczenia zdatności, CMR, LLP, itp.)?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

2.3. Lista Minimalnego Wyposażenia MEL (*)

Wnioskodawca powinien zaktualizować odpowiednie części MEL, tak aby odzwierciedlić wymagania systemowe właściwe dla wykonywania operacji ER? Czy zatwierdzona lista MEL odzwierciedla wymagania do wykonywania operacji ER?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--	--------------------------	--------------------------

2.4. Procedury i praktyki obsługowe

Czy użytkownik ustanowił specjalne procedury obsługi technicznej wyposażenia do wykonywania operacji ER i uzyskał ich zatwierdzenia przez ULC, w tym:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki obsługowe opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział, np. CAME 12.1.1):
• POT/CAME muszą zawierać wymaganie do dodatkowego raportowania zdarzeń związanych z ER zgodnie z AMC 20-6	
• POT/CAME muszą procedurę postępowania po zaistnieniu zdarzenia związanego z operacjami ER	
• Procedura wykonania przeglądu przed lotem ER i zdefiniowano zakres tego przeglądu	
• Program monitorowania zużycia oleju silników i APU	
• Program monitorowania stanu silników	

3. OPERACJE LOTNICZE**3.1. Procedury i praktyki operacyjne**

Wnioskodawca powinien ustanowić Procedury i Praktyki Operacji ER. Te procedury i praktyki powinny obejmować następujące zagadnienia:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki operacyjne opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
• Procedury planowania lotu ER	
• Procedury trasowe	
• Postępowanie w sytuacjach nienormalnych	
• Procedury polotowe	

3.2. Szkolenie i kwalifikowanie załóg lotniczych (*)

Wnioskodawca powinien ustanowić następujące szkolenia/kwalifikacje (obejmujące zagadnienia przywołane w pkt. 3):	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
1. Opis szkolenia wstępnego i okresowego, sprawdzenia i sylabus szkolenia: <ol style="list-style-type: none"> Wymagania ogólne Zarządzanie zużyciem paliwa podczas lotu Postępowanie po wystąpieniu niesprawności Osiągi samolotu w locie z jednym silnikiem Informacje meteorologiczne i wymagania operacyjne Przegląd przed lotem PDC 	
2. Szkolenie do wykonywania przeglądu PDC	

4. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem	TAK	NIE
1. Oświadczenie/raport zgodności potwierdzające, jak kryteria określone w AMC OPS 1.245(a)(2) para 2b są spełnione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Stosowne zmiany do CAME (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Program i sylabus szkolenia załóg lotniczych OM-D (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Instrukcja Operacyjna i listy kontrolne zawierające procedury i praktyki non-ETOPS (OM-A, OM-B)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Lista Minimalnego Wyposażenia MEL odnosząca się do wyposażenia związanego z operacjami non-ETOPS (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Program Obsługi Technicznej i jego zmiany odzwierciedlające wyposażenie związane z operacjami non-ETOPS (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* - dla pierwszego samolotu w typie

5. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe a systemy samolotu, ich ciągła zdadność do lotu, minimalne wyposażenie, procedury operacyjne i program szkolenia załóg lotniczych spełniają wymagania zgodnie z deklarowanym zakresem Wniosku.

Kierownik Nominowany Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:

Do użytku ULC**CZYTANIE 1**

Obszar	Odpowiedzialność	Stan <i>Akceptowalny Nie akceptowalny</i>	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie zdadności do lotu</i>	LTT	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL	TAK/NIE*		
<i>Proces administracyjny wydania zatwierdzenia non-ETOPS jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych</i>	SKPC	TAK/NIE*		

* Skreślić niewłaściwe

UWAGA: W przypadku opinii negatywnej należy krótko opisać przyczynę takiej opinii i/lub załączyć kopię wykorzystywanej Listy kontrolnej

UWAGI do stanowiska negatywnego:

CZYTANIE 2 – wniosek kierowany do jednostek wskazanych przez jednostkę prowadzącą

Obszar	Odpowie działność	Stan Akceptowalny Nie akceptowalny	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie zdatności do lotu</i>	LTT	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL	TAK/NIE*		
<i>Proces administracyjny wydania zatwierdzenia non-ETOPS jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych</i>	SKPC	TAK/NIE*		

* Skreślić niewłaściwe

UWAGA: W przypadku opinii negatywnej należy krótko opisać przyczynę takiej opinii i/lub załączyć kopię wykorzystywanej Listy kontrolnej

UWAGI do stanowiska negatywnego:

CZYTANIE 3 – wniosek kierowany do jednostek wskazanych przez jednostkę prowadzącą

Obszar	Odpowie działność	Stan Akceptowalny Nie akceptowalny	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie zdatności do lotu</i>	LTT	TAK/NIE*		
<i>Opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL	TAK/NIE*		
<i>Proces administracyjny wydania zatwierdzenia non-ETOPS jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych</i>	SKPC	TAK/NIE*		

* Skreślić niewłaściwe

UWAGA: W przypadku opinii negatywnej należy krótko opisać przyczynę takiej opinii i/lub załączyć kopię wykorzystywanej Listy kontrolnej

UWAGI do stanowiska negatywnego:



**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK o zatwierdzenie PBN

- Dotyczy: Operacji RNP-4 zgodnie z ICAO Doc.9613 ed. 4, Doc. 7030/5 oraz FAA 8400.33
Operacji RNAV-10/RNP-10 zgodnie z ICAO Doc. 9613 ed. 4, Doc. 7030/5 oraz AMC 20-12
Operacji MNPS zgodnie z ICAO Doc. 7030/5, Doc. 007
Operacji B-RNAV (RNAV 5) w warunkach IFR zgodnie z ICAO Doc. 9613 ed. 4, 7030/5, AMC 20-4
Operacji P-RNAV (RNAV 1) w warunkach IFR zgodnie z JAA TGL.10
Procedur podejść GNSS/RNP zgodnie z ICAO Doc. 9613 ed. 4, AMC 20-26, AMC 20-27, AMC 20-28
- Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (√). Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.
Dla każdego typu specyfikacji nawigacyjnej, dla każdego egzemplarza lub grupy statków powietrznych, należy złożyć osobny wniosek
- Wnioskowanie: Wniosek o zatwierdzenie PBN wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 4 Wniosku należy złożyć do:
**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Departament Operacyjno-Lotniczy
Ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

Informacje ogólne		
1. Wnioskodawca/Operator:		Nr AOC: <input style="width: 80%;" type="text"/>
2. Znaki rejestracyjne statku (-ów) powietrznego (-ych):	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
3. Producent statku powietrznego:	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
4. Oznaczenie typu/modelu statku powietrznego:	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
5. Seria/Numer seryjny:	<input style="width: 100%;" type="text"/>	
Zakres Wniosku		
<input type="checkbox"/> Pierw sze zatw ierdzenia dla danego typu/dla operatora <input type="checkbox"/> Rozszerzenie zatw ierdzenia o kolejne egzemplarze SP	<input type="checkbox"/> RNAV 5 (B-RNAV) <input type="checkbox"/> RNAV 1 (P-RNAV) <input type="checkbox"/> RNAV 10 <input type="checkbox"/> MNPS <input type="checkbox"/> RNP 4	<input type="checkbox"/> RNP 1 <input type="checkbox"/> RNP APCH (LNAV) <input type="checkbox"/> RNP APCH (LNAV/VNAV) <input type="checkbox"/> RNP APCH (LPV) <input type="checkbox"/> RNP AR APCH

2. ZDATNOŚĆ DO LOTU

Zatwierdzenie typu dla wnioskowanego typu/modelu statku powietrznego			
1. Zatwierdzenie PBN wynika z:	<input type="checkbox"/> AFM <input type="checkbox"/> Suplementu AFM <input type="checkbox"/> Arkusza danych TC <input type="checkbox"/> Uzupełniającego Certyfikatu Typu <input type="checkbox"/> innych dokumentów : <input style="width: 50%;" type="text"/>		
2. Zatwierdzenie systemu PBN oparte jest na:	<input type="checkbox"/> JAA TGL 10 <input type="checkbox"/> AMC 20-12 <input type="checkbox"/> AMC 20-4 <input type="checkbox"/> AMC 20-28 <input type="checkbox"/> AMC 20-26 <input type="checkbox"/> AMC 20-27 <input type="checkbox"/> innych dokumentów : <input style="width: 60%;" type="text"/>		
Spełnienie warunków przez system nawigacyjny dla danego numeru seryjnego statku powietrznego			
3. Wyposażenie do operacji PBN – opis systemu nawigacyjnego:			
FMS Producent <input style="width: 30%;" type="text"/>	Model: <input style="width: 30%;" type="text"/>	Ilość: <input style="width: 20%;" type="text"/>	
Wyposażenie Nawigacyjne (typy i ilość, np. 2*GNSS, DME/DME. itd; dla GNSS należy podać właściwe TSO-...):			
<input style="width: 100%; height: 40px;" type="text"/>			
Program Obsługi Technicznej (*)		TAK	NIE
4. Wnioskodawca powinien ustanowić Program Obsługi Technicznej spełniający wymagania związane z obsługą techniczną wyposażenia PBN określone przez Producenta lub Projekt Typu: Czy ustanowiono Program Obsługi technicznej wyposażenia PBN?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Lista Minimalnego Wyposażenia MEL (*)			
5. Wnioskodawca powinien zaktualizować odpowiednie części MEL, tak aby odzwierciedlić wymagania systemowe właściwe dla wykonywania operacji PBN? Czy zaktualizowano listę MEL?		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Procedury i praktyki obsługowe	
Czy użytkownik ustanowił specjalne procedury obsługi technicznej wyposażenia PBN i uzyskał ich zatwierdzenia przez ULC, w tym:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki obsługowe opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
6. Obsługa i składowanie plików bazy danych nawigacyjnych w tym ładowanie na samolocie	
7. Szkolenie obsługowe (początkowe i okresowe) całego zaangażowanego personelu	
8. Wyposażenie do obsługi bazy danych nawigacyjnych (korzystanie, obsługa, testy okresowe, itp.)	
9. Czy Wnioskodawca opisał działania podejmowane w przypadku stwierdzenia nie spełniania wymagań, ograniczenie działania, zapisy w PDT, działania korekcyjne, procedury dopuszczenia do lotu, monitorowanie i raportowanie usterek powtarzalnych, raportowanie zdarzeń lotniczych?	

3. OPERACJE LOTNICZE

Procedury i praktyki operacyjne	
Wnioskodawca powinien ustanowić Procedury i Praktyki Operacji PBN. Te procedury i praktyki powinny obejmować następujące zagadnienia:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki operacyjne opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
1. PROCEDURA PLANOWANIA OPERACJI: weryfikacja zatwierdzenia PBN dla statku powietrznego, ograniczenia czasowe, oznaczenia planu lotu ICAO, wymagania dla GNSS (RAIM, FDE), ograniczenia operacyjne związane z zatwierdzeniem PBN, obszary operacji itp	
2. PREFLIGHT: wykonanie przejrzenia zapisów w PDT, minimalne wyposażenie związane z operacjami PBN (wykorzystanie MEL), weryfikacja ważności bazy danych, itp	
3. ENROUTE: procedura identyfikacji błędów NAV, wykorzystanie systemów NAV INS/IRS bez automatycznej aktualizacji radio NAV, wykorzystanie GPS, minimalne wyposażenie NAV i weryfikacja pozycji przed wejściem w obszar RNAV, trasy alternatywne, komunikacja z ATC, itp.	
4. ABNORMAL: Procedury załogi związane z sytuacjami nie normalnymi, raportowanie do ATC, procedury awaryjne, wykorzystanie innych pomocy nawigacyjnych w przypadku awarii systemu nawigacyjnego PBN, itp	
5. Program monitorowania RNP (o ile dotyczy)	

Szkolenie i kwalifikowanie załóg lotniczych (*)

Wnioskodawca powinien ustanowić następujące szkolenia/kwalifikacje:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
1. PERSONEL NAZIEMNY: Wstępne i okresowe szkolenie, wymagania co do kwalifikacji, sylabus szkolenia	
2. ZAŁOGI LOTNICZE: Opis szkolenia wstępnego i okresowego, sprawdzenia i sylabus szkolenia. Szkolenia muszą zawierać co najmniej informację o: materiałach doradczych, ograniczeniach stosowania danej specyfikacji nawigacyjnej, stosowalności procedur awaryjnych, frazeologii, raportowaniu zdarzeń.	

4. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z wnioskiem	TAK	NIE
1. Oświadczenie zgodności potwierdzające, jak kryteria określone w dokumentach przywołanych w części ZDATNOŚĆ do LOTU są spełnione	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Rozdział AFM lub Suplementu AFM potwierdzający zatwierdzenie zdatności do lotu dla właściwej specyfikacji nawigacyjnej (<i>dokument przywołany w pkt. 2.1</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Instrukcja Operacyjna i listy kontrolne zawierające procedury i praktyki operacyjne PBN (<i>dokumenty przywołane w pkt. 3 Wniosku</i>):	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
A. OM-A (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
B. OM-B	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
C. OM-D (Program i sylabus szkolenia PBN załóg lotniczych i personelu naziemnego: wstępne i okresowe (*))	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
D. Inne (<i>podać jakie</i>)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Lista Minimalnego Wyposażenia MEL odnosząca się do wyposażenia związanego z operacjami PBN (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Program Obsługi Technicznej i jego zmiany odzwierciedlające wyposażenie PBN (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Procedury i praktyki obsługowe PBN (CAME)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Procedury zapewnienia integralności i niezawodności bazy danych	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Zatwierdzenie dostawcy bazy danych (Type 2 LoA zgodny z DO-200A/ED-76) (za wyjątkiem RNAV 5 i RNAV 10)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. Program monitorowania RNP	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

* - dla pierwszego statku powietrznego w typie u danego operatora

5. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe, a systemy statku powietrznego, ich ciągła zdolność do lotu, minimalne wyposażenie, procedury operacyjne i program szkolenia załóg lotniczych spełniają wymagania zgodnie z deklarowanym zakresem Wniosku.

Kierownik Nominowany Zarządzania ciągłą zdolnością do lotu:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:

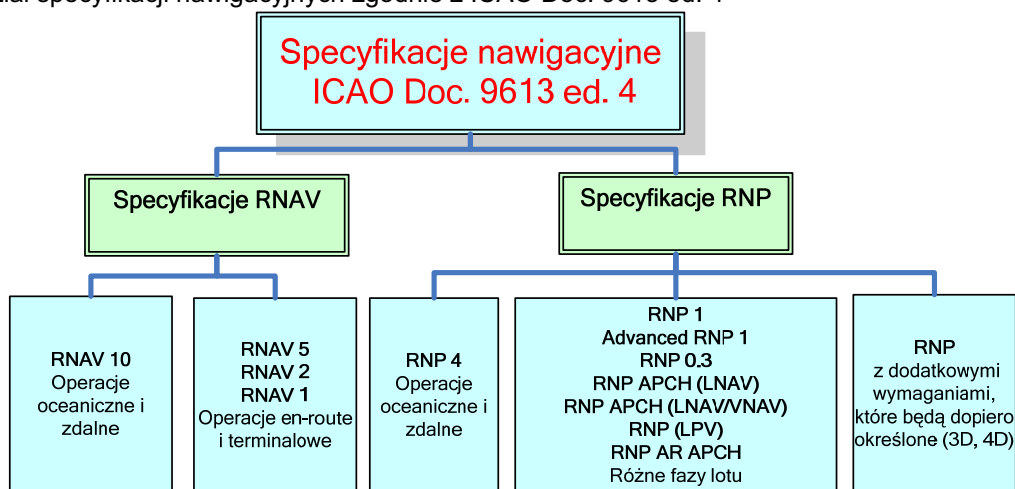
Do użytku ULC

Obszar	Odpowiedzialność	Data	Podpis
Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny <input type="checkbox"/> TAK <input type="checkbox"/> TAK	SKPC		
Pozytywna/negatywna* opinia w zakresie zdolności do lotu	LTT		
Pozytywna/negatywna* opinia w zakresie operacji lotniczych	LOL		
Proces administracyjny wydania zatwierdzenia PBN jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych i zarchiwizowano dokumenty zatwierdzenia.	SKPC		

- niewłaściwe skreślić

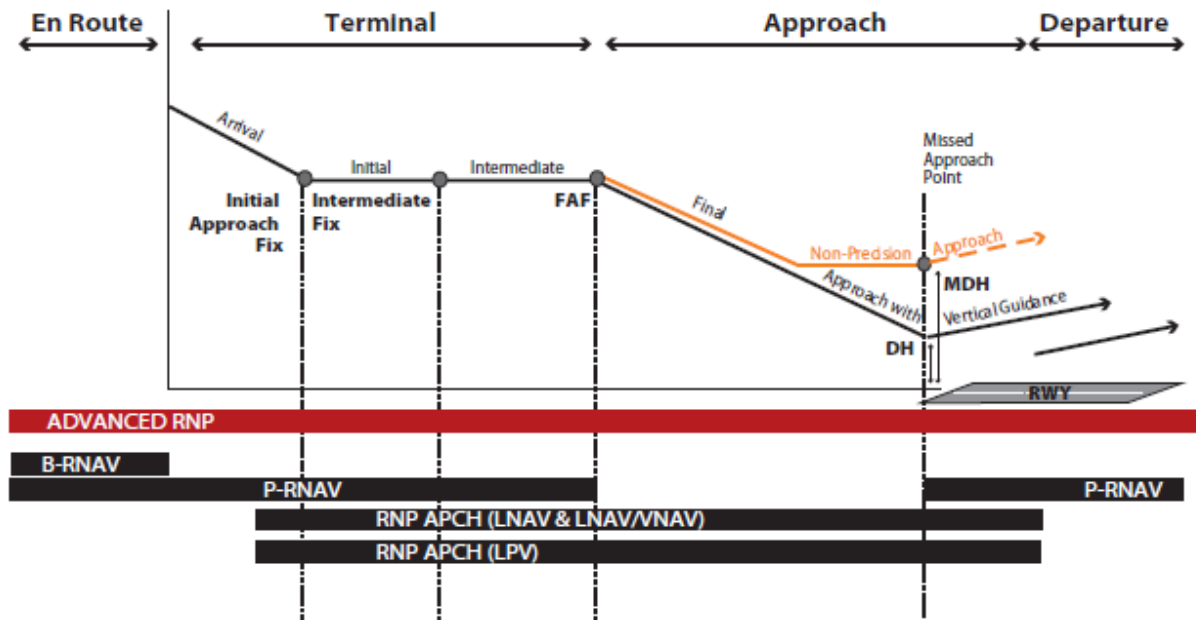
INFORMACJE DODATKOWE

1. Podział specyfikacji nawigacyjnych zgodnie z ICAO Doc. 9613 ed. 4



2. Przegląd specyfikacji nawigacyjnych

	Enroute		Arrival	Approach				Departure	Przepisy
	Oceanic /Remote	Continental		Initial	Intermediate	Final	Missed		
RNAV 10 (RNP 10)	10								AMC 20-12, FAA 8400.12()
RNP 4	4								FAA 8400.33
RNAV 5 (B-RNAV)		5	5						AMC 20-4
RNAV 2		2	2					2	W przygotowaniu
RNAV 1 (P-RNAV)			1	1	1		1	1	TGL.10
Basic- RNP 1			1	1	1		1	1	AMC 20-16
RNP APCH (LNAV&LNAV/VNAV)				1	1	0,3	1		AMC 20-27
RNP APCH (LPV)						0,02	0,3		AMC 20-28
RNP AR APCH				1-0,1	1-0,1	0,3-0,1	1-0,1		AMC 20-26
MNPS (docelowo RNAV 10)	12.6								ICAO DOC. 007





**Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

WNIOSEK o zatwierdzenie RVSM

Dotyczy: Wykonywania operacji w przestrzeni RVSM zgodnie z JAA TGL 6, ICAO Doc. 9574, Doc. 9937

Sposób wypełnienia: Każde dotyczące pole powinno być zaznaczone znakiem (✓). Pola oznaczone (*) powinny być wypełniane dla każdego pierwszego samolotu w typie/modelu floty danego Operatora. Jeżeli podczas wypełniania formularza będą wykorzystywane odnośniki do systemu dokumentacji Operatora, należy podać numer dokumentu, rozdział i podrozdział. Należy upewnić się, że wszystkie niezbędne obszary zostały wypełnione.

Wnioskowanie: Wniosek o zatwierdzenie RVSM wraz z wszelkimi materiałami dowodowymi (pakiet Wniosku) przywołanymi w Rozdziale 4 Wniosku należy złożyć do:
**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
 Departament Operacyjno-Lotniczy
 Ul. Flisa 2, 02-247 Warszawa**

1. OGÓLNE

Informacje ogólne	
1. Wnioskodawca/Operator:	Nr AOC:
2. Znaki rejestracyjne statku powietrznego:	
3. Producent statku powietrznego:	
4. Oznaczenie typu/modelu statku powietrznego (zgodnie z ICAO Doc 8643):	
5. Seria/Numer seryjny:	
6. Kod Modu S(Hex):	
Zakres Wniosku	
7. Wniosek dotyczy operacji w obszarze EUR RVSM?	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
8. Wniosek dotyczy operacji w obszarze NAT RVSM?	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
9. Inne:	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
10. Jest to pierwszy wniosek o zatwierdzenie RVSM typu określonego w pkt.1.4	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>

2. ZDATNOŚĆ DO LOTU

Zatwierdzenie typu dla wnioskowanego typu/modelu statku powietrznego	
1. Zatwierdzenie RVSM wynika z:	<input type="checkbox"/> AFM <input type="checkbox"/> Suplementu AFM <input type="checkbox"/> Arkusza danych TC <input type="checkbox"/> Uzupełniającego Certyfikatu Typu <input type="checkbox"/> innych dokumentów :
2. Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) lub AFM Suplement odwołuje się do następujących podstaw certyfikacji systemu RVSM	<input type="checkbox"/> JAA TGL 6 <input type="checkbox"/> FAA 91-RVSM <input type="checkbox"/> Innych dokumentów
3. Grupa statków powietrznych (patrz TGL 6, par. 5, Definicje)	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
4. Nie dotyczy grupy statków powietrznych (patrz TGL 6, par. 5, Definicje)	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
5. Podstawowy pakiet RVSM (Basic envelope) (patrz TGL 6, par. 5, Definicje)	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
6. Pełen pakiet RVSM (Full envelope) (patrz TGL 6, par. 5, Definicje)	TAK <input type="checkbox"/> NIE <input type="checkbox"/>
7. Minimalne możliwości systemów samolotu (MASPS) zostały określone przez:	
Producenta:	
Organizację projektującą:	
Z wykorzystaniem danych dowodowych:	
Spełnienie warunków przez system nawigacyjny dla danego numeru seryjnego samolotu	
8. Wyposażenie do operacji RVSM:	
System pomiaru wysokości (2 niezależne)	Producent: Model:
Transponder radaru wtórnego SSR:	Producent: Model:
System ostrzegania o wysokości:	Producent: Model:
System automatycznego sterowania wysokością:	Producent: Model:
9. Zatwierdzenie dla instalacji systemu RVSM jest oparte na:	<input type="checkbox"/> JAA TGL 6 <input type="checkbox"/> EASA STC <input type="checkbox"/> FAA STC <input type="checkbox"/> Biuletynie Servisow ym <input type="checkbox"/> Inne

Program Obsługi Technicznej (*)		TAK	NIE
10. Wnioskodawca powinien ustanowić Program Obsługi Technicznej spełniający wymagania związane z obsługą techniczną wyposażenia RVSM określone przez Producenta lub Projekt Typu: Czy ustanowiono Program Obsługi technicznej wyposażenia RVSM?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Lista Minimalnego Wyposażenia MEL (*)			
11. Wnioskodawca powinien zaktualizować odpowiednie części MEL, tak aby odzwierciedlić wymagania systemowe właściwe dla wykonywania operacji RVSM? Czy zaktualizowano listę MEL?	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	
Procedury i praktyki obsługowe			
Czy użytkownik ustanowił specjalne procedury obsługi technicznej wyposażenia RVSM i uzyskał ich zatwierdzenia przez ULC, w tym:		<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki obsługowe opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):	
12. Czy zidentyfikowano podzespoły uznane za krytyczne z punktu widzenia RVSM oraz obszary struktury uznane za obszary krytyczne dla RVSM?			
13. Czy całe wyposażenie RVSM jest obsługiwane zgodnie z instrukcjami obsługi podzespołów dostarczonymi przez producenta?			
14. Czy używanie wyposażenie testowe poddawane jest odpowiedniej obsłudze metrologicznej (kalibrowanie i odpowiednie sprawdzanie), a program zapewnienia jakości gwarantuje w sposób ciągły dokładność i niezawodność wyposażenia testowego, szczególnie w przypadku wynajmowania od podmiotów zewnętrznych?			
15. Czy wykorzystane podzespoły i części są właściwe dla systemów RVSM, oraz istnieją zabezpieczenia przed montażem niewłaściwych podzespołów i części?			
16. Jak wystawiane jest przez użytkownika/organizację obsługową poświadczanie obsługi realizowanej na podzespołach/systemach RVSM lub po stwierdzeniu niespełnienia, przez statek powietrzny, wymagań RVSM (SP który został uznany jako utrzymujący wysokość z błędem wymagającym dochodzenia przyczyn)?			
17. Czy cały personel wykonujący obsługę techniczną na wyposażeniu RVSM jest właściwie przeszkolony, wykwalifikowany i posiada wiedzę techniczną z zakresu znajomości tych konkretnych systemów?			
18. Czy zapisy w PDT i arkuszu HIL w jednoznaczny sposób przekazują załodze fakt o ograniczeniu w wykonywaniu operacji RVSM?			
19. Czy Wnioskodawca opisał działania podejmowane w przypadku stwierdzenia nie spełnienia wymagań?			

3. OPERACJE LOTNICZE

Procedury i praktyki operacyjne	
Wnioskodawca powinien ustanowić Procedury i Praktyki Operacji RVSM. Te procedury i praktyki powinny obejmować następujące zagadnienia:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Odpowiednie procedury i praktyki operacyjne opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
1. Procedura planowania operacji w przestrzeni RVSM (zatwierdzenie RVSM dla samolotu, prognoza pogody, wykorzystanie MEL, ograniczenia płatowca lub operacji, itp.)	
2. Procedura i zakres inspekcji przedlotowej (PFI) przed każdym lotem w przestrzeni RVSM (wykonanie przejrzania zapisów w PDT, inspekcja zewnętrzna, testy funkcjonalne systemu pomiaru wysokości i systemu automatycznego sterowania, itp.)	
3. Procedury podczas lotu w przestrzeni RVSM (wejście w przestrzeń RVSM, zdatność wymaganego wyposażenia, ustawienie wysokościomierza, przestrzeganie poleceń ATC, frazeologia, zmiana poziomu lotu, wykorzystywanie systemu sterowania wysokością i systemu alarmowania o wysokości, krosowa kontrola wysokościomierzy, procedury ACAS, specyficzne procedury regionalne (MNPS, EUR RVSM, itp.), raportowanie o turbulencji)	
4. Procedury załogi związane z sytuacjami nie normalnymi (raportowanie odchylenia od poziomu lotu, błędy systemu wysokości, itp.)	
5. Procedury polotowe (wpisy w PDT, opis nieprawidłowości, raportowanie odchylenia od wysokości, itp.)	
Szkolenie i kwalifikowanie załóg lotniczych (*)	
Wnioskodawca powinien ustanowić następujące szkolenia/kwalifikacje:	<i>Wypełnia Wnioskodawca:</i> Opisane są w (podaj właściwy dokument, rozdział i podrozdział):
1. Wymagania kwalifikacji załóg lotniczych	
2. Opis szkolenia wstępnego i okresowego, sprawdzenia i sylabus szkolenia	

4. PAKIET WNIOSKU

Dokumentacja dostarczona wraz z Wnioskiem	TAK	NIE
1. Poświadczenie zgodności potwierdzające spełnienie wymagań JAA TGL 6.(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2. Rozdział AFM lub Suplementu AFM potwierdzający zatwierdzenie zdatności do lotu	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
3. Pakiet potwierdzający spełnienie MASPS (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
4. Program i sylabus szkolenia RVSM załóg lotniczych: wstępne i okresowe (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
5. Instrukcja Operacyjna i listy kontrolne zawierające procedury i praktyki RVSM (OM-A, OM-B, OM-D, AOM, FCOM, Route Manual, RVSM Manual, itp.)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
6. Lista Minimalnego Wyposażenia MEL (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
7. Program Obsługi Technicznej i jego zmiany odzwierciedlające wyposażenie RVSM (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
8. Procedury i praktyki obsługowe RVSM (CAME, POT)(*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
9. SB, STC, zatwierdzenie Poważnej Modyfikacji o ile zatwierdzenie jest oparte na dokumentach wyszczególnionych w 2.9	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
10. Plan udziału w programie monitorowania RVSM (*)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
11. Projekt zgłoszenia zatwierdzenia operacji RVSM (RMA F2, ICAO Doc. 9937)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

5. OŚWIADCZENIE WNIOSKODAWCY

Ja niżej podpisany oświadczam, że powyższe informacje są poprawne i prawdziwe a systemy samolotu, ich ciągła zdatność do lotu, minimalne wyposażenie, procedury operacyjne i program szkolenia załóg lotniczych spełniają wymagania JAA TGL 6.

Kierownik Nominowany Zarządzania ciągłą zdatnością do lotu:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany Operacji Lotniczych:	Podpis	Data:
Kierownik Nominowany szkolenia Lotniczego:	Podpis	Data:

Do użytku ULC

Obszar	Odpowiedzialność	Data	Podpis
<i>Wniosek i pakiet dowodowy jest kompletny</i>	SKPC		
<i>Pozytywna opinia w zakresie zdatności do lotu</i>	LTT		
<i>Pozytywna opinia w zakresie operacji lotniczych</i>	LOL		
<i>Wysłano pismo do CMA (NAT) i/lub USC (EUR)</i>	IQA		
<i>Proces administracyjny wydania zatwierdzenia RVSM jest kompletny – wydano zmianę do Specyfikacji Operacyjnych</i>	SKPC		

.....
 Applicant's name
 (company seal or company paper)

.....
 (place and date)

**THE PRESIDENT
 OF THE CIVIL AVIATION AUTHORITY
 OF THE REPUBLIC OF POLAND**
 ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warsaw, Poland

**APPLICATION
 for recognition of Air Operator Certificate (AOC) with no binding international agreement**

Having knowledge of provisions of the regulation of the Minister of Infrastructure dated 6th May 2003 concerning certification of activities in civil aviation (the Journal of Laws no. 146, position 1421) and especially its chapter 15 concerning recognition of certificates with no binding international agreement as well as of provisions concerning aeronautical charge contained in Appendix 6, Table No. 1, PART III, Section 3.7 of the Aviation Act of 3 July 2002 (the Journal of Laws of 2012, position 933), I kindly request the recognition of attached foreign certificate.

DATA ON NON NATIVE CERTIFICATE*		
Full name of non native certificate* (in original language)		
Number and other identification features of non native certificate*		
Certificate validity		
Full name and indication of provisions specific for certificate issuance		
DATA OF NON NATIVE CERTIFICATION AUTHORITY		
Full name of certification authority		
Full address of certification authority		
Full name and address of civil aviation authority accrediting the certification authority		To be specified only if certifying authority is an institution other than aviation authority of a foreign state
Name and position of a person supervising the certification authority representing civil aviation authority of state of accreditation		
DATA OF NON NATIVE CERTIFICATE HOLDER*		
Full name of company-certificate holder*		
Full address of certificate holder*		
Name, position, e-mail, telephone/fax numbers of a person authorized to undertake commitments on behalf of certificate holder*		
Full address of an operational base of certificate holder and/or base aerodrome in Poland and e-mail/telephone/fax numbers (if any)		
Planned date of start/end of requested activity in Poland		

DATA ON THE SCOPE OF PLANNED ACTIVITIES OF NON NATIVE CERTIFICATE* HOLDER IN POLAND

To provide information on eg. planned connection net, flight frequency, flight types, aircraft types and capacity and other information on commercial aspects of planned activities of non native AOC holder in Poland.*

DATA OF POLISH ENTITY PARTICIPATING IN ACTIVITIES OF NON NATIVE CERTIFICATE* HOLDER (IF APPLICABLE)

Full name and address of a Polish company representing holder of non native certificate in Poland	
Name, position and e-mail/telephone/fax numbers of a person authorized to represent holder of non native certificate* of Poland	
Type of activity performed by Polish entity in accordance with Polish Activity Classification (PKD)	
Register of Companies (REGON)	
Tax Identification Number (NIP)	
Certificates and permissions held by Polish entity in the field of aviation	

Note: If the operator applies for audit exemption by virtue of § 69 of the regulation, it is advisable to provide the text of operator's aviation provisions in advance (in English), including the equivalent of Aviation Law Act as well as implementing rules concerning licensing of aeronautical personnel (Annex 1 ICAO), aircraft operation (Annex 6 ICAO) and airworthiness (Annex 8 ICAO), in parts related to maintaining current airworthiness and operator's obligations, which would speed up the process of AOC recognition.

.....
(Signature and seal of authorized individual)

Attached please find:

- 1) A copy of the foreign certificate* which is the subject of the recognition;
- 2) A copy of the operating specifications, which are considered an integral part of the certificate;
- 3) The consent of a foreign certificate* holder to conduct a verification audit by the Civil Aviation Office;
- 4) Copies of aircraft insurance;
- 5) licenses of pilots involved in the operation;
- 6) Statement of the number of employees in the company requesting recognition of the certificate;
- 7) Copies of the agreement between the companies comprising provision for the supervision of the aircraft and its crew
- 8) Copy of incurred aeronautical charge payment in amount specified in Appendix to the Aviation Act.

I hereby assign the following leading inspector in charge of AOC recognition process
(name)

**Head
of Commercial Air Transport
Inspectorate**

.....
(Signature and date)

* or equivalent document

.....
 Nazwa wnioskującego
 (pieczęć firmowa ewentualnie papier firmowy)

....., dnia r.
 (miejsowość)

L.dz.

**PREZES URZĘDU
 LOTNICTWA CYWILNEGO**
 ul. Marcina Flisa 2
 02-247 Warszawa, Polska

**WNIOSEK
 o uznanie zagranicznego Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC)
 niemającego oparcia w wiążącej umowie międzynarodowej**

Po zapoznaniu się z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421), a w szczególności treści rozdziału 15 dot. trybu uznawania certyfikatów nie mających oparcia w wiążącej umowie międzynarodowej oraz z Załącznikiem 6, Tabelą Nr 1, Część III, pkt 3.7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933) dot. opłaty lotniczej, zwracam się z uprzejmą prośbą o uznanie załączonego certyfikatu zagranicznego.

DANE IDENTYFIKUJĄCE ZAGRANICZNY CERTYFIKAT*		
Pełna nazwa zagranicznego certyfikatu* (w języku oryginalnym)		
Numer lub inne cechy identyfikujące zagraniczny certyfikat*		
Data ważności zagranicznego certyfikatu*		
Pełna nazwa i oznaczenie przepisów spełnionych dla otrzymania certyfikatu		
DANE IDENTYFIKUJĄCE ZAGRANICZNY ORGAN CERTYFIKUJĄCY		
Pełna nazwa zagranicznego organu certyfikującego		
Pełny adres zagranicznego organu certyfikującego		
Pełna nazwa i adres organu władzy lotniczej akredytującego instytucję certyfikującą		Podawać tylko w przypadku, jeśli organem certyfikującym jest instytucja inna niż organ władzy lotniczej obcego państwa
Nazwisko i imię oraz funkcja osoby nadzorującej instytucję certyfikującą ze strony władzy lotniczej państwa akredytacji		
DANE IDENTYFIKUJĄCE POSIADACZA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU*		
Pełna nazwa firmy posiadacza zagranicznego certyfikatu*		
Pełny adres posiadacza zagranicznego certyfikatu*		
Nazwisko i imię oraz funkcja i numer telefonu/faksu/e-mail osoby uprawnionej do podejmowania zobowiązań w imieniu posiadacza certyfikatu		
Pełny adres bazy operacyjnej posiadacza certyfikatu i/lub lotniska bazowego w Polsce oraz numery telefonu/faksu/e-mail (jeśli wyznaczono)		
Planowany termin rozpoczęcia i/lub zakończenia wnioskowanej działalności w Polsce		

DANE IDENTYFIKUJĄCE ZAKRES PLANOWANEJ DZIAŁALNOŚCI POSIADACZA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU* W POLSCE	
<i>Proszę podać takie informacje jak np. planowana siatka połączeń, częstotliwość lotów, rodzaje lotów, typy i pojemności statków oraz inne informacje dot. komercyjnych aspektów planowanej działalności posiadacza Zagranicznego Certyfikatu* AOC w Polsce.</i>	
DANE IDENTYFIKUJĄCE PODMIOT POLSKI UCZESTNICZĄCY W DZIAŁALNOŚCI POSIADACZA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU*	
Pełna nazwa i adres firmy polskiej reprezentującej posiadacza zagranicznego certyfikatu* w Polsce	
Nazwisko i imię oraz funkcja i numer telefonu/faksu osoby uprawnionej do reprezentowania posiadacza zagranicznego certyfikatu* w Polsce	
Główny rodzaj prowadzonej przez podmiot polski działalności gospodarczej, wg Polskiej Klasyfikacji Działalności	
REGON	
NIP	
Posiadane przez podmiot polski certyfikaty i zezwolenia w dziedzinie lotnictwa	

Uwaga: W przypadku, jeśli przewoźnik ubiega się o zwolnienie z audytu jego organizacji przez Urząd w trybie § 69 rozporządzenia, wskazane jest wcześniejsze otrzymanie tekstu (w j. angielskim) przepisów lotniczych państwa przewoźnika, w tym odpowiednika ustawy Prawo lotnicze (Air Navigation Act) oraz przepisów wykonawczych regulujących wymagania dot. licencjonowania personelu lotniczego (ICAO Annex 1), eksploatacji statków powietrznych (ICAO Annex 6) oraz zdatości do lotu (ICAO Annex 8), w części dotyczącej utrzymania bieżącej zdatości do lotu i obowiązków przewoźnika, co przyspieszy proces uznawania certyfikatu AOC.

.....
(podpis i pieczęć osoby uprawnionej)

Do wniosku załączam:

- 1) Kopię zagranicznego certyfikatu* będącego przedmiotem wniosku o jego uznanie;
- 2) Kopie specyfikacji operacyjnych, które stanowią nieodłączną część uznawanego certyfikatu*;
- 3) Zgodę posiadacza zagranicznego certyfikatu* na przeprowadzenie przez Urząd audytu sprawdzającego;
- 4) Kopie ubezpieczenia statku powietrznego;
- 5) Licencje pilotów zaangażowanych w realizację operacji;
- 6) Oświadczenia o ilości zatrudnionych osób w firmie składającej wniosek o uznanie certyfikatu*;
- 7) Kopie umowy pomiędzy firmami zawierającej zapis dotyczący sprawowania nadzoru nad statkiem powietrznym i jego załogą;
- 8) Dowód wniesienia opłaty lotniczej, w wysokości określonej w Załączniku do ustawy Prawo lotnicze.

Wyznaczam na inspektora prowadzącego proces uznania certyfikatu AOC

(Nazwisko i imię)

**Naczelnik
Inspektoratu Operacyjnego
Transportu Lotniczego**

.....
(Podpis i data)

* lub dokument/u równoważny/ego

.....
 Applicant's name
 (company seal or company paper)

.....
 (place and date)

**THE PRESIDENT
 OF THE CIVIL AVIATION AUTHORITY
 OF THE REPUBLIC OF POLAND**
 ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warsaw, Poland

**APPLICATION
 for recognition of Aerial Works Certificate (AWC) with no binding international agreement**

Having knowledge of provisions of the regulation of the Minister of Infrastructure dated 6th May 2003 concerning certification of activities in civil aviation (the Journal of Laws no. 146, position 1421) and especially its chapter 15 concerning recognition of certificates with no binding international agreement as well as of provisions concerning aeronautical charge contained in Appendix 6, Table No. 1, PART III, Section 3.7 of the Aviation Act of 3 July 2002 (the Journal of Laws of 2012, position 933), I kindly request the recognition of attached foreign certificate.

DATA ON NON NATIVE CERTIFICATE*		
Full name of non native certificate* (in original language)		
Number and other identification features of non native certificate*		
Certificate validity		
Full name and indication of provisions specific for certificate issuance		
DATA OF NON NATIVE CERTIFICATION AUTHORITY		
Full name of certification authority		
Full address of certification authority		
Full name and address of civil aviation authority accrediting the certification authority		To be specified only if certifying authority is an institution other than aviation authority of a foreign state
Name and position of a person supervising the certification authority representing civil aviation authority of state of accreditation		
DATA OF NON NATIVE CERTIFICATE HOLDER*		
Full name of company-certificate holder*		
Full address of certificate holder*		
Name, position, e-mail, telephone/fax numbers of a person authorized to undertake commitments on behalf of certificate holder*		
Full address of an operational base of certificate holder and/or base aerodrome in Poland and e-mail/telephone/fax numbers (if any)		
Planned date of start/end of requested activity in Poland		

DATA ON THE SCOPE OF PLANNED ACTIVITIES OF NON NATIVE CERTIFICATE* HOLDER IN POLAND

To provide information on eg. flight frequency, flight types, aircraft types and capacity and other information on commercial aspects of planned activities of non native AWC holder in Poland.*

DATA OF POLISH ENTITY PARTICIPATING IN ACTIVITIES OF NON NATIVE CERTIFICATE* HOLDER (IF APPLICABLE)

Full name and address of a Polish company representing holder of non native certificate in Poland	
Name, position and e-mail/telephone/fax numbers of a person authorized to represent holder of non native certificate* of Poland	
Type of activity performed by Polish entity in accordance with Polish Activity Classification (PKD)	
Register of Companies (REGON)	
Tax Identification Number (NIP)	
Certificates and permissions held by Polish entity in the field of aviation	

Note: If the operator applies for audit exemption by virtue of § 69 of the regulation, it is advisable to provide the text of operator's aviation provisions in advance (in English), including the equivalent of Aviation Law Act as well as implementing rules concerning licensing of aeronautical personnel (Annex 1 ICAO), aircraft operation (Annex 6 ICAO) and airworthiness (Annex 8 ICAO), in parts related to maintaining current airworthiness and operator's obligations, which would speed up the process of AWC recognition.

.....
(Signature and seal of authorized individual)

Attached please find:

- 1) A copy of the foreign certificate* which is the subject of the recognition;
- 2) A copy of the operating specifications, which are considered an integral part of the certificate;
- 3) The consent of a foreign certificate* holder to conduct a verification audit by the Civil Aviation Office;
- 4) Copies of aircraft insurance;
- 5) Licenses of pilots involved in the operation;
- 6) Statement of the number of employees in the company requesting recognition of the certificate;
- 7) Copies of the agreement between the companies comprising provision for the supervision of the aircraft and its crew
- 8) Copy of incurred aeronautical charge payment in amount specified in in Appendix to the Aviation Act.

I hereby assign the following leading inspector in charge of AWC recognition process
(name)

**Head
of Operational Inspectorate Aerial
Works and General Aviation**

.....
(Signature and date)

* or equivalent document

.....
 Nazwa wnioskującego
 (pieczęć firmowa ewentualnie papier firmowy)

....., dnia r.
 (miejscowość)

L.dz.

**PREZES URZĘDU
 LOTNICTWA CYWILNEGO**
 ul. Marcina Flisa 2
 02-247 Warszawa, Polska

**WNIOSEK
 o uznanie zagranicznego Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC)
 niemającego oparcia w wiążącej umowie międzynarodowej**

Po zapoznaniu się z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421), a w szczególności treści rozdziału 15 dot. trybu uznawania certyfikatów nie mających oparcia w wiążącej umowie międzynarodowej oraz z Załącznikiem 6, Tabelą Nr 1, Część III, pkt 3.7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r., poz. 933) dot. opłaty lotniczej, zwracam się z uprzejmą prośbą o uznanie załączonego certyfikatu zagranicznego.

DANE IDENTYFIKUJĄCE ZAGRANICZNY CERTYFIKAT*		
Pełna nazwa zagranicznego certyfikatu* (w języku oryginalnym)		
Numer lub inne cechy identyfikujące zagraniczny certyfikat*		
Data ważności zagranicznego certyfikatu*		
Pełna nazwa i oznaczenie przepisów spełnionych dla otrzymania certyfikatu		
DANE IDENTYFIKUJĄCE ZAGRANICZNY ORGAN CERTYFIKUJĄCY		
Pełna nazwa zagranicznego organu certyfikującego		
Pełny adres zagranicznego organu certyfikującego		
Pełna nazwa i adres organu władzy lotniczej akredytującej instytucję certyfikującą		Podawać tylko w przypadku, jeśli organem certyfikującym jest instytucja inna niż organ władzy lotniczej obcego państwa
Nazwisko i imię oraz funkcja osoby nadzorującej instytucję certyfikującą ze strony władzy lotniczej państwa akredytacji		
DANE IDENTYFIKUJĄCE POSIADACZA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU*		
Pełna nazwa firmy posiadacza zagranicznego certyfikatu*		
Pełny adres posiadacza zagranicznego certyfikatu*		
Nazwisko i imię oraz funkcja i numer telefonu/faksu/e-mail osoby uprawnionej do podejmowania zobowiązań w imieniu posiadacza certyfikatu		
Pełny adres bazy operacyjnej posiadacza certyfikatu i/lub lotniska bazowego w Polsce oraz numery telefonu/faksu/e-mail (jeśli wyznaczono)		
Planowany termin rozpoczęcia i/lub zakończenia wnioskowanej działalności w Polsce		

DANE IDENTYFIKUJĄCE ZAKRES PLANOWANEJ DZIAŁALNOŚCI POSIADACZA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU* W POLSCE	
Proszę podać takie informacje jak np. częstotliwość lotów, rodzaje lotów, typy i pojemności statków oraz inne informacje dot. komercyjnych aspektów planowanej działalności posiadacza Zagranicznego Certyfikatu* AWC w Polsce.	
DANE IDENTYFIKUJĄCE PODMIOT POLSKI UCZESTNICZĄCY W DZIAŁALNOŚCI POSIADACZA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU*	
Pełna nazwa i adres firmy polskiej reprezentującej posiadacza zagranicznego certyfikatu* w Polsce	
Nazwisko i imię oraz funkcja i numer telefonu/faksu osoby uprawnionej do reprezentowania posiadacza zagranicznego certyfikatu* w Polsce	
Główny rodzaj prowadzonej przez podmiot polski działalności gospodarczej, wg Polskiej Klasyfikacji Działalności	
REGON	
NIP	
Posiadane przez podmiot polski certyfikaty i zezwolenia w dziedzinie lotnictwa	

Uwaga: W przypadku, jeśli podmiot ubiega się o zwolnienie z audytu jego organizacji przez Urząd w trybie § 69 rozporządzenia, wskazane jest wcześniejsze otrzymanie tekstu (w j. angielskim) przepisów lotniczych państwa przewoźnika, w tym odpowiednika ustawy Prawo lotnicze (Air Navigation Act) oraz przepisów wykonawczych regulujących wymagania dot. licencjonowania personelu lotniczego (ICAO Annex 1), eksploatacji statków powietrznych (ICAO Annex 6) oraz zdatności do lotu (ICAO Annex 8), w części dotyczącej utrzymania bieżącej zdatności do lotu i obowiązków przewoźnika, co przyspieszy proces uznawania certyfikatu AWC.

.....
(podpis i pieczęć osoby uprawnionej)

Do wniosku załączam:

- 1) Kopię zagranicznego certyfikatu* będącego przedmiotem wniosku o jego uznanie;
- 2) Kopie specyfikacji operacyjnych, które stanowią nieodłączną część uznawanego certyfikatu*;
- 3) Zgodę posiadacza zagranicznego certyfikatu* na przeprowadzenie przez Urząd audytu sprawdzającego;
- 4) Kopie ubezpieczenia statku powietrznego;
- 5) Licencje pilotów zaangażowanych w realizację operacji;
- 6) Oświadczenia o ilości zatrudnionych osób w firmie składającej wniosek o uznanie zagranicznego certyfikatu*;
- 7) Kopie umowy pomiędzy firmami zawierającej zapis dotyczący sprawowania nadzoru nad statkiem powietrznym i jego załogą;
- 8) Dowód wniesienia opłaty lotniczej, w wysokości określonej w Załączniku do ustawy Prawo lotnicze.

Wyznaczam na inspektora prowadzącego proces uznania certyfikatu AWC

(Nazwisko i imię)

**Naczelnik
Inspektoratu Operacyjnego Usług
Lotniczych i Lotnictwa Ogólnego**

.....
(Podpis i data)

* lub dokument/u równoważny/ego

.....
 Nazwa wnioskującego
 (pieczęć firmowa ewentualnie papier firmowy)

..... dnia r.
 (miejscowość)

CHARAKTERYSTYKA ZAWODOWA PERSONELU KIEROWNICZEGO

CHZ /

UWAGA 1: Podane w niniejszej charakterystyce dane dot. kadry kierowniczej przedsiębiorstwa muszą być aktualizowane i uzupełniane w każdym przypadku, kiedy w przedsiębiorstwie dokonuje się zmian mających wpływ na zawarte w tej charakterystyce informacje. Zmiana musi być zgłoszona w ciągu 14 dni od daty jej wprowadzenia.

UWAGA 2: Jedna osoba może zajmować więcej niż jedno stanowisko kierownicze lub zarządzać więcej niż jednym obszarem.

UWAGA 3: Nazwy stanowisk kierowniczych w przedsiębiorstwie mogą być zupełnie różne od podanych poniżej, ale bez względu na nazwę zajmowanego stanowiska należy podać charakterystyki zawodowe osób funkcyjnych wyznaczonych w przedsiębiorstwie do kierowania i odpowiedzialnych za prawidłowe zarządzanie obszarami, które dają się zdefiniować niżej podanymi pojęciami wykonywanych przez te osoby zadań i funkcji (Patrz PNO-1-03-00 dla certyfikacji OPS-1/JAR-OPS-3 (AOC) oraz PNO-PNO-2-03-00 ust. 9.6(b) dla usług lotniczych (AWC):

UWAGA 4: Dla każdej nominowanej osoby należy dołączyć wypełniony druk OPS form 4.

DYREKTOR DS. OPERACJI LOTNICZYCH (*FLIGHT OPERATIONS MANAGER*)

Osoba odpowiedzialna w przedsiębiorstwie za planowanie, przygotowanie i zarządzanie operacjami lotniczymi realizowanymi w powietrzu przez załogi lotnicze.

NAZWISKO			
IMIĘ			
WYKSZTAŁCENIE			
SPECJALNOŚĆ			
PRAKTYKA W LOTNICTWIE CYWILNYM (liczba lat)	OGÓLEM	W ZARZĄDZANIU	NA TAKIM STANOWISKU
POPZEDNIE MIEJSCE PRACY (ostatnie 5 lat)			
POPZEDNIE STANOWISKA (ostatnie 5 lat)			
POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE	LICENCJA	UPRAWNIENIA	INNE (NALOT)
INFORMACJE DODATKOWE (jeśli potrzebne)^(*)			

DYREKTOR DS. OPERACJI NAZIEMNYCH (*GROUND OPERATIONS MANAGER*)

Osoba odpowiedzialna w przedsiębiorstwie za planowanie, przygotowanie i zarządzanie naziemnym zabezpieczeniem operacji lotniczych realizowanych przez naziemny personel operacyjnyjny.

NAZWISKO			
IMIĘ			
WYKSZTAŁCENIE			
SPECJALNOŚĆ			
PRAKTYKA W LOTNICTWIE CYWILNYM (liczba lat)	OGÓLEM	W ZARZĄDZANIU	NA TAKIM STANOWISKU
POPZEDNIE MIEJSCE PRACY (ostatnie 5 lat)			
POPZEDNIE STANOWISKA (ostatnie 5 lat)			
POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE	LICENCJA	UPRAWNIENIA	INNE
INFORMACJE DODATKOWE (jeśli potrzebne)^(*)			

(*) – w informacjach dodatkowych należy zamieścić informację o spełnieniu wymagań dot. szkoleń *post-holderów* w zakresie wymagań EASA właściwych dla pełnionej funkcji (PNO-1-03-00).

Osoba odpowiedzialna w przedsiębiorstwie za planowanie, przygotowanie i zarządzanie szkoleniami oraz utrzymywaniem bieżących kwalifikacji przez personel latający, techniczny i operacyjny.

NAZWISKO			
IMIĘ			
WYKSZTAŁCENIE			
SPECJALNOŚĆ			
PRAKTYKA W LOTNICTWIE CYWILNYM (liczba lat)	OGÓŁEM	W ZARZĄDZANIU	NA TAKIM STANOWISKU
POPZEDNIE MIEJSCE PRACY (ostatnie 5 lat)			
POPZEDNIE STANOWISKA (ostatnie 5 lat)			
POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE	LICENCJA	UPRAWNIENIA	INNE (NALOT)
INFORMACJE DODATKOWE (jeśli potrzebne)^(*)			

DYREKTOR DS. ZARZĄDZANIA OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ (MAINTENANCE SYSTEM MANAGER)

Osoba odpowiedzialna w przedsiębiorstwie za planowanie, przygotowanie i zarządzanie obsługą techniczną użytkowanych statków powietrznych.

NAZWISKO			
IMIĘ			
WYKSZTAŁCENIE			
SPECJALNOŚĆ			
PRAKTYKA W LOTNICTWIE CYWILNYM (liczba lat)	OGÓŁEM	W ZARZĄDZANIU	NA TAKIM STANOWISKU
POPZEDNIE MIEJSCE PRACY (ostatnie 5 lat)			
POPZEDNIE STANOWISKA (ostatnie 5 lat)			
POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE	LICENCJA	UPRAWNIENIA	INNE
INFORMACJE DODATKOWE (jeśli potrzebne)^(*)			

DYREKTOR DS. SYSTEMU JAKOŚCI (QUALITY ASSURANCE MANAGER)

Osoba odpowiedzialna w przedsiębiorstwie za planowanie, przygotowanie i zarządzanie systemem jakości.

NAZWISKO			
IMIĘ			
WYKSZTAŁCENIE			
SPECJALNOŚĆ			
PRAKTYKA W LOTNICTWIE CYWILNYM (liczba lat)	OGÓŁEM	W ZARZĄDZANIU	NA TAKIM STANOWISKU
POPZEDNIE MIEJSCE PRACY (ostatnie 5 lat)			
POPZEDNIE STANOWISKA (ostatnie 5 lat)			
POSIADANE KWALIFIKACJE LOTNICZE	LICENCJA	UPRAWNIENIA	INNE
INFORMACJE DODATKOWE (jeśli potrzebne)^(*)			

(*) – w informacjach dodatkowych należy zamieścić informację o spełnieniu wymagań dot. szkoleń *post-holderów* w zakresie wymagań EASA właściwych dla pełnionej funkcji (PNO-1-03-00).

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>	OBWOLUTA PROGRAMU CNO <i>AIR OPERATOR'S SURVEILLANCE PROGRAMME CONTROL LIST</i>		ZATWIERDZAM <i>(APPROVAL)</i>	
Nazwa Operatora <i>(Operator's Name)</i>	Nr Obwoluty <i>(File reference)</i>/...../..... Cycle No / Certificate No / Year		Naczelnik Inspektortu LOL-..... <i>Head of inspectorate</i>	
Inspektor nadzorujący (POI) <i>(Primary Operations Inspector Name)</i>	Cykl Programu CNO <i>(Programme Cycle Period)</i>		Certyfikat A.....	
	Rozpoczęto <i>(Started)</i>	Zakończono <i>(Terminated)</i>	Nr Certyfikatu <i>(Certificate No)</i>	Data wydania <i>(Issued)</i>
			A..... /.....	
Certyfikacja/Recertyfikacja	Data w danym cyklu CNO	Liczba NCR	Dokumentacja w zbiorze certyfikacyjnym	

Lp.	OBSZAR INSPEKЦИИ	MODUŁ	DATA ⁽²⁾ (TYDZIEŃ / ROK)		LICZBA NCR	UWAGI	
			PLANOWANA	WYKONANIA			
PLANOWANE							
1	BAZA GŁÓWNA						
2	FILIA/STA						
		ILOŚCI W KWARTALE					
3	ENR/TYP.....				ZGODNIE Z PLANEM SZCZEGÓLOWYM		
	ENR/TYP.....						
	ENR/TYP.....						
	ENR/TYP.....						
4	CAB/TYP.....						
	CAB/TYP.....						
	CAB/TYP.....						
	CAB/TYP.....						
5	APP						
6	FSTD						
DORAŻNE							

STATUS SPORZĄDZONYCH RAPORTÓW NIEZGODNOŚCI (NCR)							
NR KOLEJNY	NR RAPORTU NCR	RAPORT DOTYCZY ⁽⁴⁾	KATEGORIA NIEZGODNOŚCI			DATA USUNIĘCIA	DATA ZAMKNIĘCIA
			1	2	0	DEKLAROWANA FAKTYCZNA	
1	NCR						
2	NCR						
3	NCR						
4	NCR						
W razie potrzeby należy wypełnić Załącznik 1			Czy Załącznik 1 został dołączony			TAK	NIE

Miejsce na dodatkowe informacje:

OŚWIADCZENIE INSPEKTORA PROWADZĄCEGO (POI) O ZAMKNIĘCIU OBWOLUTY PROGRAMU CNO		
	DATA	PODPIS POI
<p>Poświadczam pełne wykonanie planowanych modułów CSP oraz doraźnych inspekcji operacyjnych, prowadzonych w ramach Programu CNO w Cyklu Nr .....i stwierdzam, że Raporty NCR zostały zamknięte i</p> <p>MOŻNA przystąpić do realizacji następnego cyklu Programu CNO.⁽⁵⁾</p> <p>w związku z niezamknięciem Raportów NCR nr</p> <p>WSZCZĘTO POSTĘPOWANIE ADMINISTRACYJNE ZGODNIE Z Z PROCEDURĄ PR-CNO-01⁽⁵⁾</p>		

WNIOSEK KOŃCOWY

Na podstawie danych zawartych w zebranych materiałach oraz oświadczenia inspektora prowadzącego (POI) stwierdzam, że program bieżącego nadzoru operacyjnego (CNO) został **zakończony z wynikiem pozytywnym** i wnioskuję o wystawienie dokumentu kolejnego cyklu CNO

**Naczelnik
Inspektoratu Operacyjnego**

**Dyrektor
Departamentu Operacyjno-Lotniczego**

.....
(Podpis i data)

.....
(Podpis i data)

Roczną opłatę lotniczą za nadzór operacyjny wniesiono w wysokości zgodnej z wymaganiami przepisów o opłacie lotniczej dnia Nr dowodu(ów) wpłaty

**Specjalista Koordynator
Procesu Certyfikacji**

.....
(Podpis i data)

¹⁾ Wpisać w przypadku zmiany inspektora w trakcie cyklu.

²⁾ Oznacza kolejny tydzień danego roku kalendarzowego.

³⁾ Wykonać tylko w przypadku, kiedy ma to zastosowanie.

⁴⁾ Krótko podać, czego niezgodność dotyczy.

⁵⁾ Pozostawić właściwe. Skreślić niewłaściwe.

ZAŁĄCZNIK 1

STATUS SPORZĄDZONYCH RAPORTÓW NIEZGODNOŚCI (NCR)							
NR KOLEJNY	NR RAPORTU NCR	RAPORT DOTYCZY ⁽⁴⁾	KATEGORIA NIEZGODNOŚCI			DATA USUNIĘCIA	DATA ZAMKNIĘCIA
			1	2	OD	DEKLAROWANA	
						FAKTYCZNA	
5	NCR						
6	NCR						
7	NCR						
8	NCR						
9	NCR						
10	NCR						
11	NCR						
12	NCR						
13	NCR						
14	NCR						
15	NCR						
16	NCR						
17	NCR						
18	NCR						
19	NCR						
20	NCR						
21	NCR						
22							
23							
24							

Miejsce na dodatkowe opisy i informacje.

Nazwa Operatora lub Logo Firmy <i>(Company Name or Logo)</i>		KARTA KONTROLNA WYPOSAŻENIA STATKU POWIETRZNEGO Nr EQP /										Znaki rejestru ⁽¹⁾ : <i>(Registration)</i>																
CZĘŚĆ I – CHARAKTERYSTYKI OGÓLNE STATKU <i>(PART I – AIRCRAFT GENERAL CHARACTERISTICS)</i>										Egzemplarz EQP(*)																		
										ULC			Operatora															
PRODUCENT <i>(Manufacturer)</i>		TYP STATKU I MODEL <i>(Aircraft Type and Model)</i>		NR FABRYCZNY <i>(Serial No)</i>		DATA PRODUKCJI <i>(Manufacture Date)</i>		DATA PIERWSZEJ REJESTRACJI W RP <i>(First Registered in Poland)</i>		KATEGORIA STATKU <i>(Aircraft Category)</i>		ZAŁOGA MINIMALNA <i>(Minimum Flight Crew)</i>																
										Lądowy <i>(Land)</i>		Wodny <i>(Sea)</i>		1 pilot	2 pilotów	3 osoby												
										Pływaki		Amfibia																
NAPĘD <i>(Propulsion)</i>				CERTYFIKOWANA MAKSYMALNA MASA DO STARTU <i>(MAXIMUM CERTIFIED TAKE OFF MASS)</i> (MCTOM)				ZATWIERDZONA MAKSYMALNA KONFIGURACJA MIEJSC PASAŻERSKICH <i>(MAXIMUM APPROVED PASSENGER SEATING CONFIGURATION)</i> (MAPSC)																				
Liczba silników <i>(NBR OF ENGINES)</i>			Tłokowy <i>(PISTON)</i>		Turbinowy <i>(TURBINE)</i>		Do 5700 kg <i>(Up to 5700 kg)</i>	Do 10 ton <i>(Up to 10 tonns)</i>	Do 15 ton <i>(Up to 15 tonns)</i>	Do 27 ton <i>(Up to 27 tonns)</i>	Powyżej 27 ton <i>(27 tonns and above)</i>	Do 6 <i>(Up to 6)</i>	7 do 9 <i>(7 up to 9)</i>	10 do 19 <i>(10 up to 19)</i>	20 do 30 <i>(20 up to 30)</i>	31 do 50 <i>(31 up to 50)</i>	Ponad 50 <i>(50 and above)</i>	Tylko CARGO <i>(Cargo Only)</i>	COMBI ⁽²⁾ <i>PAX I CARGO</i>									
1	2	3 +			śmigłowy <i>(Turboprop)</i>	odrzutowy <i>(Turbojet)</i>																						
CZĘŚĆ II – WNIOSKOWANY ZAKRES UŻYTKOWANIA STATKU <i>(PART II – REQUIRED AIRCRAFT OPERATIONS EXTENT)</i>												PRZEWOZ LOTNICZY																
												Transport		CAT														
												Usługi lotnicze		AW														
RODZAJE OPERACJI												RODZAJE PRZEWOZÓW				OBSZARY OPERACJI												
TYLKO VFR <i>(VFR ONLY)</i>			AWO						R-NAV <i>(E-8)</i>																			
Tylko w dzień <i>(D-1)</i> <i>(VFR Day Only)</i>	W nocy <i>(D-2)</i> <i>(VFR Day and Night)</i>	IFR	CAT II <i>(E-1)</i>	CAT IIIA <i>(E-2)</i>	CAT IIIB <i>(E-3)</i>	CAT IIIC <i>(E-4)</i>	LVTO <i>(E-5)</i>	MNPS <i>(E-6)</i>	ETOPS <i>(E-7)</i>	P-RNAV	B-RNAV	RVSM <i>(E-9)</i>	PAX ⁽³⁾ <i>(A-1)</i>	CARGO ⁽⁴⁾ <i>(A-2)</i>	EMS/HEMS ⁽⁵⁾ <i>(A-3)</i>	DGR <i>(E-11)</i>	Off-shore <i>(A-4)</i> <i>(E-12/E13)</i>	EP	EUR	NAT	NAM	CAR	SAM	AFI	MID/ASIA	PAC	Inne	

Uwaga: Operator wypełnia obszary opisane grubą linią albo zaznacza właściwe pole znakiem (X) *(Mark as appropriate)*

(1) – Wpisać znaki rejestru SP-..... W przypadku statku obcej rejestracji należy wpisać jego pełne znaki odpowiednio uzupełniając lub odejmując liczbę znaków.

(2) – COMBI oznacza samolot w wersji dostosowanej do jednoczesnego przewozu pasażerów i ładunku w tej samej kabine

(3) – PAX oznacza przewozy pasażerskie (A-1)

(4) – CARGO oznacza przewozy ładunku (A-2)

(5) – EMS oznacza przewozy sanitarne oraz operacje śmigłowej służby ratownictwa medycznego (HEMS) (A-3)

(*) – Zostaw właściwe

CZĘŚĆ III - PODSTAWOWE WYPOSAŻENIE OPERACYJNE STATKU POWIETRZNEGO (PART V - BASIC OPERATIONAL AIRCRAFT EQUIPMENT)										
LP.	KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA WYPOSAŻENIA (EQUIPMENT CHARACTERISTICS)	ZGODNE Z OPS 1 & JAR-OPS 3: (IN ACCORDANCE WITH OPS 1 & JAR-OPS 3)	WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE NA STATKU (EQUIPMENT INSTALLED ON AC)		RODZAJ ZABUDOWY (INSTALLATION)		WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE PRZEZ (INSTALLED BY)			
			TYP	LICZBA (QTY)	STAŁA (FIX)	CZASOWA (REMOTE)	PRODUCENTA (BY AC MANUFACTURER)	UŻYTKOWNIKA (BY OPERATOR)		
								DATA (DATE)	NR BIULETYNU (SB/SLAD No)	WYKONAWCA (AMO)
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
1	WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO MEL (*niepotrzebne skreślić)	1.030 3.030	Lista wyposażenia minimalnego MEL ma zastosowanie i spełnia wymagania przepisu (*)			Lista wyposażenia minimalnego MEL nie ma zastosowania (*) Całe wyposażenie traktowane jest jako minimalne				
2	ZABEZPIECZENIA OBWODÓW	1.635 ---								
3	ŚWIATŁA OPERACYJNE SAMOLOTU	1.640 3.640								
4	WYCIERACZKI SZYBY PRZEDNIEJ	1.645 ---								
5	PRZYRZĄDY PILOTAŻOWE I NAWIGACYJNE ORAZ WYPOSAŻENIE TOWARZYSZĄCE DO LOTÓW Z WIDOCZNOŚCIĄ VFR W DZIEŃ	1.650 3.650								
6	PRZYRZĄDY PILOTAŻOWE I NAWIGACYJNE ORAZ WYPOSAŻENIE TOWARZYSZĄCE DO LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (IFR) I LOTÓW W NOCY	1.652 3.652								
7	AUTOPILOT	Zwykły 3 kanałowy lub gorszy (bez V-NAV) Fail-passive Fail-operational Fail-operational hybrid landing system	AWO							
8	WYPOSAŻENIE DODATKOWE DO LOTÓW WEDŁUG WSKAZAŃ PRZYRZĄDÓW (IFR) LUB W NOCY Z JEDNYM PILOTM (AUTOPILOT)	1.655 3.655								
9	SYSTEM OSTRZEGANIA O WYSOKOŚCI LOTU	1.660 3.660								
10	SYSTEM OSTRZEGANIA O BLISKOŚCI ZIEMI (GPWS) ORAZ ZBLIŻENIOWY SYSTEM OSTRZEGANIA O PRZESZKODACH TERENU (TAWS)	1.665 ---								
11	SYSTEM UNIKANIA KOLIZJI ACAS II	1.668 ---								
12	POKŁADOWY RADAR METEOROLOGICZNY	1.670 3.670								

13	WYPOSAŻENIE DO LOTÓW W WARUNKACH OBLODZENIA	1.675 3.675								
14	WYPOSAŻENIE DO WYKRYWANIA PROMIENIOWANIA KOSMICZNEGO	1.680 ---								
15	SYSTEM TELEFONU POKŁADOWEGO ZAŁOGI LOTNICZEJ	1.685 3.685								
16	SYSTEM TELEFONU POKŁADOWEGO ZAŁOGI	1.690 3.690								
17	SYSTEM NAGŁOŚNIENIA KABINY PASAŻERSKIEJ	1.695 3.695								
18	POKŁADOWE REJESTRATORY ROZMÓW W KABINIE CVR	1.700-710 3.700-705								
19	POKŁADOWE REJESTRATORY DANYCH/PARAMETRÓW Z LOTU FDR	1.715-725 3.715-720								
20	REJESTRATORY ZESPOLONE CVR/FDR	1.727 ---								
21	SIEDZENIA, PASY BEZPIECZEŃSTWA, UPRZĘŻE I URZĄDZENIA PRZYTRZYMUJĄCE DLA DZIECI	1.730 3.730								
22	SYGNALIZACJA ZAPIECIA PASÓW I ZAKAZU PALENIA	1.731 3.731								
23	DRZWI WEWNĘTRZNE I ZASŁONY	1.735 3.1255								
	MODYFIKOWANE ZGODNIE Z JAR-26.260(a)(4)	1.255(b) ---								
	WYPOSAŻENIE MONITORUJĄCE PRZEDSIONEK	1.255(c2) ---								
24	APTECZKI PIERWSZEJ POMOCY	1.745 3.745								
25	RATUNKOWY ZESTAW MEDYCZNY	1.755 ---								
26	TLEN PIERWSZEJ POMOCY	1.760 ---								

LP.	KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA WYPOSAŻENIA (EQUIPMENT CHARACTERISTICS)	ZGODNE Z OPS 1 & JAR-OPS 3: (IN ACCORDANCE WITH OPS 1 & JAR-OPS 3)	WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE NA STATKU (EQUIPMENT INSTALLED ON AC)		RODZAJ ZABUDOWY (INSTALLATION)		WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE PRZEZ (INSTALLED BY)			
			TYP	LICZBA (QTY)	STAŁA (FIX)	CZASOWA (REMOTE)	PRODUCENTA (BY AC MANUFACTURER)	UŻYTKOWNIKA (BY OPERATOR)		
								DATA (DATE)	NR BIULETYNU (SB/SL/AD No)	WYKONAWCA (AMO)
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
27	TLEN DODATKOWY	1.770-775 3.775								
28	URZĄDZENIA DO OCHRONY DRÓG ODDECHOWYCH (PBE) DLA ZAŁOGI	1.780 ---								
29	GAŚNICE	1.790 3.790								
30	TOPORY I ŁOMY AWARYJNE	1.795 ---								
31	OZNACZENIE MIEJSC AWARYJNEGO CIĘCIA KADŁUBA	1.800 3.800								
32	ŚRODKI NA WYPADEK EWAKUACJI	1.805 ---								
33	MEGAFONY	1.810 3.810								
34	OŚWIETLENIE AWARYJNE	1.815 3.815								
35	NADAJNIK RATUNKOWY (ELT)	1.820 3.820								
36	KAMIZELKI RATUNKOWE	1.825 3.825								
37	ÚBRANIA SŁUŻĄCE DO PRZEYRWANIA ZAŁOGI	--- 3.827								
38	TRATWY RATUNKOWE I RATUNKOWE WYPOSAŻENIE RADIOWE DLA LOTÓW NAD ROZLEGŁYMI OBSZARAMI WODNYMI	1.830 3.830								
39	WYPOSAŻENIE RATUNKOWE	1.835 3.835								
40	DODATKOWE WYPOSAŻENIE W LOTACH NA WYNIESIONE PŁASZCZYZNY ŁADOWANIA W ŚRODOWISKU MORSKIM	--- 3.837								
41	WODNOSAMOLOTY I AMFIBIE – WYPOSAŻENIE RÓŻNE	1.840 3.840								

CZĘŚĆ IV - WYPOSAŻENIE NAWIGACYJNE I ŁĄCZNOŚCI
(PART IV - RADIO NAVIGATION AND RADIO COMMUNICATION EQUIPMENT)

WYPOSAŻENIE DO ŁĄCZNOŚCI RADIOWEJ (*) (RADIO COMMUNICATION EQUIPMENT)					WYPOSAŻENIE FAKTYCZNIE ZABUDOWANE NA STATKU (EQUIPMENT INSTALLED ON AC)		RODZAJ ZABUDOWY (INSTALLATION)		WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE (INSTALLED BY)								
WYPOSAŻENIE (EQUIPMENT)	ZAKRES CZĘSTOTLIWOŚCI (FREQUENCY RANGE)		SEPARACJA M. KANAŁAMI (CHANNEL SEPARATION)			TYP	LICZBA (QTY)	STAŁA (FIX)	PRZENOSNA (REMOTE)	PRODUCENTA (BY AC MANUFACTURER)	PRZEZ UŻYTKOWNIKA (BY OPERATOR)						
	Od (FROM)	Do (TO)	50 kHz	25 kHz	8.33 kHz						DATA (DATE)	NR BIULETYNU (SB/SL/AD No)	WYKONAWCA (AMO)				
COM 1 (VHF/UHF)																	
COM 2 (VHF/UHF)																	
COM 3 (VHF/UHF)																	
COM 4 (HF)			Nie dotyczy														
COM 5 (HF)			Nie dotyczy														
SYSTEM (SYSTEM)	WYPOSAŻENIE RADIONAWIGACYJNE (*) (NAVIGATION EQUIPMENT) (Wpisz liczbę zainstalowanych urządzeń w każdym z systemów)						RNP [nm]		Pozostaw puste								
	VOR	DME	ILS	GNSS	INS	FMS	ADF	1	4	12,6	20						
NAV 1																	
NAV 2																	
NAV 3																	

(*) Zaznacz, który z zastawów i które z urządzeń COM/NAV mają wbudowane filtry uodporniające przed zakłóceniami od promieniowania nadajników FM (FM immunity).

LP.	KRÓTKA CHARAKTERYSTYKA WYPOSAŻENIA (EQUIPMENT CHARACTERISTICS)	ZGODNE Z OPS 1 & JAR-OPS 3: (IN ACCORDANCE WITH OPS 1 & JAR-OPS 3)	WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE NA STATKU (EQUIPMENT INSTALLED ON AC)		RODZAJ ZABUDOWY (INSTALLATION)		WYPOSAŻENIE ZABUDOWANE PRZEZ (INSTALLED BY)				
			TYP	LICZBA (QTY)	STAŁA (FIX)	CZASOWA (REMOTE)	PRODUCENTA (BY AC MANUFACTURER)	UŻYTKOWNIKA (BY OPERATOR)			
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	
1	PULPIT STEROWANIA URZĄDZENIAMI ŁĄCZNOŚCI	1.855 3.855									
2	TRANSPONDER	1.866 ---									
	MODE										
	A										
	C										
	S										
3	WYPOSAŻENIE DO LOTÓW WYMAGAJĄCYCH SYSTEMÓW ŁĄCZNOŚCI LUB RADIONAWIGACJI	---									
		3.647									
4	DODATKOWE WYPOSAŻENIE DO OPERACJI W PRZESTRZENI MNPS	1.870 ---									
	SYSTEM NAWIGACJI DALEKIEGO ZASIĘGU LRNAV										

CZĘŚĆ V – OŚWIADCZENIE OPERATORA*(PART V - AIR OPERATOR STATEMENT)*

ZMIANA NR.....

Oświadczam, że, podane w Części I; Części III i Części IV informacje dotyczące charakterystyk ogólnych statku powietrznego oraz zabudowanego na nim wyposażenia, są zgodne ze stanem faktycznym.

.....
Miejscowość i data.....
(Podpis i pieczęć osoby upoważnionej)**CZĘŚĆ VI – POTWIERDZENIE ZABUDOWY WYPOSAŻENIA NA STATKU POWIETRZNYM***(PART VI - AIRCRAFT EQUIPMENT INSTALLATION STATUS)*

ZMIANA NR.....

Stwierdzam, że deklarowane przez Operatora w Części III i Części IV wyposażenie pokładowe statku powietrznego jest faktycznie zabudowane i zabudowa spełnia wymagania formalne.

LP.	DATA SPRAWDZANIA	Punkt Karty	TREŚĆ UWAGI, WARUNKU LUB OGRANICZENIA TECHNICZNEGO	PODPIS I PIECZĘĆ INSPEKTORA LTT
			<i>Wpisać „Bez uwag”, jeśli uwag nie ma.</i>	

CZĘŚĆ VII – STANOWISKO INSPEKTORATU OPERACYJNEGO (LOL-1)*(PART VII – OPERATION DIVISION STATEMENT)*

ZMIANA NR.....

Stwierdzam, że deklarowane przez Operatora w Części III i w Części IV wyposażenie pokładowe statku powietrznego jest WYSTARCZAJĄCE / NIEWYSTARCZAJĄCE (*) dla spełnienia wymagań operacyjnych mających zastosowanie do wnioskowanych przez Operatora w Części II rodzajów, zakresów i obszarów operacji lotniczych.

LP.	DATA SPRAWDZANIA	Punkt Karty	TREŚĆ UWAGI, WARUNKU LUB OGRANICZENIA OPERACYJNEGO	PODPIS I PIECZĘĆ INSPEKTORA OPERACYJNEGO
			<i>Wpisać „Bez uwag”, jeśli wyposażenie statku pozwala na wykonywanie wszystkich wnioskowanych przez Operatora w Części I w w Części II operacji, bez ograniczeń. Jeśli wyposażenie statku nie pozwala na użytkowanie statku we wnioskowanym przez Operatora zakresie należy wpisać, jakie ograniczenia należy wprowadzić do Świadectwa AOC i Specyfikacji Operacyjnych.</i>	

CAT	CAP	AW	PAX	CARGO	HEMS	Off-Shore	EP	EUR	VFR Noc	IFR	CAT-II	CAT-IIIa	CAT-IIIb	CAT-IIIc	MNPS	P-RNAV	B-RNAV	RVSM

(*) – zaznaczyć właściwe.

UWAGA: Dodawać następane strony Części VI i Części VII wg potrzeb.

INSTRUKCJA WYPELNIANIA I PROWADZENIA KARTY EQP

- 1) Kartę EQP **przygotowuje Operator w dwu egzemplarzach** i składa w Departamencie Operacyjno-Lotniczym ULC (LOL-1) wraz z Wnioskiem o wszczęcie procesu certyfikacji oraz zwasze, kiedy wprowadza do eksploatacji nowy egzemplarz statku.
- 2) Przy **pierwszym wystawieniu** Karty oba egzemplarze muszą być potwierdzone przez inspektora LTT, poczym oba egzemplarze należy dołączyć do Wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (Druk WPC oraz Druk OPQ-01). Inspektor LTT potwierdzający kartę EQP sporządza dla siebie jedną kopię karty (xero), którą pozostawia w swoich aktach.
- 3) Oba egzemplarze Karty EQP są sprawdzane przez inspektora operacyjnego, a następnie jedna z Kart, oznaczona jako Karta Operatora jest zwracana wraz z Certyfikatem AOC. Drugi egzemplarz, oznaczony jako Karta ULC, jest archiwizowany przez Departament Operacyjno-Lotniczy ULC (LOL-1) w teczce certyfikacji Operator.
- 4) W **przypadku zmiany** w wyposażeniu statku, Operator zobowiązany jest przysłać do ULC (LOL-1) strony EQP (po 2 egz):
 - z naniesionymi zmianami (zaznaczenie na prawym marginesie czarną kreską i naniesionym numerem zmiany w stopce).
 - strony tytułowej z zaznaczoną zmianą w prawym górnym rogu.
 - strona z Cz.V, VI, VII wraz z potwierdzeniem wprowadzenia zmiany przez osoby uprawnione (Operator, LTT, LOL-1) i wpisanym numerem zmiany, które są dołączane do kompletu (nie wymieniane). W stopce należy zmienić numer strony dopisując po cyfrze 6 kolejną literę alfabetu np. 6A/7.

O ile zmiana wyposażenia powoduje, że zachodzi potrzeba ponownego procesu certyfikacji, zmienione (wg pkt.4) karty włączone do własnego egzemplarz Karty EQP (plus komplet do egzemplarz ULC) należy dołączyć do Wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (Druk WPC). LTT potwierdza prawidłowość zabudowy wyposażenia na statku. Egzemplarz ten jest zwracany wraz ze zmienionymi Specyfikacjami Operacyjnymi po zakończeniu procesu zmiany Certyfikatu AOC.

Operator jest zobowiązany aktualizować Kartę za każdym razem, kiedy zmienia wyposażenie statku.

Operator wypełnia Część I, Część II, Część III oraz Część IV INDYWIDUALNIE dla każdego z użytkowanych statków powietrznych.

Kolumna "A" - Numer kolejny.

Kolumna "B" - Hasłowa nazwa elementu, zestawu lub systemu wyposażenia.

Kolumna "C" – Numer pkt przepisu OPS 1 i JAR-OPS 3.

Kolumna "D" - W pozycjach 11; 12, należy dodatkowo wpisać typ rejestratora w zależności od ilości zapisywanych parametrów np. FDR 1, CVR 4 itp. W przypadku złożonych systemów zarządzania lotem (*Flight Management System – FMS*) należy podać ten element systemu, który spełnia funkcję przypisaną do wymaganego urządzenia.

Kolumna "E" - Należy wpisać liczbę zainstalowanych na statku urządzeń, jednak przy uwzględnieniu zastrzeżenia, że nawet, jeśli zabudowane są dwa urządzenia nadawcze, ale tylko jedna antena nadawcza, to z użytkowego punktu widzenia urządzenie jest tylko jedno.

Pozostałe kolumny należy wypełnić wstawiając znak X lub podać właściwe dane.

Część V - Wypełnia Operator – Podpisuje osoba, której Operator wyznaczył obowiązek sprawowania nadzoru nad wyposażeniem statków.

Część VI - Wypełnia Inspektor LTT – w przypadkach podanych w ust. (2) i (4).

Część VII - Wypełnia Inspektor Operacyjny w procesie certyfikacji lub po kontroli doraźnej.

Urząd Lotnictwa Cywilnego

RAPORT Z KONTROLI

Rodzaj kontroli - zatwierdzającej, planowej *

1. Nazwa organizacji / adres		2. Numer sprawy		3. Data i godzina rozpoczęcia kontroli:	
				4. Numer kontroli:	
5. Skład zespołu kontrolującego					
<small>Działając na podstawie art. 27-30 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze, kontrolę prowadzą pracownicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego lub inne osoby upoważnione do kontroli.</small>					
Nazwisko	Imię	Funkcja w zespole kontrolującym			
6. Przedstawiciele organizacji uczestniczący w kontroli					
Nazwisko	Imię	Stanowisko			
7. Obszar kontrolowany		8. Wynik kontroli		9. Zalecenia	
		Zadawalający <i>(bez uwag 1 poziomu)</i>		Brak	
		Niezadawalający <i>(są uwagi 1 poziomu – opis w poz. 11-13)</i>		Konieczne <i>(opis w poz. 11-13)</i>	
10. Potwierdzenie wykonania działań korygujących z poprzedniej kontroli			TAK	NIE	NIE sprawdzano
11. Opis ustaleń kontroli: <small>Zalecana numeracja stwierdzonych uwag/ niezgodności: ostatnie dwie cyfry roku / nr kol. kontroli / nr listy kontrolnej / nr kol. niezgod.)</small>			12. Odnośnik do wymagań <small>(Np. OPS 1.175)</small>		13. Poziom niezgodności i ewent. termin usunięcia**

14. Załączniki do raportu kontroli:				
<i>a.</i>				
<i>b.</i>				
<i>c.</i>				
15. Zalecenia zespołu kontrolującego				
16. Do treści raportu kontroli organizacja uwagi zgłasza***			TAK	NIE
17. Raport sporządzono w dwóch jednobrzmiących egzemplarzach zawierających			ilość stron	
18. Podpis przedstawiciela organizacji		19. Podpis przewodniczącego zespołu kontrolującego		
<i>Kwituję odbiór 1 egzemplarza raportu kontroli</i>				
20. Raport podpisano			Data	Godzina
21. Przedstawiciel kontrolowanej organizacji odmówił podpisania raportu			TAK	NIE
22. Powód odmowy podpisania raportu kontroli:				
23. Potwierdzenie wykonania działań korygujących z niniejszej kontroli				
Data realizacji	Rok / nr kontroli / nr niezgodności (zalecenia)	Uwagi o realizacji	Nr pisma informującego o usunięciu	

* *niepotrzebne skreślić*

** **uwaga** "Poziom niezgodności" (w poz. 13) przy kontroli wywołuje:

- dla niezgodność poziomu 1 – wniosek o natychmiastowe tymczasowe zawieszenie zatwierdzenia w całości lub części.
- dla niezgodność poziomu 2 – wymóg podjęcia działań korekcyjnych przez organizację w terminie 3 miesięcy lub podanym w poz. 13, oraz obowiązek pisemnego powiadomienia o ich usunięciu ULC (Zespół nadzorujący/Inspektor nadzorujący).

*** **Pouczenie:** Na podstawie § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640) podmiot kontrolowany może zgłosić zastrzeżenia bezpośrednio do raportu bądź wnieść je na piśmie do Prezesa w ciągu 14 dni od dnia przedstawienia raportu do podpisu.

Urząd Lotnictwa Cywilnego Departament Operacyjno-Lotniczy		KARTA KONTROLNA UZGODNIENÍ				LOL-	
Nazwa OPERATORA			Nazwa DOKUMENTU			Zezwalam na przekazanie do zatwierdzenie/akceptacji do LOL	
CZYTANIE	NR ZMIANY	Data wpływu do POK	Nr dokumentu/Nr SEOD	Nr ostatniej zatwierdzonej zmiany dostarczonej do ULC (*) .....		.....
Inspektor prowadzący POI		Inspektor opiniujący LOL		Ocena skomplikowania sprawy (**)		Naczelnik LOL-.....	
				<30 dni	30-60 dni			>60 dni
Krótki opis treści zamiany				Nr pisma ws. przedłużenia terminu realizacji sprawy			
Zmiana powiązana z(***):							
Symbol komórki	LOL	LOL-3	LTT	LTL	LOŻ	.....
Data przyjęcia							
Data zwrotu							
Załączono uwagi	TAK / NIE	TAK / NIE	TAK / NIE	TAK / NIE	TAK / NIE	TAK / NIE	
Pieczęć i podpis							

UWAGA :Uzgodniony dokument (wraz z ewentualnymi uwagami i propozycjami poprawek) należy przekazać z powrotem do Specjalisty Koordynatora Procesu Certyfikacji (SKPC) kierującego uzgodnieniem w odpowiednim Inspektoracie Operacyjnym LOL
 *- nie można procedować jeśli poprzednia zmiana nie została dostarczona do wprowadzenia
 **- wypełnia SKPC po konsultacji z POI
 ***- uzgodnienia prowadzone w oddzielnych procesach powiązanych z treścią zmiany

.....
Pieczęć i podpis SKPC

.....
Pieczęć i podpis inspektora prowadzącego(POI)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		PROTOKÓŁ SZKOLENIA PODSTAWOWEGO SZKOLENIE PRAKTYCZNE (OJT) (ON-JOB TRAINING REPORT)			Nr Raportu (File reference) OJT- /	
Nazwisko Imię kandydata (Name & Forename)				Data rozpoczęcia szkolenia (Start Date)		
Nazwisko Imię instruktora (Name & Forename)				Data zakończenia szkolenia (End Date)		
Zakres szkolenia (Scope of training)	√	ASI	CPM	FOI	DGR	QA
Ocena ogólna (General assessment)	√	WYBITNY		DOBRY		NIEZADOWALAJĄCA
Ocena opisowa i wnioski: (Detailed assessment and recommendations)						
Stwierdzam, że po wykonaniu wszystkich przewidzianych programem ćwiczeń i zadań szkolenia praktycznego (OJT) szkolony inspektor OSIĄGNĄŁ (*) (NIE OSIĄGNĄŁ) (*) wymagane kwalifikacje i MOŻE (*) (NIE MOŻE) (*) być dopuszczony do samodzielnego wykonywania czynności inspektorskich przewidzianych dla zakresu przeprowadzonego szkolenia.						
(*) – wykreśl zbędne						..... Data i podpis instruktora

ZAKRES SZKOLENIA PRAKTYCZNEGO (OJT)

NR MODUŁU	PRZEDMIOT SZKOLENIA	SPECJALNOŚĆ INSPEKTORA OPERACYJNEGO				
		ASI	CPM	FOI	DGR	QA
		Wymagana liczba ćwiczeń				
OJT-1	Inspekcja i ocena dokumentów zakładowych Operatora	1	5	-	1	3
OJT-2	Inspekcja i ocena infrastruktury zaplecza operacyjnego	1	5	-	1	3
OJT-3	Inspekcja i ocena organizacji operacyjnego kierowania lotami oraz dokumentacji operacyjnej Operatora	1	5	-	1	1
OJT-4	Inspekcja i ocena kwalifikacji, uprawnień, programów szkolenia oraz dokumentacji wyszkoleniowej i operacyjnej personelu lotniczego	1	5	-	1	1
OJT-5	Inspekcja i ocena dokumentów pokładowych statków powietrznych	1	5	2	1	-
OJT-6	Inspekcja w locie (ENR) (*)	1	-	1	-	-
OJT-7	Inspekcja kabiny (CAB) (*)	1	-	1	-	-
OJT-8	Inspekcja na płycie lotniska (APP, SANA, SAFA)	4	-	3	-	-
OJT-9	Inspekcja placówki (STA)	1		-	1	-
OJT-10	Inspekcja i ocena spedycji materiałów niebezpiecznych (DGR) (**)	1	-	-	5	1
OJT-11	Asysta przy audycie certyfikacyjnym Operatora lotniczego	1	5	-	1	5

(*) – dotyczy tylko inspektorów operacyjnych (ASI), którzy posiadają kwalifikacje do prowadzenia inspekcji w locie (ENR, CAB);

(**) – dotyczy tylko inspektorów operacyjnych, którzy posiadają kwalifikacje do prowadzenia inspekcji w zakresie spedycji lotniczej materiałów niebezpiecznych (DG);

UWAGA 1: Liczby w poszczególnych polach oznaczają liczbę ćwiczeń praktycznych jakie należy przeprowadzić z każdego przedmiotu szkolenia praktycznego.

UWAGA 2: Szczegółowe zakresy poszczególnych przedmiotów szkolenia podstawowego praktycznego (OJT) podane są w PNO-1-09-02.

**SPRAWOZDANIE
Z WYKONANIA PROGRAMU SZKOLENIA PRAKTYCZNEGO (OJT)**

MODUŁ		OJT-1	OJT-2	OJT-3	OJT-4	OJT-5	OJT-6	OJT-7	OJT-8	OJT-9	OJT-10	OJT-11
Ćwiczenie Nr 1	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											
Ćwiczenie Nr 2	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											
Ćwiczenie Nr 3	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											
Ćwiczenie Nr 4	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											
Ćwiczenie Nr 5	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											
Ćwiczenie Nr 6	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											
Ćwiczenie Nr 7	Data ćwiczenia											
	Miejsce ćwiczenia (Operator)											
	Podpis instruktora											

.....
 Nazwa wnioskującego
 (pieczęć firmowa ewentualnie papier firmowy)

..... dnia
 (miejscowość)

HARMONOGRAM CERTYFIKACJI NR HC /

Dotyczy wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji z dnia L.dz. /

Należy wyznaczyć i specyfikować te wszystkie zadania, jakie muszą być wykonane dla przeprowadzenia wnioskowanego procesu certyfikacji, na tylu stronach ile będzie wymagane dla objęcia harmonogramem certyfikacji wszystkich faz i zadań wymaganych dla przeprowadzenia kompletnego procesu certyfikacji dla uzyskania wnioskowanych zezwoleń.

FAZA PRZYGOTOWANIA PROCESU CERTYFIKACJI

LP.	ZADANIE W PROCESIE CERTYFIKACJI	FAZA PRZYGOTOWANIA WEWNĘTRZNEGO DO AUDITU ULC			DEKLAROWANA DATA GOTOWOŚCI DO AUDITU ULC	
		START	KONIEC	ODPOWIEDZIALNY	GOTOWOŚĆ OD DNIA	ODPOWIEDZIALNY ZA AUDIT
1	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji ULC-AOC-01/ULC-AWC-01					
2	Harmonogram certyfikacji (HC)					
3	Wniesienie opłaty lotniczej					
4	Charakterystyka przedsiębiorstwa OPQ					
5	Charakterystyki zawodowe personelu kierowniczego CHZ					
6	Wnioski OPS-Form 4 na każdą osobę nominowaną					
7	Protokoły z wewnętrznej oceny kandydatów na personel nominowany wraz z kopią materiałów potwierdzających spełnienie wymagań formalnych					
8	Karty kontrolne wyposażenia statku powietrznego (EQP)					
9	Listy kontrolne zgodności z OPS-1/JAR-26/JAR-OPS-3					
10	Polisy NW/OC/AC statków powietrznych z opłaconą składką					
11	Wykaz dokumentów (instrukcji) zakładowych Operatora					
12	Oświadczenie odpowiedzialnego kierownika (ACCM) (zobowiązanie Zarządu) o woli spełniania przepisów lotniczych					
13	Instrukcja Operacyjna Dział A					
14	Instrukcja Operacyjna Dział B					

15	Instrukcja Operacyjna Dział C					
16	Instrukcja Operacyjna Dział D					
17	Charakterystyka zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAME)					
18	Listy Minimalnego Wyposażenia MEL					
19	Pokładowy Dziennik Techniczny (PDT)					
20	Inne (np. Podręcznik SMS, Podręcznik ETOPS, itp.)					
21	Wykaz umów kooperacyjnych powierzenia wykonania obsługi handlingowej					
22	Wykaz umów kooperacyjnych powierzenia wykonania bieżącej obsługi technicznej na lotnisku bazowym i na lotniskach tranzytowych					
23	Wykaz umów kooperacyjnych powierzenia wykonania spedycji materiałów niebezpiecznych na lotnisku bazowym i na lotniskach tranzytowych					
24	Umowa leasingu statku powietrznego					
25	Program ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji					
26	Certyfikat zatwierdzenia organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu					
27	Wykaz portów docelowych i zapasowych w ruchu regularnym					
28	Projekt Specyfikacji Operacyjnych					
29	Oświadczenie o wprowadzeniu do stosowania instrukcji					
30	Program testów praktycznych na ziemi i lotu pokazowego					

FAZA TESTÓW PRAKTYCZNYCH NA ZIEMI (AUDYTU)
ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY (OPS 1/JAR-OPS 3)

LP.	MODUŁ	ZADANIE W PROCESIE CERTYFIKACJI	FAZA PRZYGOTOWANIA WEWNĘTRZNEGO DO AUDITU ULC			DEKLAROWANA DATA GOTOWOŚCI DO AUDITU ULC	
			POCZĄTEK	KONIEC	ODPOWIEDZIALNY	GOTOWOŚĆ OD DNIA	ODPOWIEDZIALNY ZA AUDIT
1	CAT/A	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji					
2	ULC-AOC-SO-02	Zakres zatwierdzenia					
2	CAT/B	Ogólne zasady i wymagania operacyjne					
3	CAT/C	Certyfikacja i nadzorowanie operatora					
4	CAT/D	Procedury operacyjne					
5	CAT/E	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)					
6	CAT/F-I	Osiągi i ograniczenia eksploatacyjne					
7	CAT/J	Masa i wyważenie					
8	CAT/K	Przyrządy i wyposażenie					
9	CAT/L	Wyposażenie nawigacyjne i łączności					
10	Zatwierdzenie systemu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu LTT						
11	CAT/N	Załoga lotnicza					
12	CAT/O	Personel pokładowy					
13	CAT/Q	Ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku					
14	CAT/P	Instrukcje, dzienniki, rejestry					
15	CAT/R	Przewóz materiałów niebezpiecznych (DGR)					
16	CAT/S	Ochrona przed aktami bezprawnej ingerencji					

SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI W PRZEWOZIE LOTNICZYM (PNO DZIAŁ 3)

LP.	MODUŁ	ZADANIE W PROCESIE CERTYFIKACJI	FAZA PRZYGOTOWANIA WEWNĘTRZNEGO DO AUDITU ULC			DEKLAROWANA DATA GOTOWOŚCI DO AUDITU ULC	
			POCZĄTEK	KONIEC	ODPOWIEDZIALNY	GOTOWOŚĆ OD DNIA	ODPOWIEDZIALNY ZA AUDIT
1	Moduł MNPS	Certyfikacja MNPS (E-6)					
2	Moduł ETOPS	Certyfikacja ETOPS (E-7)					
3	Moduł nonETOPS	Certyfikacja nonETOPS					
4	Moduł RNAV	Certyfikacja RNAV(E-8) <i>Podać jaki: B-RNAV / P-RNAV</i>					
5	Moduł RNP	Certyfikacja RNP (E-10): <i>Podać jaki:</i>					
6	Moduł RVSM	Certyfikacja RVSM (E-9)					
7	Moduł DGR	Certyfikacja DGR (E-11)					
8	Moduł HCT	Certyfikacja śmigłowcowych operacji przybrzeżno-morskich (E-12/E-13)					
9	Moduł HEMS	Certyfikacja operacji śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego (HEMS) (A-3)					
10	Moduł HHO	Certyfikacja prac budowlano-montażowych z użyciem śmigłowca (HHO)					
11	Moduł LEASE	Certyfikacja operacji statkiem użytkowanym w formule leasingu (LEASE)					
12	Moduł MEL	Zatwierdzenie MEL					
13	Moduł AWO	Zatwierdzenie operacji w ograniczonej widzialności (E1-E5). <i>Podać jaki:</i>					
14	Moduł CC_AT	Szkolenie personelu pokładowego i wydawanie zaświadczeń					
15	EQP	Inspekcja EQP					
16	STA	Inspekcja STA (<i>o ile dotyczy</i>)					

STATKI POWIETRZNE LOTNICTWA OGÓLNEGO ORAZ USŁUGI LOTNICZE (PL-6 CZĘŚĆ II)

LP.	MODUŁ	ZADANIE W PROCESIE CERTYFIKACJI	FAZA PRZYGOTOWANIA WEWNĘTRZNEGO DO AUDITU ULC			DEKLAROWANA DATA GOTOWOŚCI DO AUDITU ULC	
			POCZĄTEK	KONIEC	ODPOWIEDZIALNY	GOTOWOŚĆ OD DNIA	ODPOWIEDZIALNY ZA AUDIT
1	AW/01	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji					
2	AW/02	Organizacja, zarządzanie i zaplecze materialne					
3	AW/03	Ogólne zasady eksploatacji					
4	AW/04	Szczegółowe zasady użytkowania					
5	AW/05	Ograniczenia użytkowania					
6	AW/06	Wyposażenie statków powietrznych					
7		Umowa o zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu					
8	AW/08	Załoga lotnicza statku powietrznego					
9	AW/09	Pomocniczy personel pokładowy					
10	AW/10	Instrukcje, dzienniki pokładowe i dokumentacja					

SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI W USŁUGACH LOTNICZYCH (PNO DZIAŁ 3)

LP.	MODUŁ	ZADANIE W PROCESIE CERTYFIKACJI	FAZA PRZYGOTOWANIA WEWNĘTRZNEGO DO AUDITU ULC			DEKLAROWANA DATA GOTOWOŚCI DO AUDITU ULC	
			POCZĄTEK	KONIEC	ODPOWIEDZIALNY	GOTOWOŚĆ OD DNIA	ODPOWIEDZIALNY ZA AUDIT
1	Moduł AGRO	Certyfikacja operacji agrolotniczych i gaśniczych (AW-1)(AW-5)					
2	Moduł FOTO	Certyfikacja operacji fotogrametrycznych (AW-4)					

FAZA TESTÓW PRAKTYCZNYCH W POWIETRZU

LP.	MODUŁ	ZADANIE W PROCESIE CERTYFIKACJI	FAZA PRZYGOTOWANIA WEWNĘTRZNEGO DO AUDITU ULC			DEKLAROWANA DATA GOTOWOŚCI DO AUDITU ULC	
			POCZĄTEK	KONIEC	ODPOWIEDZIALNY	GOTOWOŚĆ OD DNIA	ODPOWIEDZIALNY ZA AUDIT
1		Lot pokazowy					
2	ENR	Testy praktyczne w powietrzu					
3	CAB	Testy praktyczne w powietrzu					

**ZATWIERDZAM I POLECAM WYKONAĆ W SPOSÓB I TERMINACH WYSPECYFIKOWANYCH W TYM HARMONOGRAMIE (HC) .
O WSZELKICH OPÓŹNIENIACH, ZMIANACH I POPRAWKACH NALEŻY POWIADAMIAĆ PISEMNIEMIE ULC**

.....
(podpis Prezesa Zarządu/Dyrektora)

RAPORT NIEZGODNOŚCI (NCR)

Nr Raportu

Poz. 41

Lotnictwa Cywilnego		RAPORT NIEZGODNOŚCI (NCR)				Nr Raportu NCR -.....	
Operator/Organizacja						Nr AOC/AWC/AHAC ¹⁾	
						Data audytu/inspekcji ¹⁾	
Przedstawiciel Operatora						Stanowisko	
Audytor/inspektor						Moduł audytu/inspekcji	
Kategoria inspekcji/audytu		√	Certyfikacyjny		Okresowy		Doraźny
Wstępną kategorią niezgodności ²⁾		√	Poziomu 1³⁾		Poziomu 2⁴⁾		Obserwacja
Naruszone wymaganie/przepis)						§/pkt	
Opis stwierdzonej niezgodności/obserwacji							
Data i podpis Użyj odwrotnej strony na dodatkowe informacje							
Przekwalifikowanie kategorii niezgodności ⁵⁾							
Data i podpis Użyj odwrotnej strony na dodatkowe informacje							
Pokwitowanie operatora otrzymania kopii ⁸⁾						Data	
						Podpis	
Raport o usunięciu niezgodności ⁶⁾							
Decyzja audytora/inspektora o zamknięciu Raportu NCR ⁷⁾							
Data i podpis (Date and signature)							
Zatwierdził						Data	
						Podpis	

Miejsce na dodatkowe informacje i uwagi audytora/inspektora ULC

Data i podpis

Miejsce na dodatkowe uzasadnienie ponownej klasyfikacji

Data i podpis

Miejsce na dodatkowe informacje

- 1) Niepotrzebne skreślić
- 2) Wypełnia inspektor audytor stwierdzający niezgodność
- 3) Poziom 1 wniosek o natychmiastowe tymczasowe zawieszenie zatwierdzenia w całości lub części
- 4) Poziom 2 wymóg podjęcia działań korekcyjnych przez organizację w terminie 3 miesięcy
- 5) Wypełnia osoba upoważniona do zmiany klasyfikacji niezgodności i wpisuje w wydzielone pole zmieniony poziom
- 6) Wypełnia audytor/inspektor stwierdzający usunięcie niezgodności
- 7) Wpisać np. „Zamykam Raport”
- 8) Podpisuje przedstawiciel Operatora po otrzymaniu kopii

Pouczenie: Na podstawie § 9 ust. 2 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640) podmiot kontrolowany może zgłosić zastrzeżenia bezpośrednio do raportu bądź wnieść je na piśmie do Prezesa w ciągu 14 dni od dnia przedstawienia raportu do podpisu.

.....
 Nazwa wnioskującego
 (pieczęć firmowa ewentualnie papier firmowy)

..... dnia r.
 (miejscowość)

CHARAKTERYSTYKA PRZEDSIĘBIORSTWA

OPQ /

UWAGA: Podane w niniejszej charakterystyce dane o przedsiębiorstwie muszą być aktualizowane i uzupełniane w każdym przypadku, kiedy w przedsiębiorstwie dokonuje się zmian mających wpływ na zawarte w tej charakterystyce informacje. Zmiana musi być zgłoszona w ciągu 14 dni od daty jej wprowadzenia.

CZĘŚĆ I – DANE OGÓLNE						
Pełna nazwa przedsiębiorstwa w brzmieniu zapisanym w Rejestrze gospodarczym		(może być przyłożona odpowiednia pieczęć firmowa)				
Skrócona nazwa przedsiębiorstwa w brzmieniu zapisanym w Rejestrze gospodarczym, jeśli jej użycie jest dozwolone		(może być przyłożona odpowiednia pieczęć firmowa)				
Pełny adres pocztowy siedziby głównej Zarządu Operatora		(może być przyłożona odpowiednia pieczęć firmowa)				
Pełny adres pocztowy siedziby głównej bazy operacyjnej Operatora (jeśli inna niż siedziba główna Zarządu)		(może być przyłożona odpowiednia pieczęć firmowa)				
Pełny adres pocztowy siedziby głównej Organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu CAMO (jeśli inna niż siedziba bazy operacyjnej)		(może być przyłożona odpowiednia pieczęć firmowa)				
Pełny adres pocztowy siedziby głównej Organizacji Obsługowej (jeśli organizacja taką posiada i jest adres jest inny niż siedziba bazy operacyjnej)		(może być przyłożona odpowiednia pieczęć firmowa)				
Nazwiska i imiona osób upoważnionych w Statucie przedsiębiorstwa do podejmowania zobowiązań prawnych	Prezes Zarządu	Członek Zarządu	Członek Zarządu			
DANE DOT. ŚRODKÓW ŁĄCZNOŚCI NAZIEMNEJ (Proszę podawać także prefixy i numery kierunkowe !!!)						
Rodzaj środka łączności	Właściciel Prezes Zarządu	Dyrektor odpowiedzialny za zarządzanie:				
		Operacjami lotniczymi	Operacjami naziemnym i	Systemem jakości	Organizacją obsługową	Szkoleniem personelu
Nazwisko Imię						Dodać kolumnę dotyczącą CAMO zarządzający ciągłą zdadnością
Telefon						
Fax						
E-mail						
Mobile						
POSIADANE ŚWIADECTWA, ZEZWOLENIA I UPOWAŻNIENIA						
Nazwa świadectwa, zezwolenia lub upoważnienia		Wydane przez	Numer	Ważne do		
Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC)						
Certyfikat Usług Lotniczych (AWC)						
Certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAMO)						
Certyfikat Organizacji Obsługowej PART 145						
Maintenance Organization Approval Certificate (FAR-145)						
Inne certyfikaty lotnicze						

CZĘŚĆ II – PERSONEL I ZATRUDNIENIE ⁽¹⁾					
ZATRUDNIENIE W KATEGORIACH ZAWODOWYCH	LICZBA PERSONELU OGÓŁEM ⁽²⁾				
	PION OPERACJI LOTNICZYCH	PION OPERACJI NAZIEMNYCH	PION SZKOLENIA	PION TECHNICZNY	
				ZARZĄDZANIE	WYKONAWSTWO
Piloci (D-cy)		X		X	X
Piloci (II pil)		X	X	X	X
Nawigatorzy pokładowi		X		X	X
Personel pokładowy		X		X	X
Mechanicy pokładowi		X			
Nieetatowy personel latający		X	X	X	X
Personel obsługi technicznej	X	X			
Dyspozytorzy lotów	X			X	X
Personel służby jakości					
Station Manager	X		X	X	X
Personel administracyjny					

(1) – W przypadku dużych organizacji, zatrudniających powyżej 150 osób personelu operacyjnego można podawać liczby przybliżone, z dokładnością do 10 osób;

CZĘŚĆ III – INFRASTRUKTURA I LOGISTYKA ZAPLECZA			
PRZEDMIOT INFRASTRUKTURY	WŁASNE ⁽¹⁾	WYNAJĘTE ⁽¹⁾	OD KOGO ?
Biuro Zarządu			
Lotnisko bazowe ⁽²⁾			
Biuro planowania i kierowania operacjami ⁽³⁾			
Biuro odpraw załóg (<i>Briefing</i>) ⁽³⁾			
Biuro zarządzania ciągłą zdadnością do lotu ⁽³⁾			
Baza wykonawcza obsługi technicznej ⁽³⁾			
Sprzęt ruchomy obsługi na płycie ⁽³⁾			
Zaopatrzenie w paliwo ⁽³⁾⁽⁴⁾			
Obsługa handlingowa ⁽³⁾			
Zaplecze szkoleniowe ⁽⁵⁾			
Obliczenia osiągnięć i wyznaczanie ograniczeń			
Arkusze załadunku i wyważenia			
Osłona meteorologiczna			
Dokumentacja nawigacyjna (AIP/NOTAM)			

(1) – zaznacz właściwe

(2) – podaj kod ICAO oraz nazwę geograficzną

(3) – podaj dane dot. głównej bazy operacyjnej i technicznej

(4) – podać ogólną pojemność i gatunki paliwa

(5) – podać zakres realizowanych szkoleń

CZĘŚĆ IV – WYKAZ FLOTY					
LP.	TYP STATKU	ZNAK REJESTRU	KARTA KONTROLNA WYPOSAŻENIA STATKU EQP		
			NR KARTY	NR ZMIANY	DATA ZMIANY
1			EQP		
2					
3					
4					
5					
6					
7					
8					
9					
10					
11					
12					
13					
14					
15					
16					
17					
18					
19					
20					
21					
22					
23					
24					
25					
26					
27					
28					
29					
30					
31					
32					
33					
34					
35					
36					
37					
38					
39					
40					
41					
42					

UWAGA: Użyć dodatkowych (następnej) strony, jeśli potrzeba.

Miejsce na wpisanie dodatkowych informacji

Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Office		RAPORT Z INSPEKCJI KABINY PASAŻERSKIEJ (CABIN INSPECTION REPORT)		Nr Raportu(File reference) CAB - / /	
Operator (Operator)				Data inspekcji (Inspection date)	
Typ i model statku (A/C Typ & Model)		Znaki rej. (Registration)		Nr rejsu (Flight No)	
Lotnisko odlotu (Departure)		Lotnisko docelowe (Destination)			
Dowódca (PIC)				Nr licencji Licence No.	
Szef pokładu (Senior Cabin Attendant)				Nr licencji Nr ID Licence No.	
Kategoria inspekcji (Inspection Category)		√ Kwalifikacyjna (Initial)		Okresowa (Reccurent)	
Doraźna (Occasional)					
Wykryte braki (*) (Discrepancies)		Krytyczne (Critical)		Poważne (Major)	
		Drobne (Minor)		Informacja (Information)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację i liczbę wykrytych braków.

(*) Insert number and your own discrepancies classification, as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy classification letter	
PRZED LOTEM (PRE-FLIGHT)		(*)	
Minimalny skład załogi pokładowej (Cabin crew composition)			
Ważność świadectw fachowości (Currency of certificate of competency)			
Wymagane wyposażenie osobiste (Required personal equipment)			
Wiedza personelu pokładowego (Cabin attendant knowledge)			
Wyposażenie awaryjne (Emergency equipment)			
Procedury awaryjne (Emergency procedures)			
Pierwsza pomoc (First aid)			
Sytuacje awaryjne w kabinie załogi (Pilot assistance in emergency)			
Materiały niebezpieczne (Dangerous goods)			
Wyposażenie awaryjne (Emergency equipment)			
Gaśnice (Fire extinguishers)			
Apteczki pierwszej pomocy/Zestawy medyczne (First aid kits/Medical kits)			
Tlen przenośny, butle/maski (Portable oxygen, bottles/masks)			
Megafony (Megaphones)			
Wyjścia awaryjne (Emergency exits)			
Trapy ewakuacyjne (Evacuation slides)			
Kamizelki ratunkowe (Life jackets)			
Tratwy (Rafts)			
Latarki elektryczne (Electric torches)			
Wyposażenie kabiny (Cabin equipment)			
Składanie i blokada siedzeń/pasy personelu pokładowego (Cabin attendants seats/harness)			
Karty informacyjne dla pasażerów (Passenger briefing cards)			
Fotele pasażerskie/blokada w pozycji pionowej, pasy bezpieczeństwa (Passenger seats)			
Toalety - znaki zakazu palenia/tabliczki (Lavatory No Smoking sign/decals)			
Kuchnie (Galley)			
Przestrzeń magazynowa i stelaże blokujące wyposażenie serwisowe.Przedziały magazynowe, stelaże (Storage compartments, restraints)			
Mocowania wózków serwisowych (Stationary cart tie downs)			
Wyposażenie dolnego pokładu (Lower deck equipment)			
Windy (Elevators)			

OCENA SZCZEGÓŁOWA	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy classification letter	
ODLOT (DEPARTURE)		(*)	
(Oxygen)			
Czystość pomieszczeń (Cleanness)			
Łączność wewnętrzna (Intercom)			
Informacje dla pasażerów (Passenger briefing)			
Wymagane informacje (Required information)			
Pokaz użycia kamizełek ratunkowych (Life jacket demonstration)			
Instrukcje użycia wyjść awaryjnych (Emergency exit instruction)			
Pokaz użycia tlenu (Oxygen demonstration)			
Znaki NIE PALIĆ/WYJŚCIE/PASY (No Smoking/Exit/Seat Belts signs)			
Użycie pasów bezpieczeństwa (Use of seat belts)			
Klarowność zapowiedzi przez nagłośnienie kabiny rozgłoszeń pokładową (Clarity of PA system announcements)			
Użycie video (use of video)			
PODCZAS LOTU (INFLIGHT)			
Stanowiska pracy personelu pokładowego (Cabin attendant duty station)			
Rozmieszczenie siedzeń/pasy bezpieczeństwa (Seat location/safety harness)			
Użycie pasów bezpieczeństwa (Use of safety harness)			
Miejsce personelu przy starcie/ładowaniu (F/A position at take-off/landing)			
Zabezpieczenia (Restraints)			
Wózki serwisowe/sprawność blokad hamulcowych/wyposażenie kuchni (Serving carts/galley equipment)			
Użycie fotelików dla dzieci kołysek dla dzieci (Use of child restraint devices)			
Rozmieszczenie bagażu kabinowego (Stowage of cabin baggage)			
Zabezpieczenie na wypadek turbulencji (Turbulent air security)			
Koordinacja załogi (Crew co-ordination)			
Odpowiadanie na wywołania pilotów (Response to flight deck calls)			
Monitorowanie znaków Zapiąć pasy/Nie palić (Monitor Seat Belt/No Smoking signs)			
Zdarzenia w kabinie/trudności (Cabin occurrences/difficulties)			
Działanie w stanach awaryjnych (Handling emergencies)			
Odbezpieczanie/zabezpieczanie trapów awaryjnych (Arm/Disarm evacuation slides)			
Inne (Other)			
Przestrzeganie przepisów i zasad operacyjnych ULC/CAA (Compliance with CAA regulations and rules)			
Przestrzeganie procedur/zasad zakładowych (Compliance with operator's policy/procedures)			
Obsługa osób niepełnosprawnych Handling with handicapped persons)			

UWAGI INSPEKTORA (ASI)
(ASI Inspector's remarks)

Nr Uwagi [np. K(1); D(2)]	Treść uwagi / Remarks (Opis stwierdzonej nieprawidłowości oraz proponowane działania korekcyjne)	KOD (SRDO)
	<p>Podpis inspektora (ASI):</p> <p>Inspector's signature (ASI)</p> <p>Nazwisko inspektora (ASI)</p> <p>Inspector's name (ASI)</p>	

DZIAŁANIA KOREKCYJNE
(Corrective action)

Dotyczy Uwagi Nr	Poleczone działanie korekcyjne	Inspektor prowadzący	Sposób wykonania (Nr pisma, Decyzji itp.)
	<p>Podpis inspektora (CPM):</p> <p>Inspector's signature (CPM)</p> <p>Nazwisko inspektora (CPM)</p> <p>Inspector's name (CPM)</p>		

STATEMENT OF COMPLIANCE FORM WITH JAR-26 ADDITIONAL AIRWORTHINESS REQUIREMENTS**Introduction**

- Airplanes may be imported into Poland, provided it can be shown the airplane conforms to JAR-26 subpart B

Purpose

- The intent of this compliance list is to ensure that an airplane to be operated under EU-OPS-1 has been examined by the operator and is considered in conformity with the requirements of JAR-26 subpart B

Applicability

- Import and dry lease-in of large airplanes used for commercial air transportation

Reference

- This compliance list is derived from Amendment 3 to JAR-26, effective 1 December 2005

Completion of form

- Note 1: Each relevant box to be completed with a tick (√) or a (X)
- Note 2: Add STC number (i.e. STC 12345-la)
- Note 3: Add reference of service publication and revision number or revision date (i.e. SB 25-1234, rev 2)
- Note 4: if Note 1, Note 2 and Note 3 not applicable, add references of other compliance documents (i.e. Mod 1234). If JAR-26 paragraph is not applicable to airplane, complete column with 'Not applicable' (N/A)

Operator:
Aircraft Registration:
Aircraft Manufacture:
Aircraft Type/Model:
Serial No.:
TCDS
Year of Manufacture
MTOM (Maximum Take of Mass)
MAPSC (Maximum approved passenger seating configuration):

JAR-26 Requirement	Title	Method of Compliance			
		Requirement satisfied through type design as specified in TCDS (Note 1)		Requirement satisfied through STC (Note 2)	Requirement satisfied through embodiment of manufacture service publications (Service Bulletins, Service changes, etc) (Note 3)	Other (Note 4)
		YES	NO		
	PERSONNEL AND CARGO ACCOMMODATIONS				
26.50	Seats, berths, safety belts and harnesses				
	(a) Flight deck functions possible with belts and harnesses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(b) Cabin crew safety belts and harnesses	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(b)(1) Cabin crew seats: Direct view	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(b)(2) Cabin crew seats: Location and design	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(c) Cabin crew seats: Obstruction with dislodged items	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(d) Side facing seats: Protection against head injuries	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	EMERGENCY PROVISIONS				
26.100	Location of emergency exits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
26.105	Emergency exit access				
	(a) Reserved	N/A	N/A	N/A	N/A
	(b) Obstruction of passageways	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(c) Doors between cabin compartments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(d) Latching of cabin doors	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
26.110	Emergency exit markings				
	a) Marking of exit, means of access, and means of opening	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(b) Recognition of identity and location of exits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(c) Assist means in condition of dense smoke	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(d) Exit location signs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(e) Location of operating handle and opening instructions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(f) Outside exit markings	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
	(g) Terminology	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
26.120	Interior emergency lighting and emergency light operation				
	(a) Independent of the main lighting system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

	(a)(1) Illuminated emergency exit marking and locating signs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(a)(2) Floor proximity emergency escape path marking system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b)(1) Manually operable from flight & cabin crew station	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b)(2) Means to prevent inadvertent operation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b)(3) Remain lighted when normal elec. power is interrupted	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b)(4) Illumination for at least 10 minutes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b)(5) "On", "Off", and "Armed" position on flight deck controls	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(c) Emergency exit marking and signs: size and brightness A/C manufactured prior 01. Dec 06 + application for TC was filed prior 01. May 1972	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(d) Emergency exit marking and signs: size and brightness A/C manufactured on or after 01. Dec 06 + application for TC was filed prior 01. May 1972	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
26.125	Exterior emergency lighting					
	(a) Brightness and range of illumination A/C manufactured prior 01. Dec 06 + application for TC was filed prior 01. May 1972	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b) Brightness and range of illumination A/C manufactured on or after 01. Dec 06 + application for TC was filed prior 01. May 1972	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(c) Exterior emergency lighting requirements i.a.w. TC A/C TC application was filed after 01. May 1972	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
26.130	Emergency egress assist means and escape routes					
	(a) Emergency exit is more than 1.83 m (6 ft) from the ground	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(a)(1) Slides or equivalent: Automatically deployed in 10sec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(a)(2) Flight crew exit: Rope or equivalent (181.6kg or 400lbs)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b) Overwing exit: Assist means if wing T/E height is > 1.83m	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(c) Assist means meet requirements of TC	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(d) Overwing escape route: Marked and slip resistant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	FIRE PROTECTION					
26.150	Compartment interiors					
	(a) Flammability requirements of materials	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b) Flammability requirements of seat cushions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(c) Heat release and smoke density requirements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(d) Replacement of the cabin interior components	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(e) Ashtrays and placards	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(f) Disposal receptacles	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

26.155	Flammability of cargo compartment liners					
	(a) Construction of liner panels	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b) Design features	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
26.160	Lavatory fire protection					
	(a) Smoke detector system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b) Built-in fire extinguisher for each disposal receptacle	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	SYSTEMS AND EQUIPMENT					
26.200	Landing gear aural warning					
	(a) Activation of aural warning device	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(b) Integration of warning system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
	(c) Flap position sensing unit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
26.250	Flight Crew compartment door operating systems – Single incapacitation					
	(a) Entrance into the flight deck by cabin crew	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
26.260	Security Considerations					
	(a) Protection of flight deck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

I..... Maintenance Manager/Accountable Manager (*delete as applicable*), certify that the above JAR-26 Compliance Statement is a true reflection of the equipment installed upon the aircraft to which it refers.

Signed

Date

**STATEMENT OF COMPLIANCE FORM WITH JAR-OPS 3 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-___ HELICOPTER**

--

Requirement	Title	Method of Compliance
3.630	General introduction	
3.640	Helicopter operating lights	
3.647	Equipment for operations requiring a radio communication and/or radio navigation system	
3.650	Day VFR operations – Flight and navigational instruments and associated equipment	
3.652	IFR or night operations – Flight and navigational instruments and associated equipment	
3.655	Additional equipment for single pilot operation under IFR	
3.660	Radio Altimeters	
3.670	Airborne Weather Radar Equipment	
3.675	Equipment for operations in icing conditions	
3.685	Flight crew interphone system	
3.690	Crew member interphone system	
3.695	Public address system	
3.700	Cockpit voice recorders – 1	<i>The Operator must demonstrate that the equipment satisfies the requirements for data capture</i>
3.705	Cockpit voice recorders – 2	<i>The Operator must demonstrate that the equipment satisfies the requirements for data capture</i>
3.715	Flight data recorders – 1	<i>The Operator must demonstrate that the equipment satisfies the requirements for data capture</i>

**STATEMENT OF COMPLIANCE FORM WITH JAR-OPS 3 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-___ HELICOPTER**

3.720	Flight data recorders – 2	<i>The Operator must demonstrate that the equipment satisfies the requirements for data capture</i>
3.730	Seats, seat safety belts, harnesses and child restraint devices	
3.731	Fasten Seat belt and No-Smoking signs	
3.745	First-Aid kits	
3.775	Supplemental oxygen – Non-pressurised helicopters	
3.790	Hand fire extinguishers	
3.800	Marking of break-in points	
3.810	Megaphones	
3.815	Emergency lighting	
3.820	Automatic Emergency Locator Transmitter	
3.825	Life Jackets	
3.827	Crew Survival Suits	
3.830	Life-rafts and survival ELTs for extended overwater flights	
3.835	Survival equipment	
3.837	Additional requirements for helicopters operating to or from helidecks located in a hostile sea area	
3.840	Helicopters certificated for operating on water – Miscellaneous equipment	

**STATEMENT OF COMPLIANCE FORM WITH JAR-OPS 3 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-__ _ HELICOPTER**

3.843	All helicopters on flights over water - Ditching	
3.845	General introduction	
3.850	Radio Equipment	
3.855	Audio Selector Panel	
3.860	Radio equipment for operations under VFR over routes navigated by reference to visual landmarks	
3.865	Communication and Navigation equipment for operations under IFR, or under VFR over routes not navigated by reference to visual landmarks	

I.....Maintenance Manager/Accountable Manager
(*delete as applicable*) certify that the above Subpart K and L Compliance Statement is a true reflection of the equipment installed upon the aeroplane to which it refers.

Signed Date

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

Introduction

- Airplanes may be imported into Poland and used in OPS, provided it can be shown the airplane conforms to OPS-1 K & L sections

Purpose

- The intent of this compliance list is to ensure that an airplane to be operated under OPS-1 has been examined by the operator and is considered in conformity with the requirements of OPS-1

Applicability

- Import and dry lease-in of all airplanes used for commercial air transportation (CAT)

Reference

- This compliance list is derived from OPS-1

Completion of form

- Note 1: Each relevant box to be completed with a tick (√) or a (X)
- Note 2: Add STC number (i.e. STC 12345-Ia)
- Note 3: Add reference of service publication and revision number or revision date (i.e. SB 25-1234, rev 2)
- Note 4: if Note 1, Note 2 and Note 3 not applicable, add references of other compliance documents (i.e. Mod 1234). If OPS-1 paragraph is not applicable to airplane, complete column with 'Not applicable' (N/A)

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

Requirement	Title	Method of Compliance			
		Requirement satisfied through type design as specified in TCDS (Note 1)	Requirement satisfied through STC (Note 2)	Requirement satisfied through embodiment of manufacture service publications (Service Bulletins, Service changes, etc) (Note 3)	Other (Note 4)
		YES	NO		
1.630	General introduction				
1.630(a)(1)	Instruments and equipment: approved	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.630(a)(2)	Operable condition	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.630(b)	Instruments and equipment ETSO Or before EU OPS as approved	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.630(c)	Instruments and equipment: no equipment approval required: 1-10	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.630(d)	Equipment readily operable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.630(e)	Visibility of instruments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.635	Circuit protection devices 10% spare fuses or min. 3	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640	Aeroplane operating lights	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(a)	For flight by Day:				
1.640(a)(1)	Anti-collision light system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(a)(2)	Adequate illumination for All instruments & equipment essential to the safe operation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(a)(3)	Illumination in all pax compartments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(a)(4)	Electrical torch for each required crew member readily accessible	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(b)	For flight by night:				
1.640(b)(1)	NAV/Pos. lights	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(b)(2)	2 landing lights or 1 with 2 sep. energy.filam.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.640(b)(3)	Collision light for seaplanes or amphibian	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		
1.645	Windshield wipers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>		

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

1.650	Day VFR operations – Flight and navigational instruments and associated equipment					
1.650(a)	Magnetic compass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(b)	Clock	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(c)	Sensitive pressure altimeter	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(d)	Airspeed indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(e)	Vertical speed indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(f)	Turn and slip indicator, or turn coordinator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(g)	Attitude indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(h)	Stabilized direction indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(i)	Outside temp. indicator (°C)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(j)	Equipment for flights < 60 min, 50NM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(k)	Second pilot's station: (2 pilots required) equipment according 1.650(c)-1.650(h)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(l)	Each airspeed indication systems must be with heated pitot tube	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(l)(1)	Aeroplanes MTOM > 5700kg or > 9 pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(l)(2)	Firs individual CofA after 1 april 1999	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(m)	Duplicate instruments required: Separate displays and selectors for each pilot	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(n)	Means for indicating when power is not adequately supplied to the required flight instruments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(o)	Mach number indicator at each pilot/s station (A/C with compressibility limit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.650(p)	Headset with Boom microphone or equivalent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

1.652	IFR or night operations – Flight and navigational instruments and associated equipment					
1.652(a)	Magnetic compass	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(b)	Clock (accurate, hours, min, sec)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(c)	Two sensitive pressure altimeter (feet) with counterdrum-pointer or equivalent presentation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(d)	Airspeed indicating system with heated pitot tube and indication of pitot heater failure (non required for A/C with 9 pax or less or MTOM<5700kg or issued with ind. CofA prior 1 April 1998)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(e)	Vertical speed indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(f)	Turn and slip indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(g)	Attitude indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(h)	Stabilized direction indicator	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(i)	Outside temp. indicator (°C)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(j)	Two independent static pressure systems except that for propeller driven A/C with MTOM<5700 kg: 1 static and alternative	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(k)	Second pilot's station: (2 pilots required) equipment according 1.652(c)-1.652(h)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(l)	Aeroplanes MTOM>5700kg or >9 pax: additional standby attitude indicator (artificial horizon) useable by either pilot station, except MTOM<5700 kg registered in Member State on 1 April 1995 LH instrument panel acceptable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(l)(1)	After failure – powered from a source independent of normal electrical generating system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(l)(2)	Reliable operation for minimum of 30 min after total failure of normal electrical generating system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

1.652(l)(3)	Operates independently of any other attitude indicating system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(l)(4)	Operative automatically after total failure of the normal electrical generating system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(l)(5)	Appropriately illuminated during all phases of operation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(m)	Clearly evident to the flight crew when standby attitude indicator is being operated by emergency power	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(n)	Illuminated chart holder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(o)	If installed Stby Attitude ind. Is certified acc CS25.1303(b)(4) or equivalent then only slip indicators are required	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(p)	Whenever duplicate instruments required: separate displays and selectors for each pilots	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(q)	Means for indicating when power is not adequately supplied to the required flight instruments	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(r)	Mach number indicator at each pilot/s station (A/C with compressibility limit)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.652(s)	Headset with Boom microphone or equivalent for each flight crew on duty and transmit button on the control wheel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.655	Additional equipment for single pilot operation under IFR or in a night: autopilot with at least altitude hold and heading mode	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.660	Altitude alerting system Turbine propeller Powered with MTOM>5700kg Or more than 9 pax seats Or turbojet Powered airplane Except: A/P with MTOM<5700kg and more than 9 pax, first CofA before 1.04.1972 and registered in a JAA member state on 01.04.1995 must be equipped with an altitude alerting system capable of:					
1.660(a)(1)	Alerting upon approaching preselected altitude and	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.660(a)(2)	Alerting by at least an aural signal, when	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

	deviating above or below a preselected altitude					
1.665(a)	GPWS incl. TAWS (EGPWS): turbine powered airplane ant MTOM>5700kg or more than 9 seats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.665(b)	GPWS: Must be capable of at least sink rate, ground proximity, altitude loss after take off or go around, incorrect landing configuration and glide slope deviation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.665(c)	TAWS: Must provide visual and aural signals a terrain awareness display, with forward looking capability and terrain clearance floor	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.668	Airborne Collision Avoidance System turbine Powered airplane and MTOM>5700kg or >19 pax seat a min. performance level of at least ACAS II	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.670(a)(1-2)	Airborne weather radar equipment: Pressurized A/P or unpressurized A/P with MTOM>5700kg or	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.670(a)(3)	Unpres. A/P having more than 9 pax seats	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.670(b)	Propeller driven pressurized A/P MTOM>5700kg or max pax seat<9, Airborne weather radar equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.675	Equipment for operations in icing conditions					
1.675(a)	A/P certified to operate in icing conditions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.675(b)	At night; means to illuminate or detect the formation of ice (no glare or reflection)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.680	Cosmic radiation detection equipment: applicable to airplanes to be operated above 49000ft (15000m)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.685	Flight crew interphone system: including headsets and microphones, not of a handheld type	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690	Crew member interphone system:					
1.690(a)	Required for airplanes with MTOM>15000 kg Or passenger seats >19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP- _____ AEROPLANE**

1.690(b)	Crew member interphone system must:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(1)	Operate independently of the PA system except for handsets, headsets, microphones, selector switches and signaling devices	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(2)	Provide means of two-way com. between flight crew compartment and:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(2)(i)	Each pax compartment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(2)(ii)	Each galley located other than on pax deck level	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(2)(iii)	Each remote crew compartment not on the pax deck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(3)	Be readily accessible from each crew stations in the flight crew compartment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(4)	Be readily accessible at cabin crew member stations close to each separate or pair of floor level emergency exits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(5)	Having an alerting system (aural or visual)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(6)	Having a means to determine normal or emergency call	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.690(b)(7)	Provide on ground: two-way comm. between ground pers. And at least 2 flight crew members	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695	Public address system					
1.695(a)	Required for airplane with pax seat>19	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695(b)	The PA system must:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695(b)(1)	Operate independently of the interphone system except for handsets, headsets, microphones, selector switches and signaling devices	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695(b)(2)	Be readily accessible from each required flight crew member station	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695(b)(3)	For each required floor level pax emergency exits with cabin crew seats: readily accessible microphone	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695(b)(4)	Be capable or operate within 10 sec	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.695(b)(5)	Be audible and intelligible at all pax seats, toilets and cabin crew seats and work stations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.700	Cockpit voice recorders – 1: more than 9 pax or MTOM>5700 kg first CofA after 1.04.1998	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.705	Cockpit voice recorders – 2: MTOM<5700 kg	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

	>9 pax, first CofA 1.01.1990-31.03.1998					
1.710	Cockpit voice recorders – 3: MTOM>5700 kg, first CofA before 1.04.1998	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.715	Flight data recorders – 1: more than 9 pax or MTOM>5700 kg, first CofA after 1.04.1998	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.720	Flight data recorders – 2: MTOM>5700 kg, first CofA 1.06.1990-31.03.1998	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.725	Flight data recorders – 3: MTOM>5700 kg, first CofA before 1.06.1990	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.727	Combination Recorder	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730	Seats, seat safety belts, harnesses and child restraint devices					
1.730(a)(1)	Seats or berths for each person	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(a)(2)	Safety belt on each pax seat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(a)(3)	A child restraint device for each infant	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(a)(4)	Safety belt with shoulder harness for each flight crew seat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(a)(5)	Safety belt with shoulder harness for each cabin crew seat	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(a)(6)	Seats for cabin crew members located near required floor level emergency exits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(b)	Safety belts with shoulder harness must have a single point release	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.730(c)	for A/P MTOM<5700 kg safety belts with diagonal shoulder strap or for A/P MTOM<2730 kg safety belt may be permitted in place of safety belt with shoulder harness	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.731	Fasten Seat Belt and No Smoking signs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.735	Internal doors and curtains					
1.735(a)	Airplane with PAX seat>19: door between PAX Comp. and flight deck Comp. with placard "crew only" and locking means	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.735(b)	Means (readily accessible) for opening each door that separates pax comp./other comp. that has emergency exit provisions	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.735(c)	Door or curtain (separating pax cabin from areas	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

	with required emergency exit) must have a means to secure it in the open position					
1.735(d)	Placard (on door/adjacent to curtain – access to emergency exit) “Secured open during T/O and landing”	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.735(e)	Means to unlock any door accessible to pax and can be locked by pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.745	First-Aid kits					
1.745(a)	Required number (dependent on pax) 0-99 # 1, 100-199 #2, 200-299 #3, >300 #4	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.745(b)	Period inspected, maintained, replenished	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.755(a)	Emergency Medical Kit , more than 30 seats and 60 min flying time from medical assistance	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.755(c)(1)	Dust and moisture proof, secure location	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.755(c)(2)	Period. Inspected, maintained, replenished	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.760	First-Aid oxygen					
1.760(a)	Required for oper.alt>25000 ft, 3 litres, >8000 ft &<15000 ft 2%, no of dispensing units	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.760(b)	Amount of first-aid oxygen	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.760(c)	Mass flow 4l/min – 2l/min	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.770	Supplemental oxygen – pressurised aeroplanes					
1.770(a) (1)-(3)	General: above 1000 ft, calculation in accordance with emergency procedure in AFM, following cabin pressurization failure	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.770(b)	Oxygen equipment and supply requirement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.770(b)(1)	Flight crew members, masks immediate reach, above 25000 ft quick donning mask	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.770(b)(2)	Cabin crew members, additional crew members and passengers: Above or below 25000 ft Above 25000 ft – disp-units more than seats +10% Descent safely within 4 min to 13000 ft Automatically deploable oxyg.equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.775	Supplemental oxygen – Non-pressurised aeroplanes					

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

1.775(a) 1, 2, 3	General , above or below 10 000 ft, calculation: altitude, route emerg. - OM	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.775(b)	oxygen supply requirements	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.775(b)(1)	flight crew members	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.775(b)(2)	cabin crew members, additional crew members and passengers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.780	Crew Protective Breathing Equipment					
1.780(a)	required for pressurized A/P or unpressurized A/P with MTOM >5700kg or >19 seats - (15 Min.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.780(b)	PBE easily accessible for immediate use by each req. flight crew member at their assigned duty station	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.780(c)	PBE inst. adjacent to each required cabin crew member duty station	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.780(d)	additional PBE located at or adjacent to the required hand fire extinguishers	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.780(e)	PBE while in use must not prevent communication required by EU-OPS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.790	Hand fire extinguishers					
1.790(a)	type and quantity of extinguishing agent	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.790(b)	one Halon 1211 on the flight deck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.790(c)	one in each galley not located on the main passenger deck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.790(d)	one for each class A, B or E cargo comp.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.790(e)	required number in passenger comp. 7-30#1, 31-60#2, 61-200#3, +1/100Pax;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.790(f)	Halon 1211 requirement	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.795(a)	Crash axes and crowbars >5700kg or >9Pax, located on flight deck	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.795(b)	>200Pax one additional located most rear galley ,not visible to pax	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.800	Marking of break-in points	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.805	Means of emergency evacuation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

1.805(a)	required for exit sill heights >1.83m (6 ft)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.805(b)	requirem. for overwing emergency exits	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.805(c)	requirem. for separate required flight crew exit	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.810(a)	Megaphones seats 61-99, #1, 100 or more, #2	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.815	Emergency lighting					
1.815(a)	required for aeropl. with >9 pax seats; independent power supply;	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.815(a)(1)	requirem. for aeroplanes with >19 pax.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.815(a)(2)	requirem. for aeropl. (cert. to CS 23 or CS 25) with 19 or less pax.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.815(a)(3)	requirem. for aeropl. (not cert. to CS 23 or CS 25) with 19 or less pax.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.815(b)	requirem. for aeroplanes with 9 or less pax.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.820	Emergency Locator Transmitter					
1.820(a)	Aircraft more than 19PAX 1.) One Automatic ELT or two ELT of any type 2.) CofA after 01-07-2008, Two ELTs – one Automatic	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.820(b)	Aircraft 19Pax or less 1.) One ELT of any Type 2.) CofA after 01-07-2008, one Automatic ELT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.820(c)	Above ELTs shall comply with ICAO ANNEX 10, VOL III 406 MHz ELT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.825	Life Jackets					
1.825(a)	requirem. for landplanes	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.825(b)	requirem. for seaplanes and amphibians	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.830(a)	Life-rafts and survival ELTs for extended overwater flights	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.830(b)	sufficient life-rafts to carry all persons	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.830(c)	at least two survival ELTs	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.835	Survival equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.835(a)	signaling equipment (ICAO Annex 2)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

1.835(b)	at least one ELT	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.835(c)	additional survival equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.840	Seaplanes and amphibians – Miscellaneous equipment	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.845	General introduction					
1.845(a)(1)	communication and navigation equipment: approved and inst.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.845(a)(2)	installed such that the failure of any single unit will no result in the inability to communicate and/or navigate safely	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.845(a)(3)	in operable condition, except in MEL	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.845(a)(4)	equipment readily operable from ether pilot station	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.845(b)	communication and navigation equipment: ETSO or before EU OPS as approved	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.850	Radio Equipment					
1.850(a)	equipped with radio required for the kind of operation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.850(b)	where two independent radio systems are required: independent antenna installation	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.850(c)	radio communication equipment must also provide communications on 121.5 MHz	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.855	Audio Selector Panel	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.860	Radio equipment for operations under VFR over routes navigated by reference to visual landmarks					
	requirements for radio equipment:					
1.860(a)	communicate with appropriate ground stations	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.860(b)	communicate with appropriate air traffic control facilities	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.860(c)	receive meteorological information	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865	Communication and Navigation equipment for operations under IFR, or under VFR over routes not navigated by reference to visual landmarks					

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

	required equipment:					
1.865(a)	Equipped with radio (communication and SSR transponder) and Navigation Equipment required by ATC.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(b)	Radio Equipment: Not less than:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(b)(1)	2 independent radio comm. Systems necessary under normal operating conditions to communicate with appropriate ground stations from any point on the route including diversions, and	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(b)(2)	SSR transponder as required for the route being flown.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(c)	for short-haul operations in the NAT MNPS airspace not crossing the North Atlantic, ONE long range COM system (HF-system) only if alternative COM procedures are published for the airspace concerned.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)	Navigation equipment comprises not less than:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(i)	one VOR receiving system, one ADF system, one DME (except ADF carriage exception if ADF is not required)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(ii)	one ILS or MLS if req.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(iii)	one Marker Beacon receiving system if req.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(iv)	an Area Navigation System if req.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(v)	an additional DME system if req.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(vi)	an additional VOR receiving system if req.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(1)(vii)	an additional ADF system if req.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(d)(2)	complies with R N P	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(e)	alternative equipment, authorised by the Authority (addtl VOR / addtl ADF not requ.)	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.865(f)	FOR IFR OPERATION: VHF COMs, VOR	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

	Receivers and ILS Localizers must be FM Immune acc ICAO ANNEX 10!					
1.865(g)	for ETOPS have a COM capable of communicating with an appropriate ground station. Beyond 180 min either voice based or data link.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.866(a)(1)	SSR Transponder with Mode C	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.866(a)(2)	SSR Transponder with any other Mode required for the route being flown.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.870	Additional navigation equipment for operations in MNPS airspace					
1.870(a)	navigation equipment according ICAO Doc 7030	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.870(b)	equipment visible and usable	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.870(c)	for unrestricted operation in MNPS airspace: two independent LRNS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.870(d)	for operation in MNPS airspace along notified special routes: one LRNS	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.872	Equipment for operation in defined airspace with Reduced Vertical Separation Minima (RVSM)					
1.872(a)(1)	two independent altitude measurement Systems	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.872(a)(2)	an altitude alerting system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.872(a)(3)	an automatic altitude control system	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.872(a)(4)	a secondary SSR transponder with altitude reporting system that can be connected to AMS in use for altitude keeping	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.873	Electronic Navigation Data Management					
1.873(a)	Database Supplier NDB requires Type 2 LOA or equivalent.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.873(b)	If no Type 2 LoA or equivalent, the Authority has to approved operator's procedures.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.873(c)	An operator shall not use electronic NDB products for other navigation applications unless the Authority	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

**STATEMENT OF COMPLIANCE WITH OPS 1 SUBPARTS K AND L
FOR _____ SP-_____ AEROPLANE**

	has approved the operator's procedures.					
1.873(d)	An operator shall continue to monitor both the process and the products according to the requirements of OPS 1.035	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			
1.873(e)	Procedures for distribution and insertion of current and unaltered electronic navigation data.	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>			

I,.....Maintenance Manager/Accountable Manager *(delete as applicable)*, certify that the above OPS 1 Compliance Statement is a true reflection of the equipment installed upon the aircraft to which it refers.

Signed

Date

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z INSPEKCJI OPERACYJNEJ AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CSP-I / S / / /	
Obszary modułu (Module area)	Wymagania ogólne, Organizacja operatora, System Jakości, Program bezpieczeństwa, Kierowanie operacjami, Leasing, Przewóz broni i DGR			Inspektor POI (POI Inspector)		Moduł inspekcji (Inspection Module)	CSP-I/S
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Data Inspekcji (Inspection date) / /		
		Kierownik (Manager)		Nr AOC (AOC No) /		
Kategoria Inspekcji (*) (Inspection Category)			Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			Raporty NCR	
Planowana (Planned)		Doraźna (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)	Wystawione Zamknięte

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	OPS 1.005	c) Czy każdy samolot jest użytkowany zgodnie z warunkami i zatwierdzonymi ograniczeniami określonymi w jego AFM?				
2	OPS 1.050	Czy informacje (wykazy) istotne dla służb poszukiwawczo-ratowniczych są łatwo dostępne w kabinie załogi?				
3	OPS 1.055	Czy wykazy zawierają informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym są na pokładzie każdego z jego samolotów i zawierają: -liczbę, kolor i typ tratw ratunkowych? - spis wyposażenia medycznego? - awaryjny sprzęt radiowy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	OPS 1.060	Czy operacje wykonywane są nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiające awaryjne lądowanie przekraczającej mniejszą wielkość odległość 120 minutom lotu z prędkością przelotową, lub 400 mil morskich?				Dla zatwierdzonej konfiguracją miejsc większą niż 30
5	OPS 1.095	Czy operator dopuszcza, że kołowanie użytkowanego przez niego samolotu po polu manewrowym lotniska jest wykonywane przez osobę niebędącą członkiem załogi lotniczej?				
6	OPS 1.155	2) W przypadku, gdy członek załogi, w odniesieniu do którego operator prowadził dokumentację czasu pełnienia czynności lotniczych, czasu służby i czasu odpoczynku, przechodzi do pracy jako członek załogi u innego operatora, dokumentacja ta zostaje udostępniona temu operatorowi?				
7	OPS 1.175 (a) Dodatek 1 do OPS 1.175	Czy operator użytkuje samoloty zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w wydanym mu przez Prezesa Certyfikacji Operatora Lotniczego (<i>Air Operator Certificate – AOC</i>)? W szczególności należy sprawdzić: <ul style="list-style-type: none"> • datę wydania i termin ważności; • rodzaje przewozów; • typy samolotów; • znaki rejestracyjne samolotów (z wyłączeniem przypadku, kiedy przewoźnik otrzyma zgodę Prezesa na inny system informowania o znakach rejestracyjnych użytkowanych samolotów); • obszary przewozów; • ograniczenia zakresu działalności; • uprawnienia i zezwolenia szczególne; jak np.: (CAT II; CAT III, MNPS, ETOPS, RNAV, RVSM, DGR); • Upoważnienie do prowadzenia wstępnego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz, jeśli ma to zastosowanie, do wydawania zaświadczeń, o których mowa w części O, dla operatorów przeprowadzających takie szkolenie bezpośrednio lub pośrednio. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8	OPS 1.175 (d)	Jeśli operator posiada samoloty zarejestrowane w innym Państwie Członkowskim, czy są przyjęte odpowiednie ustalenia w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad kwestiami bezpieczeństwa?				
9	OPS 1.175 (e)	Czy utrzymywana jest stała zgodność z wymaganiami mającymi zastosowanie co do opracowania dokumentów np. IO?				
10	OPS 1.175 (j), (k)	Czy na stanowiskach funkcyjnych jest zatrudniona odpowiednia liczba osób, z zachowaniem poniższych zasad:	-	-	-	-
		- w organizacji zatrudniającej do 20 osób (na pełnych etatach)* min. jedna osoba (o ile jest to możliwe do przyjęcia przez organ);				
		- w organizacji zatrudniającej od 21 osób, włącznie (na pełnych etatach)* – min. dwie osoby.				
11	OPS 1.175 (m)	Czy są realizowane metody nadzoru obsługi naziemnej, zapewniające odpowiedni poziom?				
12	OPS 1.175 (q)	Czy operator posiada w głównej bazie zaplecze operacyjne, właściwe dla obszaru i typu działalności?				
13	Dodatek 2 do OPS 1.175(a)	Czy operator posiada racjonalną i efektywną strukturę zarządzania zapewniającą bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych?				
		Czy wyznaczone osoby posiadają zarówno umiejętności kierownicze jak i odpowiednie kwalifikacje?				
14	Dodatek 2 do OPS 1.175 (b)	<i>Osoby funkcyjne</i>	-	-	-	-
		2) Czy operator posiada metody zapewnienia ciągłości nadzoru w przypadku nieobecności osoby zajmującej stanowisko funkcyjne?				
		3) Czy osoby wyznaczone na stanowiska funkcyjne, nie pełnią jednocześnie funkcji na stanowiskach funkcyjnych przez innego posiadacza certyfikatu AOC?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
14	Dodatek 2 do OPS 1.175 (b)	4) Czy osoby wyznaczone na stanowiska funkcyjne są zatrudnione w takim wymiarze czasu pracy, aby mogły wykonać wszystkie funkcje zarządzania, odpowiednio do wielkości i zakresu prowadzonej działalności?				
15	Dodatek 2 do OPS 1.175 (c)	1) Czy zatrudniona jest odpowiednia, do wielkości planowanych przewozów liczbę członków załóg lotniczych i personelu pokładowego, przeszkolonych i poddanych sprawdzeniu zgodnie z wymaganiami zawartymi części N i O?				
		3) Czy liczba osób, które zostały wyznaczone do pełnienia nadzoru operacyjnego, jest odpowiednia do struktury operatora i liczby zatrudnionego personelu?				
		Czy operator określił obowiązki, zakres odpowiedzialności i uprawnienia decyzyjne dla osób sprawujących nadzór operacyjny?				
16	OPS 1.195	<i>Kierowanie operacjami</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił nadzór fachowego personelu operacyjnego nad prowadzonymi operacjami lotniczymi? (Funkcje dyspozytora może pełnić pilot)				
		b) Czy operator sprawuje nadzór operacyjny nad każdym lotem wykonywanym na warunkach określonych w jego AOC?				
17	Dodatek 2 do OPS 1.175 (d)	1) Czy w każdej bazie operacyjnej jest wystarczająca powierzchnia pomieszczeń i wyposażenie w środki techniczne, dla personelu związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa przewozów lotniczych?				
		2) Czy zorganizowany jest sprawny obieg poleceń operacyjnych i innych informacji, tak by dotarły do wszystkich zainteresowanych i bez opóźnień?				
18	OPS 1.200	Czy operator dostarczył całemu personelowi operacyjnemu instrukcję operacyjną zgodną z Częścią P?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
19	OPS 1.420	b)	Czy meldunki o każdym zdarzeniu, które zagroziło lub mogło zagrozić bezpiecznemu wykonaniu lotu są składane organowi w ciągu 72 godz.?			
		d)	Czy zgłoszenia szczegółowe przedstawione w niniejszym przepisie przez operatora wymagają zastosowania szczególnych metod zgłaszania lub powiadamiania?			
20	OPS 1.165	<i>Leasing</i>		-	-	-
		a)	Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem?			
		b)	Czy leasing samolotu pomiędzy operatorami wspólnotowymi realizowany jest zgodnie z niniejszym wymaganiem?			
		c)	Czy leasing samolotów pomiędzy operatorem wspólnotowym a dowolnym podmiotem, niebędącym operatorem wspólnotowym, realizowany jest zgodnie z niniejszym wymaganiem?			
21	PNO-3-07-00	Czy Operator polski biorący statek w leasing dokonał w Instrukcji Operacyjnej poprawek i zmian wynikających z warunków umowy leasingu?				
22	PNO-3-07-00	Czy dostarczone przez Operatora dokumenty pozwalają na wyznaczenie warunków i ewentualnych ograniczeń w użytkowaniu obcego statku związanych z: <ul style="list-style-type: none"> • Osiągami operacyjnymi; • Wyposażeniem pokładowym i konfiguracją kabiny; • Stosowaniem MEL; • Kierowaniem operacjami i pełnieniem nadzoru operacyjnego Operatora; • Załadunkiem i wyważeniem; • Innymi uwarunkowaniami i ograniczeniami wynikających z umowy leasingu i/lub wymagań przepisów; 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
23	PNO-3-07-00	Czy Operator posiada aktualne:	-	-	-	-
		a) Pakiety umów kooperacyjnych, jeśli ich zawarcie było uzasadnione, wraz ze świadectwami kwalifikacji podwykonawców?				
		b) Zgodę na pobyt stały obcego statku w RP (jeśli dotyczy) ?				
		c) Wpisanie obcego statku powietrznego na czas leasingu do rejestru polskiego (jeśli dotyczy)?				
		d) Specyfikacje Operacyjnych, które uwzględniają wprowadzany do użytkowania statku powietrznego w formule leasingu.				
24	PNO-3-07-00 PNO-3-07-00	Czy, w przypadku brania przez Operatora polskiego statku w leasing wraz z załogą (<i>wet lease-in</i>) od Operatora obcego, Operator posiada aktualne:	-	-	-	-
		a) Zezwolenie Prezesa ULC?				
		b) Kopię Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacje Operacyjne potwierdzające kwalifikacje Operatora obcego do wykonywania operacji będących przedmiotem wniosku?				
		c) Dokument formalny potwierdzający prawo dającego statek w leasing do dysponowania statkiem przez cały okres leasingu?				
25	PNO-3-07-00	Czy zostały wprowadzone zmiany (o ile jest taka potrzeba) do Instrukcji Operacyjnej i innej dokumentacji zakładowej itp., związane z wprowadzeniem nowego statku do składu floty?				
		Czy faktyczna konfiguracja wyposażenia pokładowego oraz miejsc pasażerskich jest zgodna z dokumentacją pokładową określonego egzemplarza statku?				
		Czy wyposażenie statku umożliwia prowadzenie operacji, w których statek będzie użytkowany i czy ewentualne ograniczenia zostały wprowadzone do dokumentów zakładowych oraz Specyfikacji Operacyjnych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
WSPÓLNE UŻYTKOWANIE STATKU POWIETRZNEGO PRZEZ DWÓCH OPERATORÓW (INTERCHANGE OPERATIONS)						
26	PNO-3-07-00	Czy Operator określił rodzaj i trasy planowanych operacji oraz porty lotnicze, w których będzie następowało przekazywanie statku pomiędzy Operatorami oraz wymiana załóg ?				
		Czy w Instrukcji Operacyjnej określono zasady i procedury przekazywania statku oraz odpowiedzialności za bezpieczeństwo jego eksploatacji załozde drugiego Operatora?				
BRANIE STATKU POWIETRZNEGO W LEASING BEZ ZAŁOGI (DRY LEASE-IN)						
27	PNO-3-07-00	Czy Operator złożył wniosek o skreślenie statku powietrznego samolotu na czas leasingu z rejestru polskiego (jeśli dotyczy)?				
		Czy Operator otrzymał zgodę na stały pobyt polskiego statku za granicą (jeśli dotyczy)?				
		Czy Operator złożył projekt Specyfikacji Operacyjnych, które ulegną zmianie w związku z wykreśleniem statku ze składu floty Operatora polskiego?				
DAWANIE STATKU POWIETRZNEGO W LEASING Z ZAŁOGĄ (WET LEASE-OUT) OPERATOROWI OBCEMU						
28	PNO-3-07-00	Czy w związku z użytkowaniem polskiego statku powietrznego przez obcego Operatora nie zostaną naruszone przepisy prawa polskiego związane z:	-	-	-	-
		a) Utrzymaniem ważności świadectwa rejestracji i świadectwa zdatności do lotu statku powietrznego?				
		b) Ograniczeniami czasu pracy, czasu pełnienia czynności lotniczych i odpoczynku personelu latającego?				
29	PNO-3-07-00	Czy Operator dający statek w leasing wraz z załogą posiada w Certyfikacie AOC oraz w Specyfikacjach Operacyjnych zezwolenia, kwalifikacje i uprawnienia wymagane do wykonywania zamierzonych operacji?				
30	PNO-3-07-00	Czy w przypadku załóg mieszanych (np. piloci od obcego Operatora dającego statek w leasing, natomiast personel pokładowy od biorącego statek Operatora polskiego) rozstrzygnięto w Instrukcji Operacyjnej problem wspólnego języka oraz unifikacji kwalifikacji i ustanowienia wspólnych procedur (np. postępowania w razie ewakuacji itp.)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
31	OPS 1.220	<i>Dopuszczanie lotnisk przez operatora</i> Czy operator korzysta wyłącznie z lotnisk odpowiednich dla danego typu(-ów) samolotu(-ów) i rodzaju(-ów) operacji?	-	-	-	
32	OPS 1.225	a) Czy operator opracował minima operacyjne dla każdego lotniska startu, docelowego i zapasowego zgodnie z OPS 1.430 oraz OPS 1.220? b) Czy minima te uwzględniają wszystkie powiększenia minimów nakazane przez organ?				
33	OPS 1.235	<i>Procedury przeciwhałasowe</i> b) Czy ustanowione przez operatora procedury są jednolite dla wszystkich lotnisk?	-	-	-	-
34	OPS 1.295	<i>Dobór lotnisk</i> b) Czy wybrane przez operatora lotnisko zapasowe spełnia warunki tego przepisu? Czy operator wyznaczył odpowiednią liczbę lotnisk zapasowych dla każdego lotu, tzn.: c) Czy operator wyznacza dla każdego lotu IFR przynajmniej jedno lotnisko zapasowe? d) Czy operator wyznacza dwa lotniska zapasowe, jeśli na lotnisku docelowym panują warunki poniżej obowiązujących minimów lub brak jest niezbędnych informacji meteorologicznych? e) Czy operator umieszcza lotnisko zapasowe w operacyjnym planie lotu?	-	-	-	-
35	OPS 1.297	Czy operator stosuje przy wyborze lotnisk docelowych i zapasowych w lotach IFR zasady przedstawione w tym przepisie? (a) Czy Operator ustanawia dla każdego planowanego do użycia lotniska minima operacyjne których wartości -nie będą niższe od podanych w dodatku 1 do OPS 1.430?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
36	OPS 1.430	b) Czy operator przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk, mających zastosowanie do określonej operacji lotniczej, bierze w pełni pod uwagę: 1) Typ, osiągi i właściwości pilotażowe samolotu; 2) Skład załogi lotniczej, jej fachowość; 3) Wymiary i charakterystyki dróg startowych; 4) Przydatność dostępnych wizualnych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych; 5) Dostępne w samolocie wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu, podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia; 6) Przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych oraz konieczne przewyższenie nad przeszkodami; 7) Środki określania i raportowania warunków meteorologicznych;				
		<i>Operacje przy ograniczonej widzialności- zasady ogólne</i>	-	-	-	-
37	OPS 1.440	a) Operator nie prowadzi operacji w CAT II lub CAT III, o ile nie są spełnione następujące warunki: 1.Czy jest utrzymywany system rejestracji –udanych i nieudanych podejść lub lądowań automatycznych? 2.Czy prowadzenie operacji zostało zatwierdzone przez Władzę? 4.Czy załoga lotnicza składa się z co najmniej 2 pilotów? Czy wysokość decyzji (DH) jest określana przy pomocy radiowysokościomierza? b) Czy operator nie wykonuje startów przy ograniczonej widzialności kiedy RVR jest mniejsza niż 150 m dla samolotów kategorii A,B,C lub 200 m dla samolotów kategorii D, chyba że wykonywanie takich operacji zostało zatwierdzone przez Władzę?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
38	Dodatek 1 do OPS 1.440	c) Czy operator gromadzi dane osiągow operacyjnych?				
		d) Czy operator przeprowadza analizę zgromadzonych danych w zakresie podejść niezadowolających lub automatycznych lądowań?				
		e) 1) Czy operator prowadzi stały monitoring operacyjny na podstawie raportów załóg? 2) Czy operator przechowuje informacje o łącznej liczbie podejść i raporty załóg przez co najmniej 12 miesięcy?				
39	OPS 1.470	<i>Zastosowanie - Operator użytkuje statki powietrzne</i>	-	-	-	-
		Klasy A: - o napędzie turbośmigłowym; - wyposażone w więcej niż 9 miejsc pasażerskich; lub - przekraczające 5700 kg maksymalnej masy startowej; - wszystkie turboodrzutowe;				
		Klasy B: - o napędzie śmigłowym; - wyposażone w nie więcej niż 9 miejsc pasażerskich; i - nie-przekraczające 5700 kg maksymalnej masy startowej;				
		Klasy C: - o napędzie tłokowym; - wyposażone w więcej niż 9 miejsc pasażerskich; lub - przekraczające 5700 kg maksymalnej masy startowej;				
		d) Samoloty naddziwiękowe i wodnosamoloty				Wymagania równoważne
40	OPS 1.475	<i>Zasady ogólne</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator przestrzega zachowania mas samolotów zgodnie z warunkami ograniczeń Instrukcji Użytkowania w Locie(AFM)?				
		b) Czy operator używa zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM)?				

UWAGA: Po określeniu Klasy użytkowanych statków powietrznych należy zastosować jedną z dodatkowych list kontrolnych: CSP 1G; CSP 1H; CSP 1I

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z INSPEKCJI OPERACYJNEJ AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CSP 1G - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Klasa osiągnięć A	Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CSP1/G	

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.485	<i>Zasady ogólne</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator uzupełnia dane osiągnięć podane w zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM, jeśli nie wyczerpują zagadnień: 1) przewidywanych niekorzystnych warunków, takich jak start i lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych? 2) Awaria zespołu napędowego we wszystkich fazach lotu?	-	-	-	-
2.	OPS 1.490	<i>Start</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej (określonej w AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start? b) Czy operator przy określaniu maksymalnej masy do startu stosuje wymagania zawarte w przepisie?				
3	OPS 1.495	<i>Omijanie przeszkód po starcie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby praktyczny tor lotu po starcie zapewniający przewyższenie 35 stóp lub alternatywne wartości?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	OPS 1.495	b) <i>Czy uwzględniane są:</i> 1) Masa samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu? 2) Wysokość ciśnieniowa lotniska? 3) Temperatura otoczenia na lotnisku? 4) Składowa wiatru czołowa i tylna?				
		c) <i>Czy uwzględniane są:</i> 1) Punkty zmiany linii drogi? 2) Omijanie przeszkód przy przechyleniu przekraczającym 15 stopni? 3) Zatwierdzone procedury pozwalające stosować na wysokościach pomiędzy 200 i 400 stóp przechylenia nieprzekraczające 20 stopni? 4) Wpływ przechylenia na prędkości operacyjne oraz tor lotu?				
		f) Czy operator ustanowił procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów OPS 1.495 oraz planuje trasy omijające przeszkody dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.500 lub lądowania na lotnisku startu lub na lotnisku zapasowym dla lotniska startu?				
4	Dodatek 1 do OPS 1.495 lit. c) pkt. 3	a) 3) Czy dla każdej drogi są określone minima meteorologiczne oraz ograniczenia prędkości i czy zostały zatwierdzone przez Władzę? 4) Czy przeprowadzono szkolenie zgodnie z OPS 1.975?				
5	OPS 1.500	<i>Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje, że dane w AFM, zapewniają, że tor lotu ma dodatni gradient na wysokości 1500 stóp nad lotniskiem przewidywanego lądowania?				
		b) Czy zawsze jest zapewniony odpowiedni gradient praktycznego toru lotu?				
		c) Czy praktyczny tor lotu pozwala na kontynuowanie lotu z wysokości przelotowej do lotniska, na którym można wykonać lądowanie oraz ominąć wszystkie przeszkody?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	OPS 1.505	<i>Przelot samolotami trzy-lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi</i>	-	-	-	-
		a) Czy w żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot nie był oddalony o więcej niż 90 minut lotu z V przelotową od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania mogą być spełnione wymogi dotyczące osiągnięć?				
		b) Czy praktyczny tor lotu omija wszystkie przeszkody znajdujące się na trasie?				
		c) Czy operator zakłada, że niesprawność dwóch silników nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, w którym statek powietrzny jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu z V przelotową?				
		d) Czy na wysokości 1500 stóp nad lotniskiem, przy niesprawnych dwóch silnikach gradient będzie dodatni?				
		e) Do jakiej ilości, dopuszcza się zrzut paliwa?				
		f) Czy przewidywana masa w punkcie przewidywanej awarii uwzględnia ilość paliwa pozwalającego na dołot do lotniska na wysokość nie mniej niż 1500 stóp i nie mniej niż 15 min. lotu poziomego?				
7	OPS 1.515	<i>Lądowanie - drogi startowe suche</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania na lotnisku docelowym lub na każdym lotnisku zapasowym i pozwalała na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem: 1) Turboodrzutowe - na 60% LDA? 2) Turbośmigłowe - na 70% LDA? 3) Czy dla procedur o stromej ścieżce podejścia ULC wyraził zgodę na stosowanie specjalnych danych dotyczących długości lądowania?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8	OPS 1.515	b) Czy operator wykazując zgodność z lit. a) uwzględni: 1) Wysokość ciśnieniową lotniska? 2) Nie więcej niż 50% składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150% składowej wiatru tylnego? 3) Nachylenie drogi startowej nie przekracza +/- 2%?				
		d) Czy lot jest zawieszany i nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w tym przepisie?				
9	Dodatek 1 do OPS 1.515	<i>Operacje krótkiego lądowania</i>	-	-	-	-
		a) Czy organ może zatwierdzić tego typu operacje i są określone kryteria?				
10	Dodatek 2 do OPS 1.515 lit. a) pkt. 4	<i>Kryteria pola wlotów dla operacji krótkiego lądowania</i>	-	-	-	-
		a) Czy korzystanie ze strefy bezpieczeństwa zostało zatwierdzone przez władze lotniska?				
		c) Czy dopuszczana jest szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej lub podwójna rozpiętość skrzydeł samolotu?				
		e) Czy nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa w kierunku lądowania nie przekracza 5% w górę i 2% w dół?				
11	OPS 1.520	<i>Lądowanie – drogi startowe mokre i zanieczyszczone</i>	-	-	-	-
		b) Czy mając wiedzę (meldunki meteo), że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra lub zanieczyszczona, stosowany jest przelicznik 115% dla określenia rozporządzalna długość lądowania?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z INSPEKCJI OPERACYJNEJ AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CSP 1H- / /	
Nazwa modułu (Module title)	Klasa osiągnięć B	Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CSP1/H	

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zasady ogólne</i>	-	-	-	-
1	OPS 1.525	a) Czy obowiązuje zakaz wykonywania lotów przez samoloty jednosilnikowe w nocy oraz lotów według wskazań przyrządów IMC (z wyjątkiem SVFR) oraz ograniczeń zawartych w OPS 1.240 (a)(6)?				
		b) Czy obowiązuje nakaz traktowania samolotów dwusilnikowych, które nie spełniają wymagań dotyczących minimalnego wznoszenia określonych w dodatku (Dodatek 1 do OPS 1.525 lit. b)) jak samoloty jednosilnikowe?				
		<i>Start</i>	-	-	-	-
2	OPS 1.530	a) Czy nie są przekraczane wartości -maksymalnej masy do startu podanej w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM) dla warunków na lotnisku startu?				
		b) Czy bazowa długość startu określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM) nie przekracza po pomnożeniu przez 1.25 rozporządzalnej długości rozbiegu (TORA)? 2) Czy dostępne jest zabezpieczenie przerwane go startu lub zabezpieczenie kontynuowanego startu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	OPS 1.535	Omijanie przeszkód po starcie – samoloty wielosilnikowe	-	-	-	-
		a) Czy tor lotu po starcie samolotu wielosilnikowego został ustalony i zapewnione jest przewyższenie co najmniej 50 stóp pionowo oraz odległość pozioma 60 m plus $0.125 \times D$ (gdzie D oznacza odległość poziomą, pokonaną przez samolot)?				
		b) Czy, dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większej niż 15 stopni, są brane pod uwagę przeszkody, których odległość boczna jest nie większa niż:	-	-	-	-
		1) 300 m jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na utrzymanie zamierzonego toru lotu (kursu) poprzez nawigację wzrokową lub pomoce nawigacyjne?				
		2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach?				
		c) Czy dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większej niż 15 stopni, brane są pod uwagę przeszkody, których odległość boczna jest nie większa niż:				
1) 600 m jeżeli lot wykonywany jest w warunkach pozwalających na wzrokowe utrzymywanie kursu;						
2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunków.						
d) Czy uwzględniane są zgodnie z lit. a), b) i c):						
1) Masa samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;						
2) Wysokość ciśnieniową lotniska;						
3) Temperatura otoczenia na lotnisku;						
4) Nie więcej niż 50% czołowej i nie mniej niż 150% tylnej składowej wiatru?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	OPS 1.540	Przelot - samoloty wielosilnikowe	-	-	-	-
		a) Czy dla samolotu wielosilnikowego w przypadku awarii jednego silnika, samolot ten jest w stanie kontynuować lot na wysokości co najmniej równej bezpiecznej określonej w Instrukcji Operacyjnej do punktu 1000 stóp nad lotniskiem?				
5	OPS 1.542	Przelot – samoloty jednosilnikowe	-	-	-	-
		a) Czy w razie niesprawności silnika samolot jest zdolny osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie awaryjnego lądowania?				
6	OPS 1.545	Lądowanie – lotnisko docelowe i zapasowe	-	-	-	-
		Czy zakładana masa samolotu do lądowania nie przewyższa maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym?				
7	OPS 1.550	Lądowanie – drogi startowe suche	-	-	-	-
		a) Czy masa do lądowania pozwala na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70% rozporządzalnej długości lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym?				
		Czy uwzględniane są zgodnie z lit. a):	-	-	-	-
		1) Wysokość ciśnieniowa lotniska?				
		b) 2) Nie więcej niż 50% czołowej i nie mniej niż 150% tylnej składowej wiatru?				
3) Stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej?						
4) Nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	OPS 1.555	<i>Łądowanie – drogi startowe mokre i zanieczyszczone</i>	-	-	-	-
		a) Czy w przypadku, gdy droga startowa może być mokra, rozporządzalna długość lądowania jest równa lub większa od wymaganej, pomnożonej przez współczynnik 1,15?				
		b) Czy przy zanieczyszczonej drodze startowej, długość lądowania nie przekracza rozporządzalnej długości lądowania?				
9	Dodatek 1 do OPS 1.535 lit. b) pkt.1 oraz lit. c) pkt.	Czy zawsze są stosowane, określone w Instrukcji Operacyjnej, minimalne warunki meteorologiczne?				
		a) Czy punkty odniesienia zdefiniowane są tak, aby zamierzony tor lotu mógł być przeanalizowany pod kątem wymogów dotyczących odległości od przeszkód?				
		b) Czy uwzględniane są możliwości samolotu w zakresie prędkości postępowej, przechylenia i wpływu wiatru?				
		c) Czy udostępniony jest załodze graficzny opis procedury?				
		d) Czy określono ograniczenia wynikające ze środowiska lotu (np. wiatr, chmury, widzialność, pora doby, światło zewnętrzne, światła przeszkodowe)?				
10	Dodatek 1 do OPS 1.550 lit. a)	<i>Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy stosowany jest dopuszczalny (w AFM) kąt ścieżki schodzenia i inne ograniczenia, procedury normalne i awaryjne dla stromego podejścia?				
		2) Czy na każdym lotnisku, na którym mają być stosowane procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia są dostępne odpowiednie systemy ścieżki schodzenia?				
		3) Czy dla każdej drogi startowej, na której mają być stosowane procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia są określone i zatwierdzone minima meteorologiczne?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Operacje krótkiego lądowania</i>	-	-	-	-
11	Dodatek 2 do OPS 1.550 lit. a)	a) Czy na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy lądowania składa się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną rozporządzalną długość lądowania?				
		1) Czy korzystanie z deklarowanej strefy bezpieczeństwa jest zatwierdzone przez władze lotniska?				
		2) Czy dozwolona jest obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych?				
		6) Jaka wysokość przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa jest przyjmowana? (<i>mniej niż 50 stóp</i>)				
		8) Czy dla każdej przewidzianej do użycia drogi startowej muszą zostać określone i zatwierdzone minima meteorologiczne, które nie mogą być niższe niż bardziej restrykcyjne, spośród minimów podejścia VFR lub nieprecyzyjnego?				
		9) Czy zostały określone wymogi dotyczące pilotów (patrz OPS 1.975 lit a)?				
		10) Czy operator przestrzega dodatkowych warunków, nałożonych przez Władzę, jakie zostały uznane za niezbędne dla bezpieczeństwa operacji np. dotyczące nieudanego podejścia lub zaniechanego lądowania?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z INSPEKCJI OPERACYJNEJ AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CSP 1I- / /	
Nazwa modułu (Module title)	Klasa osiągnięć C	Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CSP1/I	

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
1	OPS 1.560	Zasady ogólne	-	-	-	-
		Czy operator uzupełnia dane osiągnięć podane w zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM), jeśli nie wyczerpują zagadnień?				
2	OPS 1.565	Start	-	-	-	-
		a) Czy masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy podanej w AFM dla określonych warunków: wysokości ciśnieniowej i temperatury dla danego lotniska?				
		b) Czy przy określaniu długości potrzebnej do startu dla samolotów, dla których AFM nie uwzględnia niesprawności silnika przy starcie, obliczenia uwzględniają, że długość do startu pomnożona jest przez: 1) 1.33 dla samolotów dwusilnikowych; 2) 1.25 dla samolotów trzysilnikowych; 3) 1.18 dla samolotów czterosilnikowych?				
		c) Czy przy określaniu długości potrzebnej do startu dla samolotów, dla których Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) nie uwzględnia niesprawności silnika przy starcie, obliczenia długości do startu są wykonane zgodnie z danymi podanymi w AFM dla danych warunków meteorologicznych i lotniska?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	OPS 1.565	d) Czy przy określaniu długości potrzebnej do startu jak w punktach powyżej (OPS 1.565) uwzględnione są: 1) Wpływ wysokości ciśnieniowej lotniska; 2) Temperatura otoczenia na lotnisku; 3) Stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej; 4) Nachylenie drogi startowej w kierunku startu; 5) Nie więcej niż 50% podstawowej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150% podawanej składowej tylnej wiatru?				
		<i>Omijanie przeszkód po starcie</i>	-	-	-	-
4	OPS 1.570	b) Czy przewidziane jest, że tor wznoszenia po starcie musi zaczynać się na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu oraz kończyć się na wysokości 1500 stóp nad powierzchnią terenu?				
		c) Czy uwzględnia się: 1) Masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) Wysokość ciśnieniową lotniska; 3) Temperaturę otoczenia na lotnisku; 4) Nie więcej niż 50-% podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150-% podawanej składowej tylnej wiatru?				
		d) Czy obowiązują zakazy: -zmiany linii drogi przed osiągnięciem punktu, w którym tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą 50 stóp nad powierzchnią terenu, -wykonywania zakrętów z przechyleniem większym niż 15 do wysokości 400 stóp, -przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25° powyżej wysokości 400 stóp?				

P. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	OPS 1.570	e) Czy dla przypadków niewymagających zmian linii drogi większych niż 15°, brane są pod uwagę przeszkody, od których odległość boczna jest większa niż: 1) 300 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody? 2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach?				
		f) Czy dla przypadków wymagających zmian linii drogi większych niż 15°, brane są pod uwagę przeszkody, od których odległość boczna jest większa niż: 1) 600 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody? 2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach?				
		g) Czy procedury awaryjne wyznaczają bezpieczną trasę omijającą przeszkody przy przelocie po trasie lub lądowanie na lotnisku startu lub na lotnisku zapasowym?				
6	OPS 1.580	<i>Przelot na jednym silniku niepracującym</i>	-	-	-	-
		a) Czy w przypadku wystąpienia niesprawności dowolnego silnika w dowolnym punkcie trasy, samolot jest zdolny do kontynuowania lotu z wysokości przelotowej do lotniska, na którym możliwe jest wykonanie lądowania, omijając przeszkody leżące w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej: 1) 1000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest równa lub większa niż zero? 2) 2000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest mniejsza od zera?				
		b) Czy tor lotu na wysokości 450 m (1500 stóp) nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie po wystąpieniu niesprawności jednego silnika, ma dodatnie nachylenie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	OPS 1.580	c) Czy największa prędkość wchodzenia samolotu jest o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej całkowitej prędkości wznoszenia?				
		e) Czy stosowany jest zrzut paliwa przy użyciu bezpiecznej procedury?				
7	OPS 1.585	Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi.	-	-	-	-
		a) Czy w żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot nie był oddalony o więcej niż 90 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z wszystkimi silnikami pracującymi, od lotniska, na którym może lądować przy przewidywanej masie do lądowania?				
		b) Czy tor lotu z dwoma silnikami niepracującymi pozwala na kontynuowanie lotu w przewidywanych warunkach meteorologicznych z ominięciem wszystkich przeszkód, znajdujących się w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej 2000 stóp, do lotniska, na którym może lądować przy przewidywanej masie do lądowania?				
		c) Czy jest przyjęte, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu od lotniska?				
		d) Czy jest przyjęte, że masa samolotu w punkcie, może wystąpić niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości co najmniej 450 m (1500 stóp), a następnie na 15 minut lotu poziomego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8	OPS 1.585	g)	Czy stosowany jest zrzut paliwa przy użyciu bezpiecznej procedury?				
9	OPS 1.590		<i>Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe</i> Czy spełnione są wymagania OPS 1.475 lit. a)?	-	-	-	-
10	OPS 1.595		<i>Lądowanie — drogi startowe suche</i> a) Czy spełnione są wymagania OPS 1.475 lit. a)?	-	-	-	-
11	OPS 1.600	a)	<i>Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone</i> Czy spełnione są wymagania OPS 1.z uwzględnieniem mnożnika 1,15?	-	-	-	-
		b)	<i>W przypadku, gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona,</i> Czy długość lądowania, określona przy użyciu danych możliwych do przyjęcia przez organ dla tych warunków, nie przekraczała rozporządzalnej długości lądowania?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
41	OPS 1.445	a) Czy operator nie korzysta z lotniska do prowadzenia operacji w CAT II lub III o ile lotnisko to nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez organ?				
		<i>Trasy i obszary operacji</i>	-	-	-	-
42	OPS 1.240	a) Czy operator zapewnił, aby operacje prowadzone były na trasach i obszarach zgodnych z wymaganiami tego przepisu?				
		b) Czy operator zapewnił, aby operacje prowadzone były zgodnie z ograniczeniami nałożonymi przez organ?				
		<i>System Jakości</i>	-	-	-	-
43	OPS 1.035	a) Czy stosowany jest system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (Accountable Manager) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych?				
44	AMC OPS 1.035	3.2.2 Czy w/w system określa kto ma usuwać nieprawidłowości i czy są opisane procedury stosowane gdy działania korygujące nie zostały usunięte lub nie były skuteczne?				
		2.2.4 Czy Kierownik Jakości nie zajmuje innych stanowisk funkcyjnych?				
45	OPS 1.035	Czy Kierownik Jakości ma dostęp do całej organizacji?				
		c) Czy system jakości oraz osoba/y kierownika/ów jakości zostały uznana przez Władzę?				
46	AMC OPS 1.035	3.1.1 Czy Operator dostosował system jakości do rozmiarów i rodzaju operacji?				
		W przypadku Operatora małej wielkości (do 20 osób na pełnych etatach) zastosowano:	-	-	-	-
		2.4.5 połączenie stanowisk Kierownika Odpowiedzialnego i Kierownik Jakości?				
		Czy Kierownik Odpowiedzialny w w/w przypadku nie zajmuje innych stanowisk funkcyjnych?				
		Czy w w/w przypadku audyty jakości wykonywane są przez niezależnych audytorów?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
47	OPS 1.035	e) Czy zachodzi przypadek powołania dwóch kierowników jakości i zostało to uznane przez Władzę?				
48	AMC OPS 1.035	4.5.2 Czy operator określił audytorów wewnętrznych?				
		4.5.1 Czy audytorzy wewnętrzni nie audytują obszarów, w których są zaangażowani zawodowo?				
		4.7 Czy operator ustalił plan audytów jakości z harmonogramem wykonania w cyklu kalendarzowym (12 miesięcy)?				
		4.8 Czy opracowane i stosowane są procedury podejmowania, monitorowania, oceny skuteczności, modyfikowania i zakończenia działań korygujących?				
		4.9 Czy operator stosuje ocenę zarządzania i identyfikuje negatywne tendencje, a wnioski i zalecenia przekazuje Kierownikowi Odpowiedzialnemu?				
		4.10.2 Czy operator przechowuje przez co najmniej 5 lat zapisy wynikające z programu zapewnienia jakości: -plany audytów; -raporty; -zapisy dot. działań korygujących?				
49	AMC OPS 1.035	5.1.2 Czy operator określa w każdej umowie z podwykonawcami podział odpowiedzialności za jakość usługi?				
		5.1.2 Czy operator włączył do programu zapewnienia jakości działania podwykonawców?				
50	AMC OPS 1.035	6.1 Czy operator prowadzi planowane szkolenia w zakresie systemu jakości?				
		6.1.1 Czy w/w szkolenia obejmują cały personel operatora?				
		6.1.2 Czy zakres w/w szkoleń obejmuje cały wymagany przepisem zakres?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
51	OPS 1.037a	Czy operator ustanowił i utrzymuje program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom i:				
		1. Czy dokonywane są zestawienie i ocena raportów z zaistniałych incydentów i wypadków w celu identyfikacji niekorzystnych trendów lub usuwania nieprawidłowości?				
		2. Czy utrzymywana jest ochrona tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo?				
		3. Czy utrzymywana jest ocena i rozpowszechnianie stosownych informacji dotyczących wypadków i incydentów wśród zainteresowanego personelu?				
		4. Czy monitorowane są parametry lotu samolotów, których maksymalna masa startowa (MCTOM) przekracza 27 000 kg?				
		5. Czy operator powołał osoby odpowiedzialne za kierowanie programem?				
52	OPS 1.037b	Czy opracowywane są propozycje działań naprawczych, wynikających z programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom?				
53	OPS 1.037c	Czy skuteczność zmian wynikających z propozycji działań naprawczych zidentyfikowanych w ramach programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest kontrolowana przez kierownika jakości?				
54	OPS 1.065	<i>Przewóz broni</i>	-	-	-	-
		b) Czy spełniane jest, że przewożona broń i amunicja wojskowa umieszczone są w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu?				
		c) Czy w przypadku przewozu broni i amunicji, dowódca samolotu był powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o szczegółach i rozmieszczeniu na pokładzie samolotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych</i>				
55	OPS 1.1180	b) Czy dokumenty i oznakowania przewozowe przesyłek są wypełniane w języku angielskim?				
56	OPS 1.1185	a) Czy operator dołącza do przesyłki zawierającej materiały niebezpieczne kompletne dokumenty przewozowe, za wyjątkiem sytuacji, kiedy instrukcje techniczne wskazują, że takie dokumenty nie są wymagane?				
57	OPS 1.1195	<i>Przyjmowanie materiałów niebezpiecznych</i>		-	-	-
		b) Czy operator stosuje listę kontrolną (<i>Check List</i>) przy akceptowaniu przesyłek z materiałami niebezpiecznymi do przewozu?				
58	OPS 1.1200 (a)	<i>Sprawdzenie występowania uszkodzenia, wycieków lub zanieczyszczenia - czy sprawdzane są:</i>		-	-	-
		1) Ppod kątem uszkodzeń lub wycieku bezpośrednio przed załadowaniem do samolotu lub do ULD?				
		2) ULD nie są załadowane do samolotu dopóki nie zostaną sprawdzone?				
		3) Pozostałe przesyłki nie zostały zanieczyszczone i nadają się do transportu lotniczego?				
		4) Strefa samolotu lub ULD nie uległa skażeniu lub innemu uszkodzeniu?				
		4) Przy rozładunku z samolotu lub ULD pod kątem uszkodzeń/zanieczyszczeń?				
59	OPS 1.1210	<i>Ograniczenia załadunku</i>		-	-	-
		a) Materiały niebezpieczne nie są przewożone w kabinie pasażerskiej lub kabinie załogi, o ile instrukcje techniczne nie stanowią inaczej?				
		b) Materiały niebezpieczne są załadowywane i zabezpieczane wg zasad segregacji i separacji?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
60	OPS 1.1210	c) Paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone "Tylko-cargo" były przewożone odpowiednim statkiem powietrznym (cargo) i załadowane zgodnie z instrukcjami technicznymi?				
		<i>Dostarczanie informacji</i> Należy sprawdzić czy:	-	-	-	-
61	OPS 1.1215	Dostarczane informacje umożliwiają personelowi naziemnemu wykonywanie obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych łącznie z czynnościami, jakie mają być podjęte w przypadku zdarzenia/wypadku związanego z nimi?				
		a) 1) Dostarczane informacje dotyczące zakazu przewozu w samolocie materiałów zabronionych są przekazywane pasażerom?				
		b) 2) W punktach przyjmowania cargo do przewozu są umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych?				
		d) Dowódca otrzymuje pisemną informację o przewozie materiałów niebezpiecznych (NOTOC)?				
62	OPS 1.1220 (b)	Czy operator nie-mający stałego zezwolenia na przewóz materiałów niebezpiecznych odpowiednio szkoli swój personel: i) Członków załóg; ii) Personel odpraw pasażerskich; iii) Personel do spraw ochrony?				
63	OPS 1.1220 (c)	Czy operator posiadający stałe zezwolenie na przewóz materiałów niebezpiecznych odpowiednio szkoli personel dodatkowo: 1) Przyjmujący do przewozu materiały niebezpieczne; 2) Związany z obsługą materiałów niebezpiecznych; 3) Związany z ogólną obsługą ładunków oraz bagażu; 4) Członkowie załogi inni niż załoga lotnicza?				

64	OPS 1.1220 (d)	Czy szkolenia kończą się egzaminem?				
----	----------------	-------------------------------------	--	--	--	--

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
65	OPS 1.1220	e) Czy cały personel wymagający szkolenia w zakresie przewożenia materiałów niebezpiecznych odbywa szkolenie okresowe nie rzadziej, niż co 2 lata?				
		f) Czy przechowywane są rejestry szkolenia z zakresu przewożenia materiałów niebezpiecznych dla całego personelu, który odbył szkolenia?				
		g) Czy personel agenta handlingowego jest przeszkolony w odpowiednim zakresie?				
66	OPS 1.420	d) Czy operator jest przygotowany do podwójnego raportowania o incydentach związanych z DGR i bezprawnej ingerencji?				
67	OPS 1.1225	a) Czy operator zapewnia zgłoszenie Władzy każdego zdarzenia lub wypadku z materiałami niebezpiecznymi w ciągu 72h, chyba że uniemożliwiają to szczególne okoliczności?				
		b) Czy operator zapewnia zgłoszenie Władzy każdego przypadku odkrycia na pokładzie samolotu niezadeklarowanego lub błędnie zadeklarowanego materiału niebezpiecznego ciągu 72 godz.?				
68	OPS 1.1235	Wymagania w zakresie ochrony.	-	-	-	-
		Czy cały personel został odpowiednio zapoznany z programem ochrony?				
69	OPS 1.1240	Czy programy szkoleniowe są zatwierdzone i aktualne?				
70	OPS 1.1250	Czy na pokładzie samolotu jest się lista kontrolna poszukiwania na pokładzie samolotu bomby, ładunku wybuchowego, broni itp., wraz z metodami postępowania w przypadku wykrycia lub posiadania informacji o miejscu na pokładzie bomby lub podejrzanego przedmiotu?				
71	OPS 1.1255(a)	Czy w każdym samolocie, który ma drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te mają mieć możliwość zamknięcia na klucz?				

LP. (Item)	ZALECENIA/ DECYZJE PREZESA ULC NR./DATA	KRÓTKA TREŚĆ ZALECENIA/DECYZJI KRÓTKI OPIS REALIZACJI	OCENA AUDYTORA)		PODPIS AUDYTORA	UWAGI
			Pozytywna (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR		
1.		Treść:				
		Realizacja:				
2.		Treść:				
		Realizacja:				
3		Treść:				
		Realizacja:				

UWAGA:

Inspektor prowadzący audyt/inspekcję w ramach przygotowania, wpisuje w kolumnach 2 i 3 (wiersz pierwszy) odpowiednie dane. W przypadku za małej ilości rubryk lub miejsca, inspektor dostosowuje swój raport do potrzeb (modyfikacja formy elektronicznej).

Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Authority		RAPORT Z INSPEKCJI OPERACYJNEJ AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CSP-II / S / / /	
Obszary modułu (Module area)	Dokumentacja, Masa i wyważanie, Personel, Czas lotu i wypoczynku, Szkolenia, Wyposażenie, Pasażer, Paliwo i olej, Uprawnienia specjalne			Inspektor POI (POI Inspector)		Moduł inspekcji (Inspection Module)	CSP-II/S
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)			Data Inspekcji (Inspection date)	 / /
		Kierownik (Manager)			Nr AOC (AOC No)	 /
Kategoria Inspekcji (*) (Inspection Category)			Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			Raporty NCR	
Planowana (Planned)		Doraźna (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)	
				Observacja (Observation)		Wystawione	Zamknięte

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Dokumenty	-	-	-	-
		Czy na pokładzie znajdują się dokumenty lub ich kopie:	-	-	-	-
1	OPS 1.125	a) 1) Świadczenie rejestracji? 2) Świadczenie zdolności do lotu (CoA)? 3) Świadczenie hałasu? 4) Certyfikat operatora lotniczego? 5) Zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji? 6) Oryginał lub kopia polis(-y) ubezpieczenia OC?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2	OPS 1.125	b) Czy każdy członek załogi lotniczej w każdym locie posiada przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami?				
<i>Instrukcje</i>			-	-	-	-
3	OPS 1.130 1.1040	1) Czy wszystkie części instrukcji operacyjnej są aktualne?				
		2) Czy ww. części instrukcji operacyjnej są łatwo dostępne dla załogi lotniczej?				
		3) Czy na pokładzie samolotu znajduje się aktualna instrukcja użytkowania w locie (AFM)? <i>(Chyba że Władza uzna inaczej).</i>				
4	OPS 1.200 1.1040	f) Czy system dystrybucji zapewnia dostarczenie kopii Instrukcji Operacyjnej lub jej części oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób, zgodnie z listą dystrybucyjną?				
		h) Czy każdy posiadacz instrukcji operacyjnej dokonuje jej aktualizacji? <i>(kontrola operatora)?</i>				
		m) Czy operator uzyskał zgodę Władzy na inną niż papierowa formę Instrukcji operacyjnej?				
5	OPS 1.1040 1.1050	g) Czy operator posiada formalne umowy z producentami użytkowanych przez niego samolotów na dostarczanie mu zmian do Działu B instrukcji operacyjnej (FCOM) zgodnie ze zmianami wprowadzanymi do AFM i wydawanymi przez producenta biuletynami (AD) lub czy też posiada własny i skuteczny system śledzenia takich zmian?				
		n) Czy operator sporządził i prowadzi wykaz wszystkich użytkowników Działu B instrukcji oraz skutecznie kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				
		Czy operator zakupił prenumeratę i aktualizuje na bieżąco <i>Aeronautical Information Publication (AIP) Polska</i> ? Czy operator zakupił dostateczną liczbę kopii podręczników trasowych AIP i/lub Jepessen dla zaopatrzenia każdego pilota w załodze podczas lotu we własny egzemplarz tego podręcznika?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	OPS 1.135	Czy na pokładzie znajdują się dodatkowe dokumenty:	-	-	-	-
		1) Operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060?				
		2) Pokładowy dziennik techniczny samolotu?				
		3) Plan lotu złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS)?				
		4) Właściwa dokumentacja NOTAM i AIS?				
		5) Właściwa dokumentacja lotniczo-meteorologiczna?				
		6) Dokumentacja masy i wyważenia?				
		a) 7) Powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii?				
		8) Powiadomienie o ładunkach specjalnych?				
		9) Aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty, określone w OPS 1.290 lit. b) ust.7?				
		10) Inne dokumenty, które mogą być wymagane przez państwa, nad których terytoriami lot będzie wykonywany, takie jak manifest ładunkowy, manifest pasażerski itp.?				
		11) Druki sprawozdań i raportów wymagane przez Władzę i operatora?				
b)	Czy zapisy są dostępne, użyteczne i spełniają standard niezawodności?					
7	OPS 1.210	a)	Czy operator wprowadził do użycia instrukcje i procedury zawierające czynności personelu naziemnego i latającego dla każdego typu statku powietrznego i każdego rodzaju operacji?			
		b)	Czy stosowany jest przez członków załogi system list kontrolnych czynności normalnych i awaryjnych w każdej fazie lotu?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8	OPS 1.415 OPS 1.1055	<i>Dziennik podróży</i>	-	-	-	-
		Czy Dzienniki podróży są prowadzone?				
		Jeżeli nie to czy operator uzyskał zwolnienie Władzy z tego obowiązku i w jakich dokumentach zawarte są informacje wymagane przepisem?				
		Obojętnie od formy należy sprawdzić:				
		1) Czy wpisywane są wszystkie wymagane informacje są jest wypełniany?				
		2) Czy wpisywane są regularnie i na bieżąco?				
		3) Czy Operator przechowuje dzienniki przez wymagany okres czasu?				
9	OPS 1.030	<i>MEL</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator posiada dla każdego samolotu zatwierdzony przez organ wykaz MEL? Aktualna zm. MMEL				
		b) Czy miały miejsce odstępstwa od wykazu MEL? Nr zgody				
10	OPS 1.290	<i>Plan lotu</i>	-	-	-	-
		a) Czy na każdy lot sporządzony jest operacyjny plan lotu?				
		b) Czy dowódca przystępuje do lotu po sprawdzeniu spełnienia wymagań tego przepisu (co najmniej 12 pozycji)?				
11	OPS 1.140	Czy przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów:	-	-	-	-
		a) i) Informacje mające znaczenie dla danego lotu, są zachowywane na ziemi?				
		ii) Informacje te są zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane zgodnie z OPS 1.1065 albo, jeśli jest to niewykonalne?				
		iii) Te same informacje są przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie samolotu?				
12	OPS 1.1060	a) Czy operator dostarcza zainteresowanym służbom aktualne i dokładne dane z autoryzowanego źródła, zawierające wszystkie informacje niezbędne dla przygotowania operacyjnego planu lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		Masa i wyważenie	-	-	-	-
13	OPS 1.625	a) Czy dokumentacja dotycząca masy i wyważenia zawiera podpisy osoby sporządzającej i dowódcy?				
		b) Czy stosowana jest procedura zmian w ostatniej chwili (last minute change)?				
14	Dodatek 1 do OPS 1.625	a) Czy dowódca jest powiadomiony o zmianach wprowadzonych w ostatniej chwili?				
		b) Czy przy tworzeniu dokumentacji stosowany jest system komputerowy i czy dane są weryfikowane?				
		c) Czy została wydana zgoda organu na korzystanie z komputerowego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia? Nr zgody:				
		d) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia wysyłana jest do samolotów poprzez łącza danych i czy kopia zaakceptowana przez dowódcę jest dostępna na ziemi?				
15	OPS 1.605	b) Czy ważenie samolotu przeprowadza się co 4 lata lub co 9 lat w przypadku stosowania mas floty?				
	Dodatek 1 do OPS 1.605	c) Czy załadunek odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu?				
16	OPS 1.615	b) Czy w przypadku bagażu dodatkowego, sucha masa operacyjna DOM i położenie środka ciężkości są korygowane?				
17	OPS 1.620	b) Czy określanie masy rzeczywistej pasażerów i bagażu podręcznego, odbywało się poprzez ważenie bezpośrednio przed wejściem na pokład lub w odpowiednim miejscu?				
		c) Czy tabele mas standardowych są stosowane?				
18	OPS 1.620	d) Czy operator opracował procedury na wypadek przekroczenia standardowych mas pasażerów i bagażu?				
		e) Czy dowódca jest powiadamiany o zastosowaniu metody niestandardowej i czy ta metoda jest opisana w dokumentacji?				
		g) Jeżeli operator stosuje wartości mas standardowych inne niż podane powyżej w tabelach. Czy operator uzyskał zezwolenie Władzy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		Zaloga	-	-	-	-
19	OPS 1.025	a) Czy ustalony jest wspólny język dla wszystkich członków załogi lotniczej? b) Czy cały personel operacyjny rozumie język, w którym została napisana instrukcja operacyjna?				
20	OPS 1.085	b) 3) Czy członkowie załogi mają obowiązek raportowania zdarzeń i przekazywania raportu dowódcy? d) Czy członkowie załogi mają wiedzę w jakich okolicznościach nie mogą pełnić obowiązków? (5 warunków) e) Czy członkowie załogi mają wiedzę o wymaganiach dotyczących spożywania alkoholu? (3 ograniczenia) f) 12) Czy przegląd przed lotem zawsze jest wykonywany? g) Czy dowódca ma wiedzę w jakich okolicznościach może odstąpić od procedur?				
21	OPS 1.390	a) Czy przy planowaniu załóg brana jest pod uwagę ekspozycja na promieniowanie kosmiczne w dawce większej niż 1 mSv w ciągu roku?				
22	OPS 1.940 a) AMC OPS1.940(a)(4)	1) Czy skład oraz liczba członków załogi lotniczej są zgodne z instrukcją użytkowania w locie (AFM/HFM)? 2) Czy są przypadki powiększenia załogi lotniczej dla danego typu operacji, tak aby jej skład nie był mniejszy od liczby określonej w instrukcji operacyjnej? 4) Czy nie komponuje się załogi z niedoświadczonych członków? 7) Czy jeżeli operator korzysta z personelu latającego zatrudnionego na części etatu (zlecenia lub dorywczo), może udowodnić, że spełniają oni wymagania, co do liczby, typów i wariantów statków powietrznych, na których ten personel wykonuje loty?				
23	OPS 1.940 b) Dodatek 2	1) Czy w lotach IFR lub w nocy na samolotach turbośmigłowych z liczbą miejsc większą niż 9 oraz na samolocie turboodrzutowym, skład załogi stanowi nie mniej niż dwóch pilotów? 2) Czy w lotach IFR lub w nocy, gdy załogę stanowi jeden pilot, spełnione są wymogi Dodatku 2 (5 warunków)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Liczba i skład personelu pokładowego</i>	-	-	-	-
24	OPS 1.311 Dodatek 1	Czy określanie minimalnej liczby personelu pokładowego uwzględnia wymagania przepisu wraz z Dodatkiem 1?				
25	OPS 1.990	a) Czy na statku powietrznym MASPSC ponad 19, zawsze jest członek personelu pokładowego bez względu na liczbę pasażerów?				
		e) Czy personel zatrudniony jednocześnie u innych przewoźników podlega kontroli co do ilości typów i wariantów samolotów, na których lata?				
26	OPS 1.995	a) Czy operator ustalił minimalne wymagania dla członków personelu pokładowego?				
27	OPS 1.040	a) Czy operator zapewnił, by wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego zostali przeszkoleni w dziedzinie przydzielonych im obowiązków?				
28	OPS 1.1000	a) Czy wyznacza się starszego członka personelu pokładowego, jeśli skład wynosi więcej niż jedna osoba?				
		c) Czy starszy członek personelu pokładowego posiada co najmniej rok czynnej praktyki na tym stanowisku i odpowiednie przeszkolenia?				
		<i>Czas lotu i wypoczynku</i>	-	-	-	-
29	OPS 1.1090	1 Czy określone są ograniczenia czasu lotu i służby oraz schemat wypoczynku dla członków załóg lotniczych?				
		2.1 Czy ograniczenia czasu lotu i służby oraz schemat wypoczynku są zgodne z wymaganiami OPS 1 Cz. Q?				
		2.2 Czy zakończenie lotu jest planowane w dopuszczalnym okresie wykonywania czynności lotniczych z uwzględnieniem czynności przed i po locie, czasu lotu i czasu oczekiwania?				
		2.3 Czy plan lotów i służby jest sporządzany i publikowany z wyprzedzeniem pozwalającym na zaplanowanie wypoczynku członkom załogi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Czas lotu i wypoczynku cd.</i>				
29	OPS 1.1090	3.1	Czy każdy członek załogi ma wyznaczony stały port macierzysty?			
		3.2	Czy przy planowaniu lotów i wypoczynku uwzględnia się: - częstotliwości wykonywania czynności lotniczych?			
		3.3	- kumulację wydłużonych okresów pełnienia służby? - pełnienie służby naprzemiennie w dzień i w nocy? - przemieszczenie członków załogi w celu podjęcia pracy?			
		3.4	Czy operator planuje i publikuje z odpowiednim wyprzedzeniem dni wolne dla członków załogi?			
30	OPS 1.1100	<i>Ograniczenia czasu lotu i służby.</i>		-	-	-
		1	Czy czas pełnienia służby przez członka załogi nie przekraczał: a) 190 h w ciągu każdych kolejnych 28 dni (rozłożonych równomiernie)? b) 60 h w ciągu każdych kolejnych 7 dni? c) 900 h całkowitego czasu blokowego lotów w ciągu roku? d) 100 h całkowitego czasu blokowego lotów każdych kolejnych 28 dni?			
31	OPS 1.1105	<i>Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) i nie przekracza:</i>		-	-	-
		1.3	13 h dziennie (podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)?			
		1.4	Czasów FDP pomniejszonych o 30 minut dla każdego odcinka, poczynając od trzeciego ale nie więcej niż 2h?			
		1.5	Czasów FDP także w oknie niżu dobowego (WOCL – 02:00 – 05:59): - 100% czasu WOCL przy rozpoczynaniu FDP w okresie WOCL - 50% czasu WOCL przy zakończeniu lub całkowitym FDP w okresie WOCL			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
32	OPS 1.1105	Czy wydłużanie dziennego czasu pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi uwzględnia następujące ograniczenia:				
		2.1 Wydłużenie FDP nie przekracza 1 h?				
		2.3 wydłużenie czasów FDP ma zastosowanie do				
		2.4 - dla 4 odcinków - FDP obejmuje nie więcej niż 2 h czasu WOCL - dla 2 odcinków jeżeli FDP obejmuje ponad 2 h czasu WOCL				
		2.5 Nie częściej niż dwa wydłużenia w okresie 7 kolejnych dni?				
		2.6 Czy odpowiednio wydłużono minimalne czasy wypoczynku jeżeli wydłużenia FDP były planowane?				
		2.7 Okres FDP do 11 h 45 min. w przypadku gdy okres ten rozpoczyna się między godziną 22:00 a 04:59?				
33	OPS 1.1105	Czy stosowane jest przemieszczanie członków załogi w celu zajęcia stanowiska pracy Jeżeli tak to należy sprawdzić czy:	-	-	-	-
		5.1 Czas spędzony na przemieszczaniu (po zgłoszeniu się ale przed podjęciem obowiązków) wliczany jest do czasu FDP?				
		5.2 Czas ww. nie jest liczony jako odcinek?				
		5.3 Czas ww. uwzględniany jest przy obliczaniu okresu wypoczynku?				
34	OPS 1.1110	<i>Wypoczynek.</i>	-	-	-	-
		1.1 Okres wypoczynku w porcie macierzystym był: - co najmniej równy długości czasu poprzedniego FDP? - co najmniej 12 h?				
		1.2 Okres wypoczynku poza portem macierzystym był (w zależności który jest dłuższy): - co najmniej równy długości czasu poprzedniego FDP? - co najmniej 10 h, w tym możliwość 8 h snu?				
		1.3 Rekompensowany jest wpływ różnic stref czasowych?				
		1.4 Posiada zgodę Władzy na skrócenie okresu wypoczynku?				
35	OPS 1.1115	Czy przy wydłużeniu pełnienia czynności lotniczych z powodu wypoczynku podczas lotu zwiększa się liczbę członków załogi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
35	OPS 1.1115	Czy stosowane są zmiany czasów FDP i wypoczynku w sytuacjach nie-przewidzianych? Jeżeli tak to należy sprawdzić czy:				
		1.1 Okres FDP nie został przedłużony o więcej niż 2 h (3 h przy zwiększonym składzie załogi)?				
		1.2 Okresy wypoczynku zostały skrócone bez przekraczania czasów minimalnych?				
		1.3 Zostały złożone meldunki o wydłużeniu FDP lub skróceniu czasu wypoczynku (powyżej 1 h)?				
36	OPS 1.1120	Czy operator przesyła Władzy kopię meldunku nie później niż 28 dni od wydarzenia?				
37	OPS 1.1125	Gotowość. Czy:	-	-	-	-
		1.2 Czas gotowości jest wliczany do łącznego czasu służby?				
		1.4 Jest określony czas wypoczynku po okresie gotowości (bez podjęcia czynności lotniczych) i jest on zaakceptowany przez Władzę?				
		1.5 Członek załogi ma zapewnione odpowiednie warunki socjalne, z miejscem niedostępnym dla osób postronnych?				
		2.1.1 Okresy gotowości są planowane i publikowane z odpowiednim wyprzedzeniem?				
		2.1.3 Określona jest maksymalna długość każdego okresu gotowości w miejscu innym niż określony punkt zgłoszenia?				
		2.1.4 Jest możliwość wypoczynku członka załogi w czasie gotowości przed przystąpieniem do pełnienia czynności lotniczych?				
		2.1.5 Czas gotowości jest uwzględniany przy obliczaniu łącznego czasu służby?				
38	OPS 1.1130	Czy operator zapewnia członkom załogi w czasie FDP możliwość spożycia posiłku, szczególnie gdy FDP przekracza 6 h?				
		Czy operator prowadzi dla każdego członka załogi rejestry okresów pełnienia obowiązków lotniczych, służby i wypoczynku?				
		4 Czy rejestry są przechowywane przez co najmniej 15 miesięcy licząc od ostatniego wpisu?				
		Czy meldunki w sprawie wydłużenia okresów FDP, wydłużenia czasu lotu oraz skrócenia okresu wypoczynku przechowuje się nie krócej niż 6 miesięcy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Przechowywanie dokumentów</i>	-	-	-	-
39	Dodatek 1 do OPS 1.1065	Czy informacje i dokumenty są przechowywane w możliwej do przyjęcia formie i czy są dostępne dla Władzy przez okresy podane w tabeli w niniejszym dodatku?				
40	OPS 1.160	a) 1) Czy w razie wypadku lub incydentu oryginalne zapisy z rejestratora pokładowego, przechowywane są przez okres 60 dni?				
41	OPS 1.440 Dodatek 1 do OPS 1.440	(2) Czy został ustanowiony i jest utrzymywany system rejestracji udanych i nieudanych podejść lub lądowań automatycznych w celu monitorowania ogólnego stanu bezpieczeństwa operacji?				
42	OPS 1.155	1) Czy operator przechowuje wymagane oryginały lub kopie dokumentów, przez odpowiedni okres, nawet jeśli przestanie być operatorem tego samolotu?				
		<i>Szkolenia</i>	-	-	-	-
43	OPS 1.005	d) Czy każde urządzenie szkoleniowe (<i>Synthetic Training Device - STD</i>), posiada certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie do urządzeń szkoleniowych? <i>Operator zamierzający korzystać z urządzenia szkoleniowego zobowiązany jest uzyskać zezwolenie Władzy.</i>				
44	OPS 1.020	2) Czy wszyscy członkowie załogi lotniczej zostali zaznajomieni z prawami, przepisami i procedurami odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków?				
45	OPS 1.040	a) Czy wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego zostali przeszkoleni w dziedzinie przydzielonych im obowiązków i byli zdolni do ich sprawnego wykonywania?				
46	OPS 1.205	Czy cały personel zaangażowany w operacje na ziemi i w powietrzu jest odpowiednio przeszkolony oraz zna swoje obowiązki?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
47	OPS 1.450 i Dodatek 1	1) Czy w przypadku, gdy wykonywane są operacje przy ograniczonej widzialności oraz operacji w kategorii II i III to:				
		i) Każdy członek załogi ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1 do OPS 1.450, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznej RVR i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w kategorii II i III;				
		2) Czy szkolenia i sprawdziany były zgodne ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej?				
		3) Czy kwalifikacje załogi lotniczej były określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów samolotów?				
48	OPS1.943	<i>Szkolenie u operatora w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)</i>	-	-	-	-
		a) Czy wszyscy członkowie załóg lotniczych przeszli przeszkolenie w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM)?				
		b) Czy wszyscy członkowie załóg lotniczych przeszli przeszkolenie w zakresie czynnika ludzkiego (HF)?				
		c) Czy szkolenie w zakresie CRM prowadzone jest przez przynajmniej jednego uznanego instruktora CRM?				
49	OPS 1.945	<i>Szkolenia przejściowe i sprawdziany</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy każdy członek załogi lotniczej ukończył właściwe szkolenie na nowy typ samolotu, spełniające wymagania JAR-FCL?				
		2) Czy każdy członek załogi lotniczej, przed przystąpieniem do samodzielnych lotów na linii, zawsze po zmianie typu lub klasy oraz przy zmianie przewoźnika, ukończył szkolenie przejściowe u operatora?				
		3) Czy szkolenia przejściowe prowadzone były przez odpowiednio wykwalifikowane osoby, zgodnie z zatwierdzonym programem?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
50	OPS 1.945	a) 6) Czy członek załogi lotniczej przed wykonywaniem lotów na linii pod nadzorem, przechodził sprawdzian umiejętności, wymagany w OPS 1.965 lit. b) oraz szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa OPS 1.965d?				
		7) Czy po zakończeniu lotów liniowych pod nadzorem był przeprowadzony sprawdzian?				
		9) Czy podczas szkolenia przejściowego były włączone elementy szkolenia CRM?				
51	OPS 1.945	b) Czy w razie zmiany typu lub klasy samolotu wymagany sprawdzian OPS 1.965 lit. b), jest połączony ze sprawdzianem umiejętności na typie lub klasie?				
		c) Czy szkolenia przejściowe u operatora są łączone ze szkoleniem dla uzyskania uprawnienia na typ lub klasę samolotu wymagane do wydania licencji członka załogi lotniczej?				
52	OPS 1.950	<i>Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, aby członek załogi lotniczej ukończył: 1) Szkolenie w różnicach; 2) Szkolenie zapoznawcze?				
53	OPS 1.955	<i>Nominacja na dowódcę</i>	-	-	-	-
		b) Czy zakres szkolenia dowódczego obejmuje: 1) Szkolenie na symulatorze (STD); 2) Sprawdzian umiejętności w pełnieniu funkcji dowódcy; 3) Zakres odpowiedzialności dowódcy; 4) Szkolenie w lotach liniowych; 5) Wykonanie sprawdzianu umiejętności dowódczych w lotach liniowych, oraz kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk; 6) Elementy zarządzania zasobami załogi (CRM)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
54	OPS 1.960	Dowódcy z licencją pilota zawodowego	-	-	-	-
		1) Czy pilot z licencją pilota zawodowego (CPL) nie pełnił czynności dowódcy samolotu w lotach z załogą jednoosobową, chyba że:				
		a) i) Przy przewożeniu pasażerów w locie z widocznością (VFR) w promieniu większym niż 50 mil morskich od lotniska startu, pilot posiada minimalny całkowity nalot na samolotach wynoszący 500 h lub posiada ważne uprawnienie do wykonywania lotów wg przyrządów.				
		ii) Przy wykonywaniu lotu IFR na samolocie wielosilnikowym, pilot posiada minimalny całkowity nalot na samolotach wynoszący 700 h w tym 400 h jako dowódca, w tym 100 h (IFR).				
		2) Czy przy wykonywaniu lotów IFR z jednym pilotem, spełnione są wymagania określone w dod. 2 do OPS 1.940?				
55	OPS 1.965 Dodatek 1 i 2 do OPS 1.965	Szkolenia i sprawdziany okresowe	-	-	-	-
		a) 1) Czy każdy członek załogi przechodził okresowe szkolenia i sprawdzenia?				
		2) Czy szkolenie okresowe obejmowało: naziemne odświeżające, w powietrzu/na symulatorze, w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa, w zarządzaniu załogami (CRM)?				
		3) Szkolenia były prowadzone przez odpowiednie osoby?				
		4) Czy ww. szkolenia są ważne?				
		5) Czy włączono elementy szkolenia CRM do wszystkich etapów szkolenia okresowego?				
		6) Czy odbyły się sprawdziany w lotach liniowych?				
		7) Czy odbyły się sprawdziany w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa?				
56	OPS 1.965 Dodatek 1 i 2	b) 2) Czy operator zapewnia wykonanie sprawdzianu umiejętności w okresie co 6 miesięcy?				
		g) Czy operator prowadzi szkolenie na samolocie/STD raz na 12 miesięcy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
57	OPS 1.968	<i>Kwalifikacje do wykonywania lotów z każdego stanowiska</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy pilot, który może wykonywać loty z obu stanowisk, ukończył odpowiednie szkolenia i sprawdziany? 2) Czy program szkolenia i sprawdzianu był zatwierdzony przez organ i jest podany w instrukcji operacyjnej?				
58	OPS 1.970	<i>Bieżąca praktyka</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy piloci nie zostali wyznaczeni do pełnienia obowiązków w locie, jeżeli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonali trzech startów i lądowań na samolocie lub STD? 2) Czy pilot, który bez ważnego uprawnienia do wykonywania lotów w IFR, nie był wyznaczony do wykonywania lotów nocnych jako dowódca, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni nie wykonał co najmniej jednego lądowania w nocy lub na symulatorze?				
		b) Czy operator nadzoruje ciągłość praktyki zawodowej wszystkich członków załóg lotniczych (90-120 dni)?				
59	OPS 1.975	<i>Kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk</i>	-	-	-	-
		a) Czy przed wyznaczeniem pilota na dowódcę statku, pilot ten posiadał odpowiednią wiedzę o trasie planowanego lotu oraz o lotniskach, urządzeniach i procedurach?				
		b) Czy operator nadzoruje ważność kwalifikacji dowódców załóg lotniczych w zakresie tras i lotnisk od wszystkich członków załóg lotniczych? (12 miesięcy)				
		d) Czy w okresie ostatnich trzech miesięcy, kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk były odnowione? (Jeżeli tak to przedłuża się je o 12 miesięcy)				
60	OPS 1.978	Czy operator wdrożył zatwierdzony przez organ program podwyższania kwalifikacji (AQP), pozwalający na wydłużenie okresów ważności szkoleń okresowych i ciągłości zawodowej załóg lotniczych OPS 1.945 OPS 1.965 I OPS 1.970?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
61	OPS 1.980	<i>Praca na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu</i>	-	-	-	-
		b) Czy planowanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu jest uzasadnione?				
		c) Czy operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu spełniał wszystkie wymagania określone w części N dla każdego typu lub wariantu?				
62	OPS 1.981	<i>Wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach</i>	-	-	-	-
		a) Czy wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach jest ograniczone tylko do jednego typu każdego z tych statków?				
63	OPS 1.985	<i>Rejestry szkolenia</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator prowadzi rejestry wszystkich odbytych szkoleń i sprawdzianów kwalifikacji przez każdego członka załogi lotniczej?				
		b) Czy operator sporządza i udostępnia na żądanie członka załogi lotniczej rejestr jego szkoleń, które ukończył?				
<i>Personel pokładowy(CC)</i>			-	-	-	-
57	OPS 1.995	c) Czy każdy członek CC odbył szkolenia wstępne, zgodnie z OPS 1.1005 w zakresie bezpieczeństwa?				
		d) Czy każdy członek CC odbył szkolenia przejściowe lub w różnicach (OPS 1.1010)?				
		e) Czy każdy członek CC podlega szkoleniom okresowym?				
58	OPS 1.1002	a) Czy członek CC (który nie posiada wcześniejszej takiej praktyki), przed podjęciem obowiązków jedyne go członka CC odbył następujące szkolenia: 1) Szkolenie uzupełniające; 2) Loty zapoznawcze w wymiarze co najmniej 20 godzin i 15 odcinków?				
		Czy loty zapoznawcze prowadzone są pod nadzorem odpowiednio doświadczonego członka personelu pokładowego na danym typie samolotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
59	OPS 1.1005	<i>Szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa</i>	-	-	-	-
		a) Czy cały personel CC operatora, przeszedł odpowiednie szkolenie podstawowe?				
		b) Czy szkolenie prowadzone są przez zatwierdzoną instytucję szkoleniową?				
		c) Czy program i struktura szkoleń, są zgodne ze stosownymi wymogami i są zatwierdzone przez Władzę?				
		d) Czy zaświadczenia o ukończonych szkoleniach są wystawione po uzgodnieniu z Władzą?				
60	OPS 1.1010	<i>Szkolenie przejściowe i w różnicach</i>	-	-	-	-
		a) Czy cały personel CC przeszedł, przed podjęciem obowiązków, szkolenie przejściowe i w różnicach?				
		c) Czy są łączone elementy szkolenia podstawowego ze szkoleniem przejściowym?				
		d) Czy szkolenia prowadzone są w sposób realistyczny oraz obejmują użycie całego wyposażenia i wszystkie procedury normalne i awaryjne?				
		e) Czy każdy personel CC, przed pierwszym skierowaniem do pełnienia obowiązków, odbył szkolenie CRM u operatora oraz szkolenie CRM dla danego typu samolotu?				
61	OPS 1.1012	Czy po zakończeniu szkolenia przejściowego, każdy członek CC odbył loty zapoznawcze jako jeden z członków minimalnego składu?				
62	OPS 1.1015	<i>Szkolenie okresowe</i>	-	-	-	-
		a) Czy każdy członek CC przechodził szkolenia okresowe, obejmujące czynności oraz przydzielone mu w czasie ewakuacji zadania, procedury normalne i awaryjne oraz czynności właściwe dla typów lub wariantów samolotu, na którym pracuje?				
		b) Czy szkolenia okresowe i zatwierdzone programy obejmują zajęcia teoretyczne i praktyczne zgodne z Dodatkiem 1 do OPS1.1015?				

		c)	Czy okres ważności szkoleń nie przekracza 12 miesięcy?				
--	--	----	--	--	--	--	--

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Sprawdziany</i>	-	-	-	-
63	OPS 1.1025	a) Czy każdy członek CC zakończył szkolenie sprawdzianem znajomości i umiejętności wykonywania procedur normalnych i awaryjnych, a sprawdziany przeprowadził egzaminator uznany przez Prezesa ULC?				
		b) Czy po zakończeniu szkolenia podstawowego, przejściowego i w różnicach oraz wznowiającego, odbył się obowiązkowy sprawdzian?				
		<i>Praca na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu</i>	-	-	-	-
64	OPS 1.1030	a) Czy żaden CC, nie wykonywał lotów na więcej niż trzech typach samolotu chyba, że uzyskał zgodę Władzy na cztery typy samolotów?				
65	OPS 1.1035	1) Czy operator prowadzi rejestr wszystkich szkoleń i sprawdzianów dla personelu pokładowego?				
		3) Czy przechowuje aktualne rejestry szkoleń i badań medycznych lub kontroli medycznych?				
		<i>Pasażer</i>	-	-	-	-
66	OPS 1.085	f) Czy wszyscy pasażerowie mają możliwość zapoznania się z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego?				
67	OPS 1.260	c) Czy dowódca jest powiadamiany o obecności na pokładzie osób z ograniczoną swobodą ruchów?				
68	OPS 1.265	Czy dowódca jest powiadamiany o obecności na pokładzie osób zawróconych, deportowanych lub aresztowanych?				
69	OPS 1.270	a) Czy do kabiny wnoszony jest tylko taki bagaż ręczny, który może być odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony?				
70	OPS 1.285	Czy pasażerowie są informowani o zagadnieniach bezpieczeństwa w poszczególnych odcinkach lotu oraz otrzymali karty instrukcji bezpieczeństwa?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Wyposażenie</i>	-	-	-	-
71	OPS 1.313	Czy każde stanowisko w kabinie załogi wyposażone jest w słuchawki nagłowne z mikrofonem lub urządzenie równorzędne?				
72	OPS 1.330	Czy całe wyposażenie awaryjne zawsze jest dostępne do natychmiastowego wykorzystania?				
73	OPS 1.390	b) Czy operator nie użytkuje samolotu na wysokościach powyżej 15000 m (49000 stóp) jeśli nie jest wyposażony w przyrząd do wykrywania promieniowania kosmicznego (zgodnie z OPS 1.680)?				
74	OPS 1.630 OPS 1.845	a) Czy operator zapewnia, by nie doszło do rozpoczęcia lotu jeśli przyrządy i wyposażenie nie są zgodne z kartą EQP?				
75	OPS 1.820	Czy użytkowane samoloty są wyposażone w awaryjny nadajnik lokalizacyjny ELT o częstotliwość nadawania 406 MHz i czy nadajnik ma przyznany odpowiedni kod?				
76	Rozporządzenie MI z dnia 26.03.2009 r.	Czy operator dokonał zgłoszenia wszystkich ELT do ULC?				
		<i>RVSM</i>				
77	OPS 1.872	a) Czy użytkowane samoloty są przystosowane do operacji w przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)?				
78	OPS 1.241	Czy operator posiada wydane przez Władzę zezwolenie RVSM, jeśli prowadzi tego typu operacje?				
		<i>Wykrywanie bliskości ziemi (GPWS)</i>	-	-	-	-
79	OPS 1.665	a) Czy użytkowane samoloty o napędzie turbinowym i MTOW > 5700 kg lub MAPSC > 9, wyposażone są GPWS posiadający funkcję TAWS?				
		<i>ACAS</i>	-	-	-	-
80	OPS 1.668	Czy użytkowane samoloty o masie większej niż 5700 kg i MAPSC > 19, wyposażone są w ACAS II?				
81	OPS 1.420	d) Czy każdy przypadek wystąpienia sygnalizacji ACAS był zgłaszany do Władzy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>ETOPS</i>	-	-	-	-
82	OPS 1.245	a) Czy operator zapewnił, że będzie użytkował określony typ samolotu dwusilnikowego w wymaganej odległości od odpowiedniego lotniska?				
83	OPS 1.246	a) Czy operator posiada zezwolenie ETOPS, jeśli wykonuje loty w odległości granicznej większej niż określona w OPS 1.245?				
		b) Czy operator zapewnił, aby dla operacji ETOPS wyznaczone było odpowiednie trasowe lotnisko zapasowe?				
84	OPS 1.243	<i>Operacje na obszarach, na których obowiązują szczególne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej</i>	-	-	-	-
		Czy operator posiada zezwolenie na loty w przestrzeni MNPS/RNP/RNAV jeśli prowadzi tego typu operacje?				
		<i>Paliwa i olej</i>	-	-	-	-
85	OPS 1.255	a) Czy w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji?				
		b) Czy obliczenia wymaganego paliwa obejmowały kołowanie, lot, wymagane rezerwy oraz dodatkowe – jeśli tak zdecydował dowódca?				
		c) Czy są prowadzone w locie obliczenia dotyczące paliwa?				
86	OPS 1.305 OPS 1.307	Czy nie było sytuacji tankowania lub zlewania paliwa typu <i>wide-cut</i> z pasażerami na pokładzie, a w przypadku innych paliw odbywało się to zgodnie z instrukcją i zastosowaniem niezbędnych środków bezpieczeństwa?				
87	OPS 1.375	a) Czy sprawdzenia paliwa były wykonywane w regularnych odstępach czasu, adekwatnie do wymagań niniejszego punktu?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Authority		RAPORT Z INSPEKCJI SYMULATORA/ MOCK-UP (SIMULATOR/MOCK-UP INSPECTION REPORT)			Nr Raportu (<i>File reference</i>) CTD..... / /					
SYMULATOR/URZĄDZENIE TRENINGOWE (SIMULATOR/TRAINING DEVICE)										
Nazwa Ośrodka (<i>Training Center</i>)			Liczba ćwiczących w cyklu (<i>Students/Cycle</i>)		Data inspekcji (<i>Inspection date</i>)					
Nr Certyfikatu (<i>Certificate/Approval</i>)			3-letnim	1 letnim	Typ (Type)					
Operator (<i>Operator</i>)					Model (Model)					
WYPOSAŻENIE DO SYMULOWANIA (<i>Mock-up simulation features</i>)										
Dzień (<i>Day</i>)	Noc (<i>Night</i>)	Dym (<i>Smoke</i>)	Pożar (<i>Fire</i>)	Wodowanie (<i>Ditching</i>)	Dekompresja (<i>Decompression</i>)	Wyposażenie (Emergency equipment)				
						Trapy (<i>Slides</i>)	Gaśnice (<i>Extinguishers</i>)	Maski (<i>O₂</i>)	Kaptury (<i>PBE</i>)	Latarki (<i>Torches</i>)
Kategoria inspekcji (<i>Inspection Category</i>)		√	Kwalifikacyjna (<i>Initial</i>)		Okresowa (<i>Recurrent</i>)		Doraźna (<i>Occasional</i>)			
Wykryte braki (*) (<i>Discrepancies</i>)		Poziomu 1 (<i>Level 1</i>)		Poziomu 2 (<i>Level 2</i>)		Observacja (<i>Observation</i>)				

(*) Zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację i liczbę wykrytych braków.

(*) Insert number and your own discrepancies classification, as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (<i>Detailed Assessment</i>)	Pozytywna (<i>Satisfactory</i>) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (<i>Unsatisfactory</i>) (*) <i>Discrepancy classification letter marking</i>
OCENA SYMULATORA / MOCK-UP (<i>SIMULATOR / MOCK-UP ASSESSMENT</i>)		(*)
Czy ośrodek szkoleniowy posiada ważny certyfikat wydany przez właściwą władzę? (jeśli jest to wymagane w danym państwie)		
Czy symulator jest zatwierdzony przez władzę do szkolenia i treningów na dany typ i model statku? (jeśli jest to wymagane w danym państwie)		
Czy ogólny układ kabiny symulatora jest reprezentatywny dla statku powietrznego, jaki użytkuje Operator?		
Czy liczba wyjść awaryjnych i foteli umożliwia ćwiczenia w ewakuacji z uwzględnieniem podziału ról i obowiązków w poszczególnych sekcjach statku?		
Czy rozmieszczenie wyjść awaryjnych na symulatorze odpowiada układowi jaki występuje na statku powietrznym?		
Czy dostęp do wyjść awaryjnych na symulatorze jest taki sam jak na statku powietrznym?		
Czy mechanizmy otwierania wyjść awaryjnych na symulatorze są takie same jak statku powietrznym?		
Czy rozmiary i waga drzwi oraz okien awaryjnych są takie same jak statku powietrznym?		
Czy procedury przygotowania, uruchamiania i zabezpieczania trapów ewakuacyjnych są takie same jak na statku powietrznym?		
Czy lokalizacja trapów odpowiada ich umiejscowieniu na statku powietrznym?		
Czy możliwe są ćwiczenie praktycznego otwierania trapu ?		
Czy wysokość usytuowania wyjść awaryjnych odpowiada rzeczywistej wysokości tych progów na statku powietrznym?		
Czy symulator umożliwia blokowanie poszczególnych wyjść awaryjnych?		

OCENA SZCZEGÓŁOWA (Detailed Assessment)	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* Discrepancy classification letter marking)	
Czy symulator umożliwia prowadzenie praktycznych ćwiczeń w gaszeniu pożaru z użyciem każdego rodzaju gaśnic i środków gaśniczych reprezentatywnych dla wyposażenia statku powietrznego?			
Czy symulator umożliwia prowadzenie ćwiczeń w warunkach rzeczywistego zadymienia?			
Czy ilość i rodzaj wyposażenia awaryjnego jest taka sama jak na statku powietrznym?			
Czy rozmieszczenie wyposażenia awaryjnego jest takie samo jak na statku powietrznym?			
Czy sterowanie systemami łączności wewnętrznej odpowiada systemom występującym na statku powietrznym?			
Czy ilość oraz rozmieszczenie sygnalizacji i przełączników wykorzystywanych przez personel pokładowy w sytuacjach awaryjnych jest takie samo jak na statku powietrznym?			
Czy systemy oświetlenia awaryjnego są identyczne z systemami występującymi na statku powietrznym?			
OCENA PRZEBIEGU ZAJĘĆ (ACTION ASSESSMENT)			
Czy przed zajęciami przeprowadzono omówienie ćwiczeń?			
Czy w obserwowanym szkoleniu zrealizowano wszystkie elementy zatwierdzonego przez ULC programu Operatora?			
Czy ćwiczenia praktyczne z trapami były przeprowadzone zgodnie z procedurami Operatora?			
Czy podczas treningu okna awaryjne są odkładane (wyrzucane) zgodnie z Instrukcją Bezpieczeństwa dla pasażerów?			
Czy użyte w trakcie szkolenia pomoce audiowizualne były wystarczające i właściwe do zakresu prowadzonego szkolenia?			
Czy czas treningu był wystarczający na gruntowne wykonanie każdego elementu przewidzianego w programie?			
Czy organizacja szkolenia była prawidłowa i zgodna z programem szkolenia?			
Czy kwalifikacje instruktora/wykładowcy były wystarczające?			
Czy sposób prowadzenia zajęć był prawidłowy?			

LISTA UCZESTNIKÓW

Lp.	Imię i Nazwisko	Nr CCQ	Ocena	Imię i Nazwisko	Nr CCQ	Ocena
	Personel pokładowy			Załoga lotnicza		
1						
2						
3						
4						
5				Instruktor I	Zakres	
6						
7						
8				Instruktor II	Zakres	
9						
10						

UWAGI INSPEKTORA (ASI)
(ASI Inspector's remarks)

Nr Uwagi [np. K(1); D(2)]	Treść uwagi / (Remarks) (Opis stwierdzonej nieprawidłowości oraz proponowane działania korekcyjne)	KOD (SRDO)
	<p>Podpis inspektora (ASI): <i>(Examiner/Instructor or (ASI) inspector's signature)</i></p> <p style="text-align: right;">.....</p>	

DZIAŁANIA KOREKCYJNE
(Corrective action)

Dotyczy Uwagi Nr	Poleczone działanie korekcyjne	Inspektor prowadzący	Sposób wykonania (Nr pisma, Decyzji itp.)
	<p>Podpis inspektora (CPM): <i>(Inspector's signature (CPM))</i></p>		

Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Authority		RAPORT Z INSPEKCJI NA TRASIE (EN-ROUTE INSPECTION REPORT)		Nr Raportu (File reference) Poz. 41 ENR- / /	
Operator (Operator)				Data inspekcji (Inspection date)	
Typ i model statku (A/C Typ & Model)		Znaki rej. (Registration)	Nr rejsu/ Rodzaj lotu (Flight No/Type)		
Dowódca (PIC)				Nr licencji Licence No.	
II pilot (Co-pilot)				Nr licencji Licence No.	
Mechanik pokładowy/Nawigator (Flight engineer/Navigator)				Nr licencji Licence No.	
Szef pokładu (Senior Cabin Attendant)				Nr licencji Licence No.	
Odlot (Departure) (UTC) Data/Godzina Date/Time		Trasa (Route)		Przylot (Arrival) (UTC) Data/Godzina Date/Time	Czas lotu (Total flight time)
/		DEP	DEST	/	
Kategoria inspekcji (Inspection Category)	√	Kwalifikacyjna (Initial)	Okresowa (Reccurent)		Doraźna (Occasional)
Wykryte braki (*) (Discrepancies)	Krytyczne (Critical)	Poważne (Major)	Drobne (Minor)	Informacja (Information)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację i liczbę wykrytych braków .

(*) Insert number and your own discrepancies classification, as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy classification letter)
PRZED LOTEM (PREFLIGHT)		(*)
Analiza meteorologiczna (Weather analysis)		
Planowanie lotu (Flight planning)		
NOTAM		
Zezwolenie po odprawie (Dispatch clearance)		
Nawigacyjny plan lotu i dzienniki (Navigation flight plan and logs)		
Przegląd przed lotem przez pilota (Pilot Preflight inspection)		
Sprawdzenie wyposażenia radiowego (Radio/SELCAL-check)		
Użycie tlenu i procedury sprawdzenia masek (Use of oxygen and mask check procedure)		
Przegląd przed lotem przez mechanika pokładowego/naziemnego (Flight/maintenance engineer pre-flight inspection)		
Aktualny ciężar statku (A/C actual mass) (..... kg.)		
Położenie środka ciężkości (SCA) (Index and reference MAC; LEMAC) (..... %)		
Zgodność ilości paliwa z formułą Operatora (Departure fuel conforms to operator fuel formula)		
Wypełnienie arkusza masy i wyważenia (Completion of mass and balance form)		
Rozłożenie ładunku (Load distribution)		
Poprawność obliczeń załadunku: (Loading within limits:)		
Ciężaru bez paliwa, do startu i lądowania (Zero fuel mass, take-off and landing masses)		
Ciężaru pasażerów/ładunku/cargo (Passenger/Fracht/Cargo masses)		
Ciężaru bagażu rejestrowanego i kabinowego (Hold and carry-on baggage mass)		
Ciężarów niestandardowych (wyjątki) (Non-standard mass (exemptions))		
Zgodność szacunku ciężarów z zapisami w arkuszu załadunku (Notional mass with load sheet annotation)		

OCENA SZCZEGÓŁOWA	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy classification letter)
PRZED LOTEM (PREFLIGHT) (c.d.)		(*)
Odpowiednie miejsce na: (Adequate allowances for)		
Bagaż i teczki załogi (Crew briefcases and baggage)		
Bibliotekę techniczną (Technical library)		
Wyposażenie nawigacyjne (Navigational equipment)		
Tratwy ratownicze (Life rafts)		
Wyposażenie przetrwaniowe (Survival equipment)		
Części zapasowe i narzędzia (Spares and tools)		
Mocowanie i zaczepy cargo (Load spreaders and cargo tie-downs)		
Dokumenty statku (Aircraft papers)		
Instrukcja Operacyjna (Operations Manual)		
Instrukcja Obsługi Technicznej (Maintenance Manual)		
Wykaz Wyposażenia Minimalnego (MMEL/MEL)		
Dziennik lotu lub podróży (Flight or journey log)		
Mapy, plany, karty podejść instrumentalnych (Maps, charts, instrument approach charts)		
Listy kontrolne (Checklists)		
Świadectwo rejestracji statku (Aircraft registration certificate)		
Świadectwo sprawności technicznej (Certificate of Airworthiness)		
Świadectwo Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate)		
Świadectwo hałasu (Noise Certificate)		
Dowód ubezpieczenia (Insurance Certificate)		
ODLOT (DEPARTURE)		
Start (Take-off) IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> PIC <input type="checkbox"/> SIC <input type="checkbox"/>		
Zezwolenie odlotowe SID RWY (Departure clearance/SID compliance)		
Wyznaczanie ograniczeń do startu (Take-off limitations)		
Wyznaczenie V_1 , V_R oraz V_2 (V_1 , V_R and V_2 compliance)		
Kalkulacje mocy do startu (Take-off thrust calculations)		
Programowanie urządzeń nawigacyjnych (FMS/FCC programming)		
Przygotowanie na zmianę zezwolenia ATC (Preparations for ATC reclearance)		
Zapisanie i powtórzenie zezwolenia (Clearance record and readback)		
Odprawa przedstartowa w cockpicie (Cockpit take-off briefing)		
Instrukcje procedur awaryjnych personelu pokładowego (F/A instructions on emergency procedures)		
Procedury wypychania i kołowania (Push-back and taxiing)		
Procedury uruchamiania (Start-up procedures)		
Próba zespołów napędowych (Run-up)		
Świadomość wysokości (Altitude awareness (Climb)),		
Procedury antyhałasowe (Noise procedures)		
TRASA (EN-ROUTE)		
Zachowanie MEA (MEA compliance)		
Korzystanie z radaru pokładowego (Use of airborne radar)		
Stosowanie się do zezwolenia ATC (Adherence to ATC clearance)		
Zmiany zezwolenia ATC na trasie (ATC En-route re-clearance)		
Prowadzenie lotu (Flight following)		
Rejestrowanie zużycia paliwa w locie (In-flight fuel consumption records)		
Świadomość wysokości (przelot) (Altitude awareness (Cruise))		
Wykorzystanie pomocy nawigacyjnych (Use of NAVAIDS facilities)		
Nawigowanie (Doppler, bezwładnościowa, itp.) (Navigation (Doppler, inertial, etc.))		
Świadomość wysokości (zniżanie) (Altitude awareness (Descent))		
Procedury oczekiwania (Holding procedures)		

OCENA SZCZEGÓŁOWA	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy classification letter)	
PODEJŚCIE I LĄDOWANIE (APPROACH and LANDING)		(*)	
Typ podejścia (Type of approach) IFR <input type="checkbox"/> VFR <input type="checkbox"/> PIC <input type="checkbox"/> SIC <input type="checkbox"/>			
Zezwolenie podejścia ATC (ATC approach clearance) STAR RWY			
Ciężar całkowity do lądowania (Gross mass) kg.			
Konfiguracja statku (Aircraft configuration)			
Utrzymywanie prędkości (Airspeed control)			
Świadomość wysokości (Altitude awareness)			
Ustabilizowanie podejścia (Stabilized approach)			
Nieudane podejście (Missed approach)			
Dobieg, kołowanie i parkowanie (Taxing and parking)			
Pozostałość paliwa (Remaining fuel)			
Zabezpieczanie samolotu po locie (A/C security)			
ZAŁOGA (FLIGHT CREW)			
Licencje i certyfikaty medyczne (Licence and physicals)			
Kwalifikacje pilota-dowódcy (Proficiency of pilot-in-command (PIC)			
Kwalifikacje II pilota (Proficiency of second-in-command (SIC)			
Kwalifikacje mechanika pokładowego/nawigatora (Proficiency of flight engineer/flight navigator)			
Kwalifikacje personelu pokładowego (Proficiency of flight attendants)			
Czułość załogi na pokładzie (Flight deck vigilance)			
Koordynacja w załodze (Crew co-ordination)			
Dowodzenie (Judgement (pilot-in-command))			
Zarządzanie lotem (Flight management)			
Prowadzenie łączności (Radio communication)			
Postępowanie w sytuacjach awaryjnych (Handling of emergencies)			
Zapisywanie usterek statku (Logging of aircraft discrepancies)			
Przestrzeganie ograniczeń statku (Compliance with a/c limitations)			
Użycie list kontrolnych (Use of checklists)			
Procedury antyhałasowe (Noise abatement procedures)			
Znajomość wyposażenia awaryjnego przez personel pokładowy (Cabin attendant knowledge of emergency equipment)			
Stosowanie się do przepisów i zasad nadzoru lotniczego (Compliance with CAA regulations and rules)			
Stosowanie się do instrukcji i procedur/polityki operacyjne (Compliance with operator operating instructions and procedures/policies)			
LOTNISKA (AERODROMES)			
Drogi startowe i kołowania (Runways and taxiways)			
Oświetlenie (Lighting)			
Zabezpieczenie dostępu (Public protection)			
Wyposażenie placówki (Station facilities)			
Personel naziemny (Ground personnel)			
Tankowanie statku (Refuelling of aircraft)			
Obsługa handlingowa (Handling)			
Procedury łączności ATC (ATC radio communication procedures)			

UWAGI INSPEKTORA (ASI)
(ASI Inspector's remarks)

Nr Uwagi [np. K(1); D(2)]	Treść uwagi / Remarks (Opis stwierdzonej nieprawidłowości oraz proponowane działania korekcyjne)	KOD (SRDO)
	<p>Podpis inspektora (ASI):</p> <p>Inspector's signature (ASI)</p> <p>Nazwisko inspektora (ASI)</p> <p>Inspector's name (ASI)</p>	

(Corrective action)

Dotyczy Uwagi Nr	Polecane działanie korekcyjne	Inspektor prowadzący	Sposób wykonania (Nr pisma, Decyzji itp.)
	<p>Podpis inspektora (CPM):</p> <p>Inspector's signature (CPM)</p> <p>Nazwisko inspektora (CPM)</p> <p>Inspector's name (CPM)</p>		

Blank area for notes and additional information.

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA LK-FSTD-01
---	---

Nazwa procedury: Sprawdzenie zgodności STD i programu szkoleń zgodnie z OPS i nadzór nad sesją symulatora.		
Certyfikat operatora: PL-	Numer audytu:	
Obszar audytowany: Sesja symulatorowa, typ syntetycznego urządzenia szkoleniowego, uprawnienia personelu szkolącego, zakres programu szkolenia, elementy CRM.	Kierownik obszaru:	
Numer certyfikatu kwalifikacji urządzenia FSTD	Data ważności certyfikatu kwalifikacji (dd-mm-yyyy)	Seria/Numer seryjny FSTD:
INFORMACJE O ZAKRESIE ZASTOSOWANIA URZĄDZENIA SZKOLENIOWEGO FSTD	Lokalizacja	Symulowany typ
Podstawa prawna: OPS 1 (OPS 1.005 d) rozporządzenie Komisji nr 859/2008 zmieniającego rozporządzenie Rady nr 3922/1991 w odniesieniu do wspólnych wymagań technicznych i administracyjnych mających zastosowanie do komercyjnego transportu lotniczego	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):

WYDANIE ZEZWOLENIA OPERACYJNEGO STD

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1.	Czy został złożony wniosek STD?			
2.	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne?			
3.	Czy wprowadzono ograniczenia w wydanym zezwoleniu?			

RÓŻNICE W PREZENTACJI I OPERACJI POMIĘDZY STD I STATKIEM POWIETRZNYM

	Treść pytania	Tak	Nie	Podpis	Uwagi
4.	Czy opisane w I.O. Część B (AFM, FCOM, QRH, POH) ograniczenia operacyjne pokrywają się z przedstawioną specyfikacją STD?				
5.	Czy Operator wskazał różnice pomiędzy STD a używanym egzemplarzem statku powietrznego, ze szczególnym uwzględnieniem wersji silników, wyposażenia nawigacyjnego, FMS (baza danych), danych osiągowych i wyważenia samolotu, systemu paliwowego i innych różnic oraz ich wpływu na charakterystykę lotu?				

6.	Czy lista różnic w konfiguracji pomiędzy statkiem powietrznym a symulatorem została wypełniona poprawnie ?				
7.	Czy Kierownik Szkolenia Lotniczego oświadczył, że przedstawione informacje są poprawne i prawdziwe, oraz że systemy STD i statku powietrznego są pokrewne, a w przypadku różnic w wyposażeniu, zastosuje wszelkie możliwe dodatkowe sposoby kształcenia i szkolenia w celu zminimalizowania różnic i przeprowadzenia szkolenia w warunkach najbardziej zbliżonych do warunków rzeczywistych?				
PROGRAM SZKOLENIA Z WYKORZYSTANIEM FSTD					
	Treść pytania	Tak	Nie	Podpis	Uwagi
8.	Czy operator w I.O część D opisał program szkolenia zgodnie z wymogami OPS ?				
9.	Czy program szkolenia na symulatorze został ustalony w taki sposób by obejmował wszystkie poważne niesprawności systemów samolotu jakie miały miejsce w okresie poprzednich 3 lat, oraz związane z nimi procedury postępowania?				
10.	Czy program szkoleń i sprawdzianów okresowych był ustalony w instrukcji operacyjnej zgodnie z OPS 1.965?				
WYKONYWANIE PROGRAMU SZKOLENIA NA FSTD ZGODNIE Z WYMOGAMI OPS					
	Treść pytania	Tak	Nie	Podpis	Uwagi
11.	Czy Operator zapewnił, aby każdy członek załogi lotniczej został przeszkolony w zakresie swoich obowiązków i poinstruowany o wymaganiach dotyczących współpracy z innymi członkami załogi z wykorzystaniem STD? Dodatek 1 do OPS 1.450 Pkt. c2.?				
12.	Czy podczas szkolenia na STD uwzględniono start normalny w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR; (ii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika pomiędzy V1 a V2 lub tak szybko, jak na to pozwalają względy bezpieczeństwa; oraz (iii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika przed osiągnięciem V1, powodującej przerwanie startu.				
13.	Czy Operator zapewnił, by w połączeniu z normalnym okresowym szkoleniem i sprawdzianami umiejętności u operatora były sprawdzane wiedza i zdolność pilota do wykonywania zadań				

	związanych z określoną kategorią operacji, do których pilot jest uprawniony? Zgodnie z Dodatek 1 do OPS 1.450 pkt. g				
STD					
	Treść pytania	Tak	Nie	Podpis	Uwagi
14.	Jakie były udokumentowane metody i procedury wdrożone w celu oceny kwalifikacji i specyfikacji technicznej STD?				
15.	Czy możliwości STD symulowania i warunków odpowiadają programowi szkolenia?				
16.	Czy operator wskazał wpływ na charakterystykę lub zmianę procedur w przypadku różnic bądź niezgodności pomiędzy statkiem powietrznym a symulatorem?				
17.	Czy operator przewiduje uzupełnienie wiedzy po przez dodatkowe zajęcia teoretyczne na podstawie AFM, FCOM, POH, QRH lub dodatkowe sesje na innym urządzeniu do symulowania?				
18.	Czy instruktor posiada ważne uprawnienia do przeprowadzania sesji treningowej zgodnie z programem szkolenia?				
19.	Czy istnieją udokumentowane metody i procedury przyjęte do zapoznania instruktora przeprowadzającego szkolenie z zastosowaniem urządzenia STD tak, że jest on w stanie obsługiwać je zgodnie z zatwierdzonymi procedurami przy prowadzeniu każdej sesji treningowej?				
20.	Czy instruktorzy zapoznali się z użyciem urządzenia i są przeszkoleni w obsłudze urządzenia, zgodnie z metodami przyjętymi w organizacji i standardami dla każdej sesji treningowej?				
21.	Czy okazano dowody w postaci zapisów na zapoznanie każdego instruktora z STD?				
NADZÓR NAD SESJĄ SYMULATOROWĄ					
	Treść pytania	Tak	Nie	Podpis	Uwagi
22.	Kiedy był przeprowadzony ostatni trening z użyciem STD?				
23.	Jakie były rezultaty ostatniego sprawdzenia?				
24.	Czy były wprowadzone jakieś zmiany w programie szkolenia?				
25.	Jakie były przyczyny wprowadzonych zmian?				
26.	Czy organizacja zapewnia, że trening na symulatorze odbywa się zgodnie z założeniami programu szkolenia i przepisów dotyczących szkolenia załóg?				
27.	Czy istnieją udokumentowane metody i procedury przyjęte w celu zapewnienia, że FSTD odpowiednio reprezentuje fizycznie				

	symulowany model statku powietrznego typ / wariant, klasa .				
28.	<p>Czy urządzenie STD ma określone w swojej specyfikacji symulowanie następujących typów operacji i wyposażenia:</p> <p>CAT I RVR m DH ft CAT II RVR m DH ft CAT III RVR m DH ft (lowest minimum) LVTO RVR m Recency IFR-training / check / Type rating Proficiency checks Autocoupled approach Autoland / roll out / guidance ACAS I / II / Windshear warning / system / predictive windshear WX-radar HUD / HUGS / FANS GPWS/EGPWS / ETOPS capability GPS INNE</p>				
29.	Czy do celów szkoleniowych STD symuluje odpowiednie otoczenie, fizyczne odwzorowanie terenu, warunki pogodowe, ruch , pomoce nawigacyjne i infrastrukturę lotniskową ?				
30.	Czy rola i zakres odpowiedzialności instruktora została określona w sposób klarowny i dokładny?				
31.	<p>Czy rola i obowiązki instruktora zawarte są w dokumentacji szkoleniowej oraz zawierają:</p> <p>a. określenie i omówienie zadań podczas odprawy przed rozpoczęciem sesji b. omówienie zadań po zakończonej sesji c. czy instruktor realizuje zapisy programu szkolenia ?</p>				
32.	Czy czas trwania sesji symulatorowej został określony?				
33.	Czy są udokumentowane dowody z przeprowadzonej sesji i założonych celów szkoleniowych?				

Uwaga: 1. W przypadku jeśli dany punkt nie dotyczy organizacji – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/D
2. W przypadku, jeśli dany punkt nie był audytowany – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/S

Opinia:

Rekomendacje/zalecenia/uwagi inspektora :

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK OPS-3-EXM
---	--

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu: PL.	Numer audytu:	
Punkt JAR OPS-3, od którego Wnioskujący chce uzyskać zwolnienie:	Kierownik obszaru:	
Temat: WYDANIE ZWOLNIENIA JAR OPS-3.010	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Zespół oceniający: 1. 2. 3. 4.	ZATWIERDZAM Dyrektor Departamentu Operacyjno- Lotniczego Data:	

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy podmiot wystąpił z wnioskiem o wydanie ww. zwolnienia na czas ograniczony - data wystąpienia?			
2	Czy podmiot wcześniej występował z wnioskiem o wydanie zwolnienia?			
3	Czy podmiot wnioskujący wcześniej otrzymał zwolnienie? (określić, czego dotyczyło i na jak długo było wydane)			
4	Czy podmiot wskazał wymaganie JAR OPS-3, którego ma dotyczyć zwolnienie?			
5	Czy zachodzi uzasadniona potrzeba zwolnienia z wymagania od JAR OPS-3.705?			
6	Czy nakłada się na przewoźnika dodatkowe wymagania, zapewniające odpowiedni poziom bezpieczeństwa w tej sprawie?			
7	Uzgodnienia wewnętrzne(wymienić komórki biorące udział w procesie)			
8	Decyzja (wskazać czy pozytywna lub odmowna)			

~~1. Na podstawie danych i informacji zawartych we wniosku oceniający/zespół oceniający wnioskuje~~

o wydanie zwolnienia (podać termin ważności ograniczenia)

2. Uzasadnienie pozytywnego stanowiska oceniającego/zespołu oceniającego:

3. Na podstawie danych i informacji zawartych we wniosku oceniający/zespół oceniający wnioskuje o odmowę wydania tymczasowego zwolnienia. (Uzasadnienie negatywnego stanowiska oceniającego/ zespołu oceniającego)

Data

Podpis oceniającego

(gdy oceniającym jest zespół – podpisy wszystkich jego członków)

1:.....- Przewodniczący Zespołu

2:.....- Członkowie Zespołu

3:.....

4:.....


 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-8_1_3922
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu: PL.	Numer audytu:	
Rodzaj i charakter problemu bezpieczeństwa:		Kierownik obszaru:
Temat: Podjęmowanie działań w zawiązku z wystąpieniem problemu bezpieczeństwa w organizacji Art. przepisu: Artykuł 8.1 Rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy wykryto problem bezpieczeństwa?			
2	Czy dla organizacji w której wykryto problem bezpieczeństwa były wydawane zwolnienia/odstępstwa?			
3	Na jaki okres były wydawane zwolnienia/odstępstwa?			
4	Czy problem bezpieczeństwa został wykryty w ramach CNO/SAFA?			
5	Czy w zawiązku z wykryciem problemu bezpieczeństwa w organizacji należy zawiesić certyfikat?			
6	Czy w zawiązku z wykryciem problemu bezpieczeństwa istnieją podstawy do wydania zwolnienia/odstępstwa na podstawie art. 8 ust 2/ art. 8 ust.3 rozporządzenia 3922/91?			
7	Czy problem bezpieczeństwa jest wynikiem nieodpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, przewidzianego wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi, lub brakami w wymaganiach i procedurach?			

Propozycja działań naprawczych:

Data i podpis inspektora

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-8_2_3922
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu: PL.	Numer audytu:	
Punkt i treść OPS-1 od którego Wnioskujący chce uzyskać odstępstwo/zwolnienie:		Kierownik obszaru:
Temat: WYDANIE ZWOLNIENIA	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Art. przepisu: Artykuł 8.2 Rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91		
Zespół oceniający: 1. 2. 3. 4.	ZATWIERDZAM Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego Data:	

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy podmiot wystąpił z wnioskiem o wydanie zwolnienia - data wystąpienia?			
2	Czy podmiot wcześniej występował z wnioskiem o wydanie zwolnienia?			
3	Czy podmiot wnioskujący wcześniej otrzymał zwolnienie? (określić czego dotyczyło i na jak długo było wydane)			
4	Czy podmiot wskazał wymaganie OPS którego ma dotyczyć zwolnienie?			
5	Czy zachodzą nagle nieprzewidziane okoliczności operacyjne w przypadku zwolnienia?			
6	W jaki sposób zostanie zachowany równoważny poziom bezpieczeństwa przy zastosowaniu zwolnienia?			
7	Uzgodnienia wewnętrzne(wymienić komórki biorące udział w procesie)			
8	Decyzja (wskazać czy pozytywna lub odmowna)			
9	Czy decyzja została wysłana do wnioskującego?			
10	Czy poinformowano Komisję Europejską oraz Państwa Członkowskie o wydaniu tymczasowego zwolnienia?			
11	Czy decyzja została zarchiwizowana?			

~~1. Na podstawie danych i informacji zawartych we wniosku oceniający/zespół oceniający wnioskuje~~

o wydanie zwolnienia (podać zakres, termin ważności i ograniczenia)

2. Uzasadnienie pozytywnego stanowiska oceniającego/zespołu oceniającego:

3. Uzasadnienie wydania zwolnienia przekraczającego dwa miesiące (do przekazania Komisji Europejskiej i Państwom Członkowskim).

4. Na podstawie danych i informacji zawartych we wniosku oceniający/zespół oceniający wnioskuje o odmowę wydania tymczasowego zwolnienia.

4.1 Uzasadnienie negatywnego stanowiska oceniającego/ zespołu oceniającego

Data

Podpis oceniającego

(gdy oceniającym jest zespół – podpisy wszystkich jego członków)

1:.....- Przewodniczący Zespołu

2:.....- Członkowie Zespołu

3:.....

4:.....

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-8_3_3922
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu: PL.	Numer audytu:	
Punkt i treść OPS od którego Wnioskujący chce uzyskać odstępstwo:		Kierownik obszaru:
Temat: Wydanie odstępstwa Art. przepisu: Artykuł 8.3 Rozporządzenia Rady (EWG) 3922/91	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Zespół oceniający: 1. 2. 3. 4.	ZATWIERDZAM Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego Data:	

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy podmiot wystąpił z wnioskiem o wydanie stałego odstępstwa?			
2	Czy podmiot wcześniej występował o wydanie stałego odstępstwa lub tymczasowego zwolnienia?			
3	Czy podmiotowi były wcześniej wydawane stałe odstępstwa?			
4	Czy podmiotowi były wcześniej wydawane tymczasowe zwolnienia? (jeżeli tak określić na jak długo i czego dotyczyło)			
5	Czy podmiot wskazał wymaganie OPS którego ma dotyczyć tymczasowe zwolnienie?			
6	Czy przy zastosowaniu alternatywnych środków zostanie zachowany równoważny poziom bezpieczeństwa ?			

~~1. Na podstawie danych i informacji zawartych we wniosku oceniający/zespół oceniający wnioskuje~~

o wydanie stałego zwolnienia (podać zakres, termin ważności i ograniczenia)

2. Uzasadnienie pozytywnego stanowiska oceniającego/zespołu oceniającego:

3. Uzasadnienie wydania stałego odstępstwa/zwolnienia przekraczającego dwa miesiące (do przekazania Komisji Europejskiej i Państwom Członkowskim).

4. Na podstawie danych i informacji zawartych we wniosku oceniający/zespół oceniający wnioskuje o odmowę wydania stałego odstępstwa/zwolnienia.
 - 4.1 Uzasadnienie negatywnego stanowiska oceniającego/ zespołu oceniającego

Data

Podpis oceniającego


(gdy oceniającym jest zespół – podpisy wszystkich jego członków)

1:.....- Przewodniczący Zespołu

2:.....- Członkowie Zespołu

3:.....


4:.....

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-ACM
---	--------------------------------------

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu AOC: PL-		
Nazwisko i imię kandydata		
Temat: Uznawanie kandydatury Kierownika Nominowanego (ACCM)	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Art. przepisu: 1.175, 3.175		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	– Charakterystyka Przedsiębiorstwa (druk ULC-OPQ)?			
	– Charakterystyka Zawodowa (druk ULC-CHZ)?			
	– EASA OPS Form 4?			
	– projekt zmiany do Instrukcji Operacyjnej (tylko w przypadku zmiany osoby na stanowisku)?			
4	Czy kandydat/ka spełnia wymagania:			
	– Czy Kandydat posiada udokumentowane umocowanie prawne do samodzielnego dysponowania środkami finansowymi odpowiednimi do skali i rodzaju planowanej działalności lotniczej i ma możliwość samodzielnego zaciągania zobowiązań finansowych umożliwiających płynne i bezpieczne funkcjonowanie organizacji? (np. możliwość zakupu najdroższego wyposażenia (silnika))			
	Czy Kandydat jest:			
	..... Właściciel/ Prezes/Dyrektor/ Prokurent/osoba wyznaczona itp.			
	Czy Kandydat ma określony budżet zarządzanej organizacji i jest on odpowiedni do skali i rodzaju działalności operatora?			
	Czy Kandydat ma prawne możliwości zmian wielkości posiadanego budżetu?			

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		ż		
		Tak	Nie	
5	Czy Kandydat jest usytuowany w strukturze organizacyjnej podmiotu gospodarczego gdzie umiejscowiony jest operator lotniczy, w sposób gwarantujący, że cała organizacja operator jest pod wyłącznym jego kierownictwem(o ile zachodzi taka sytuacja)?			
6	Czy Kandydat ma możliwość bezpośredniego dostępu do Decydenta podmiotu gospodarczego w strukturze którego umiejscowiony jest operator lotniczy? (o ile zachodzi taka sytuacja)			
7	Czy Kandydat posiada wyłączność co decyzji dotyczącej funkcjonowania operatora lotniczego?			
8	Czy przedstawiono dokumenty potwierdzające możliwości samodzielnego i bezpośredniego sprawowania nadzoru nad pracą pionów operacyjnego i technicznego(podległość kierowników nominowanych, szefa jakości, szefa bezpieczeństwa)? (np. regulamin organizacyjny, regulamin zarządu, statut organizacji, KRS, Instrukcja Operacyjna)			
9	Uzgodnienie Departamentu Techniki Lotniczej (tylko dla AOC)	Akceptuję <i>Data, pieczęć i podpis</i>	Nie akceptuję <i>Data, pieczęć i podpis</i>	
10	Wniosek inspektora nadzorującego (POI) o akceptację lub wskazanie ewentualnych ograniczeń i propozycji warunków koniecznych do spełnienia przez kandydata	Ocena końcowa: <i>Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań</i> <i>Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:</i>		
		<i>Podpis</i>	<i>Data</i>	

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA LK-AOC-SO-01
---	---

Nazwa organizacji:	
Typ/znaki rejestracyjne statku powietrznego (o ile dotyczy):	Numer AOC: PL.
Temat: Wydanie/zmiana do Specyfikacji Operacyjnych Art. przepisu: OPS 1.175, JAR- OPS 3.175	Data rozpoczęcia:

Krótki opis przyczyny zmiany


UWAGA 1: Niewłaściwe pola (nie dotyczące przyczyny zmiany) skreślić w uzgodnieniu z Naczelnikiem LOL-1

UWAGA 2: Niniejszą „Listę kontrolną” należy wypełniać przy każdej certyfikacji lub zmianie do Specyfikacji Operacyjnych i przedstawiać wraz z: certyfikatem, Specyfikacjami Operacyjnymi i „Teczka certyfikacji” do akceptacji Dyrektora Departamentu

UWAGA 3: Jeżeli w „Teczce certyfikacji” nie ma danego dokumentu/pakietu należy określić, gdzie ten dokument jest przechowywany

lp	Nazwa dokumentu/pakietu dowodowego (wniosek, listy kontrolne, materiały dowodowe, uzgodnienia, zatwierdzenie)	TAK/NIE	Nazwisko/ podpis inspektora	Jeśli NIE podaj gdzie jest ten dokument
1	Wniosek ULC-AOC-01	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
2	Harmonogram certyfikacji HC	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
3	Opłata lotnicza	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
4	Wyciąg z właściwego rejestru (np. KRS)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
5	Prawo do dysponowania statkiem powietrznym (np. umowa leasingowa)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
6	Polisa ubezpieczeniowa	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
7	Pakiet Instrukcji operacyjnej część A	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
8	Pakiet Instrukcji operacyjnej część B (lub Zezwolenie na zastąpienie przez AFM wraz z tabelą porównawczą)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
9	Pakiet Instrukcji operacyjnej część C (lub Zezwolenie na zastąpienie innymi dokumentami wraz z tabelą porównawczą)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
10	Pakiet Instrukcji operacyjnej część D (wraz z zatwierdzeniem FSTD – o ile dotyczy)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		

Ip	Nazwa dokumentu	TAK/NIE	Nazwisko/ podpis inspektora	Jeśli NIE podaj gdzie jest ten dokument
11	Pakiet Listy Minimalnego Wyposażenia MEL	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
12	Charakterystyka przedsiębiorstwa OPQ	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
13	Charakterystyka zawodowa personelu CHZ	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
14	Pakiet akceptacji Kierownika Odpowiedzialnego	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
15	Pakiet Zatwierdzenia Kierownika Operacji Lotniczych	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
16	Pakiet Zatwierdzenia Kierownika Szkolenia	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
17	Pakiet Zatwierdzenia Kierownika Operacji Naziemnych	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
18	Pakiet Zatwierdzenia Kierownika CAMO	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
19	Pakiet Zatwierdzenia Kierownika Jakości	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
20	Pakiet Zatwierdzenia Kierownika Bezpieczeństwa (Safety Manager)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
21	Pakiet Zatwierdzenia RVSM:	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
22	Pakiet Zatwierdzenia RNAV: <i>Rodzaj RNAV.....</i>	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
23	Pakiet Zatwierdzenia AWO: <i>Rodzaj AWNO.....</i>	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
24	Pakiet Zatwierdzenia ETOPS: <i>Czas(min).....</i>	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
25	Pakiet Zatwierdzenia non-ETOPS: <i>Czas (min):.....</i>	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
26	EQP	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
27	LK zgodności z OPS-1	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
28	LK zgodności z JAR-26 (dla dużych SP)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
29	LK zgodności z JAR-OPS -3	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
30	Zatwierdzenie szkolenia CC	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
31	Zatwierdzenie atestacji CC	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
32	Pakiet Zatwierdzenia EFB	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
33	Program lotu pokazowego	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
34	Raport z audytu	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
35	Protokół certyfikacji	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>		
Uwagi:				
Data wydania Specyfikacji Operacyjnych Nazwisko i imię SKPC			Naczelnik LOL-1	
Podpis			Data i podpis	

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA LK-AOC-SO-02
---	---

Nazwa operatora:	
Typy/znaki rejestracyjne statku powietrznego (o ile dotyczy) ¹ :	Numer AOC: PL.
Temat: Weryfikacja zakresu zatwierdzenia – specyfikacja operacyjna Art. przepisu: OPS 1.175, JAR- OPS 3.175	Data rozpoczęcia:

lp	Pytanie	TAK/NIE	Podać rozdział OM Jeśli NIE podaj numer Uwagi pod którą zapisano, ND – nie dotyczy
1	Wniosek ULC-AOC-01	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
2	Projekt SO	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
3	Czy Instrukcja operacyjna część A/B/C/D odzwierciedla wnioskowany zakres zatwierdzenia?		
	a) Obszar wykonywania operacji	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	b) Wnioskowany rodzaj użytkowania	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	c) Ograniczenia specjalne (VFR/IFR)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	d) Zatwierdzenia RVSM	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	e) Zatwierdzenie B-RNAV	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	f) Zatwierdzenie P-RNAV	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	g) Zatwierdzenia RNP	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	h) Zatwierdzenie ETOPS	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	i) Zatwierdzenie non-ETOPS	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	j) Zatwierdzenie LVTO	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	k) Zatwierdzenie CAT II	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	l) Zatwierdzenie CAT III A/B	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	m) Zatwierdzenie EFB	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	n) Zatwierdzenie CC T&AT	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	o) Zatwierdzenie MNPS	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	p) Zatwierdzenie HEMS	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	q) Zatwierdzenie HHO	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	r) Zatwierdzenie NVIS	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	s) Zatwierdzenie HCT	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	t) Zatwierdzenie DGR	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	u)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	
	v)	<input type="checkbox"/> / <input type="checkbox"/>	

¹ - Wypełniać dla każdego typu statku powietrznego będącego w zakresie zatwierdzenia operatora

Uwagi:	
1	
2	
3	
4	
5	
6	
7	
8	
9	
10	
Data Nazwisko i imię inspektora Podpis	Naczelnik LOL-1 Akceptuję Data i podpis

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-CC_T&AT-01
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr sprawy / Orzeczenia: PL.		Numer audytu:
Obszar audytowany: Operator zgodnie z wymaganiem OPS 1.1005 pkt b(1) oraz Art. 95 g ustawy Prawo lotnicze		Kierownik obszaru:
Temat: Upoważnianie Operatora do przeprowadzania szkoleń podstawowych w zakresie bezpieczeństwa i wydawania zaświadczeń o ukończeniu szkolenia dla personelu pokładowego	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Art. przepisu: OPS 1.1005(b)(1), Art. 95 g ustawy Prawo lotnicze		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1.	Czy wniosek spełnia wymagania formalno – prawne?			
2.	Czy operator umieścił w IO procedury dot. prowadzenia szkoleń z zakresu bezpieczeństwa, w sytuacji gdy:			
	a) prowadzi szkolenie bezpośrednio?			
	b) prowadzi szkolenie pośrednio przez zewnętrzną organizację szkoleniową?			
3.	Czy operator umieścił w IO procedury wyboru organizacji szkoleniowej prowadzącej szkolenie podstawowe z zakresu bezpieczeństwa?			
4.	Czy został przeprowadzony audyt w zewnętrznej organizacji szkoleniowej?			
5.	Czy audyt został zakończony z wynikiem pozytywnym?			
6.	Czy usunięte zostały wykryte niezgodności?			
7.	Czy dostępna jest kopia raportu z przeprowadzonego audytu?			Kopia protokołu:
8.	Czy w rocznym planie audytów uwzględniono audyt w organizacji szkoleniowej?			
9.	Czy prowadzący szkolenie zapewnia właściwe zaplecze treningowe:			
	a) symulator			
	b) basen			
	c) sale wykładowe			
	d) przenośne wyposażenie bezpieczeństwa			

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
10.	Czy prowadzący szkolenie zapewnia aby szkolenia były prowadzone przez wykwalifikowany personel do spraw:			
	a) CRM ? dot. instruktora CRM ds. personelu pokładowego, który został uznany przez ULC			
	b) DGR ?			
	c) z zakresu pierwszej pomocy ?			
	d) przepisów (unijnych, krajowych oraz wewnętrznych)?			
	e) z zakresu spraw bezpieczeństwa oraz ewakuacji?			
	f) z zakresu ochrony?			
	g) z zakresu ochrony przeciwpożarowej w sektorze lotnictwa?			
	h) inny związany z programem szkolenia?			
11.	Czy prowadzący szkolenie zapewnia, aby szkolenia i sprawdziany były prowadzone przez odrębny personel?			
12.	Czy prowadzący szkolenie zapewnia, aby szkolenia prowadzone były zgodnie z programem szkolenia zatwierdzonym przez organ?			
13.	Czy prowadzący szkolenie posiada klucz zaliczeń szkolenia?			
14.	Czy prowadzący szkolenie może przedstawić wzory testów sprawdzających ?			
15.	Czy prowadzący szkolenie określił w IO procedurę wydawania zaświadczeń o ukończeniu szkolenia podstawowego z zakresu bezpieczeństwa dla personelu pokładowego?			
16.	Czy certyfikowany przewoźnik lotniczy umieścił w IO cz. D wzór formularza zaświadczenia o ukończeniu szkolenia podstawowego w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego zawierający odniesienie do Nr AOC			
17.				
18.				

Uwaga: 1. W przypadku jeśli dany punkt nie dotyczy organizacji – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/D
2. W przypadku, jeśli dany punkt nie był audytowany – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/S

Opinia:

Rekomendacja dot. rozszerzenia Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) o wpis w specyfikacji operacyjnej upoważniający do prowadzenia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz do wydawania zaświadczeń, o których mowa w Części O Załącznika III do rozporządzenia 3922/91 (Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4–8 z późn. zm.)

TAK


NIE

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-CRM-01
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu AOC: PL-		
Nazwisko i imię kandydata		
Temat: Uznanie instruktora CRM	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Art. przepisu:		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	– dokumenty potwierdzające wykształcenie oraz ukończenie szkoleń?			
	– dokumenty potwierdzające doświadczenie?			
4	Czy kandydat/ka spełnia wymagania kwalifikacyjne na instruktora CRM dla pilotów:			
	– posiada ukończone szkolenie dla instruktora CRM z elementami metodyki prowadzenia szkoleń lub szkolenie ekwiwalentne lub posiada wykształcenie ekwiwalentne			
	– posiada doświadczenie w zarobkowym transporcie lotniczym oraz posiada wiedzę dotyczącą typów statków powietrznych użytkowanych przez przewoźnika i operacji przez niego realizowanych			
	– posiada zaliczony egzamin z zakresu ludzkich możliwości i ograniczeń (HPL) przy okazji uzyskania licencji pilota liniowego (ATPL), lub			
	posiada ukończony kurs teoretyczny (HPL), obejmujący program egzaminacyjny na licencję pilota liniowego (ATPL) w przypadku, gdy uzyskał licencję przed wprowadzeniem takiego egzaminu			
	– posiada ukończone szkolenie podstawowe CRM			
– przeprowadzi pierwsze szkolenie pod nadzorem odpowiednio wykwalifikowanego instruktora CRM (oświadczenie kandydata ze wskazaniem instruktora nadzorującego oraz akceptacja tego instruktora prowadzenia takiego nadzoru)				
– posiada dodatkową wiedzę z zakresu osobowości, kierowania grupą, dynamiki grupy i łagodzenia konfliktów				

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		ż		
		Tak	Nie	
	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie „TAK” lub „NIE”</i>	<i>Pojawienie się znacznika w kolumnie „NIE”, w wierszu mającym zastosowanie, musi spowodować odrzucenie kandydatury lub określenie warunków akceptacji wraz ustaleniem daty uzupełnienia braków</i>		
5	Czy uzyskano opinię LOL-3:			
6	Wniosek Naczelnika LOL-1 o akceptację lub wskazanie ewentualnych ograniczeń i propozycji warunków koniecznych do spełnienia przez kandydata	<p><i>Ocena końcowa:</i> <i>Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań</i> <i>Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:</i></p>		
		Podpis		Data

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-DGR-01
---	---

Nazwa organizacji:	
Nr certyfikatu AOC:	PL-
Temat: Uznanie programu szkolenia z materiałów niebezpiecznych DG kat:.....	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):
Art. przepisu:	

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	• Czy złożony projekt Programu szkolenia przedłożony jest jako kolejna zmiana do Instrukcji Operacyjnej podmiotu?			
	• OPQ			
	• Dokumenty wykładowcy			
4	Szkolenie musi zawierać 3 podstawowe elementy: <ul style="list-style-type: none"> • ogólne zapoznanie z tematem • szczegółowe szkolenie w ramach kategorii • szkolenie z bezpiecznego obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi i procedurami bezpieczeństwa 			
	Gdy Wnioskujący posiada zatwierdzenie do przewozu materiałów niebezpiecznych Czy szkolenie jest zgodne z kategoriami określonymi w tabeli 1-4 podręcznika ICAO Doc. 9284/AN905 - kolumny 7-12?			
	Gdy Wnioskujący nie posiada zatwierdzenia do przewozu materiałów niebezpiecznych Czy szkolenie jest zgodne z kategoriami określonymi w tabeli 1-5 podręcznika ICAO Doc. 9284/AN905 - kolumny 7-12?			
	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie tak</i>	<i>Pojawienie się znacznika w kolumnie „NIE”, w wierszu mającym zastosowanie musi spowodować odrzucenie projektu lub określenie warunków akceptacji wraz ustaleniem daty uzupełnienia braków.</i>		
7	Wniosek Inspektora POI o akceptację lub odmowę wydania akceptacji programu szkolenia z DGR kat.:	<i>Ocena końcowa: Program spełnia/ nie spełnia wymagań</i> <i>Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:</i> <i>Podpis</i> <i>data.....</i>		

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA AUDYTU Nr LK-ETOPS-02
---	--

Rodzaj audytu *: zatwierdzający planowany specjalny

Nazwa organizacji:		
Nr sprawy / Orzeczenia:		Numer audytu:
Obszar audytowany:		Kierownik obszaru:
Temat: Nadzór bieżący operacji ETOPS	Data rozpoczęcia:	Data zakończenia:
Wymaganie przepisu: AMC 20-6 v.2		


Lp	Artykuł przepisu	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
			Tak	Nie	
1	Załącznik 3 par. 1 i 2	Czy przewoźnik ustanowił procedury dla zapewnienia, że operacje ETOPS będą prowadzone wyłącznie w zatwierdzonych obszarach i czasach dolotu na lotnisko alternatywne ?			
2	Załącznik 4 par. 2	Czy stosowany wykaz MEL uwzględnia wyposażenie i instalacje wymienione w pkt.2 ?			
3	par. 3	Czy podczas planowania ilości paliwa do lotu ETOPS uwzględniany jest scenariusz krytycznej ilości paliwa ? Czy scenariusz krytycznej ilości paliwa do lotu ETOPS uwzględnia APU, MEL, CDL, oblodzenie?			
4	par.5	Czy w dokumentacji pokładowej znajdują się dane dotyczące lotnisk alternatywnych dla planowanego lotu ETOPS ?			
5	par. 6	Czy operator ustanowił procedury dotyczące zmian planu lotu ETOPS po starcie ?			
6	par. 7	Czy operator ustanowił procedurę w przypadku opóźnienia czasu startu do lotu ETOPS ponad 1 godzinę ?			
7	par. 8	Czy operator ustanowił procedurę dla załogi wykonującej lot ETOPS, określającą kryteria wskazujące na konieczność odejścia na lotnisko alternatywne ? Czy uwzględniono czynniki, określone w pkt. (a-l) ?			
8	par. 9	Czy operator ustanowił procedurę informowania załogi wykonującej lot ETOPS o istotnych zmianach warunków na lotniskach alternatywnych ?			
9	pkt. 10	Czy Instrukcja Operacyjna operatora zawiera wystarczające dane umożliwiające planowanie krytycznej rezerwy paliwa i obszaru operacji ETOPS ?			
10	Załącznik 5 par. 1 i 2	Czy lotniska uznana za alternatywne dla danego lotu ETOPS spełniają kryteria określone w pkt. 1 i 2 ?			
11	Załącznik 6	Czy operator opracował program szkolenia ETOPS w oparciu o kryteria określone w pkt. 1 – 5 ?			
12	Załącznik 7	Czy operator opracował instrukcję operacyjną ETOPS w oparciu o kryteria określone w zał. 7 ?			
13	Załącznik 8 par. 2	Czy raporty operatora dotyczące zdarzeń lotniczych uwzględniają zdarzenia określone w pkt. (a-d) ? Czy raport o zdarzeniach zawiera informacje o których mowa w pkt. (a-f) ? Czy raporty są przesyłane terminowo (72 godziny)?			

14	par. 3.1	Czy monitorowanie efektywności programu obsługi technicznej uwzględnia zadania dotyczące integralności przedziałów cargo i elementów hermetyzacji, w tym uszczelek drzwi i zaworów drenażowych ?			
15	par. 3.1.1	Czy przeglądy liniowe ETOPS są wykonywane bezpośrednio przed każdym lotem ETOPS ? Czy przeglądy liniowe ETOPS są wykonywane przez osoby wykwalifikowane i upoważnione przez operatora ?			
16	par. 3.2.1	Czy program niezawodności operatora zawiera elementy określone w pkt. (a-f) ? Czy program niezawodności zawiera procedury weryfikacji zasadniczych systemów ETOPS umożliwiające wykrywanie niekorzystnych trendów?			
17	par. 3.2.2a par. 3.2.2b	Czy analizy wiarygodności układu napędowego są przesyłane co miesiąc do ULC ? Czy analizy zawierają dane dotyczące liczby godzin pracy silnika w danym okresie, współczynnika wyłączeń silnika w locie z dowolnych przyczyn oraz współczynnik wybudowań silnika (średnia krocząca z 12 miesięcy) ?			
18	par. 3.2.3a par. 3.2.3b	Czy operator wdrożył program monitorowania niezawodności uruchamiania APU w locie ? Czy operator udowodnił, że niezawodność nie jest niższa niż 95% ? Czy w przewidziano weryfikacje w locie po obsłudze APU lub jego elementów ?			
19	par. 3.2.4	Czy operator prowadzi ciągły nadzór nad zużyciem oleju ? Czy uwzględniane jest uzupełnianie oleju na innych lotniskach ETOPS, trendy zużycia oleju, analizy oleju itp. ? Czy uwzględniane jest zużycie oleju przez APU ?			
20	par. 3.2.6	Czy CAMO operatora stosuje procedurę weryfikacji dotyczące podejmowania działań naprawczych po wystąpieniu zdarzeń w lotach ETOPS, niesprawności zasadniczych systemów ETOPS lub stwierdzeniu niekorzystnych trendów? Czy sprecyzowano kto odpowiada za wszczęcie procedury i za jej realizację ?			
21	par. 4	Czy CAME operatora zawiera procedury określone w pkt. (a-g) ?			
22	par. 5	Czy CAMO operatora zapewnia, że zadania obsługowe ETOPS są wykonywane przez personel spełniający wymogi określone w pkt. (a i b) ?			
23	par. 5.1	Czy program szkolenia personelu zaangażowanego w ciągłą zdadność i obsługę floty ETOPS uwzględnia zagadnienia określone w pkt. (1-3) ?			

Uwaga: 1. W przypadku jeśli dany punkt nie dotyczy organizacji – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/A
2. W przypadku, jeśli dany punkt nie był audytowany – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/R

Miejsce na notatki:

Data audytu
Nazwisko i imię audytora
Podpis

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-LC-01
---	--

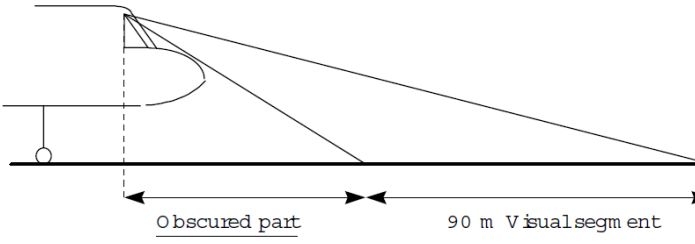
Nazwa organizacji:	Nr certyfikatu AOC: PL-	
Nazwisko i imię kandydata:		
Temat: Akceptacja dowódcy wyznaczonego do prowadzenia sprawdzianów w lotach liniowych (line check)	Data rozpoczęcia: (dd/mm/yyyy)	Data zakończenia: (dd/mm/yyyy)
Art. przepisu:		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	– dokument (dokumenty) potwierdzające ukończenie przez kandydata szkolenia w obszarze dotyczącym zarządzania zasobami załogi (CRM) oraz oceny tych umiejętności?			
4	Czy wpłacono należność tytułem opłaty lotniczej (zgodnie z Załącznikiem nr 6, część III, pkt 3.13, poz. 4 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze)?			
5	Czy kandydat/ka spełnia wymagania:			
	– jest dowódcą na danym typie statku powietrznego			
	– został wyznaczony przez Operatora do prowadzenia sprawdzianów w lotach liniowych			
	– posiada ukończone szkolenie podstawowe CRM			
	– posiada ukończone szkolenie z oceny umiejętności CRM			
	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie „TAK” lub „NIE”</i>	<i>Pojawienie się znacznika w kolumnie „NIE”, w wierszu mającym zastosowanie, musi spowodować odrzucenie kandydatury lub określenie warunków akceptacji wraz ustaleniem daty uzupełnienia braków</i>		
6	Wniosek inspektora nadzorującego (POI) o akceptację lub wskazanie ewentualnych ograniczeń i propozycji warunków koniecznych do spełnienia przez kandydata	<i>Ocena końcowa: Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:</i>		
		<i>Podpis</i>		<i>Data</i>

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-LVTO-01
---	--

Nazwa organizacji:				Nr certyfikatu: PL.			
Typ samolotu/Kategoria (A, B, C, D):			Wnioskowany zakres LVTO - RVR[m]:			Kierownik obszaru:	
Znaki rejestracyjne	SP-						
Seria							
Wynik oceny - OK							
Znaki rejestracyjne	SP-						
Seria							
Wynik oceny - OK							
Temat: Wykonywanie operacji startu przy ograniczonej widzialności LVTO – wpis do specyfikacji operacyjnej				Data rozpoczęcia (dd/mm/yyy):		Data zakończenia (dd/mm/yyyy):	
Art. przepisu: OPS 1.175, OPS1, CS-AWO							

Lp	Przepis	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
			Tak	Nie	
1		Czy operator złożył kompletny Wniosek? <ul style="list-style-type: none"> • Wniosek • Załączniki • Opłata lotnicza 			
2	OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. A, rozdział 0.1 „Wprowadzenie” Czy zawiera informacje o możliwości wykonywania operacji LVTO i ograniczeniach RVR, z podziałem na typy/egzemplarze samolotów? <i>Opis w rozdziale ‘Wprowadzenie’, w wykazie specyfikacji operacyjnych, musi zawierać informację/wartość dotyczącą startu przy ograniczonej widzialności: Minima startowe ustalone przez operatora muszą być wyrażone w RVR/ograniczeniach widzialności.</i>			
3	OPS1.175, OPS1.195 OPS 1.430 OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. A rozdział 2.1 „Kontrola operacyjna i nadzór” Czy rozważane są możliwości i właściwe ograniczenia RVR? <i>Ustanowione przez operatora minima do startu muszą być wyrażone w postaci granicy widzialności meteorologicznej (VIS) lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR), z uwzględnieniem wszelkich istotnych czynników mających zastosowanie dla każdego z planowanych do użycia lotnisk oraz właściwości samolotu. Jeżeli zachodzi szczególna potrzeba dostrzeżenia i ominięcia przeszkód podczas odlotu lub przymusowego lądowania, należy określić dodatkowe warunki (np. wysokość podstawy chmur). Wartości te muszą być przeanalizowane i uwzględnione w początkowym etapie planowania, gdy operator rozważa wykonywanie operacji z lotniska. Również na etapie planowania, przed zamierzonym lotem i podczas faktycznie wykonywanej operacji lotniczej.</i>			
4	OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. A, rozdział 5.1 „Wymogi dotyczące kwalifikacji” Czy występuje stwierdzenie dotyczące wymaganych kwalifikacji LVTO dla wszystkich członków załogi lotniczej? <ul style="list-style-type: none"> • Opis w rozdziale 5.1 powinien zawierać wymagania co do kwalifikacji wymaganych od członków załóg lotniczych w operacjach LVTO, na rozpatrywanym samolocie/flocie • Opis powinien zawierać/odnosić się do (OM D) priorytetowych kursów - ‘konwersji’, ‘nominacji na pilota dowódcę’ i ‘odświeżających’ • Dla określenia mających zastosowanie minimów w operacjach LVTO dostępne powinny być odniesienia do Specyfikacji Operacyjnych. 			

5	OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. A, rozdział 8.1.2 „Instrukcje przygotowania do lotu, kryteria wykorzystywania lotnisk”														
		Czy ustanowiono kryteria i zakres odpowiedzialności dotyczące upoważnienia do wykorzystywania lotnisk? <i>Minima startowe ustalone przez operatora muszą być wyrażone w RVR/ograniczeniach widzialności, z uwzględnieniem wszystkich, mających zastosowanie czynników dla każdego planowanego lotniska i właściwości samolotu. Tam gdzie występuje wyraźna potrzeba zobaczenia i uniknięcia przeszkód przy odlocie i/lub przymusowym lądowaniu, należy wyszczególnić dodatkowe warunki (np. pułap).</i>														
6	OPS1.430 Dodatek 1 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. A, rozdział 8.1.3 „Instrukcje przygotowania do lotu, Metody określenia minimów operacyjnych lotnisk”														
		Czy opracowano wykaz określający wymagane RVR dla dostępnych urządzeń naziemnych?														
		<table border="1" data-bbox="368 409 1082 719"> <thead> <tr> <th data-bbox="368 409 831 488">Urządzenia naziemne</th> <th data-bbox="831 409 1082 488">RVR/Widzialność (patrz uwaga 3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="368 488 831 533">Brak (tylko w ciągu dnia)</td> <td data-bbox="831 488 1082 533">500m</td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 533 831 611">Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i/lub oznaczenie linii centralnej</td> <td data-bbox="831 533 1082 611">250/300m (patrz uwagi 1 i 2)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 611 831 667">Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i oznaczenie linii centralnej</td> <td data-bbox="831 611 1082 667">200/250m (patrz uwaga 1)</td> </tr> <tr> <td data-bbox="368 667 831 719">Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i linii centralnej oraz dane wielopunktowe o RVR</td> <td data-bbox="831 667 1082 719">150/200m (patrz uwagi 1 i 4)</td> </tr> </tbody> </table> <p data-bbox="368 719 1082 943">Uwaga 1: Wyższe wartości mają zastosowanie dla samolotów kategorii D. Uwaga 2: Dla operacji w nocy wymagane jest przynajmniej oświetlenie krawędzi i końca pasa. Uwaga 3: Podawane wartości RVR/widzialności, reprezentatywne dla początkowej części rozbiegu mogą być zastąpione oceną pilota. Uwaga 4: Wymagane wartości RVR muszą być uzyskane we wszystkich odnośnych punktach pomiaru RVR, z wyłączeniem podanym w Uwadze 3 powyżej.</p>	Urządzenia naziemne	RVR/Widzialność (patrz uwaga 3)	Brak (tylko w ciągu dnia)	500m	Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i/lub oznaczenie linii centralnej	250/300m (patrz uwagi 1 i 2)	Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i oznaczenie linii centralnej	200/250m (patrz uwaga 1)	Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i linii centralnej oraz dane wielopunktowe o RVR	150/200m (patrz uwagi 1 i 4)				
Urządzenia naziemne	RVR/Widzialność (patrz uwaga 3)															
Brak (tylko w ciągu dnia)	500m															
Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i/lub oznaczenie linii centralnej	250/300m (patrz uwagi 1 i 2)															
Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i oznaczenie linii centralnej	200/250m (patrz uwaga 1)															
Oświetlenie krawędziowe drogi startowej i linii centralnej oraz dane wielopunktowe o RVR	150/200m (patrz uwagi 1 i 4)															
7	OPS.430 OPS1.440 OPS1.455 OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. A, rozdział 8.4 „Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych AWO”														
		Czy procedura startu LVTO jest szczegółowo opisana?														
		Czy wymieniono elementy specjalne/uwarunkowania?														
		Czy wymieniono ograniczenia meteorologiczne/ograniczenia statusu drogi startowej dotyczące operacji LVTO?														
		Czy jest ogólny opis części zasłoniętej /widzialnego segmentu’?														
		<p>Następujące zagadnienia muszą być opisane w odpowiednim rozdziale:</p> <ol style="list-style-type: none"> Kiedy podawana widzialność meteorologiczna (VIS) jest niższa od wymaganej do startu, a widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie jest podawana, to start można rozpocząć tylko wtedy, gdy dowódca jest w stanie stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum. Kiedy nie są dostępne podawane wartości VIS lub RVR, start można rozpocząć tylko wtedy, gdy dowódca jest w stanie stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum. Odniesienie wzrokowe (visual reference). Minima do startu muszą być wybrane w sposób zapewniający wystarczającą orientację wzrokową pilota umożliwiającą sterowanie samolotem w razie przerwania startu i kontynuacji startu po niesprawności krytycznego zespołu napędowego Jeżeli operator ma specyficzną politykę dotyczącą .LVTO (np. w przypadku zanieczyszczonej drogi startowej, start bez 1 oficera) to powinny być opisane Należy zawrzeć ogólny opis i ilustrację graficzną części zasłoniętej i segmentu widzialnego rozbiegu 														
8	OPS1.430 OPS1.440 OPS1.455 OPS1.1045 TGL.44 CS-AWO	Instrukcja Operacyjna cz. B, rozdział 0 „Zasady Ogólne”														
		Czy wnioskowane wartości odnoszące się do konkretnego samolotu w operacjach LVTO są poprawne i zgodne z wymienionymi w rozdziale 0?														
		Czy wnioskowane minima dla operacji LVTO są zgodne z certyfikacją samolotu i zatwierdzonym HUD/HUDLS?														
		<ul style="list-style-type: none"> Wnioskowane/certyfikowane wartości dla operacji LVTO powinny być wyszczególnione w części ogólnej, tam gdzie wymienione są wszystkie specyfikacje operacyjne (np. LVTO RVR 125m). Jeżeli operator wnioskuje o minima dla operacji LVTO, niższe niż 125m (dla samolotów kategorii A, B lub C) lub 150m (dla samolotów kategorii D), ale w żadnym wypadku nie niższe niż 75m, HUD/HUDLS musi być certyfikowany pod kątem T/O i żądanego minima dla operacji LVTO. 														

9	OPS1.430	Instrukcja Operacyjna cz. B, rozdział 1 „Ograniczenia”			
	OPS1.440 OPS1.455 OPS1.1045 TGL.44	Czy opisane są certyfikowane ograniczenia operacyjne samolotu? <i>Opis w rozdziale ‘Ograniczenia’ musi zawierać następujące zagadnienia dotyczące startu przy ograniczonej widzialności:</i> <ul style="list-style-type: none"> • status certyfikacji • rodzaj zatwierdzonych operacji • ograniczenia dotyczące wiatrów • ograniczenia na mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej/lądowania • ograniczenia w osiąгах dla odnośnych konfiguracji ograniczenia dotyczące systemów (np. działające HUDLS). 			
10	OPS1.430 OPS1.440 OPS1.455 OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. B, rozdział 2 „Procedury normalne			
		Jeżeli ma to zastosowanie, czy opisany jest osobny profil T/O dla operacji LVTO?			
		Jeżeli ma to zastosowanie, czy opisana jest osobna metoda T/O dla operacji LVTO?			
		Czy jest ograniczenie co do osoby, która jest upoważniona do wykonywania operacji LVTO (np. tylko pilot dowódca)?			
		Czy jest opis/plan niewidocznej części/widzialnego segmentu (lub odniesienie do OM A 8.4)?			
		Czy część niewidoczna jest zdefiniowana (w wartościach)?			
		Czy opisany jest sposób korzystania z HUD/HUDLS?			
		<ul style="list-style-type: none"> • Jeżeli operacja LVTO jest inna od normalnego T/O, wymagany jest osobny opis metody i profilu T/O (np. start z zatrzymania, konfiguracja specjalna, itp.). • Należy wyszczególnić przydzielone obowiązki wyznaczonej załozce lub podać odniesienie do OM A 8.3 • Niewidoczna część musi być zdefiniowany wartościowo, w zależności od rozmiarów statku powietrznego (np. Falcon 7X:8.8m). Patrz także pkt powyżej. • Jeżeli w operacjach LVTO korzysta się z HUD/HUDLS, należy opisać sposób jego użycia • Jeżeli w operacjach LVTO korzystanie z HUD/HUDLS jest opcjonalne, należy opisać obie metody (a przynajmniej różnice). 			
11	OPS1.430 OPS1.440 OPS1.455 OPS1.1045 TGL.44	Instrukcja Operacyjna cz. B, rozdział 4 „Osiągi”			
		Czy opisane są rozważania dotyczące osiągow dla operacji LVTO?			
		Czy należy używać szczególnej konfiguracji w operacji LVTO i czy ta konfiguracja jest uwzględniona w kalkulacji T/O?			
		Jak obliczana jest długość przerwanej startu?			
		<ul style="list-style-type: none"> • Konfiguracja stosowana w operacjach LVTO musi być uwzględniona w metodzie obliczania osiągow • W przypadku ograniczonej dostępności drogi startowej/lądowania (np. ostatni segment RVR poniżej min.), długość przerwanej startu musi być obliczona i porównana z rozporządzalną długością startu, dla sprawdzenia możliwości wykonania T/O. 			
12	OPS1.430 OPS1.440 OPS1.455 OPS1.460 OPS1.1045 TGL.44	Wykaz Minimalnego Wyposażenia (MEL)			
		Czy elementy MEL wpływające na LVTO są wyszczególnione?			
		<ul style="list-style-type: none"> • MEL zawierać powinien wszystkie elementy mające wpływ na start przy ograniczonej widzialności • Należy wyszczególnić procedury operacyjne i/lub obsługowe konieczne dla dopuszczenia operacji LVTO w warunkach MEL 			
13	OPS1.440 Dodatek 1	Program Obsługi Technicznej (POT)			
		Czy zatwierdzony POT obejmuje wyposażenie wymagane do startu przy ograniczonej widzialności?			
		<i>Obsługa techniczna wyposażenia do prowadzenia operacji w kategorii II, w kategorii III oraz startów przy ograniczonej widzialności (LVTO). Operator musi ustanowić, w porozumieniu z producentem, instrukcje obsługi technicznej pokładowych systemów naprowadzania i włączyć je do programu technicznej obsługi samolotu wymaganego na mocy części M, pkt M.A. 302 i podlegającego zatwierdzeniu przez organ.</i>			
14	OPS1.430 OPS1.440 OPS1.1045 TGL.44	Dane dotyczące lotnisk, Instrukcja Operacyjna cz. C – rozdział 1 – Minima operacyjne			
		Czy dla lotnisk, z których odbywa się start dostępne są minima operacyjne?			
		Czy opisane są dane drogi startowej/lądowania i obiekty lotniskowe?			
		<ul style="list-style-type: none"> • Instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk muszą zawierać minima operacyjne dla lotniska startu i minima operacyjne dla zapasowego lotniska startu • Informacje o obiektach lotniskowych i dane dotyczące drogi startowej/lądowania muszą być dostępne i objaśnione w OM C lub jej częściach (np. Jeppesen, itp.). 			
15	OPS1.430 OPS1.440 OPS1.450 OPS1.455 OPS1.460 OPS1.1045	Szkolenia i sprawdzenia LVTO, Instrukcja Operacyjna cz. D, rozdział 2.1.x Szkolenie przejściowe			
		Jeżeli LVTO RVR <400m ale ≥150m: Czy dostępny jest specjalny moduł szkolenia na zmianę kwalifikacji (konwersja) dla operacji LVTO?			
		Jeżeli LVTO RVR <150m ale ≥75m: Czy dostępny jest specjalny moduł szkolenia na zmianę kwalifikacji (konwersja) i sprawdzania dla operacji LVTO?			

TGL.44	<p>Jeżeli LVTO RVR <150m ale ≥75m: Czy operacja LTVO jest najniższą minimalną wartością wymienioną w programie OPC?</p> <p>Kurs szkolenia na zmianę kwalifikacji (konwersja) do wykonywania operacji LVTO musi zawierać:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jeżeli LVTO RVR <400m ale ≥150/200m: <ul style="list-style-type: none"> – Szkolenie na ziemi zgodnie z Dodatkiem 1 do OPS 1.450(b) – Szkolenie na symulatorze, zgodnie z Dodatkiem 1 do OPS 1.450(c) • Dodatkowo, jeżeli LVTO RVR <150/200m ale ≥75m, szkolenie zgodnie z Dodatkiem 1 do OPS 1.450(f): Takie szkolenie wykonane będzie na symulatorze lotu. <p>OM D zapewni logiczną strukturę różnych etapów szkolenia, które składać się będą z:</p> <ul style="list-style-type: none"> – szkolenia na ziemi – szkolenia na symulatorze (ukończonego sprawdzeniem umiejętności łącznie z procedurami w operacjach LVTO) <p>Przykład wymaganego standardu:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Członek załogi lotniczej zademonstruje umiejętność wykonania, w sposób zadawalający, startu w warunkach ograniczonej widzialności, zgodnie z procedurami zdefiniowanymi w instrukcji operacyjnej – Członek załogi będzie miał możliwość dokonania oceny warunków meteorologicznych oraz dostępnego wyposażenia pokładowego i naziemnego i podejmie odpowiednie decyzje dotyczące operacji LVTO. <p>Wymagania dotyczące instruktora:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Szkolenie na ziemi: odpowiednio wykwalifikowany GI • Szkolenie na symulatorze: TRI (kwalifikacje na typ lub operacje AWO) <p>Kontrola umiejętności: TRE</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jeżeli operator jest upoważniony do wykonywania startu przy RVR mniejszym niż 150m (200m kat D), podczas kontroli umiejętności powinien wykonać przynajmniej jedną operację LVTO wg najniższego, dostępnego minimum <p>Szczegółowe informacje o przygotowywaniu modułów szkoleniowych można znaleźć w niniejszym OCL pod punktem 3.2.17, lub w LK omawiającym OM D.</p>				
16	<p>Okresowe szkolenia i sprawdzenia LVTO, Instrukcja Operacyjna cz. D, rozdział 2.1.x Szkolenie okresowe</p> <p>Czy szkolenia LVTO opisane jest w OM/D w szkoleniach okresowych?</p> <p>Operator musi dopilnować, aby w powiązaniu z normalnym szkoleniem okresowym i sprawdzaniem umiejętności, sprawdzona została wiedza i umiejętność pilota do wykonania zadań związanych z konkretną kategorią operacji do których jest on upoważniony.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Jeżeli operator jest upoważniony do wykonywania startu przy RVR krótszym niż 150m (200m kat D), to podczas kontroli umiejętności powinien wykonać przynajmniej jedną operację LVTO wg najniższego, dostępnego minima <p>Wymagania dotyczące instruktora:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Szkolenie na ziemi: odpowiednio wykwalifikowany GI • Szkolenie na symulatorze: TRI (kwalifikacje na typ lub operacje AWO) <p>Kontrola umiejętności: TRE</p>				
Opina LTT	TAK/NIE/Z ograniczeniami*	Data/Nazwisko/Podpis inspektora			
Opina LOL	TAK/NIE/Z ograniczeniami*	Data/Nazwisko/Podpis inspektora			
<p>*- wpisz właściwe</p> <p>UWAGI/Ograniczenia:</p>					

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA LK-MEL-01
---	--

Nazwa organizacji:		
Nr sprawy / Orzeczenia:	Numer audytu:	
Obszar audytowany:	Kierownik obszaru:	
Temat: Ocena Wykazu Minimalnego Wyposażenia /MEL/ Art. przepisu: JAR-MMEL/MEL OPS 1.030, JAR- OPS 3.030	Data rozpoczęcia:	Data zakończenia:

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Dokumentacja/odnośniki określająca wymagania	Notatki/ Numer uwagi
		Tak	Nie		
1	2	3	4	5	6
1	Czy tryb zatwierdzania MEL jest zgodny z wymaganiami? Czy wniesiono opłatę lotniczą?			JAR MMEL/MEL.085	
2	Czy struktura MEL jest właściwa? 1. Stronę tytułową 2. Wykaz wprowadzonych zmian 3. Wykaz obowiązujących stron 4. Stronę zatwierdzenia (inicjacyjnego) – kopia w egzemplarzach użytkowych 5. Strony zatwierdzenia zmian 6. Spis treści 7. Preambułę 8. Uwagi i definicje 9. Procedury			JAR-MMEL/MEL.065 TGL 26 2.8.1	
3	Czy format stron MEL jest właściwy? Czy są zgodne ze wzorcami zawartymi w Wytycznych ULC?			ACJ JAR-MMEL/MEL.065 TGL.26 2.8.2	
4	(Wykaz obowiązujących stron) Czy każda strona MEL jest identyfikowalna wg numeru zmiany i daty, i czy zgadza się to z opisami na stronach?			TGL. 26 2.8.3	
5	(Strona zatwierdzeń) Czy określono MMEL stanowiący podstawę opracowania MEL operatora (lub inne dokumenty)? Czy jest to właściwy MMEL (nadzoru Państwa Projektu)? Czy jest to wersja najnowsza? Czy MEL odwołuje się do innych dokumentów np. Dispatch Deviation Guide? Czy struktura strony zatwierdzeń jest zgodna z wzorem w Wytycznych ULC?			JAR MMEL/MEL.065(b) TGL. 26 2.8.3	Wersja:
6	Czy jest to MMEL JAA lub JAA MMEL Suplement ? Jeżeli nie, czy jest zgodny z wymaganiami JAR-MMEL/MEL?			TGL. 26 Appendix to Section 1, Note 4	
7	(Spis Treści) Czy MEL Operatora wykorzystuje system ATA 100/2200 i stosowany jest właściwy sposób numerowania stron?			JAR-MMEL/MEL.025 ACJ-MMEL/MEL.065 TGL 26, 2.8.4	
8	(Preambuła, CAME) Czy wstęp do MEL określa zakres stosowania i tryb postępowania z Wykazem Minimalnego Wyposażenia? Czy procedura ta jest zawarta w CAME/OM?			JAR MMEL/MEL.065(c) TGL.26 2.8.5	
9	(Sekcja wstępna) Czy wstęp do MEL zawiera co najmniej informacje zawarte w JAR-MMEL/MEL? Czy MEL Operatora zawiera Uwagi i definicje występujące w MMEL oraz JAR-MMEL/MEL ?			JAR-MMEL/MEL.060(a) TGL 26, 2.8.5 TGL 26, 2.8.6	

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Dokumentacja/odnośniki określająca wymagania	Notatki/ Numer uwagi
		Tak	Nie		
1	2	3	4	5	6
10	(Sekcja wstępna oraz MEL-Systems) Czy MEL obejmuje sytuacje dotyczące operacji specjalnych, takich jak: Kat. II, RVSM, ETOPS itp.? Czy formularz HIL przewiduje możliwość informowania załogi o ograniczeniach operacyjnych (np. Ograniczenie ETOPS z 180 min do 120 min)?			JAR MMEL/MEL.075	
11	(Sekcja wstępna) Czy stosowane kategorie Okresów na Naprawę (A, B, C, D) są zgodne z JAR-MMEL/MEL ?			JAR-MMEL/MEL.040 TGL 26, 2.9	
12	(Sekcja wstępna) Czy w MEL zawarto procedurę stosowania przedłużenia Okresu na naprawę? Czy spełnia wymagania JAR, TGL i Wytycznych ULC? Czy stosowany Formularz Raportu jest zgodny z Wytycznymi ULC?			JAR-MMEL/MEL.081 TGL 26, 2.10	
13	(Sekcja wstępna, CAME) Czy Operator opracował procedurę nadzoru i monitorowania stosowania MEL? W jakim dokumencie ona występuje? (np. CAME) Czy jest zgodna z Wytycznymi ULC?			JAR-MMEL/MEL.080(b) TGL 26, 2.11.2	
14	(Sekcja wstępna, CAME) Czy w MEL i/lub CAME zawarto procedurę oznakowania i usuwania oznakowania niesprawnych elementów i organów sterowania?			TGL 26, 2.12	
15	(Sekcja wstępna) Czy w MEL określono procedurę postępowania w przypadku pojawienia się usterek pomiędzy momentem rozpoczęcia kołowania a zwolnieniem hamulców startowych?			ACJ MMEL/MEL.001(d) TGL 26, 2.13	
16	(Sekcja wstępna) Czy w MEL określono procedurę stosowania ewentualnych odstępstw w stosunku do zatwierdzonego MEL (Operacje wykraczające poza MEL)?			JAR MMEL/MEL.090	
17	(Sekcja wstępna, CAME) Czy w MEL lub CAME Operatora zawarto procedurę szkolenia personelu naziemnego i członków załogi w zakresie stosowania MEL?			TGL 26, 2.14	
18	(Sekcja MEL-Systems) Czy wszystkie elementy z pierwszej kolumny MEL Operatora występują w MMEL?			JAR-MMEL/MEL.060(a)	
19	(Sekcja MEL-Systems) Czy Operator wprowadził w swoim MEL wszystkie wymagane procedury obsługowe (M) i operacyjne (O)? Czy jest to integralny Rozdział MEL-a lub podręcznik DDP?			JAR MMEL/MEL.075 TGL 26, 2.8.7 TGL 26, 2.13	
20	Czy w CAME Operatora zawarto procedurę pozyskiwania zmian do MMEL i aktualizacji MEL? Czy CAME określa osobę odpowiedzialną za zarządzaniem systemem MEL?				
21	(Sekcja wstępna) Czy w MEL zawarto Program NEF?			JAR-MMEL/MEL.050(c) TGL 26, 2.7.3	
Uwagi:					
Data audytu Nazwisko i imię Audytora/pieczęć					
Podpis					

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA LK-MEL-02
---	--

Rodzaj audytu *: zatwierdzający planowany specjalny

Nazwa organizacji:		
Nr sprawy / Orzeczenia: PL.	Numer audytu:	
Obszar audytowany: Stosowanie i nadzór nad systemem MEL	Kierownik obszaru:	
Temat: System MEL Art. przepisu: JAR-MMEL/MEL, OPS1.030, JAR-OPS 3.030	Data rozpoczęcia:	Data zakończenia:

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy obszar MEL jest objęty systemem audytów planowych Pionu Jakości z częstotliwością nie mniejszą niż 1 raz na 12 miesięcy? - czy był prowadzony audyt? - czy są uwagi? - czy udzielano odstępstw od spełnienia wymagań?			
2	Czy zmiany do MEL wynikające ze zmiany dokumentów źródłowych są realizowane zgodnie z przepisem?			
3	Czy system monitorowania wymagań wynikających z zastosowania MEL funkcjonuje poprawnie?			
5	Czy zapisy w CAME dotyczące MEL odnoszą się do aktualnych przepisów?			
6	Czy procedura CAME dotycząca stosowania RIE jest zgodna z Wymaganiami ULC? - czy ustanowiono efektywny system pozyskiwania części zamiennych (zamówienie części, potwierdzenie, dostawa, naprawa) - czy prowadzi się analizę odroczonej naprawy wynikającą z braku części zamiennych Czy Kierownik upoważniony do autoryzacji RIE sprawuje właściwy nadzór nad tą procedurą?			
7	Czy prowadzone są szkolenia okresowe personelu lotniczego i technicznego ze stosowania MEL? - czy istnieje program szkoleń? - czy są listy obecności?			

- Uwaga:** 1. W przypadku jeśli dany punkt nie dotyczy organizacji – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/A
2. W przypadku, jeśli dany punkt nie był audytowany – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/R

Miejsce na notatki:

Data audytu

Nazwisko i imię audytora/Pieczęć

Podpis



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ A - ZASADY OGÓLNE

Lista zgodności wykonana jest na podstawie OPS 1 (Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 3922/91 z późniejszymi zmianami)

Operator:	
Najnowsze wydanie Instrukcji Operacyjnej Część A wersja z dnia:	
Lista zgodności została skontrolowana (data):	
Lista zgodności została skontrolowana przez (nazwisko i imię):	

Uwaga: punkty i podpunkty na liście zgodności, część A, nie są opisane w OPS tak jak przedstawiono na tej liście zgodności.

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej. Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi ustalenia lub sprawdzenia odwołania do punktów w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcja Operacyjna musi zawierać paragrafy i podparagrafy wyszczególnione w dodatku 1 do OPS 1.1045, które są wyszczególnione w kolumnie „Wymagania”. Tekst w kolumnie **WYMAGANIA** może być tylko krótkim opisem oryginalnego tekstu, więc użytkownik powinien przeczytać pełny tekst każdego wymienionego paragrafu OPS. Powiązania między przepisem OPS i Instrukcją Operacyjną należy wpisać w kolumnie **ODWOŁANIE DO PKT. W IO-A**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy).

Kolumna **KOMENTARZE** przeznaczona jest do wykorzystania przez użytkownika (w razie potrzeby).

Kolumna **APP** jest przeznaczona na wpis kiedy przepis wymaga akceptacji (AC) lub zatwierdzenia (AP) władzy.

Kolumna **STATUS** jest przeznaczona do wykorzystania/zaznaczenia przez ULC, gdy zastosowany pkt. OPS i odwołanie do IO są zgodne z wymaganiami i są akceptowalne dla Nadzoru. Wszystkie wiersze na tej liście zgodności powinny mieć wpis określający „odwołanie” do pkt. IO lub N/D jeśli dany pkt. nie dotyczy.

Lista zgodności jest tylko narzędziem i nie zastępuje oryginalnego OPS-1. Użytkownik powinien przeczytać i sprawdzić pozycje zgodnie z najnowszą opublikowaną wersją OPS.

W przypadku stwierdzenia na tej liście jakichkolwiek błędów lub braków, należy powiadomić ULC, aby wprowadzić niezbędne poprawki. Wszelkie sugestie i poprawki do listy zgodności będą rozpatrywane w celu zapewnienia zarówno Operatorowi jak i Władzy odpowiedniej jakości współpracy.

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
PART A					
0. ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ					
1.1040 (c) 1.025	Jeśli nie zostało zatwierdzone przez Urząd, lub inne krajowe prawa, operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku polskim.		AP		
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1040 (b) 1.005	Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna, łącznie ze wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie operatora lotniczego (AOC) oraz z żadnym innym przepisem mającym zastosowanie oraz by była możliwa do przyjęcia lub, gdzie to stosowne, zatwierdzona przez organ		AC		
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 (b) i (c)	Operator zapewnia, by szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej była możliwa do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (a)	oświadczenie, że instrukcja jest zgodna ze wszystkimi mającymi zastosowanie przepisami oraz z postanowieniami i warunkami posiadanego certyfikatu AOC				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (b)	oświadczenie, że instrukcja zawiera instrukcje operacyjne, które mają być stosowane przez stosowny personel				
1.020 (1)	wszyscy jego pracownicy byli świadomi, że są zobowiązani postępować zgodnie z prawami, przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność, odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (c)	wykaz i krótki opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (a)	szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej(-ych) za wydawanie i wprowadzanie poprawek i zmian				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (c)	oświadczenie, że dokonywanie poprawek i zmian ręcznie jest niedozwolone; z wyjątkiem sytuacji wymagających w interesie bezpieczeństwa wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub zmiany;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (d)	opis stosowanego systemu dokonywania adnotacji na stronach oraz dat ich obowiązywania				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (f)	adnotacje dotyczące zmian (na stronach tekstowych oraz, jeśli jest to wykonalne, na planach i wykresach)				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (g)	System tymczasowych zmian				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (h)	opis systemu dystrybucji instrukcji, poprawek i zmian.				
1. ORGANIZACJA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca organizacji i odpowiedzialności była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji				
1.1045 Dodatek 1 A 1.1	Struktura organizacyjna. Opis istniejącej struktury organizacyjnej, łącznie z ogólnym schematem organizacyjnym przedsiębiorstwa oraz schematem organizacyjnym wydziału operacyjnego. Schemat musi przedstawiać związki pomiędzy wydziałem operacyjnym i innymi wydziałami przedsiębiorstwa. W szczególności należy pokazać podległość i drogi przekazywania meldunków między wszystkimi pionami, wydziałami itp., związanymi z bezpieczeństwem prowadzonych przez operatora operacji lotniczych				
1.1045 Dodatek 1 A 1.2 i 1.175 (h)	Operator musi wyznaczyć kierownika odpowiedzialnego (<i>accountable manager</i>), którego kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, wyposażonego w prerogatywy służbowe pozwalające mu zapewnić, by wszystkie operacje przewozowe i działania obsługi technicznej były finansowane i prowadzone zgodnie ze standardami wymaganymi przez Władzę Opis funkcji i obowiązki osób mianowanych muszą być zawarte w Instrukcji obsługi		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 1.2 i 1.175 (i)	Operator musi wyznaczyć osoby funkcyjne (<i>nominated post holders</i>), których kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez Władzę, odpowiedzialne za kierowanie i sprawowanie nadzoru w następujących obszarach: <ul style="list-style-type: none"> • operacje lotnicze; • system obsługi technicznej; • szkolenie załóg; oraz • operacje naziemne. Opis funkcji i obowiązki osób mianowanych muszą być zawarte w Instrukcji operacyjnej		AC		
1.175 Dodatek 2 (b)(1)	Opis funkcji i obowiązków wyznaczonych osób funkcyjnych, wraz z ich nazwiskami, musi być zawarty w instrukcji operacyjnej, a wszelkie zamierzone lub dokonane zmiany w składzie lub zakresie czynności osób funkcyjnych muszą być zgłaszane organowi na piśmie				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.185 (f)	Poza przypadkami wyjątkowymi, Władzę należy zawiadamić co najmniej 10 dni wcześniej o proponowanych zmianach w składzie wyznaczonych osób funkcyjnych				
1.175 (k)	U operatorów zatrudniających do 20 pełnoetatowych pracowników rolę jednej lub większej liczby wyznaczonych osób funkcyjnych może pełnić kierownik odpowiedzialny, o ile jest to możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 1.3	Zakresy odpowiedzialności i obowiązków kierowniczego personelu operacyjnego. Opis obowiązków, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierowniczego personelu operacyjnego związanego z bezpieczeństwem prowadzonych operacji lotniczych i wypełnianiem stosownych przepisów.				
1.175 Dodatek 2 (a)	Wyznaczone osoby funkcyjne muszą posiadać zarówno umiejętności kierownicze, jak i odpowiednie kwalifikacje techniczne lub operacyjne w dziedzinie lotnictwa				
1.175 Dodatek 2 (b)(3)	Osoba funkcyjna wyznaczona przez posiadacza certyfikatu AOC nie może być wyznaczona jako osoba funkcyjna przez innego posiadacza certyfikatu AOC, chyba że jest to możliwe do przyjęcia dla właściwych organów		AC		
1.175 (j)	Za zgodą organu jedna osoba może pełnić rolę więcej niż jednej wyznaczonej osoby funkcyjnej, jednak w przypadku operatorów zatrudniających co najmniej 21 pełnoetatowych pracowników wymagane jest, by do czterech wymienionych wyżej obszarów odpowiedzialności były wyznaczone co najmniej dwie osoby		AC		
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika odpowiedzialnego				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika operacji lotniczych				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika ciąglej zdalności do lotu				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika ciąglej zdalności do lotu				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika operacji naziemnych				
AMC OPS 1.035 2.4	Obowiązki i zakres odpowiedzialności kierownika jakości				
1.035 (c)	System Jakości i kierownik jakości muszą być akceptowane przez Urząd.		AC		
1.175 Dodatek 2 (c)(3) i 1.205	Musi zostać określony zakres obowiązków i odpowiedzialności tych pracowników nadzoru, a wszelkie zobowiązania do wykonywania lotów muszą być podejmowane w taki sposób, by mogli wywiązać się z obowiązków związanych ze sprawowaniem nadzoru. Nadzór nad członkami załóg oraz personelem naziemnym musi być sprawowany przez osoby posiadające doświadczenie i osobiste kwalifikacje wystarczające do zapewnienia osiągnięcia standardów określonych w instrukcji operacyjnej.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.4 Obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy					
1.1045 Dodatek 1 A 1.4	Uprawnienia, obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy. Oświadczenie określające uprawnienia, obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy.				
1.085 (a)(1)	Dowódca jest odpowiedzialny za bezpieczeństwem samolotu oraz osób znajdujących się na jego pokładzie;				
1.085 (a)(2)	Dowódca jest odpowiedzialny za prawidłowe wykonywanie obowiązków wyszczególnionych w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej				
1.085 (b)(3)	postępuje zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z OPS 1.037 lit. a) pkt 2.				
1.085 (d)(1)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa				
1.085 (d)(2)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: po nurkowaniu głębokościowym, chyba że od jego zakończenia upłynął stosowny czas				
1.085 (d)(3)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu po oddaniu krwi, chyba że upłynął od tego momentu stosowny czas;				
1.085 (d)(4)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków;				
1.085 (d)(5)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.				
1.085 (e)(1)	nie jest dozwolone spożywanie alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru;				
1.085 (e)(2)	w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych stężenie alkoholu we krwi nie może przekraczać 0,2 promila;				
1.085 (e)(3)	zakazane jest spożywanie alkoholu podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru				
1.085 (f)(1)	Dowódca samolotu: odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia samolotu po zakończeniu lotu;				
1.085 (f)(2)	Dowódca samolotu: odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo samolotu od chwili, gdy samolot uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika(-ów) stanowiącego(-ych) zasadniczą jednostkę napędową				
1.085 (f)(3)	Dowódca samolotu: jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.085 (f)(4)	Dowódca samolotu: jest uprawniony do usunięcia z pokładu samolotu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie				
1.085 (f)(5)	Dowódca samolotu: nie zezwala na przewóz samolotem osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie				
1.085 (f)(6)	Dowódca samolotu: ma prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz stwarza jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie;				
1.085 (f)(7)	Dowódca samolotu: zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego;				
1.085 (f)(8)	Dowódca samolotu: zapewnia, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych (<i>check lists</i>) zostały wykonane zgodnie z instrukcją operacyjną				
1.085 (f)(9)	Dowódca samolotu: nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania żadnych innych czynności niż obowiązki wymagane dla bezpiecznego użytkowania samolotu;				
1.085 (f)(10)(i)	Dowódca samolotu: nie zezwala na: zablokowanie, wyłączenie lub skasowanie w czasie lotu danych z pokładowego rejestratora parametrów lotu (<i>flight data recorder</i>), jak też na skasowanie zarejestrowanych danych po zakończeniu lotu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia				
1.085 (f)(10)(ii)	Dowódca samolotu: nie zezwala na: zablokowanie lub wyłączenie w czasie lotu rejestratora rozmów w kabinie pilotów (<i>cockpit voice recorder</i>), chyba że jest przekonany, że zapisane dane, które w przeciwnym razie zostałyby automatycznie skasowane, powinny być zachowane na potrzeby dochodzenia w razie incydentu lub wypadku, jak również nie zezwala na ręczne skasowanie zapisanych danych podczas lotu lub po jego zakończeniu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia;				
1.085 (f)(11)	Dowódca samolotu: podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu samolotu z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi, dozwolonymi na mocy wykazu odstępstw od konfiguracji (<i>Configuration Deviation List — CDL</i>) lub wykazu wyposażenia minimalnego (<i>Minimum Equipment List — MEL</i>); oraz				
1.085 (f)(12)	Dowódca samolotu: zapewnia, by został wykonany przegląd przed lotem				
1.085 (g)	Dowódca samolotu: W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu lub pilot lejący podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.100 (c) i 1.145	Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca samolotu Operator zapewnia, by każda osoba upoważniona przez organ mogła w każdej chwili wejść na pokład i odbyć lot każdym samolotem użytkowanym zgodnie z certyfikatem AOC wydanym przez ten organ, jak również wejść i pozostać w kabinie załogi, z zastrzeżeniem, że dowódca może odmówić jej wstępu do kabiny załogi, jeżeli w jego opinii powodowałoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu				
1.5 Obowiązki i zakres odpowiedzialności członków załogi innych jak dowódca załogi					
1.1045 Dodatek 1 A 1.5	Obowiązki i zakres odpowiedzialności członków załogi innych niż dowódca.				
1.085 (a)(1)	Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które: są związane z bezpieczeństwem samolotu oraz osób znajdujących się na jego pokładzie;				
1.085 (a)(2)	Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które: są wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej				
1.085 (b)(1)	Członek załogi samolotu informuje dowódcę o każdej awarii, błędzie, nieprawidłowości, niesprawności lub usterce, które mogą w jego ocenie stanowić ograniczenie zdolności samolotu do lotu lub bezpieczeństwa jego użytkowania, w tym mających związek z systemami awaryjnymi				
1.085 (b)(2)	Członek załogi samolotu informuje dowódcę o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu				
1.085 (b)(3)	Członek załogi samolotu postępuje zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z OPS 1.037 lit. a) pkt 2. We wszystkich takich przypadkach egzemplarz raportu(-ów) jest przekazywany zainteresowanemu dowódcy.				
1.085 (d)(1)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa;				
1.085 (d)(2)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: po nurkowaniu głębokościowym, chyba że od jego zakończenia upłynął stosowny czas;				
1.085 (d)(3)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: po oddaniu krwi, chyba że upłynął od tego momentu stosowny czas;				
1.085 (d)(4)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków; lub				
1.085 (d)(5)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.085 (e)(1)	nie jest dozwolone spożywanie alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru;				
1.085 (e)(2)	w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych stężenie alkoholu we krwi nie może przekraczać 0,2 promila;				
1.085 (e)(3)	zakazane jest spożywanie alkoholu podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru.				
1.085 (g)	W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu lub pilot lecący podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.				
1.090	Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że wszystkie przewożone samolotem osoby wykonują wszelkie zgodne z prawem polecenia dowódcy samolotu wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie.				
2. KONTROLA OPERACYJNA I NADZÓR					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.195 (a)	Operator: ustanawia i stosuje zatwierdzone przez organ metody kierowania operacjami;		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 i 1.175 (g)	Nadzór operatora nad operacjami. Opis systemu nadzorowania operacji przez operatora (zob. OPS 1.175 lit. g)). Musi pokazywać sposób nadzorowania bezpieczeństwa operacji lotniczych i kwalifikacji personelu.				
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 (a)	W szczególności należy opisać procedury dotyczące: ważności licencji i kwalifikacji;				
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 (b)	W szczególności należy opisać procedury dotyczące: kwalifikacji personelu operacyjnego;				
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 (c)	W szczególności należy opisać procedury dotyczące: kontroli, analiz i archiwizacji rejestrów, dokumentów lotu oraz dodatkowych informacji i danych				
1.1045 Dodatek 1 A 2.2	System publikowania dodatkowych instrukcji i informacji operacyjnych. Opis każdego systemu publikowania informacji, które mogą mieć charakter operacyjny, ale stanowią uzupełnienie informacji podanych w instrukcji operacyjnej. Musi obejmować zasady zastosowania tych informacji i odpowiedzialność za ich publikowanie.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 2.3 i 1.037(a)	Program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów. Opis podstawowych aspektów programu bezpieczeństwa lotów.				
1.037 (a)(1)	programy osiągania i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości ryzyka; oraz				
1.037 (a)(2)	system zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawianie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków w celu identyfikacji niekorzystnych trendów lub usuwania nieprawidłowości, w interesie bezpieczeństwa lotów.				
1.037 (a)(2)	System ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo;				
ACJ OPS 1.037(a)(2)	System raportowania zdarzeń				
1.037 (a)(3)	ocenę i rozpowszechnianie stosownych informacji dotyczących wypadków i incydentów, jednak bez rozstrzygnięcia o winie				
1.037 (a)(4) i ACJ OPS 1.037(4)	program monitorowania parametrów lotu samolotów, których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) przekracza 27000 kg. Monitorowanie parametrów lotu (Flight Data Monitoring — FDM) oznacza czynne wykorzystywanie danych o parametrach lotu zarejestrowanych w postaci cyfrowej podczas rutynowych lotów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Program monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i zawiera odpowiednie środki bezpieczeństwa w celu ochrony źródeł danych Raporty o zdarzeniach, bez względu na ich początkową wagę, oraz oceny ekspertów powinny być archiwizowane w bazie danych w celu ich późniejszego wykorzystania do celów badawczych lub porównawczych, a także wyciągania wniosków o skuteczności wdrażanych przez operatora działań profilaktycznych				
1.037 (a)(5)	powołanie osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom				
1.037 (b)	Opracowywanie propozycji działań naprawczych wynikających z programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest obowiązkiem osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem				
1.1045 Dodatek 1 A 2.4	Kontrola operacyjna. Opis procedur i zakresów odpowiedzialności niezbędnych dla zapewnienia skutecznego sprawowania kontroli operacyjnej w odniesieniu do bezpieczeństwa lotów.				
1.1045 Dodatek 1 A 2.5	Uprawnienia organu. Opis uprawnień organu i wytyczne dla personelu w sprawie ułatwiania przeprowadzania kontroli przez personel z ramienia organu				
1.145	Operator zapewnia, by każda osoba upoważniona przez organ mogła w każdej chwili wejść na pokład i odbyć lot każdym samolotem użytkowanym zgodnie z certyfikatem AOC wydanym przez ten organ, jak również wejść i pozostać w kabinie załogi, z zastrzeżeniem, że dowódca może odmówić jej wstępu do kabiny załogi, jeżeli w jego opinii powodowałoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.150(a)(1)	zapewnia każdej osobie upoważnionej przez organ dostęp do wszelkich dokumentów i zapisów dotyczących operacji lotniczych lub obsługi technicznej				
1.150(a)(2)	na żądanie organu udostępnia w rozsądnym terminie wszystkie takie dokumenty i zapisy.				
1.150(b)	Na żądanie osoby upoważnionej przez organ dowódca samolotu udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie wymagane dokumenty pokładowe				
1.175 (b) i (e)	Podmiot ubiegający się o wydanie lub zmianę certyfikatu AOC umożliwia organowi zbadanie wszelkich aspektów dotyczących bezpieczeństwa wnioskowanej działalności W celu stwierdzenia, czy utrzymywana jest stale zgodność z wymaganiami OPS 1, operator umożliwia organowi dostęp do swojej organizacji i samolotów, a w kwestiach obsługi technicznej zapewnia dostęp do każdej współdziałającej z nim organizacji obsługi technicznej spełniającej wymagania części 145.				
3. SYSTEM JAKOŚCI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna, łącznie ze wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie operatora lotniczego (AOC) oraz z żadnym innym przepisem mającym zastosowanie oraz by była możliwa do przyjęcia lub, gdzie to stosowne, zatwierdzona przez organ.				
1.1045 Dodatek 1 A 3 (a) i 35 (a)	Opis przyjętego systemu jakości obejmujący co najmniej: politykę dotyczącą jakości; Operator ustanawia jeden system jakości i mianuje jednego kierownika jakości, który kontroluje przestrzeganie i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa praktyk operacyjnych oraz utrzymania zdolności samolotu do lotu. Kontrola przestrzegania musi obejmować system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (Accountable Manager) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych (zob. także OPS 1.175 lit. h)).				
AMC OPS 1.035 2.3	System jakości ma za zadanie umożliwić operatorowi monitorowanie zgodności prowadzonych operacji lotniczych z wymaganiami OPS1, Instrukcją Operacyjną, instrukcją zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAME) oraz każdym innym standardem określonym przez operatora w celu zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych oraz zdolności do lotu użytkowanych przez niego statków powietrznych				
AMC OPS 1.035 2.1	Terminy użyte w kontekście wymagań systemu jakości operatora powinny być zawarte w Instrukcji Operacyjnej w rozdziale 0 zgodnie z AMC				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 2.1.a	Kierownik jakości (<i>Quality Manager</i>) – oznacza uznaną przez Władzę osobę, którą operator uczynił odpowiedzialną za zarządzanie systemem jakości, monitorowanie jego funkcji i podejmowanie działań korygujących.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 3 (b) i 35 (d)	Opis organizacji systemu jakości (Schemat zdefiniowane w IEM OPS 1.035 System jakości musi być opisany w stosownej dokumentacji.				
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.iii	Dokumentacja Jakości powinna zawierać procedury raportowania				
AMC OPS 1.035 3.2	System jakości w I.O. cz. A powinien zawierać wymagania z AMC				
1.1045 Dodatek 1 A 3 (c)	wyznaczenie obowiązków i zakresu odpowiedzialności. System jakości: w przypadku bardzo małych operatorów funkcję kierownika jakości może pełnić wyznaczona osoba funkcyjna (<i>nominated postholder</i>), o ile korzysta się z usług audytorów zewnętrznych. Powyższe ma również zastosowanie, gdy kierownik odpowiedzialny pełni rolę jednej lub kilku wyznaczonych osób funkcyjnych:				
1.035 (a)	Operator ustanawia jeden system jakości i mianuje jednego kierownika jakości, który kontroluje przestrzeganie i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa praktyk operacyjnych oraz utrzymania zdatności samolotu do lotu. Kontrola przestrzegania musi obejmować system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (<i>Accountable Manager</i>) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych (zob. także OPS 1.175 lit. h)).				
Zakres tematyki dla kontroli jakości					
AMC OPS 1.035 4.2.2.a	Bieżące operacje lotnicze;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.b	Naziemne procedury odladzania i procedury zapobiegania oblodzeniu w locie;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.c	Usługi wspomaganie lotów;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.d	Kontrola załadunku;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.e	Obsługa techniczna;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.f	Standardy techniczne;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.g	Standardy szkoleniowe.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
Monitorowanie audytów					
AMC OPS 1.035 4.6.1.a	Organizacja				
AMC OPS 1.035 4.6.1.b	Plany i zadania przedsiębiorstwa;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.c	Procedury operacyjne;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.d	Bezpieczeństwo lotów;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.e	Certyfikację operatora (Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacje Operacyjne);				
AMC OPS 1.035 4.6.1.f	Nadzorowanie prowadzonych operacji;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.g	Osiągi samolotów;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.h	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (<i>All Weather Operations – AWO</i>);				
AMC OPS 1.035 4.6.1.i	Wyposażenie radiowe i nawigacyjne, zasady postępowania;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.j	Masy, wyważenie i załadowanie samolotów;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.k	Urządzenia i wyposażenie awaryjne;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.l	Instrukcje, dzienniki i rejestry;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.m	Ograniczenia czasu lotu i pracy oraz wymagania dotyczące wypoczynku, planowanie załóg;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.n	Zależności pomiędzy obsługą techniczną samolotu a wykonywanymi operacjami;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.o	Użycie MEL;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.p	Program obsługi technicznej oraz ciągłą zdatność do lotu;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.q	Zarządzanie dyrektywami dotyczącymi zdatności do lotu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.6.1.r	Wykonywanie obsługi technicznej;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.s	Odkładanie usunięcia usterek (<i>defect deferral</i>);				
AMC OPS 1.035 4.6.1.t	Załoga lotnicza;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.u	Personel pokładowy;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.v	Materiały niebezpieczne;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.w	Ochrona;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.x	Szkolenie.				
Procedury jakościowe i procesy zawarte w audytach					
AMC OPS 1.035 4.3.2.a	Zdefiniowanie zakresu audytu;				
AMC OPS 1.035 4.7.1 i 7.2	Program zapewnienia jakości ma zawierać plan audytów i rozkład inspekcji okresowych w odniesieniu do prowadzonych działań. Wszystkie aspekty prowadzonych operacji mają być zbadane zgodnie z programem w cyklu 12 miesięcy, chyba że uzgodniono z Władzą przedłużenie tego okresu w sposób opisany poniżej. Operator może wg własnego uznania zwiększyć częstotliwość swoich audytów, ale nie może jej zmniejszyć bez zgody Władzy.		AP		
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.i	Programu zapewniania jakości (<i>Quality Assurance Programme</i>), obejmuje plany procesów monitorowania				
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.ii	Opis procedur audytu				
AMC OPS 1.035 4.3.2.b	Planowanie i przygotowanie				
AMC OPS 1.035 4.3.2.c	Gromadzenie i rejestracja dowodów				
AMC OPS 1.035 4.3.2.d	Analiza dowodów.				
AMC OPS 1.035 4.3.3.a	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu to wywiady i dyskusje z personelem				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.3.3.b	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Przeglądanie publikowanych dokumentów				
AMC OPS 1.035 4.3.3.c	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Sprawdzenie odnośnych próbek zapisów;				
AMC OPS 1.035 4.3.3.d	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Obserwacja działań, które składają się na operacje				
AMC OPS 1.035 4.3.3.e	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Zabezpieczanie dokumentów i zapisów z obserwacji.				
Audytory					
AMC OPS 1.035 4.5.1	Audytory nie mogą być zaangażowani w te zadania operacyjne lub obsługi technicznej, które audytują.				
AMC OPS 1.035 4.5.2.a	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: przeprowadzania audytów i sprawdzania jakości będących częścią realizowanego programu zapewniania jakości;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.b	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: identyfikacji i rejestrowania wszelkich wniosków i spostrzeżeń oraz dowodów;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.c	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: podjęcia lub zlecenia wdrożenia ustaloną drogą służbową rozwiązań w stosunku do wniosków i spostrzeżeń;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.d	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: sprawdzania wprowadzonych rozwiązań w ustalonym okresie;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.e	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: bezpośredniego raportowania kierownikowi jakości.				
Monitorowanie i działania korygujące					
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.iv	Stosowna dokumentacja dla systemu zapewnienia jakości w I.O.-(Księga Jakości) powinna zawierać procedury prowadzenia nadzoru i działania korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.8.2	Informacja o każdej zidentyfikowanej niezgodności ma być przekazywana kierownikowi, który zobowiązany jest przeprowadzić działania korygujące, lub, kiedy jest to konieczne, odpowiedzialnemu kierownikowi				
AMC OPS 1.035 4.8.3	Program zapewnienia jakości ma zawierać procedury zapewniające podjęcie działań korygujących, będących reakcją na wykryte nieprawidłowości				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.i	Dla prawidłowych działań naprawczych istotę każdej nieprawidłowości;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.i	Dla prawidłowych działań naprawczych konieczność przeprowadzenia natychmiastowego działania korygującego;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.ii	Dla prawidłowych działań naprawczych przyczyny powstania nieprawidłowości				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.iii	Działania korygujące niezbędne do zapewnienia, aby nieprawidłowość nie powtórzyła się w przyszłości;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.iv	Harmonogram działań korygujących				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.v	Osoby lub działy odpowiedzialne za wdrożenie działań korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.vi	Przekazanie poprzez odpowiedzialnego kierownika odpowiednich środków do realizacji zadania.				
AMC OPS 1.035 4.8.5.a	Kierownik jakości ma obowiązek sprawdzić, czy kierownicy odpowiedzialni za powstanie wykrytych nieprawidłowości podejmują działania korygujące;				
AMC OPS 1.035 4.8.5.b	Kierownik jakości ma obowiązek sprawdzić, czy działania korygujące zawierają elementy podane w ust. 4.8.4. powyżej				
1.037 (c) i MC OPS 1.035 4.8.5.c	Skuteczność zmian wynikających z propozycji działań naprawczych zidentyfikowanych w ramach programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest kontrolowana przez kierownika jakości. Kierownik jakości ma obowiązek monitorować wdrożenie i zakończenie działań korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.8.5.d	Kierownik jakości ma obowiązek dostarczyć kierownictwu przedsiębiorstwa niezależną ocenę podjętych działań korygujących, ich wdrożenia i zakończenia;				
AMC OPS 1.035 4.8.5.e	Kierownik jakości ma obowiązek Ocenić skuteczność działań korygujących poprzez procesy śledzenia następstw wprowadzonych zmian (<i>follow-up process</i>).				
Ocena Zarządzania					
AMC OPS 1.035 4.9.1	Ocena zarządzania jest wyczerpującym, systematycznym udokumentowanym przeglądem zarządzania systemem jakości, polityki operacyjnej oraz procedur				
AMC OPS 1.035 4.9.2	Zadaniem oceny zarządzania jest identyfikowanie i korygowanie negatywnych tendencji oraz, tam gdzie to możliwe, zapobieganie wystąpieniu niezgodności w przyszłości. Wnioski i zalecenia wynikające z oceny zarządzania mają być przekazywane na piśmie kierownikowi odpowiedzialnemu za ich prowadzenie (wykonanie). Kierownikiem tym ma być osoba, która posiada upoważnienie do rozwiązania problemu i podjęcia odpowiednich działań.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.9.1.a	Ocena zarządzania powinna zawierać wyniki sprawdzania jakości, audytów oraz innych wskaźników				
AMC OPS 1.035 4.9.1.b	Ocena zarządzania powinna zawierać opis wynikowej skuteczności organizacji zarządzania w osiągnięciu założonych celów				
AMC OPS 1.035 4.9.3	Częstotliwość, format oraz strukturę działań związanych z wewnętrzną oceną zarządzania określa odpowiedzialny kierownik.				
Program zapewnienia jakości i jego rejestrowanie					
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.v	Dokumentacja jakości ma ponadto obejmować co najmniej opisy sytemu rejestrowania;				
AMC OPS 1.035 3.3.2.j	Dokumentacja jakości ma ponadto obejmować co najmniej opisy kontroli dokumentów;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.a	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat plany audytów;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.b	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty ze sprawdzania jakości i audytów				
AMC OPS 1.035 4.10.2.c	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat odpowiedzi na stwierdzone nieprawidłowości				
AMC OPS 1.035 4.10.2.d	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty z działań korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.e	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty z przebiegu i zamknięcia wszelkich działań pomspekcyjnych i poudytowych;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.f	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty z oceny zarządzania.				
Podwykonawcy a system jakość					
AMC OPS 1.035 5.1.2	W przypadku korzystania z usług podwykonawców odpowiedzialność za końcową jakość wyrobu lub usługi pozostaje zawsze po stronie operatora				
AMC OPS 1.035 5.1.2	W pisemnej umowie zawartej pomiędzy operatorem a podwykonawcą należy jasno określić podział odpowiedzialności. Opisane w kontrakcie działania podwykonawcy, związane z bezpieczeństwem prowadzonych operacji, należy włączyć do programu zapewnienia jakości operatora.				
AMC OPS 1.035 5.1.3	W przypadku, gdy operator wymaga od podwykonawcy wykonywania działań wykraczających poza zakres posiadanych przez niego upoważnień lub zezwoleń, operator jest odpowiedzialny za zagwarantowanie, że program zapewnienia jakości podwykonawcy obejmuje wynikające stąd dodatkowe wymagania.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
4. SKŁAD ZAŁOGI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej w zakresie komponowania załóg była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (a)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem typu użytkowanego samolotu				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (b)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem obszaru i typu wykonywanych lotów;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (c)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem fazy lotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (d) I .940 I .990	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem minimalnego wymaganego składu załogi oraz planowanego czasu pełnienia czynności lotniczych				
1.1090, 1.1105 I 1115	Ograniczenia czasu lotu I służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku Z zastrzeżeniem art. 8 i pod warunkiem że każdy operator wykaże organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa: Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) (nie do operacji z jednym pilotem i EMS) Operator określa czasy zgłoszenia, które w sposób realistyczny odpowiadają czasowi potrzebnemu na wypełnienie naziemnych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa, zatwierdzonemu przez organ.		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (e)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem: wymaganego doświadczenia (całkowitego i w odniesieniu do typu), bieżącej praktyki oraz kwalifikacji członków załogi;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (f) I .940 Dodatek 1	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem: wyznaczenia dowódcy oraz, jeżeli jest to konieczne ze względu na długość lotu, procedur zastępowania dowódcy i innych członków załogi lotniczej (zob. dodatek 1 do OPS 1.940);				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (g)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem: wyznaczenia starszego członka personelu pokładowego oraz, jeżeli jest to konieczne ze względu na długość lotu, procedur zastępowania starszego i każdego innego członka personelu pokładowego.				
1.1045 Dodatek 1 A 4.2	Mianowanie dowódcy. Zasady stosowane przy mianowaniu dowódcy				
1.1045 Dodatek 1 A 4.3	Niedyspozycja członka załogi lotniczej. Instrukcje dotyczące przekazywania dowodzenia na wypadek niedyspozycji członka załogi lotniczej.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 4.4 (a)	Oświadczenie wskazujące, które z samolotów uznano za jeden typ w odniesieniu do: tworzenia harmonogramu pracy załóg lotniczych;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.4 (b)	Oświadczenie wskazujące, które z samolotów uznano za jeden typ w odniesieniu do: tworzenia harmonogramu pracy personelu pokładowego				
1.040	Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego zostali przeszkoleni w dziedzinie przydzielonych im obowiązków i byli zdolni do ich sprawnego wykonywania. W przypadku gdy członkowie załogi niebędący członkami personelu pokładowego wykonują obowiązki w przedziale pasażerskim samolotu, operator zapewnia, by: 1) nie byli oni myleni przez pasażerów z członkami personelu pokładowego; 2) nie zajmowali potrzebnych miejsc przeznaczonych dla personelu pokładowego; 3) nie utrudniali członkom personelu pokładowego wykonywania ich obowiązków				
1.940 (a)(4)	wprowadzono możliwe do przyjęcia przez organ procedury zapobiegające komponowaniu załogi lotniczej z niedoświadczonych członków; OPS 1.005 (a) dodatek 1 (b) (31) Operacje samolotów klasy osiągow B: Podpunkt OPS 1.940 (a) (2), () (4) i (b) nie ma zastosowania do lotów VFR w dzień, za wyjątkiem kiedy (a) (4) musi być stosowany w całości, gdzie załoga złożona z 2 pilotów jest wymagana przez OPS 1.		AC		
5. WYMOGI DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej w zakresie wymogów dotyczących kwalifikacji była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.940 (a)(3)	każdy członek załogi lotniczej posiadał stosowną i ważną licencję lotniczą, możliwą do przyjęcia przez organ, oraz posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonywania powierzonych mu obowiązków;		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (a)	Opis licencji, uprawnienia (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi.				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (b)	pilot zastępujący dowódcę;				
1.955 (a)(1)	Operator zapewnia, by przy awansowaniu drugiego pilota na dowódcę oraz przy przyjmowaniu do pracy na stanowisko dowódcy: w instrukcji operacyjnej określony był minimalny poziom praktyki możliwy do przyjęcia przez organ;		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (c)	drugi pilot;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 and 5.2 (d)	pilot pod nadzorem;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (e)	operator systemów pokładowych				
1.940 (a)(6)	w przypadku gdy instrukcja użytkowania w locie wymaga wyznaczenia operatora systemów pokładowych, w skład załogi wchodziła jedna osoba posiadająca licencję mechanika pokładowego lub posiadająca odpowiednie i możliwe do przyjęcia przez organ kwalifikacje członka załogi;		AC		
1.940 Dodatek 1 (f)	Zastępowanie operatora systemów pokładowych. Operator systemów pokładowych może być zastąpiony podczas lotu przez członka załogi, który posiada licencję mechanika pokładowego, lub przez członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje możliwe do przyjęcia przez Władzę.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (f)	loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i 5.3 (a) i .1000 and 1.988 i .989	Opis licencji, uprawnienia (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi. starszy członek personelu pokładowego;				
1.1000 (d)	Operator określa procedury wyboru kolejnego, najbardziej wykwalifikowanego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, na wypadek gdyby wyznaczony starszy członek personelu pokładowego nie mógł wypełniać swoich obowiązków. Procedury takie muszą być możliwe do przyjęcia przez organ i muszą uwzględniać doświadczenie operacyjne członka personelu pokładowego.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .3 (b)(i) i .988 i 989	wymagani członkowie personelu pokładowego				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .3 (b)(ii)	dotatkowi członkowie personelu pokładowego i członkowie personelu pokładowego podczas lotów zapoznawczych;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .3 (c)	loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 5.4 (a)	Personel szkoleniowy, sprawdzający i nadzorujący: dla załogi lotniczej;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.4 (b)	Personel szkoleniowy, sprawdzający i nadzorujący: dla personelu pokładowego.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek .1 i5.5 i1.205	Opis licencji, uprawnienia (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi. Pozostały personel operacyjny (cały personel wyznaczony lub bezpośrednio zaangażowany w operacje naziemne i lotnicze, na przykład Dyspozytor				
1.450(a)(1)	Przed przystąpieniem do wykonywania operacji startów przy ograniczonej widzialności, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III lub podejść z wykorzystaniem EVS operator zapewnia, by: każdy członek załogi lotniczej: ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznych RVR/CMV i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia;				
1.980 (a) i (b)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, jeżeli nie posiada on wymaganych do tego kwalifikacji. Przy planowaniu wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu operator zapewnia, by różnice lub podobieństwa przedmiotowych samolotów uzasadniały takie loty, biorąc pod uwagę, co następuje: 1) poziom technologiczny; 2) procedury operacyjne; 3) charakterystykę obsługi.		AP		
1.980 (c)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu spełniał wszystkie wymogi określone w części N dla każdego typu lub wariantu, chyba że organ zezwolił na zaliczenie na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów oraz wymagań dotyczących bieżącej praktyki.		AP		
1.980 (d)(1)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, obejmujące: minimalny poziom praktyki członków załogi lotniczej;		AP		
1.980 (d)(2)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, obejmujące: minimalny poziom praktyki na jednym typie lub wariantcie samolotu przed rozpoczęciem szkolenia oraz lotów na innym typie lub wariantcie samolotu;		AP		
1.980 (d)(3)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, obejmujące: proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje dla jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant samolotu		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.980 (d)(4)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, obejmujące: wszelkie stosowne wymogi dotyczące bieżącej praktyki dla każdego typu lub wariantu samolotu.		AP		
1.980 Dodatek 1 (e)	W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na kombinacjach typów lub wariantów samolotów, jak to określono w przepisach w sprawie licencji dla załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla klasy »jeden pilot« oraz typu »więcej niż jeden pilot«, operator musi wykazać, że posiada zatwierdzone zgodnie z OPS 1.980 lit. d) procedury lub ograniczenia operacyjne.		AP		
AMC OPS 1.980	Operator, który użytkuje więcej niż jeden typ lub wariant samolotu, ma umieścić w Instrukcji Operacyjnej				
1.095	Upoważnienie do kolowania samolotem				
Wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach					
1.981 (a)(1)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty zarówno na śmigłowcach, jak i na samolotach: operator zapewnia, by wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach było ograniczone tylko do jednego typu każdego z tych statków powietrznych; UWAGA: OPS 1.981 Operacje śmigłowcami i samolotami: podpunkt (a) (1) nie ma zastosowania, jeśli operacje są ograniczone do samolotów z napędem tłokowym z załogą jednoosobową				
1.981 (a)(2)	operator określa w instrukcji operacyjnej odpowiednie procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez Władzę w I.O. UWAGA: OPS 1.981 Operacje śmigłowcami i samolotami: podpunkt (a) (1) nie ma zastosowania, jeśli operacje są ograniczone do samolotów z napędem tłokowym z załogą jednoosobową		AP		
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie dla klasy »jeden pilot« i/lub typu »jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji					
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(i)	W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednej klasie, typie lub wariacie samolotu, wymienionych zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi licencjonowania załóg lotniczych oraz związanymi z nimi procedurami dla klasy »jeden pilot« i/lub typu »jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić następujące warunki: członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: trzech typach lub wariantach samolotów z napędem tłokowym;				
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: trzech typach lub wariantach samolotów turbośmigłowych;				
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(iii)	członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: jednym typie lub wariacie samolotu turbośmigłowego i jednym typie lub wariacie samolotu z napędem tłokowym;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(iv)	członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: jednym typie lub wariacie samolotu turbośmigłowego i dowolnym samolocie w tej samej klasie;				
1.980 Dodatek 1 (a)(2)	wymogi OPS 1.965 dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu, chyba że operator wprowadził możliwe do przyjęcia przez organ szczególne procedury lub ograniczenia operacyjne.		AC		
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu w zakresie jednego lub kilku wpisów do licencji, jak to podano w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych					
1.980 Dodatek 1 (b)(1)	W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu w zakresie jednego lub kilku wpisów do licencji, jak to podano w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurami dla typu »więcej niż jeden pilot«, operator zapewnia, by: ustalony w instrukcji operacyjnej minimalny skład załogi lotniczej był taki sam dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu				
1.980 Dodatek 1 (b)(2)	członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż dwóch typach lub wariantach samolotu, dla których wymagane są oddzielne wpisy do licencji;				
1.980 Dodatek 1 (b)(3)	w każdym kolejnym cyklu pełnienia czynności lotniczych członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów w ramach więcej niż jednego wpisu do licencji, chyba że operator ustanowi procedury zapewniające wystarczający czas na przygotowanie się.				
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie dla typu »jeden pilot« i typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji					
1.980 Dodatek 1 (c)(1)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla typu »jeden pilot« i typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić: wymogi: OPS1.980 Dodatek 1 (b)(1), (b)(2) and (b)(3).				
1.980 Dodatek 1 (c)(2)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić: OPS1.980 Załączniku 1 (d).				
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie dla typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji					
1.980 Dodatek 1 (d)(1)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić: wymogi OPS1.980 Dodatek1 (b)(1), (b)(2) i (b)(3).				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.980 Dodatek 1 (d)(2)(i)	przed przystąpieniem do wykonywania lotów z wykorzystaniem dwóch wpisów do licencji: członek załogi lotniczej musi przejść dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora oraz musi posiadać nalot wynoszący 500 godzin lotu na danym stanowisku członka załogi lotniczej w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego u tego samego operatora;				
1.980 Dodatek 1 (d)(2)(ii)	w przypadku pilota, który spełnia warunek praktyki u operatora i który wykonuje loty z wykorzystaniem dwóch wpisów do licencji, a który następnie został u tego samego operatora awansowany na dowódcę na jednym z tych typów, wymagane minimum praktyki jako dowódcę wynosi 6 miesięcy i 300 godzin, a pilot ten ma przejść dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora przed ponownym przystąpieniem do wykonywania lotów dowódczych w ramach dwóch wpisów do licencji;				
1.980 Dodatek 1 (d)(3)	przed rozpoczęciem szkolenia i wykonywania lotów na innym typie lub wariantie samolotu członek załogi lotniczej musi mieć praktykę wynoszącą 3 miesiące oraz 150 godzin lotu na samolocie podstawowym, w tym zaliczyć co najmniej jeden sprawdzian umiejętności				
1.980 Dodatek 1 (d)(4)	po zakończeniu wstępnego sprawdzianu na linii na nowym typie członek załogi lotniczej musi odbyć praktykę w liczbie 50 godzin lub 20 odcinków wyłącznie na samolotach nowego typu;				
1.980 Dodatek 1 (d)(5) and 1.970	wymagania OPS 1.970 dla każdego typu użytkowanego samolotu, chyba że organ zgodził się na ulgi w zaliczeniach praktyki wymaganej zgodnie z pkt 7 poniżej				
1.980 Dodatek 1 (d)(6)	okres, w którym wymagane jest zgromadzenie praktyki w lotach liniowych na każdym typie, musi być określony w instrukcji operacyjnej;				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)	w przypadku ubiegania się o stosowanie ulgi w wymaganiach dotyczących szkoleń, sprawdzianów oraz bieżącej praktyki na poszczególnych typach samolotów operator musi wskazać organowi, które z elementów nie muszą być powtarzane na każdym typie lub wariantie ze względu na podobieństwa.		AC		
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(i) 1.965 (b)	Sprawdzian umiejętności u Operatora				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(ii) 1.965 (c)	Sprawdzian w lotach liniowych				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(iii)	Coroczne szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa musi obejmować wszystkie wymogi dla każdego typu samolotu;				
1.980 Dodatek 1 (d)(8)	wymogi OPS 1.965 dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu, chyba że organ wyraził zgodę na ulgi zgodnie z pkt 7 powyżej.		AP		
6. ŚRODKI OSTROŻNOŚCI W STOSUNKU DLA ZDROWIA ZAŁOGI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca Środków ostrożności w stosunku dla zdrowia załogi była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca Środków ostrożności w stosunku dla zdrowia załogi była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (a)	alkohol i inne płyny powodujące zatrucie;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (b)	narkotyki;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (c)	leki;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (d)	tabletki nasenne				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (e)	preparaty farmaceutyczne;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (f)	odporność;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (g)	nurkowanie głębokie,				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (h)	krwiodawstwo;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (i)	środki ostrożności związane z posiłkami przed i w czasie lotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (j)	sen i odpoczynek;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (k)	operacje chirurgiczne.				
7. OGRANICZENIA CZASU LOTU					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca ograniczeń czasu lotu była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca ograniczeń czasu lotu była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 7.1	Wymagania dotyczące ograniczeń czasu lotu, pełnienia obowiązków i wypoczynku. System opracowany przez operatora zgodnie ze stosownymi przepisami OPS 1 część Q				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 7.2	Przekroczenie ograniczeń czasu lotu i pełnienia obowiązków lub skrócenie okresów wypoczynku. Warunki, pod jakimi można wydłużyć czas lotu i pełnienia obowiązków lub skrócić czas wypoczynku oraz procedury składania organowi sprawozdań o tych zmianach.				
8. PROCEDURY OPERACYJNE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur operacyjnych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur operacyjnych była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
8.1 Instrukcje przygotowania lotu.					
1.290(a)	Operator zapewnia, by dla każdego zamierzonego lotu został sporządzony operacyjny plan lotu.				
1.295(a)	Planując lot, operator ustanawia procedury wyboru lotniska docelowego lub zapasowego zgodnie z OPS 1.220. Uwaga: OPS 1.005 (a) Załącznik nr 1 (b) (17) Operacje samolotów klasy osiągow B: Dobór lotnisk: Nie ma zastosowania do lotów VFR				
1.295(b)(1) i (e)	Operator musi wybrać i określić w operacyjnym planie lotu lotnisko zapasowe po starcie, na wypadek gdyby powrót na lotnisko odlotu był niemożliwy z powodu warunków meteorologicznych lub osiągow technicznych. Lotnisko zapasowe po starcie musi być położone, w stosunku do lotniska odlotu, w zasięgu: dla samolotów dwusilnikowych				
1.295(b)(1) i (b)(3)	Lotnisko zapasowego starcie musi być położone, w stosunku do lotniska odlotu, w zasięgu: dla samolotów dwusilnikowych: jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkowania w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej; lub zatwierdzonego dla operatora czasu dolotu do lotniska zapasowego dla operacji ETOPS, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń MEL, maksymalnie do dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkowania w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej, dla samolotów i załóg uprawnionych do wykonywania operacji ETOPS; Jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym(-ych) silniku(-ach) ustawionym(-ych) na maksymalną moc trwałą				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.295(b)(2) i (b)(3)	dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkowania w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej dla samolotów trzy lub czterosilnikowych; Jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym(-ych) silniku(-ach) ustawionym(-ych) na maksymalną moc trwałą				
1.295(c)(1)	W każdym locie IFR operator musi wybrać co najmniej jedno lotnisko zapasowe docelowe, chyba że: spełnione warunki zgodnie z OPS 1.295 (c)(1)(i) i (ii) i (2).				
1.295(d)(1) i (d)(2)	Operator musi wybrać dwa lotniska zapasowe docelowe, jeżeli: odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne dla lotniska docelowego lub dowolne ich połączenie wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne będą poniżej obowiązujących minimum dla planowania (zob. OPS 1.297 lit. b)); lub nie są dostępne informacje meteorologiczne.				
8.1.1 Minimalne wysokości lotu (Minimum Flight Altitudes).					
1.365	Dowódca lub pilot lecący nie odbywa lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest to konieczne podczas startu lub lądowania.				
1.430 Dodatek 2(b)	Stała zmiana kategorii (maksymalna masa do lądowania) 1) Operator może ustanowić stałą, mniejszą masę do lądowania i używać tej masy do określania VAT, jeśli zostanie to zatwierdzone przez Władzę. 2) Zdefiniowana dla danego samolotu kategoria jest stała i dlatego jest niezależna od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.1 (a) i 1.250(a)	Opis metody wyznaczania i stosowania minimalnych wysokości, łącznie z: procedurą ustanawiania minimalnych wysokości /poziomów lotu w lotach z widocznością (VFR); Operator określa minimalne wysokości lotu i metody ich wyznaczania dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w częściach F do I. (patrz IEM OPS 1.250). UWAGA: OPS 1.005(a) Appendix 1 (b)(11) Operacje samolotów w klasie osiągow B dla lotów VFR w dzień wymagane to stosuje się w następujący sposób: operator zapewnia, by loty były prowadzone jedynie na trasach lub obszarach, które zapewnią utrzymanie bezpiecznego przewyższenia nad terenem przy uwzględnieniu takich czynników, jak temperatura powietrza, ukształtowanie terenu, niesprzyjające warunki meteorologiczne (np. silne turbulencje lub zstępujące prądy powietrzne, poprawki na odchylenie temperatury i ciśnienia od wartości standardowych);				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.1 (b) i 1.250(a)	Opis metody wyznaczania i stosowania minimalnych wysokości, łącznie z: procedurą ustanawiania minimalnych wysokości/poziomów lotu w lotach według wskazań przyrządów (IFR). Operator określa minimalne wysokości lotu i metody ich wyznaczania dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w częściach F do I (zobacz IEM OPS 1.250).				
1.250(b)	Każda metoda określania minimalnych wysokości lotu podlega obowiązkowi zatwierdzenia przez Władzę		AP		
1.250(c)	Jeżeli minimalne wysokości lotu określone przez państwo, nad którego terytorium przebiega lot, są większe od wyznaczonych przez operatora, mają zastosowanie wartości większe.				
1.250(d)(1)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: dokładność, z jaką można wyznaczyć pozycję samolotu;				
1.250(d)(2)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: prawdopodobne niedokładności wskazań stosowanych wysokościomierzy				
1.250(d)(3)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: charakter rzeźby terenu (np. nagle zmiany wysokości) na trasach lub obszarach planowanych operacji;				
1.250(d)(4)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: prawdopodobieństwo napotkania niesprzyjających warunków meteorologicznych (np. silnych turbulencji i prądów zstępujących);				
1.250(d)(5)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: możliwe niedokładności map lotniczych.				
1.250(e)(1)	Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić: poprawki na odchylenia temperatury i ciśnienia od wartości standardowych;				
1.250(e)(2)	Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić: wymagania kontroli ruchu lotniczego				
1.250(e)(3)	Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić: wszelkie możliwe do przewidzenia problemy na planowanej trasie.				
8.1.2 Kryteria określania przydatności lotnisk. 8.1.3 Metoda ustalania minimów operacyjnych lotnisk. 8.1.4 Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR). 8.1.5 Prezentacja i stosowanie minimów operacyjnych lotnisk i trasowych. 8.1.6 Interpretacja informacji meteorologicznych.					
1.220	Operator dopuszcza korzystanie jedynie z lotnisk odpowiednich dla danego(-ych) typu(-ów) samolotu(-ów) i rodzaju(-ów) zamierzonej(-ych) operacji.				
AMC 1.975 2.2	Każde lotnisko, na które operator wykonuje loty, może być zakwalifikowane do jednej z trzech kategorii. Przyporządkowanie lotniska do określonej kategorii przez operatora podlega zatwierdzeniu przez władzę.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.2	Kryteria i zakresy odpowiedzialności dotyczące upoważnienia do wykorzystywania lotnisk, z uwzględnieniem stosownych przepisów zawartych w częściach D, E, F, G, H, I oraz J.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.3 i 1.225(a)	Operator określa minima operacyjne lotniska, ustalone zgodnie z OPS 1.430 dla każdego lotniska odlotu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z OPS 1.220. Metoda ustalania minimów operacyjnych lotnisk dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) zgodnie z OPS 1 część E. UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8) Operacje samolotów klasy osiągow B OPS 1.225 Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymagane to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego;				
1.297(a)	Minima dla planowania lotniska zapasowego po starcie w lotach według wskazań przyrządów (IFR)				
1.297(b)	Minima dla planowania dotyczące lotniska docelowego w lotach według wskazań przyrządów (IFR)				
1.297(c)	Minima dla planowania docelowego lotniska zapasowego lub				
1.297 (c)	Minima dla planowania w przypadku: lotniska izolowanego				
1.297 (c)	Minima dla planowania w przypadku: ERA 3 % lotniska lub				
1.297(c)	Minima dla planowania w przypadku: lotnisko zapasowe na trasie wymagane na etapie planowania				
1.297(d)	Minima dla planowania lotniska zapasowego na trasie ETOPS.				
1.225(c)(1)	Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: <u>działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury, wskazane na odpowiedniej mapie;</u> UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8) Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymagane to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.225(c)(2)	<p>Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: działają systemy pokładowe samolotu wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				
1.225(c)(3)	<p>Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: są spełnione wymagane kryteria osiągow samolotu;</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				
1.225(c)(4)	<p>Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.4 i 1.225(a)	<p>Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR) lub odcinki lotów wykonywanych z widocznością (VFR) oraz, w przypadku gdy używany jest samolot jednosilnikowy, instrukcje doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.</p> <p>Operator określa minima operacyjne lotniska, ustalone zgodnie z OPS 1.430 dla każdego lotniska odlotu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z OPS 1.220.</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.4 i 1.240(a)(6)	Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR) lub odcinki lotów wykonywanych z widocznością (VFR) oraz, w przypadku gdy używany jest samolot jednosilnikowy, instrukcje doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego. Operator zapewnia, by operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których: w lotach samolotami jednosilnikowymi dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie awaryjne.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.5	Prezentacja i stosowanie minimów operacyjnych lotnisk i trasowych.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.6	interpretowanie informacji meteorologicznych. Materiał wyjaśniający odczytywanie właściwych dla obszaru lotu prognoz meteorologicznych (MET forecast) i komunikatów (MET reports), łącznie z interpretacją formuł warunkowych.				
8.1.7 Określanie ilości paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej. (UWAGA: Informacje mogą być również zawarte w I.O. cz. B)					
1.350 i 1.375(b)	Dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu, wyłącznie jeśli upewni się, że samolot został zaopatrzony w paliwo i olej zużywalne co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu, uwzględniając spodziewane warunki operacyjne. Operator ustanawia procedurę zapewniającą, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem zgodnie z kryteriami zawartymi w OPS 1.375				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.7	Określanie ilości paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej. Metody określania ilości zabieranego paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu. Opisany musi zostać również system prowadzenia rejestracji paliwa i oleju.				
1.255(a)	Operator musi ustanowić dla potrzeb planowania lotu oraz zmian planu podczas lotu politykę paliwową zapewniającą, by w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa dla wykonania planowanego lotu oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji Uwaga: OPS 1.005 (a) dodatek 1 (b) (12) Polityka paliwa dla operacji samolotów klasy osiągow B				
1.255(b)(1)	Operator zapewnia, by loty były planowane co najmniej w oparciu o procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz dane uzyskane z następujących źródeł: (i) dane dostarczone przez producenta samolotu; lub (ii) aktualne dane właściwe dla danego samolotu uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.255(b)(2)(i)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>realistyczne dane o zużyciu paliwa przez samolot</u>				
1.255(b)(2)(ii)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>przewidywane masy samolotu</u>				
1.255(b)(2)(iii)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>spodziewane warunki meteorologiczne;</u>				
1.255(b)(2)(iv)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>procedury i ograniczenia dotyczące instytucji zapewniającej(-ych) służby żeglugi powietrznej;</u>				
1.255(c)(1) i 1.255 Dodatek 1 1.1.1	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: paliwo na kolowanie;				
1.255(c)(2) i 1.255 Dodatek 1 1.1.2	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: paliwo na przelot;				
1.255(c)(4) i 1.255 Dodatek 1 1.1.7	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę wymaganą przez dowódcę załogi				
1.255(c)(3)(i) i 1.255 Dodatek 1 1.1.3	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę paliwa paliwo na nieprzewidziane okoliczności (zob. OPS 1.192);				
1.255(c)(3)(ii) i 1.255 Dodatek 1 1.1.4	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę paliwo zapasowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe docelowe. (Nie wyklucza to wyboru lotniska odlotu jako lotniska zapasowego docelowego);				
1.255(c)(3)(iii) i 1.255 Dodatek 1 1.1.5	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę ostateczną rezerwę paliwa;				
1.255(c)(3)(iv) i 1.255 Dodatek 1 1.1.6	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę paliwa dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. ETOPS);				
1.255(d)(1)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: paliwo na przelot pozostałej części trasy;				
1.255(d)(3)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: dodatkowe paliwo jeśli wymaga tego dowódca				
1.255(d)(2)(i)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: <u>paliwo na nieprzewidziane okoliczności;</u>				
1.255(d)(2)(ii)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: paliwo zapasowe, <u>jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe docelowe (nie wyklucza to wyboru lotniska odlotu jako lotniska zapasowego docelowego);</u>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.255(d)(2)(iii)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywanego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: <u>ostateczną rezerwę paliwa</u> ;				
1.255(d)(2)(iv)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywanego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: <u>dotatkowa ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. ETOPS)</u> ;				
1.255 Dodatek 1 2.	Procedura zmniejszenia ilości paliwa na nieprzewidziane okoliczności (RCF)				
1.255 Dodatek 1 1.3 (a)(iv) AMC OPS 1.255 1.3 a	paliwo na nieprzewidziane okoliczności ilość paliwa ustalona na podstawie zatwierdzonej przez organ metody statystycznej, która zapewnia odpowiednie, statystyczne uwzględnienie różnicy pomiędzy planowaną a rzeczywistą ilością paliwa na przelot.		AP		
1.255 Dodatek 1 3.	<u>Procedura z górną wyznaczoną punktu (PDP)</u>				
1.255 Dodatek 1 4.	<u>Procedura dla lotniska izolowanego</u>				
1.375 (a)(1)	Operator ustanawia procedurę zapewniającą, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem Uwaga: OPS 1.005 (a) Załącznik 1 b) (8) Operacje samolotów klasy osiągnięć B: OPS 1.375 nie ma wymagań do zastosowania w lotów VFR dzień.				
1.375 (a)(1)(i)	Dowódca musi zapewnić, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywanego musi być odnotowywana i określana w celu: porównania zużycia rzeczywistego ze zużyciem planowanym;				
1.375 (a)(1)(ii)	Dowódca musi zapewnić, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywanego musi być odnotowywana i określana w celu: sprawdzenia, czy ilość pozostałego paliwa zużywanego wystarczy do zakończenia lotu, zgodnie z lit. b) »Gospodarka paliwem podczas lotu«;				
1.375 (a)(1)(iii)	Dowódca musi zapewnić, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywanego musi być odnotowywana i określana w celu: określenia przewidywanej ilości paliwa zużywanego, pozostającej w chwili osiągnięcia lotniska docelowego.				
1.375 (a)(2)	Odpowiednie dane dotyczące paliwa muszą być rejestrowane				
1.375 (b)(1)	Lot musi być wykonywany w taki sposób, aby przewidywana ilość paliwa zużywanego, pozostająca w chwili osiągnięcia lotniska docelowego, nie była mniejsza niż: wymagania punktu OPS 1.375 (b)(1)				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.375 (b)(2)	Czynności załogi, gdy w wyniku kontroli ilości paliwa podczas lotu, przewidywana ilość paliwa zużywanego, pozostająca w chwili osiągnięcia lotniska docelowego, jest mniejsza niż: suma ilości paliwa wymaganego na dołot do lotniska zapasowego i ostatecznej rezerwy paliwa, ostateczna rezerwa paliwa, albo gdy nie jest wymagane lotnisko zapasowe				
1.375 (b)(3)	Dowódca zgłasza sytuację awaryjną, kiedy stwierdzi, że obliczona ilość paliwa zużywanego podczas lądowania na najbliższym odpowiednim lotnisku, na którym można wykonać bezpieczne lądowanie, jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa.				
1.375 (b)(4)(i)	Podczas lotu z wykorzystaniem procedury RCF, aby kontynuować lot do lotniska docelowego 1, dowódca musi zapewnić, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie decyzji stanowiło co najmniej sumę ilości: <ul style="list-style-type: none"> • paliwa na przelot z punktu decyzji do lotniska docelowego 1, oraz • paliwa na nieprzewidziane okoliczności wynoszące 5 % paliwa na przelot z punktu decyzji do lotniska docelowego 1, oraz • paliwa na lot do lotniska zapasowego docelowego 1, jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe docelowe 1, oraz • ostatecznej rezerwy paliwa 				
1.375 (b)(4)(ii)	Podczas lotu z wykorzystaniem procedury z góry wyznaczonego punktu (PDP), aby kontynuować lot do lotniska docelowego, dowódca musi zapewnić, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie PDP stanowiło co najmniej sumę ilości: <ul style="list-style-type: none"> • paliwa na przelot z punktu PDP do lotniska docelowego, oraz • paliwa na nieprzewidziane okoliczności na przelot z punktu PDP do lotniska docelowego, obliczonego zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.255 pkt 1.3, oraz • paliwa wymaganego zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.255 pkt 3.1 (d). 				
1.375 i 1.1045 Dodatek 1 A 8.1.7	Metody określania ilości zabieranego paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu. Opisany musi zostać również system prowadzenia rejestracji paliwa i oleju.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.7	Metody określania ilości zabieranego paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu.				
8.1.8 Masa i położenie środka ciężkości. (UWAGA: Informacje mogą być również zawarte w I.O. cz. B)					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (a)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: definicje;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (b)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: metody, procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i przyjęcie obliczeń masy i środka ciężkości;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (c)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: zasady użycia mas standardowych lub rzeczywistych;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (d)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: metodę ustalania stosownej masy pasażerów, bagażu i ładunku;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (e)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: stosowane masy pasażerów i bagażu dla różnych typów lotów i typów samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (f)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: ogólne instrukcje i informacje niezbędne do weryfikacji różnych typów używanej dokumentacji dotyczącej masy i wyważenia;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (g)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: procedury zmian w ostatniej chwili;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (h)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: ciężar właściwy paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (i) and 1.605 Dodatek 1 (d)(1)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: zasady i procedury rozmieszczania pasażerów. Marginesy położenia SC i związane z nimi procedury operacyjne, łącznie z założeniami dotyczącymi rozsadzania pasażerów, muszą być możliwe do przyjęcia przez Władzę.		AC		
1.607	Terminologia definicje: Sucha masa operacyjna, Maksymalna masa bez paliwa, Maksymalna konstrukcyjna masa do lądowania, Maksymalna konstrukcyjna masa do startu, Klasyfikacja pasażerów, Przewożony ładunek.				
1.620 (a)	Operator oblicza masę pasażerów i masę bagażu rejestrowanego, stosując rzeczywistą zważoną masę każdej osoby oraz rzeczywistą zważoną masę bagażu lub standardowe wartości mas określone poniżej w tabelach 1, 2 i 3, z wyjątkiem samolotów z dostępną liczbą miejsc pasażerskich mniejszą niż 10. W takich przypadkach masa pasażerów może zostać ustalona na podstawie ustnej deklaracji złożonej przez pasażera osobiście lub też w jego imieniu oraz poprzez dodanie wcześniej określonej stałej uwzględniającej bagaż podręczny oraz ubranie. Procedura określająca, kiedy należy stosować masy rzeczywiste, a kiedy standardowe, oraz procedura stosowana przy ustnych deklaracjach muszą zostać włączone do instrukcji operacyjnej.				
1.620 (d)	W przypadku gdy całkowita liczba dostępnych na pokładzie samolotu miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 20, stosuje się standardowe masy kobiet i mężczyzn określone w tabeli 1.(OPS 1.620)				
1.620 (e)	W przypadku gdy całkowita liczba miejsc pasażerskich dostępnych na pokładzie samolotu wynosi 19 lub mniej, stosuje się standardowe masy określone w tabeli 2. OPS 1.620)				
1.620 (f)	Wartość mas bagażu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.605 Dodatek 1 (b)	Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku. Poza standardowymi masami pasażerów i bagażu rejestrowanego operator może wystąpić o zatwierdzenie przez organ standardowych mas dla innych elementów ładunku.		AP		
1.620 (g)	Jeżeli operator zamierza stosować wartości mas standardowych inne niż podane powyżej w tabeli 1, 2 i 3, musi powiadomić organ o powodach oraz uzyskać wcześniej zezwolenie.		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(4)	Operatorzy mają możliwość przedłożenia organowi do zatwierdzenia szczegółowego planu badań, a następnie także odchylić od skorygowanej standardowej wartości masy, pod warunkiem że ta zmieniana wartość zostanie określona przy użyciu procedury określonej w niniejszym dodatku. Takie odchylenia muszą być poddawane przeglądowi w odstępach nieprzekraczających 5 lat.		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(5)	Jeżeli operator chce uzyskać zezwolenie na zastosowanie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, musi przedłożyć organowi dane wskazujące, że alternatywna proporcja liczby mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84 % rzeczywistych proporcji liczby mężczyzn do kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach.		AP		
1.620 (h) i (i)	W przypadku każdego lotu, w którym spodziewany jest przewóz znaczącej liczby pasażerów, których masa, łącznie z ich bagażem podręcznym, może przekroczyć standardowe masy pasażerów, operator musi określić rzeczywistą masę tych pasażerów poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy. Jeżeli stosowane są standardowe wartości mas bagażu rejestrowanego i oczekuje się, że znaczna liczba pasażerów zgłosi do odprawy bagaż, który przekroczy standardową masę bagażu, operator musi określić rzeczywistą masę tego bagażu poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy.				
1.620 (j)	Operator zapewnia, by dowódca był powiadomiony o użyciu niestandardowej metody określenia masy ładunku oraz by ta metoda została podana w dokumentacji masy i wyważenia.				
1.625 (a)	Przed każdym lotem operator sporządza dokumentację dotyczącą masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie.				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)	Dokumentacja masy i wyważenia (zawartość)				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	Za zgodą organu operator może pominąć niektóre z danych z dokumentacji masy i wyważenia.		AP		
1.625 Dodatek 1 (c)	Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu.		AP		
1.625 (b)	Operator musi określić procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili.				
1.625 Dodatek 1 (a)(2)	Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.625 (c)	Po uzyskaniu zgody organu, operator może zastosować procedury alternatywne do wymaganych w lit. a) i b) OPS 1.625		AP		
8.1.9 Plan lotu ATS (ATS Flight Plan). 8.1.10 Operacyjny plan lotu. 8.1.11 Pokładowy dziennik techniczny samolotu.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.9 i 1.216	Plan lotu ATS. Procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i złożenie planu lotu służbom ruchu lotniczego. Czynniki, które należy rozważyć, obejmują sposoby składania jednorazowych Operator zapewnia korzystanie z usług służb ruchu lotniczego w każdym locie, w którym są one dostępne. i powtarzalnych planów lotu. Operator zapewnia, by jego instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, były, jeśli jest to wykonalne, skoordynowane z odpowiednią jednostką służb ruchu lotniczego przed przekazaniem do samolotu.				
1.300	Operator zapewnia, by lot nie został rozpoczęty, dopóki nie zostanie złożony plan lotu ATS lub nie zostanie złożona odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.				
1.215	Operator zapewnia korzystanie z usług służb ruchu lotniczego w każdym locie, w którym są one dostępne.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.10	Operacyjny plan lotu. Procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i przyjęcie operacyjnego planu lotu. Należy opisać korzystanie z operacyjnego planu lotu, łącznie z przykładami użycia formatów operacyjnego planu lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.11	Pokładowy dziennik techniczny samolotu. Należy opisać odpowiedzialność za pokładowy dziennik techniczny samolotu oraz wykorzystanie tego dziennika, łącznie z wzorami używanych formatów.				
8.1.12 Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które mają być na pokładzie.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.12	Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które muszą znajdować się na pokładzie.				
1.125 Dodatek 1	W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w OPS 1.125 lot może być kontynuowany do czasu powrotu na lotnisko macierzyste lub osiągnięcia miejsca, gdzie jest możliwe uzyskanie zastępczego dokumentu.				
1.125(a)(1)	Operator zapewnia, by w każdym locie na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty lub ich kopie: <u>świadectwo rejestracji;</u>				
1.125(a)(2)	<u>świadectwo zdatności do lotu (CoA); + poświadczenie ARC (Part-M)</u>				
1.125(a)(3)	<u>świadectwo hałasu (jeśli jest wymagane) w oryginale lub kopii, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa;</u>				
1.125(a)(4)	<u>certyfi kat operatora lotniczego (AOC) w oryginale lub kopii;</u>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.125(a)(5)	<u>zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;</u>				
1.125(a)(6)	oryginał lub kopia <u>polis (polis) ubezpieczenia OC.</u>				
1.125(b)	Każdy członek załogi lotniczej w każdym locie posiada przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami, właściwymi dla rodzaju wykonywanego lotu.				
1.130 (1)	w każdym locie na pokładzie znajdowały się aktualne części instrukcji operacyjnej odnoszące się do obowiązków załogi;				
1.130 (2)	części instrukcji operacyjnej potrzebne do wykonania lotu były łatwo dostępne dla załogi lotniczej na pokładzie samolotu;				
1.130 (3)	na pokładzie samolotu znajdowała się aktualna instrukcja użytkowania w locie (AFM), chyba że organ uznał, że określona w OPS 1.1045 dodatek 1 część B instrukcja operacyjna zawiera odpowiednie dla tego samolotu informacje.		AC		
1.135(a)(1)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osiągnięć B				
1.135(a)(2)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się pokładowy dziennik techniczny samolotu, zawierający co najmniej informacje wymagane przez zapisy w części M pkt M.A. 306 Pokładowy dziennik techniczny operatora; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osiągnięć B				
1.135(a)(3)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się szczegóły złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu;				
1.135(a)(4)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się właściwa dokumentacja NOTAM i AIS; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osiągnięć B				
1.135(a)(5)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się właściwa dokumentacja lotniczo-meteorologiczna; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osiągnięć B				
1.135(a)(6)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się dokumentacja masy i wyważenia zgodna z wymaganiami określonymi w części J;				
1.135(a)(7)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii, takich jak personel bezpieczeństwa, jeżeli nie jest uznany za załogę, osoby niepełnosprawne, pasażerowie zwrócenia z granicy, osoby deportowane i aresztowane; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osiągnięć B				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.135(a)(8)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się powiadomienie o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi, w tym informacje na piśmie dla dowódcy, określone w OPS 1.1215 lit. c);				
1.135(a)(9)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty, określone w OPS 1.290 lit. b) ust. 7;				
1.135(a)(10)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się wszelkie inne dokumenty, które mogą być wymagane przez władze państw, nad których terytorium lot będzie wykonywany, takie jak manifest ładunkowy, manifest pasażerski itp.;				
1.135(a)(11)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się druki sprawozdań i raportów wymagane przez organ i operatora.				
1.135(b)	Władza może zezwolić, aby informacje wymienione w lit. a) powyżej były prezentowane, w całości lub części, w formie innej niż na drukach. Należy zapewnić możliwy do przyjęcia standard dostępności, użyteczności i niezawodności zapisów.		AC		
1.050	Operator zapewnia, by wszystkie podstawowe informacje istotne dla planowanego lotu dotyczące służb poszukiwawczo ratowniczych były łatwo dostępne w kabinie załogi.				
8.1.13 Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które mają pozostać na ziemi.					
1.1065 Dodatek 1	Operator zapewnia, by wszystkie zapisy i wszystkie istotne informacje operacyjne oraz techniczne dotyczące każdego lotu były przechowywane przez okres przewidziany w dodatku 1 do OPS 1.1065 w formie możliwej do przyjęcia i dostępne dla Władzy		AC		
1.140(a)(1)(i) i (b)(1)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>kopie operacyjnego planu lotu, jeśli to właściwe;</u>				
1.140(a)(1)(i) i (b)(2)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>kopie stosowne(-ych) części pokładowego dziennika technicznego samolotu; technicznego samolotu</u>				
1.140(a)(1)(i) i (b)(3)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli została poddana edycji przez operatora;</u>				
1.140(a)(1)(i) i (b)(4)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>dokumentację masy i wważenia, jeżeli jest wymagana (zgodnie z OPS 1.625);</u>				
1.140(a)(1)(i) i (b)(5)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>powiadomienie o ładunkach specjalnych</u>				
1.140(a)(1)(ii)	informacje zawarte w OPS 1.140 (b)(1-5) były zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane zgodnie z OPS 1.1065; albo, jeśli jest to niewykonalne,				
1.140(a)(1)(iii)	albo, jeśli jest to niewykonalne to postępować zgodnie z OPS 1.140a(iii) te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie samolotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.2 Instrukcje obsługi naziemnej.					
8.2.1 Procedury uzupełniania paliwa.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.1	Opis procedur uzupełniania paliwa				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.1 (a)	Opis procedur uzupełniania paliwa obejmujących: środki bezpieczeństwa podczas uzupełniania lub spuszczenia paliwa, łącznie z przypadkami kiedy pracuje pomocniczy zespół napędowy (APU) lub kiedy silnik turbinowy pracuje z zahamowanym śmigłem;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.1 (b) i 1.305 Dodatek 1 i 1.311 Dodatek 1	Opis procedur uzupełniania paliwa obejmujących: uzupełnianie lub spuszczenie paliwa z pasażerami wsiadającymi, pozostającymi na pokładzie lub wysiadającymi; Operator zapewnia, by w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełniano ani nie usuwano ze zbiorników samolotu benzyny lotniczej lub paliw typu <i>wide-cut</i> (np. Jet-B albo odpowiedniki) lub mieszanek tych rodzajów paliwa. Operator zapewnia, by w przypadku gdy na pokładzie samolotu znajdują się jacykolwiek pasażerowie, minimalna liczba członków personelu pokładowego obecnych w kabinie pasażerskiej spełniła wymogi OPS 1.990 lit. a), b), c) i d),				
1.305 Dodatek 1	Operator musi ustanowić procedury operacyjne uzupełniania lub spuszczenia paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają zgodnie z OPS 1.1305 Dodatek 1				
1.305	Operator zapewnia, by w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełniano ani nie usuwano ze zbiorników samolotu benzyny lotniczej lub paliw typu <i>wide-cut</i> (np. Jet-B albo odpowiedniki) lub mieszanek tych rodzajów paliwa. We wszystkich innych przypadkach należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a samolot musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów z samolotu przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.				
1.307 i IEM OPS 1.307	Operator ustanawia procedury uzupełniania i spuszczenia ze zbiorników samolotu paliw typu <i>wide-cut</i> (np. Jet-B lub odpowiedniki), jeśli jest to wymagane.				
1.1045 Appendix 1 A 8.2.1 (c)	środki bezpieczeństwa podejmowane dla uniknięcia mieszania paliw.				
8.2.2 Procedury obsługi naziemnej samolotu, pasażera i ładunku odnoszące się do bezpieczeństwa.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2	Opis procedur obsługi stosowanych przy przydzielaniu miejsc, przy wsiadaniu i wysiadaniu pasażerów oraz podczas załadunku i rozładunku samolotu. Należy również podać procedury mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa podczas postoju samolotu na płycie.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.605 Dodatek 1 (c)(1) and 1.311	Operator zapewnia, by załadunek samolotu odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu. Operator zapewnia, by w przypadku gdy na pokładzie samolotu znajdują się jacykolwiek pasażerowie, minimalna liczba członków personelu pokładowego obecnych w kabinie pasażerskiej spełniała wymogi OPS 1.990 (lit. a), b), c) i d).				
1.605 Dodatek 1 (c)(2)	Operator zapewnia, by ładowanie frachtu odbywało się zgodnie z danymi zastosowanymi do obliczania masy i wyważenia samolotu.				
1.605 Dodatek 1 (c)(3)	Operator musi przestrzegać dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo lub ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.				
1.280 IEM OPS 1.280	Operator ustanawia procedury zapewniające, by pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli możliwie najbardziej pomocni i nie utrudniali ewakuacji z samolotu. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(14) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.280 Rozmieszczenie pasażerów: nie stosuje się do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (a) i 1.260(a)	Procedury obsługi muszą obejmować <u>obsługę dzieci/niemowląt, pasażerów chorych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się.</u>				
IEM OPS 1.260 2	W normalnych okolicznościach osoba PRM nie może zajmować miejsca przyległego do wyjścia awaryjnego.				
IEM OPS 1.260 3a	liczba tych osób (PRM) nie może przekraczać liczby osób sprawnych, które są zdolne pomóc przy ewakuacji,				
1.260(b)(1)	Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby utrudniać załodze wykonywanie czynności;				
1.260(b)(2)	Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego;				
1.260(b)(3)	Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby utrudniać awaryjną ewakuację z samolotu.				
1.260(c)	Dowódca musi być powiadomiony o obecności PRM na pokładzie.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (b) i 1.265	Procedury obsługi muszą obejmować: <u>przewóz pasażerów zawróconych z granicy, deportowanych lub osób aresztowanych;</u> Operator ustanawia procedury przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, zapewniające bezpieczeństwo samolotu i osób znajdujących się na jego pokładzie. Dowódca musi być powiadomiony o planowanym przewozie wyżej wymienionych osób na pokładzie.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.265	Dowódca musi być powiadomiony o planowanym przewozie wyżej wymienionych osób na pokładzie. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(13) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.265 Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych: do celów lotów VFR samolotami jednosilnikowymi, jeżeli nie przewiduje się przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, operator nie jest zobowiązany do ustanowienia procedur przewozu takich pasażerów;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (c)	Procedury obsługi muszą obejmować: <u>dozwolony rozmiar i ciężar bagażu ręcznego</u> ; (zobacz także -OPS 1.270(a) i AMC OPS 1.270).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (d)	Procedury obsługi muszą obejmować: zabezpieczanie rzeczy w samolocie;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (d)	Procedury obsługi muszą obejmować załadunek rzeczy w samolocie;				
1.325(a)	Operator ustanawia procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i dróg ewakuacji nie były zablokowane.				
1.325(b)	Operator ustanawia procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i dróg ewakuacji nie były zablokowane.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (e)	Procedury obsługi muszą obejmować: ładunki specjalne i klasyfikację przedziałów ładunkowych;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (f) and (h)	Procedury obsługi muszą obejmować: usytuowanie wyposażenia naziemnego i bezpieczeństwo na płycie lotniska, łącznie z zabezpieczeniem przeciwpożarowym oraz obszarami zasysania i wydmuchu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (g)	Procedury obsługi muszą obejmować: obsługę drzwi samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (i) i 1.308	Procedury obsługi muszą obejmować: uruchomienie, procedury opuszczania płyty i wykolowania na płytę, w tym procedury wypychania i holowania;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (j)	Procedury obsługi muszą obejmować: obsługę samolotów;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (k)	Procedury obsługi muszą obejmować: dokumenty i druki dla obsługi samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (l)	Procedury obsługi muszą obejmować: zajęcie jednego miejsca w samolocie przez więcej niż jedną osobę.				
1.320(b)(2)	Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, a dowódca zapewnia, by przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń i przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno małe dziecko, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.075	Operator podejmuje wszelkie środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części samolotu nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca samolotu udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do dowolnej części samolotu: Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(3) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.075 Metody przewozu osób: nie wymaga się w odniesieniu do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR;				
1.110	Operator nie zezwala na używanie i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie na pokładzie samolotu przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć ujemny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego samolotu.				
8.2.3 Procedury odmowy przyjęcia na pokład. 8.2.4 Odladanie i zapobieganie oblodzeniu na ziemi.					
1.115 i 1.1045 Dodatek 1 A 8.2.3	Operator nie zezwala na wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie samolotu i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie osób będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogąącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4	Opis zasad i procedur przeciwołodziennych i odladania samolotów na ziemi.				
1.345(a)	Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym kontroli samolotu(-ów).				
1.345(b)	Dowódca nie przystępuje do startu, dopóki z zewnętrznych powierzchni nie zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji, mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność samolotu, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji użytkowania w locie (AFM).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4	opis rodzajów oblodzenia, łącznie z ich skutkami, oraz innych zanieczyszczeń samolotów podczas postoju, poruszania po ziemi i podczas startu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (a)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: nazwami własnymi lub handlowymi;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (b)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>właścwościami</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (c)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>wpływami na osiągi samolotu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (d)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>czasem zabezpieczenia</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (e)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>środkami ostrożności w czasie stosowania</u> .				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3 Procedury w locie. 8.3.1 Polityka lotów VFR/IFR. 8.3.2 Procedury nawigacyjne.					
1.370	Operator ustanawia procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne, wymagające zastosowania w części lub w całości procedur postępowania w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.1	Zasady w lotach VFR/IFR. Opis zasad określających możliwość wykonywania lotów z widocznością (VFR), wymagających wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) lub przechodzenia z jednych na drugie.				
1.465	loty VFR były wykonywane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością oraz zgodnie z warunkami określonymi w tabeli w dodatku 1 do OPS 1.465; loty specjalne VFR nie były rozpoczynane przy widzialności mniejszej niż 3 kilometry i nie były kontynuowane przy widzialności mniejszej niż 1,5 kilometra.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (a)	standardowe procedury nawigacyjne, łącznie z zasadami prowadzenia niezależnego wzajemnego sprawdzania danych wprowadzanych z klawiatury, w przypadku gdy mają one wpływ na tor lotu samolotu;				
1.230 (a)	Operator zapewnia stosowanie ustanowionych przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, procedur odlotu i podejścia według wskazań przyrządów.				
1.230 (b)	dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na odstępstwo od ogłoszonej trasy odlotowej lub przylotowej, o ile są spełnione kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione. Końcowe podejście wykonuje się z widocznością lub zgodnie z ustanowioną procedurą podejścia według wskazań przyrządów.				
1.230 (c)	Procedury różne od wymaganych zgodnie z lit. a) powyżej mogą być stosowane przez operatora jedynie pod warunkiem ich zatwierdzenia, o ile jest to wymagane, przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, oraz przyjęcia przez Władzę.		AP AC		
1.873	Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi Operator nie używa bazy danych nawigacyjnych powiązanej z pokładową aplikacją nawigacyjną jako podstawowego środka nawigacji, chyba że dostawca bazy danych nawigacyjnych posiada pismo akceptujące typu 2 lub równoważny dokument.		AC		
1.240(a)(1)	Operator zapewnia, by operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których: istnieją naziemne urządzenia i służby, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(10) Operacje samolotów w klasie osiągow B w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi z A do A nie ma zastosowania lit. a) pkt 1;				
1.240(a)(2)	osiągi samolotu przeznaczonego do wykorzystania są wystarczające do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących wysokości lotu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.240(a)(3)	wyposażenie samolotu przeznaczonego do wykorzystania spełnia minimalne wymagania mające zastosowanie dla planowanej operacji;				
1.240(a)(4)	są dostępne odpowiednie mapy (ma zastosowanie OPS 1.135 lit. a) pkt 9);				
1.240(a)(5) i (6)	w lotach samolotami dwusilnikowymi dostępne są odpowiednie lotniska spełniające ograniczenia dotyczące czasu i odległości zawarte w OPS 1.245; w lotach samolotami jednosilnikowymi dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie awaryjne.				
1.241	Operator nie użytkuje samolotu w tych określonych częściach przestrzeni powietrznej, w których na mocy Regionalnego porozumienia w sprawie żeglugi powietrznej (Regional Air Navigation Agreement) stosuje się minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1 000 stóp), chyba że uzyska na to zezwolenie organu (zezwolenie RVSM). (zob. także OPS 1.872).		AP		
1.243 (a)	Operator zapewnia, by samolot użytkowany na obszarach lub w częściach przestrzeni powietrznej lub na trasach, na których określono wymogi dotyczące charakterystyki nawigacyjnej (<i>navigation performance requirements</i>), był certyfikowany zgodnie z tymi wymogami, oraz, w razie konieczności, by organ udzielił odpowiedniego zezwolenia operacyjnego. (zob. także OPS 1.865 lit. c) pkt 2, OPS 1.870 oraz OPS 1.872).		AP		
1.243 (b)	Operator samolotu użytkowanego na obszarach, o których mowa w lit. a), zapewnia, by procedury awaryjne określone przez organ właściwy dla danej przestrzeni powietrznej zostały zawarte w instrukcji operacyjnej.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (b) NAT Doc. 007	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>nawigacje w przestrzeniach MNPS i POLAR oraz na innych oznaczonych obszarach</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (c) Doc. 9613 PBN JAA TGL.10 rev. 1 AMC 20-4, -12, -26, -27 Doc. 7030/5	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>prowadzenie nawigacji obszarowej (RNAV)</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (d)	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>zmiany planu podczas lotu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (e)	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>procedury na wypadek degradacji systemu</u>				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (f) JAA TGL. 6	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>zmniejszone minima separacji pionowej (RVSM)</u> .				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.060	Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich, chyba że samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania, określone w odpowiednich przepisach o zdolności statków powietrznych do lotu.				
8.3.3 Procedury nastawiania wysokościomierzy 8.3.4 Procedury korzystania z urządzeń ostrzegania o wysokości lotu 8.3.5 Procedury systemu ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (GPWS). 8.3.6 Zasady i procedury użycia systemów antykolizyjnych TCAS/ACAS. 8.3.7 Zasady i procedury zarządzania zużyciem paliwa podczas lotu.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.3	Procedury nastawiania wysokościomierzy,				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.4	Procedury korzystania z urządzeń ostrzegania o wysokości lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.5	System ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (GPWS)/system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS). Procedury i instrukcje wymagane dla unikania zderzenia z przeszkodą w terenie, w tym ograniczenia dużej prędkości opadania blisko powierzchni				
1.395	W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) niezamierzonego zbliżenia do ziemi, dowódca lub pilot lecący zapewnia natychmiastowe podjęcie działań korygujących w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.6	Zasady i procedury użycia systemów antykolizyjnych TCAS/ACAS.				
1.398(a)	Operator ustanawia procedury zapewniające, by: w przypadku zainstalowanego i sprawnego systemu ACAS był on używany podczas lotu w trybie wydawania poleceń (Resolution Advisories (RA)), chyba że byłoby to niewłaściwe w istniejących w danym czasie warunkach;				
1.398(b)	Operator ustanawia procedury zapewniające, by: w przypadku wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego samolotu (RA) przez system ACAS dowódca lub pilot lecący musi zapewnić natychmiastowe podjęcie wszelkich działań korygujących wskazanych przez RA, chyba że zagroziłoby to bezpieczeństwu samolotu.				
Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011 EASA AMC AMC 20-15	Zasady użycia ACAS II muszą być zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami, AMC wydanym przez Dyrektora Wykonawczego EASA, Doc. 4444, DOC. 8168, Doc. 9863				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.7	Zasady i procedury zarządzania zużyciem paliwa podczas lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3.8 Niesprzyjające i potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne.					
8.3.9 Turbulencja w śladzie aerodynamicznym.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (a)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>burz</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (b)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>warunków powodujących oblodzenie</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (c)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>turbulencji</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (d)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>uskoków wiatru</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (e)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>prądów strumieniowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (f)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>chmur pyłu wulkanicznego</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (g)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>silnych opadów</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (h)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>burz piaskowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (i)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>fal górskich</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (j)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>silnej inwersji temperatury</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.9	Turbulencja w śladzie aerodynamicznym. Kryteria separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym, biorące pod uwagę typ samolotu, warunki wiatru i położenie drogi startowej.				
8.3.10 Załoga na stanowiskach pracy.					
8.3.11 Używanie pasów bezpieczeństwa przez załogę i pasażerów.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.10	Wymogi w odniesieniu do członków załogi dotyczące zajmowania przydzielonych im stanowisk lub siedzeń podczas różnych faz lotu lub gdy jest to uważane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa lotu, zawierające również procedury korzystania z kontrolowanego wypoczynku na pokładzie samolotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.310(a)(1)	Podczas startu i lądowania każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(18) Operacje samolotów w klasie osiągow B w lotach VFR instrukcje w tym względzie są wymagane jedynie dla lotów z udziałem dwóch pilotów;				
1.310(a)(2)	We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania obowiązków związanych z lotem lub uzasadnioną potrzebą fizjologiczną, pod warunkiem że co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany pilot pozostaje przez cały czas za sterami samolotu. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(18) Operacje samolotów w klasie osiągow B w lotach VFR instrukcje w tym względzie są wymagane jedynie dla lotów z udziałem dwóch pilotów;				
1.313	Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, ma na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie wymagane przez OPS 1.650 lit. p) lub 1.652 lit. s) oraz używa ich jako podstawowego urządzenia do słuchania komunikatów głosowych służb ruchu lotniczego;				
1.310 (a)(3)	We wszystkich fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, zachowuje czujność.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.11	Wymogi w odniesieniu do członków załogi i pasażerów dotyczące używania pasów bezpieczeństwa lub uprząży podczas różnych faz lotu lub gdy jest to uważane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa.				
1.320(a)(1)	Podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi zabezpiecza się za pomocą wszystkich przewidzianych pasów i uprząży bezpieczeństwa, prawidłowo je zapinając.				
1.320(a)(2)	We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku w kabinie załogi ma zapięty pas bezpieczeństwa.				
1.320(b)(1)	Przed startem i lądowaniem oraz podczas kołowania i zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, dowódca zapewnia, by każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub leżankę i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub uprząż bezpieczeństwa, tam gdzie jest przewidziana.				
1.320(b)(2)	Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, a dowódca zapewnia, by przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń i przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno małe dziecko, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3.12 Wstęp do pomieszczeń załogi. 8.3.13 Wykorzystanie wolnych miejsc załogi. 8.3.14 Niezdolność członka załogi lotniczej do pełnienia obowiązków. 8.3.15 Wymagania dotyczące bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.12	Warunki wstępu do kabiny załogi osób innych niż załoga lotnicza. Należy zawrzeć również zasady dotyczące wstępu inspektorów z ramienia Władzy.				
1.100 (a)	Operator musi zapewnić, by nikt poza członkami załogi wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu lub nie był przewożony w kabinie załogi, chyba że osoba ta jest: 1) operacyjnym członkiem załogi; 2) przedstawicielem organu odpowiedzialnym za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący, jeśli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków; lub 3) dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w instrukcji operacyjnej. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(4) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.100 Wstęp do kabiny załogi:				
1.100 (b)(1)	w interesie bezpieczeństwa, udzielenie zezwolenia na wstęp osoby do kabiny załogi nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych;				
1.100 (b)(2)	wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.				
1.100 (c)	Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.13	Warunki i procedury wykorzystywania wolnych siedzeń załogi.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.14	Procedury, jakie muszą być przestrzegane w razie niedyspozycji członków załogi podczas lotu. Należy zawrzeć przykłady typów niedyspozycji oraz sposoby ich rozpoznawania.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (a)	przygotowanie kabiny do lotu, wymagania w czasie lotu i przygotowanie do lądowania, łącznie z procedurami zabezpieczenia kabiny i kuchni;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (b)	procedury zapewniające, by pasażerowie siedzieli tam, gdzie w razie wymaganej ewakuacji z powodu awarii mogą najlepiej służyć pomocą i gdzie nie będą przeszkadzać w ewakuacji samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (c)	procedury, jakie muszą być przestrzegane podczas wsiadania i wysiadania pasażerów;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (d) OPS 1.311	procedury na wypadek uzupełniania/spuszczania paliwa z pasażerami wsiadającymi, przebywającymi na pokładzie lub wysiadającymi				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (e)	palenie tytoniu na pokładzie				
1.335	Palenie tytoniu tylko zgodnie z OPS 1.335				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3.16 Procedury komunikatów dla pasażerów.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.16	Procedury dotyczące komunikatów dla pasażerów. Treść, znaczenie i czas podawania komunikatów dla pasażerów zgodnie z OPS 1.285.				
1.285(a)(1)	pasażerowie otrzymywali ustne instrukcje o zasadach bezpieczeństwa. Instrukcje te mogą mieć w części lub całości formę pokazu audiowizualnego; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(15) Operacje samolotów w klasie osiągow B prezentację i instrukcję dla pasażerów przeprowadza się stosownie do rodzaju lotu. W lotach z jednym pilotem nie wolno przydzielać pilotowi zadań odwracających jego uwagę od pilotowania;				
1.285(a)(2)	pasażerowie otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść ewakuacyjnych.				
1.285(b)(1)(i)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				
1.285(b)(1)(ii)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>obowiązku podniesienia oparcia siedzeń do pozycji pionowej i złożenia stolików;</u>				
1.285(b)(1)(iii)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>rozmieszczenia wózków awaryjnych;</u>				
1.285(b)(1)(iv)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>położenia i sposobu wykorzystania podłogowego oznakowania dróg ewakuacji;</u>				
1.285(b)(1)(v)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>rozmieszczenia bagażu ręcznego;</u>				
1.285(b)(1)(vi)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>ograniczeń w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych;</u>				
1.285(b)(1)(vii)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>lokalizacji i zawartości karty bezpieczeństwa;</u>				
1.285(b)(2)(i)	Przed startem pasażerom pokazano: zasady użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa, wraz ze sposobem zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa;				
1.285(b)(2)(ii)	Przed startem pasażerom pokazano: rozmieszczenie i sposób użycia wyposażenia tlenowego, jeśli jest to wymagane (mają zastosowanie OPS 1.770 oraz OPS 1.775). Pasażerowie muszą być także powiadomieni, że w czasie korzystania z tlenu muszą zgasić wszelkie wyroby tytoniowe;				
1.285(b)(2)(iii)	Przed startem pasażerom pokazano: rozmieszczenie i zasady użycia kamizelek ratunkowych, jeżeli jest to wymagane (ma zastosowanie OPS 1.825).				
1.285(c)(1)(i)	Po starcie pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				

OPS -paragraf	WYMGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.285(c)(1)(ii)	Po starcie pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>użycia pasów bezpieczeństwa lub upręży bezpieczeństwa, wraz z informacją o korzyściach dla bezpieczeństwa wynikających z pozostania w zapiętych pasach w czasie siedzenia, niezależnie od sygnału świetlnego nakazującego zapiecie pasów.</u>				
1.285(d)(1)(i)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie.</u>				
1.285(d)(1)(ii)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>użycia pasów bezpieczeństwa lub upręży bezpieczeństwa.</u>				
1.285(d)(1)(iii)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>obowiązku podniesienia oparcia siedzeń do pozycji pionowej i złożenia stolików;</u>				
1.285(d)(1)(iv)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>ponownego umieszczenia bagażu ręcznego w bezpiecznym miejscu;</u>				
1.285(d)(1)(v)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>ograniczeń w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych.</u>				
1.285(e)(1)(i)	Po wylądowaniu pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				
1.285(e)(1)(ii)	Po wylądowaniu pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>użycia pasów bezpieczeństwa lub upręży bezpieczeństwa.</u>				
1.285(f)	W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie pasażerowie muszą być poinstruowani o sposobie postępowania odpowiednio do okoliczności.				
8.3.17 Procedury dla użytkownika samolotów, kiedy wymagane jest posiadanie wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego lub słonecznego.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.17	Procedury użytkownika samolotów w przypadku przewożenia wymaganego wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego lub słonecznego. Procedury używania wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego i słonecznego oraz do rejestracji odczytów, łącznie z działaniami, jakie mają być podjęte w razie przekroczenia wartości granicznych wymienionych w instrukcji operacyjnej. Ponadto procedury, łącznie z procedurami ATS, jakie mają być przestrzegane w razie podjęcia decyzji o znizaniu lub zmianie trasy.				
1.390 (b)(1)	Operator nie użytkuje samolotu na wysokościach powyżej 15 000 m (49 000 stóp), jeżeli wyposażenie określone w OPS 1.680 lit. a) pkt 1 nie jest sprawne lub jeśli procedura określona w OPS 1.680 lit. a) pkt 2 nie jest przestrzegana.				
1.390 (a)	Operator bierze pod uwagę ekspozycję na promieniowanie kosmiczne, na jakie wystawieni są w czasie lotu wszyscy członkowie załóg podczas pełnienia obowiązków (włączając podstawianie załóg do miejsc wymiany), i podejmuje następujące działania w odniesieniu do członków załóg wystawionych na promieniowanie w dawce większej niż 1 mSv w ciągu roku				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.390(b)(2)	Dowódca lub pilot lecący rozpoczyna zniżanie tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe w przypadku przekroczenia granicznych wartości promieniowania kosmicznego określonych w instrukcji operacyjnej.				
8.3.18. Zasady używania autopilota i automatycznej przepustnicy.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.13.18	Zasady używania autopilota i automatycznej przepustnicy				
8.4 Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO). (NOWY)					
1.1045 Dodatek 1 A 8.4	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO). Opis procedur operacyjnych związanych z wykonywaniem lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO) (zob. także OPS 1 część D i część E).				
1.430 (a)(1)	Operator ustanawia dla każdego planowanego do użycia lotniska minima operacyjne lotniska, których wartości nie będą niższe od podanych odpowiednio w dodatku 1 (nowym) Metoda określania tych minimów musi być możliwa do przyjęcia dla organu.		AC		
1.430 (a)(1)	Minima te nie mogą być niższe od żadnego innego minimum, które może zostać ustanowione dla tych lotnisk przez państwo, w którym się znajdują, z wyłączeniem przypadków kiedy państwo to wydało na to wyraźną zgodę.		AP		
1.430 (a)(2)	Niezależnie od przepisów lit. a) pkt 1 powyżej, obliczenie podczas lotu minimów do stosowania na nieplanowanych lotniskach zapasowych i/lub podejść z wykorzystaniem EVS odbywa się według metody przyjętej przez organ.		AC		
1.430 (b)	Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk, mających zastosowanie do określonej operacji lotniczej, operator musi w pełni brać pod uwagę: OPS 1.430(b)				
1.435	Terminologia użyta w operacjach AWO powinna być zgodna z OPS 1.435				
1.455(a)	Operator musi ustanowić procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO), podejść z wykorzystaniem EVS, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III. Procedury te muszą być włączone do instrukcji operacyjnej i określać obowiązki członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia.				
1.455 Dodatek 1 (a)	Operator musi ustanowić procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO), podejść z wykorzystaniem EVS, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III. Procedury te muszą być zgodne z Dodatkiem 1 OPS 1.455				
1.445 (a)	Operator nie korzysta z lotniska do prowadzenia operacji w kategorii II lub III, o ile lotnisko to nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym się ono znajduje		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.445 (b)	Operator upewnia się, czy na lotniskach, na których będą prowadzone operacje przy ograniczonej widzialności (<i>low visibility operations</i>), zostały ustanowione i są egzekwowane procedury operacji przy ograniczonej widzialności (LVP).				
1.430 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	Dowódca nie przystępuje do startu, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu nie są równe lub lepsze od obowiązujących minimów do lądowania na tym lotnisku, chyba że jest dostępne odpowiednie lotnisko zapasowe po starcie				
1.430 Dodatek 1 (Nowy) (a)(3) and (a)(4)	minima do startu wymagane dla RVR/VIS z wyjątkiem dla podpunktu a)(3)(i). Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy) (a)(4)(i)	Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu i pod warunkiem spełnienia wymagań poz. A)–E) poniżej, operator może obniżyć minima do startu do wartości RVR równej 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), jeżeli: A) na lotnisku obowiązują procedury przy ograniczonej widzialności (LVP); B) czynne są wysokiej intensywności światła linii centralnej drogi startowej, rozmieszczone co 15 m lub gęściej, oraz krawędziowe światła wysokiej intensywności, rozmieszczone co 60 m lub gęściej; C) członkowie załogi lotniczej pozytywnie ukończyli szkolenie na symulatorze lotów; D) z kabiny załogi widoczny jest 90-metrowy segment rozbiegu początkowego; oraz E) z wszystkich istotnych punktów pomiarowych uzyskano wymagane wartości RVR. (ii) Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu, operator użytkujący samolot wyposażony		AP		
1.430 Dodatek 1 (Nowy) (a)(4)(ii)	Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu, operator użytkujący samolot wyposażony w: A) zatwierdzony system utrzymywania kierunku podczas startu (<i>lateral guidance system</i>); albo B) zatwierdzone HUD/HUDLS może obniżyć minima do startu do wartości RVR mniejszej niż 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), lecz nie mniejszej niż 75 m, o ile są dostępne zabezpieczenia i wyposażenie drogi startowej odpowiadające wymaganiom dla operacji lądowania w kategorii III.		AP		
1.440(a)	Operator nie prowadzi operacji w kategorii II, operacji poza standardem w kategorii II lub operacji w kategorii III, o ile nie są spełnione wymogi OPS 1.440		AP AC		
1.440(b)	Operator nie wykonuje startów przy ograniczonej widzialności, kiedy RVR jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D), chyba że wykonywanie takich operacji zostało zatwierdzone przez organ.		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.440(c)	Operator nie wykonuje operacji poniżej standardu w kategorii I, chyba że ich wykonywanie zostało zatwierdzone przez organ.		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(1)	Demonstracja osiągnięć operacyjnych do wprowadzania i zatwierdzania operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) W odniesieniu do operacji z użyciem systemów w kategorii II/III należy wykonać co najmniej 30 podejść i lądowań dla każdego typu samolotu, w którym są zainstalowane te systemy, jeżeli wnioskowana DH wynosi 50 stóp lub więcej. Jeżeli DH jest mniejsza niż 50 stóp, wówczas należy wykonać co najmniej 100 podejść i lądowań, chyba że odstępstwo od tej zasady zostało zatwierdzone przez organ.		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(2)	Dla demonstracja osiągnięć operacyjnych Organ może przyjąć mniejszą liczbę podejść i lądowań, uznając doświadczenia uzyskane przez innego operatora posiadającego certyfikat AOC wydany zgodnie z OPS 1, użytkującego ten sam typ lub wariant samolotu i stosującego te same procedury.		AC		
1.440 Dodatek 1 (g)	Obsługa techniczna wyposażenia do prowadzenia operacji w kategorii II, w kategorii III oraz startów przy ograniczonej widzialności (LVTO). Operator musi ustanowić, w porozumieniu z producentem, instrukcje obsługi technicznej pokładowych systemów naprowadzania i włączyć je do programu technicznej obsługi samolotu wymaganego na mocy Part-M, pkt M.A. 302 i podlegającego zatwierdzeniu przez organ.		AP		
1.340(a)	W locie IFR dowódca samolotu: 1) przystępuje do startu; lub 2) w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu kontynuuje lot poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu, wyłącznie jeśli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub określone w OPS 1.295 lotnisko lub lotniska zapasowe spełniają lub przewyższają minima dla planowania określone w OPS 1.297.				
1.340(b)	W locie IFR dowódca kontynuuje lot w kierunku planowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeśli najnowsze dostępne mu informacje wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne na tym lotnisku docelowym lub na co najmniej jednym lotnisku zapasowym docelowym spełniają lub przewyższają mające zastosowanie do danego lotniska minima operacyjne planowania.				
1.340(c)	W locie IFR dowódca kontynuuje lot poza: 1) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura zmniejszenia paliwa na nieprzewidziane okoliczności (zob. dodatek 1 do OPS 1.255); lub 2) z góry wyznaczony punkt, gdy wykorzystywana jest procedura z góry wyznaczonego punktu (zob. dodatek 1 do OPS 1.255), wyłącznie jeśli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub wymaganym(-ych) lotnisku(-ach) zapasowym(-ch), określonym(-ch) w OPS 1.295, spełniają lub przewyższają minima dla planowania określone w OPS 1.225.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.340(d)	W locie VFR dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeśli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, lub dowolne ich połączenie, wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na trasie lotu lub na tej części trasy, która ma być przebyta w locie VFR, będą w odpowiednim czasie wystarczające dla zachowania zgodności z przepisami o lotach VFR				
1.346(a)	Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.				
1.360	Przed przystąpieniem do startu dowódca musi upewnić się, że RVR lub widzialność w kierunku startu samolotu jest równa lub przewyższa mające zastosowanie minimum.				
1.405(a) i (c) a (d)	Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia (zobacz także OPS 1.192) Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(20) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.405 Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia: nie mają zastosowania do lotów VFR;				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(1)	Operacją podejścia w kategorii I jest podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie przy użyciu ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) lub PAR z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 200 stóp oraz RVR nie mniejszą niż 550 m, z wyjątkiem odstępstw przyjętych przez organ. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(2)	Operacją podejścia nieprecyzyjnego (NPA) jest podejście według wskazań przyrządów przy użyciu urządzeń opisanych w tabeli 3 (Minima systemu), z MDH lub DH nie niższą niż 250 stóp oraz RVR/CMV nie mniejszą niż 750 m, z wyjątkiem odstępstw przyjętych przez organ. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(3)	Operacją APV jest podejście według wskazań przyrządów z wykorzystaniem utrzymywania kierunku i prowadzenia pionowego, ale niespełniające wymogów ustalonych dla podejścia precyzyjnego i operacji lądowania, z wysokością decyzji nie niższą niż 250 stóp oraz widzialnością wzdłuż drogi startowej nie mniejszą niż 600 m, z wyjątkiem odstępstw zatwierdzonych przez organ. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(4)	Operacje podejścia w kategorii 1, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego Wysokość decyzji (DH).				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(5)	Operacje podejścia w kategorii 1, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego Minimalna wysokość zniżania (MDH).				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(6)	Operacje podejścia w kategorii 1, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego Kryteria Odniesienia wzrokowego (Visual reference).				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(6)(x)	Inne odniesienia wzrokowe akceptowane przez Władzę		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(c)	Kryteria ustalania RVR/przeliczonej widzialności meteorologicznej Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(d)	Ustalanie minimów RVR/CMV/VIS dla operacji podejścia w kategorii 1, operacji APV i operacji podejścia nieprecyzyjnego Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(e)	Operacje poniżej standardu w kategorii I Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(f)	Podjęcie precyzyjne — operacje w kategorii II oraz operacje poza standardem w kategorii II Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(g)	Podjęcie precyzyjne — operacje w kategorii III Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(g)(3)(iii)	Operacja bez wysokości decyzji może być przeprowadzona tylko wtedy, gdy: operator uzyskał zezwolenie organu na wykonywanie operacji w kategorii III bez wysokości decyzji.		AP		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(h)	Systemy polepszające widzenie Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(i)	PUSTE				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(j)	<p>Podjęcie z widocznością (z kręgu)</p> <p>Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B</p> <p>OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR</p>				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(j)(4)	Niezależnie od wymogów pkt 3 powyżej, organ może zwolnić operatora z wymogu zwiększania widzialności ponad wartość wynikającą z tabeli 10.		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(j)(5)	Zwolnienia opisane w pkt 4 muszą być ograniczone do miejsc, w przypadku których istnieje wyraźny interes publiczny dla utrzymania obecnych operacji. Zwolnienia muszą być oparte na doświadczeniu operatora, programie szkoleniowym i kwalifikacjach załogi lotniczej. Zwolnienia muszą być poddawane przeglądom w regularnych odstępach czasu.				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(k)	<p>Podjęcie z widocznością (<i>visual approach</i>). Operator nie będzie wykonywał podejść z widocznością przy wartości RVR mniejszej niż 800 m.</p> <p>Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B</p> <p>OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR</p>				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(l)	<p>Zamiana podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na RVR/CMV.</p> <p>Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B</p> <p>OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR</p>				
1.405(b)	Kiedy wartość RVR nie jest dostępna, to może być ona obliczona przez przeliczenie podawanej widzialności meteorologicznej zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.430 lit. h). (zobacz także OPS 1.430 Dodatek 1 (a)(1)(iii) ja (iv))				
1.405(e)	Podjęcie może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H pilot sterujący uzyskał i utrzymuje wymagane odniesienie wzrokowe.				
1.405(f)	Wartość RVR w strefie przyziemia				
1.430(c) Dodatek 2 (a)	<p>Klasyfikacja samolotów</p> <p>Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B</p> <p>OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR</p>				
1.430(c) Dodatek 2 (b)	<p>Stała zmiana kategorii (maksymalna masa do lądowania)</p> <p>1) Operator może ustanowić stałą, mniejszą masę do lądowania i używać tej masy do określania VAT, jeśli zostanie to zatwierdzone przez organ.</p> <p>2) Zdefiniowana dla danego samolotu kategoria jest stała i dlatego jest niezależna od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.</p> <p>Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B</p> <p>OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR</p>		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.5 ETOPS Zawartość rozdziału powinna być zgodna z AMC 20-6 rev. 2 Dodatek 7 Cz. A					
1.245(a)(1)	Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS), wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska (w normalnych warunkach bezwietrznych) niż w przypadku: samolotów w klasie osiągow A posiadających: (i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącą 20 lub więcej; lub (ii) maksymalną masę startową wynoszącą 45 360 kg lub więcej; odległość pokonywana w ciągu 60 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z OPS 1.245. b)		AP		
1.245(a)(2)	Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS), wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska (w normalnych warunkach bezwietrznych) niż w przypadku: samolotów w klasie osiągow A posiadających: (i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącą 19 lub mniej; oraz (ii) maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 45 360 kg, odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu lub, pod warunkiem uzyskania zezwolenia organu, do 180 minut lotu w przypadku samolotów turbodrzutowych, z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej;		AP		
1.245(a)(3)	Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS), wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska (w normalnych warunkach bezwietrznych) niż w przypadku: samolotów w klasie osiągow B lub C: (i) odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej; lub (ii) 300 mil morskich, w zależności od tego, która z tych odległości jest mniejsza.		AP		
1.245(b)	Operator określa prędkość do celu obliczania maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać VMO, na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym.				
1.245(c)(1)	Operator musi zapewnić, by następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wersji samolotu, były zawarte w instrukcji operacyjnej: prędkość lotu z jednym silnikiem niepracującym, określona zgodnie z OPS 1.245. b) powyżej;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.245(c)(2)	Operator musi zapewnić, by następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wersji samolotu, były zawarte w instrukcji operacyjnej: maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska, określona zgodnie z OPS 1.245. a) i b) powyżej				
1.246(a) 1.192(b)	Operator nie wykonuje lotów na odległość większą niż odległość graniczna określona zgodnie z OPS 1.245, o ile nie uzyska na to zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS).		AP		
1.246(b)	Przed przystąpieniem do lotu ETOPS operator zapewnia, by odpowiednie lotnisko zapasowe na trasie ETOPS było dostępne w czasie zatwierdzonego czasu dołotu operatora albo w czasie dołotu opartym na stanie zdolności samolotu ustalonym na podstawie wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), w zależności od tego, który z tych czasów jest krótszy. (zob. także OPS 1.297 lit. d)).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.5 1.246	ETOPS. Opis procedur operacyjnych ETOPS. Operator nie wykonuje lotów na odległość większą niż odległość graniczna określona zgodnie z OPS 1.245, o ile nie uzyska na to zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS) (IEM OPS 1.1040(b) tabela, ref. OPS 1.246)		AP		
8.6 Zasady korzystania z wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL/MEL) i wykazu odstępstw od konfiguracji (CDL).					
1.1045 Dodatek 1 A 8.6 1.030 (a)	Lista wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazów odstępstw od Konfiguracji (CDL). Operator opracowuje dla każdego samolotu zatwierdzonego przez organ wykaz wyposażenia minimalnego (MEL). Wykaz ten jest oparty na odpowiednim głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), o ile taki MMEL istnieje, przyjętym przez organ, jednak nie może być od niego bardziej restrykcyjny.		AP		
1.030 (b)	Operator nie użytkuje samolotu inaczej niż zgodnie z wykazem MEL, chyba że uzyska na to zgodę organu. Pozwolenie takie nie może w żadnych okolicznościach pozwalać na użytkowanie samolotu z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL.		AC		
8.7 Loty niepłatne.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (a)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów szkoleniowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (b)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów próbnych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (c)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów dostawczych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (d)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>przebazowań</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (e)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów pokazowych</u> ;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (f)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów w celu zajęcia stanowiska przez załogę, z podaniem kategorii osób, które mogą być przewożone w takich lotach.</u>				
8.8 Wymagania dotyczące korzystania z tlenu.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.1	Wyjaśnienie warunków, w których tlen musi być zapewniony.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.1	Wyjaśnienie warunków, w których tlen musi być używany.				
1.385 i 1.1045 Dodatek 1 A 8.8.2 (a)	Wymogi dotyczące używania tlenu przez: <u>załogę lotniczą</u> . Dowódca zapewnia, by członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania samolotu w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 13 000 stóp.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.2 (b)	Wymogi dotyczące używania tlenu przez: <u>personel pokładowy</u> .				
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.2 (c)	Wymogi dotyczące używania tlenu przez: <u>pasażerów</u> .				
9. MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BRONĀ					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca materiałów niebezpiecznych i broni była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1150	Terminologia użyta w rozdziale materiały niebezpieczne i broni w Instrukcji Operacyjnej musi być zgodna z OPS 1.1150.				
1.1155 (a)	Operator nie przewozi materiałów niebezpiecznych, jeżeli nie otrzyma na taki przewóz zezwolenia organu.		AP		
1.1155 (b)	Przed wydaniem zezwolenia na transport materiałów niebezpiecznych operator przedstawia organowi stosowne potwierdzenie przeprowadzenia odpowiednich szkoleń, zgodności wszystkich stosownych dokumentów (dotyczących np. obsługi naziemnej, obsługi samolotu, szkoleń) zawierających informacje i instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych oraz wprowadzenia procedury w celu zapewnienia bezpiecznego obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi na wszystkich etapach transportu lotniczego.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (a)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: polityką operatora w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1160(a)	Artykuły i substancje w celu zapewnienia pacjentowi opieki medycznej podczas lotu:				
1.1160(b)	Artykuły i substancje które są one niezbędne na pokładzie samolotu i są zgodne z odpowiednimi wymogami dla celów operacji lotniczych				
1.1160(c)	Transport materiałów niebezpiecznych samolotem (bagaż)				
1.1165(a)	Operator zapewnia, by w samolocie nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły i substancje lub inne materiały zadeklarowane jako materiały niebezpieczne, które w instrukcjach technicznych zostały uznane za niedozwolone w transporcie lotniczym i określone z nazwy lub ogólnie opisane.				
1.1165(b)	Operator nie przewozi artykułów i substancji lub innych materiałów zadeklarowanych jako materiały niebezpieczne, które zostały uznane w instrukcjach technicznych za niedozwolone w transporcie lotniczym w normalnych warunkach, chyba że zostały spełnione następujące wymogi tych instrukcji: 1) zostały przyznane konieczne zwolnienia przez wszystkie zainteresowane państwa na podstawie wymogów instrukcji technicznych; lub 2) zostało udzielone zezwolenie przez zainteresowane państwo (wszystkie zainteresowane państwa) w tych przypadkach, gdy instrukcje techniczne wskazują, że wymagane jest jedynie takie zezwolenie.		AP		
1.1195(a)(1)	Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych, chyba że: paczka, pakunek lub pojemnik ładunkowy zostały sprawdzone zgodnie z procedurami przyjmowania określonymi w instrukcjach technicznych;				
1.1195(a)(2)	Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych, chyba że: z wyjątkiem przypadków określonych w instrukcjach technicznych, dołączone są do nich dwie kopie dokumentu przewozowego materiałów niebezpiecznych;				
1.1195(a)(3)	Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych, chyba że: język angielski jest używany na potrzeby: oznakowania i etykietowania paczek; dokumentu przewozowego materiałów niebezpiecznych;				
1.1195(b)	Operator używa listy kontrolnej przyjęcia, która pozwala na sprawdzenie wszystkich istotnych danych i ma formę umożliwiającą zaznaczanie wyników sprawdzenia ręcznie, w sposób mechaniczny lub komputerowy.				
1.1200(a)(1)	paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe były sprawdzane pod kątem występowania śladów wycieków lub zniszczeń bezpośrednio przed załadowaniem do samolotu lub do jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD), jak określono w instrukcjach technicznych;				
1.1200(a)(2)	jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD) nie zostało załadowane do samolotu, dopóki nie zostanie sprawdzone zgodnie z wymaganiami instrukcji technicznych oraz dopóki nie stwierdzono braku śladów wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych;				
1.1200(a)(3)	do samolotu nie zostały załadowane przeciekające lub uszkodzone paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1200(a)(4)	wszystkie paczki materiałów niebezpiecznych znajdujące się w samolocie, które wydają się być uszkodzone lub przeciekające, zostały usunięte lub by odpowiednie władze lub organizacje podjęły kroki w celu ich usunięcia. W tym przypadku należy ponownie sprawdzić stan wszystkich pozostałych przesyłek w celu upewnienia się, że są one w stanie właściwym do przewozu lotniczego i nie nastąpiły żadne uszkodzenia lub zanieczyszczenia samolotu lub jego ładunku;				
1.1200(a)(5)	przeprowadzono przegląd paczek, pakunków i pojemników ładunkowych pod kątem zniszczeń lub wycieków po wyładowaniu ich z samolotu lub jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD) i w przypadku gdy stwierdzono ślady zniszczenia lub wycieków, przestrzeń, w której materiały niebezpieczne były składowane, była sprawdzona pod kątem jej zniszczenia lub skażenia.				
1.1205	Usuwanie skażeń				
1.1210	Ograniczenia załadunku				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (b)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: wytycznymi w sprawie wymogów dotyczących przyjmowania, etykietowania, obchodzenia się, przechowywania i odizolowania materiałów niebezpiecznych;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (c)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: specjalnymi wymogami dotyczącymi powiadamiania w razie wypadku lub zdarzenia, podczas którego przewożone są materiały niebezpieczne;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (d)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: procedurami reagowania na sytuacje awaryjne związane z materiałami niebezpiecznymi;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (e)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: obowiązkami całego zaangażowanego personelu, zgodnie z OPS 1.1215;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (f)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: instrukcjami w sprawie przewozu personelu operatora.				
1.1215(a)	Operator musi dostarczyć takich informacji w instrukcji operacyjnej i/lub innych odpowiednich instrukcjach, które umożliwią personelowi wykonywanie jego obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych zgodnie z instrukcjami technicznymi, łącznie z czynnościami, jakie mają zostać podjęte w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych z występowaniem materiałów niebezpiecznych. W stosownych przypadkach informacje takie muszą być przekazywane także agentowi obsługi naziemnej				
1.1215(b)	Informacje przekazywane pasażerom i innym osobom:				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1215(c)	Informacje dla dowódcy				
1.1215(d)	Informacje na wypadek incydentu lub wypadku lotniczego				
1.1215(e)	Informacje w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej podczas lotu.				
Warunki przewozu broni , amunicji i uzbrojenia wojennego					
IEM OPS 1.065	Definicja broni i amunicji wojskowej				
1.065 (a) i 1.1045 Dodatek 1 A 9.2	Operator nie przewozi drogą powietrzną broni i amunicji wojskowej, o ile nie udzieliły na to zezwolenia wszystkie zainteresowane państwa. Warunki, jakie muszą być spełnione przy przewozie broni, amunicji do broni i broni sportowej		AP		
1.065(b)(1)	Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były: umieszczone w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu;				
1.065(b)(2)	Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były: w przypadku przewożenia broni palnej, niezaladowane				
1.065(b)	Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były: umieszczone w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz w przypadku przewożenia broni palnej, niezaladowane; o ile przed rozpoczęciem lotu wszystkie zainteresowane państwa nie udzieliły zezwolenia na przewóz broni lub amunicji wojskowej na warunkach częściowo lub całkowicie różnych od opisanych w niniejszym punkcie.		AP		
1.065(c)	Operator zapewnia, by dowódca samolotu był powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o szczegółach i rozmieszczeniu na pokładzie samolotu broni i amunicji wojskowej przeznaczonych do przewozu.				
IEM OPS 1.065 3	Jeśli broń i amunicja wojskowa są jednocześnie z definicji zakwalifikowane jako materiały niebezpieczne (np. torpedy, bomby), to do ich przewozu mają zastosowanie wymagania Części R.				
Warunki przewozu broni i amunicji sportowej					
IEM OPS 1.070	Definicja broni sportowej				
1.070 (a)	Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby każdy zamiar przewozu drogą powietrzną broni sportowej był mu zgłoszony.				
1.070 (b)(1)	Operator przyjmujący do przewozu broń sportową zapewnia, by: była ona umieszczona w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu, chyba że organ stwierdzi, że zastosowanie tej zasady jest niewskazane z praktycznego punktu widzenia i zezwoli na stosowanie innych procedur;		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.070 (b)(2)	Operator przyjmujący do przewozu broń sportową zapewnia, by: w przypadku broni palnej lub innych rodzajów broni mogących zawierać amunicję, była ona niezaladowana.				
1.070 (c)	Amunicja do broni sportowej może być przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi (zob. OPS 1.1160 lit. b) pkt 5), jak określono w OPS 1.1150 lit. a) pkt 15.				
10 OCHRONA					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczące ochrony były przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 10.1	Instrukcje i wytyczne w sprawie ochrony niemające natury poufnej, które muszą zawierać uprawnienia i zakresy odpowiedzialności personelu operacyjnego. Należy uwzględnić także zasady i procedury postępowania i składania raportów w sytuacji popełnienia przestępstwa na pokładzie, takich jak bezprawna ingerencja, sabotaż, groźba zamachu bombowego oraz porwanie.				
1.1045 Dodatek 1 A 10.2	Opis środków zapobiegawczych i szkoleń.				
1.075	Operator podejmuje wszelkie środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części samolotu nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca samolotu udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do dowolnej części samolotu				
1.1250	Operator zapewnia, by na pokładzie samolotu znajdowała się lista kontrolna procedur, jakich należy przestrzegać w przypadku poszukiwania na pokładzie samolotu bomby lub zaimprovizowanego ładunku wybuchowego (IED) w przypadku podejrzenia sabotażu lub w celu przeszukiwania samolotów w poszukiwaniu ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot może być przedmiotem bezprawnej ingerencji. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(47) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu: nie stosuje się do lotów VFR w dzień.				
1.1250	Uzupełnieniem listy kontrolnej są wytyczne dotyczące postępowania w przypadku wykrycia na pokładzie bomby lub podejrzanego przedmiotu oraz informacje o miejscu w samolocie, w którym ten ładunek lub przedmiot może być bezpiecznie złożony, zgodnie z informacjami podanymi posiadaczowi świadectwa typu (TC).				
1.1255	Ochrona kabiny załogi lotniczej				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.105	Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie ukrywa się ani nie umieszcza ukrytego ładunku na pokładzie samolotu. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(47) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu: nie stosuje się do lotów VFR w dzień.				
11. POSTĘPOWANIE Z WYPADKAMI I ZDARZENIAMI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczące postępowania z wypadkami i zdarzeniami były przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (a)	definicje zdarzeń				
1.420(a)	Terminologia zgłaszania zdarzeń powinna być zgodna z OPS 1.420				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (a)	definicje związanych z nimi stosownych zakresów odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych osób;				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (b)	przykłady formularzy używanych do zgłaszania wszystkich zdarzeń (lub kopie samych formularzy), instrukcje ich wypełniania, adresatów, do których należy je przesyłać, oraz czas przeznaczony na te działania;				
1.420(c)(2) i 1.1045 Dodatek 1 A 11 (c)	w przypadku gdy ma miejsce wypadek — opisy informujące, które z wydziałów przedsiębiorstwa, jakie władze oraz inne instytucje muszą być powiadamiane, w jaki sposób i w jakiej kolejności;				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (d)	procedury ustnego powiadamiania jednostek służby ruchu lotniczego o incydentach związanych z poleceniem ACAS RA, niebezpieczeństwem zderzeń z ptakami, oraz warunkami zagrażającymi bezpieczeństwu lotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (e)	procedury składania pisemnych raportów o incydentach w ruchu lotniczym, ACAS RA, zderzeniach z ptakami, incydentach i wypadkach z materiałami niebezpiecznymi oraz o bezprawnej ingerencji;				
1.420 i 1.1045 Dodatek 1 A 11 (f)	procedury meldowania w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami OPS 1.085 lit. b) i 1.420. Procedury te muszą obejmować wewnętrzne procedury dotyczące meldowania o bezpieczeństwie przez członków załogi, ustanowione w celu zapewnienia bezzwłocznego informowania dowódcy o każdym incydencie, który zagroził lub mógł zagrozić bezpieczeństwu podczas lotu i w celu przedstawienia mu wszelkich stosownych informacji.				
1.420(c) and (b)(2)	Operator ustanawia procedury zgłaszania wypadków i poważnych incydentów . Dowódca lub operator użytkujący samolot dokonuje zgłoszenia organowi każdego incydentu, który zagroził lub mógł zagrozić bezpieczeństwu lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.420(b)(3)	Zgłoszenie musi być wysłane w ciągu 72 godzin od powzięcia wiadomości o incydencie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.				
1.420(b)(4)	Dowódca zapewnia, by każda znana lub podejrzewana usterka techniczna oraz każde przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych, jakie nastąpiło w czasie, gdy był on odpowiedzialny za lot, zostały odnotowane w pokładowym dzienniku technicznym samolotu				
1.420(b)(5)	W przypadku incydentów zgłaszanych zgodnie z lit. b) pkt 1-3 powyżej, które powstały z powodu lub były związane z dowolną niesprawnością, wadliwym działaniem lub usterką samolotu, wyposażenia samolotu lub dowolnego urządzenia naziemnego lub które wpłynęło lub mogło wpłynąć niekorzystnie na utrzymanie zdatności samolotu do lotu, operator musi także powiadomić, w chwili przekazywania zgłoszenia organowi, organizacji odpowiedzialnej za konstrukcję lub dostawcy lub, jeśli ma to zastosowanie, organizację odpowiedzialną za utrzymanie zdatności do lotu w tym samym czasie jak raportuje do Władzy.				
1.420(d)(1)(i)	Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie zbliżenia się zagrażającego kolizją z dowolnym innym urządzeniem latającym;				
1.420(d)(1)(ii)	Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie niewłaściwych procedur ruchu lotniczego lub nieprzestrzegania obowiązujących procedur przez służby ruchu lotniczego lub przez załogę;				
1.420(d)(1)(iii)	Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie niesprawności urządzeń naziemnych służb ruchu lotniczego				
1.420(d)(2)	Dowódca powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służb ruchu lotniczego i składa organowi raport ACAS o każdym przypadku, kiedy dowolny samolot wykonał podczas lotu manewr w odpowiedzi na polecenie RA wydane przez system ACAS.				
1.420(d)(3)(i)	Dowódca samolotu informuje natychmiast lokalne służby ruchu lotniczego o każdym zaobserwowanym potencjalnym zagrożeniu związanym z ptakami.				
1.420(d)(3)(ii)	Jeżeli dowódca wie, że doszło do zderzenia samolotu z ptakiem, składa organowi po wylądowaniu pisemny raport o zderzeniu z ptakiem				
1.420(d)(4)	Operator zgłasza każdy incydent lub wypadek z materiałami niebezpiecznymi organowi lub właściwemu organowi państwa, w którym wypadek lub incydent miał miejsce w ciągu 72 godzin od zdarzenia.				
1.420(d)(5)	W razie aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie samolotu dowódca lub, pod jego nieobecność, operator składa raport władzom lokalnym oraz władzom państwa operatora tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe (zob. także OPS 1.1245).				
1.420(d)(6)	Dowódca samolotu powiadamia właściwą jednostkę organizacyjną służb ruchu lotniczego, tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, o wszelkich napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa, takich jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, zjawiska meteorologiczne lub chmura pyłu wulkanicznego napotkana podczas lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
12. ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca zasad wykonywania lotów była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (a)	zasady wykonywania lotów z widocznością (VFR) i lotów według wskazań przyrządów (IFR);				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (b)	terytorialne zastosowanie przepisów ruchu lotniczego;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (c)	procedury łączności łącznie z procedurami w razie utraty łączności;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (d)	informacje i instrukcje dotyczące przechwytywania cywilnych statków powietrznych;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (e)	okoliczności, w których ma być prowadzony nasłuch radiowy;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (f)	sygnały;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (g)	system czasu używany w operacjach;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (h)	zezwolenia ATC, trzymanie się planu lotu i meldunki pozycyjne				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (i)	sygnały wizualne używane dla ostrzegania samolotu wykonującego bez zezwolenia lot w obszarach ograniczonych, zabronionych lub niebezpiecznych lub wkraczającego na takie obszary;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (j)	procedury dla pilotów obserwujących wypadek lub odbierających przekaz o zagrożeniu;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (k)	znaki wizualne ziemia/powietrze używane przez rozbitków oraz opis i użycie pomocy sygnałowych;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (l)	sygnały zagrożenia i sygnały pilności.				
13. LESEANG					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca leseangu była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.		AC		
1.165(a)	Określenia użyte w tym OPS mają być zastosowane w Instrukcji Operacyjnej		AP		
Leasing samolotu pomiędzy operatorami wspólnotowymi					
1.165(b)(1)	Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>). Operator wspólnotowy dostarczający samolot z pełną załogą lotniczą innemu operatorowi wspólnotowemu, zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (1), zachowujący wszystkie funkcje i obowiązki określone w części C, pozostaje nadal operatorem samolotu.				
1.165(b)(2)(i)	Z wyjątkiem przepisów lit. b) pkt 1 powyżej, operator wspólnotowy używający samolotu innego operatora wspólnotowego lub udostępniający samolot innemu operatorowi wspólnotowemu musi uzyskać uprzednie zezwolenie swojego właściwego organu na tę działalność. Wszelkie warunki tego zezwolenia muszą być ujęte w umowie leasingowej.				
1.165(b)(2)(ii)	Wszelkie elementy umów leasingowych, które wymagają zatwierdzenia przez organ, z wyjątkiem umów leasingowych dotyczących samolotu wraz z pełną załogą i nieprzewidujących przeniesienia funkcji lub obowiązków, należy rozumieć, w odniesieniu do samolotu będącego przedmiotem leasingu, jako zmiany certyfikatu AOC, na podstawie którego będą wykonywane loty.				
Leasing samolotów pomiędzy operatorem wspólnotowym a dowolnym podmiotem niebędącym operatorem wspólnotowym					
1.165(c)(1)(i)	Operator wspólnotowy nie może brać w leasing samolotu bez załogi (<i>dry lease-in</i>) od podmiotu niebędącego operatorem wspólnotowym, chyba że uzyska na to zezwolenie organu. Wszelkie warunki tego zezwolenia muszą być ujęte w umowie leasingowej.		AP		
1.165(c)(1)(ii)	Operator wspólnotowy zapewnia, by, w odniesieniu do samolotów oddanych w leasing bez załogi, wszelkie odstępstwa od wymagań określonych w części K, L lub OPS 1.005 lit. b) były zgłoszone Władzy i były dla niej możliwe do przyjęcia.		AC		
1.165(c)(2)(i)	Operator wspólnotowy nie może brać w leasing samolotu z załogą od podmiotu niebędącego operatorem wspólnotowym, chyba że uzyska na to zezwolenie organu.		AP		
1.165 (c)(2)(ii)(A)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: leasingodawca spełniał standardy bezpieczeństwa dotyczące obsługi technicznej i samolotu równoważne standardom ustanowionym przez niniejsze rozporządzenie;				
1.165 (c)(2)(ii)(B)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: leasingodawca był operatorem posiadającym certyfikat AOC wydany przez państwo będące sygnatariuszem konwencji chicagowskiej;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.165 (c)(2)(ii)(C)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: samolot posiadał standardowe świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydane zgodnie z załącznikiem 8 ICAO. Standardowe świadectwa zdatności do lotu wydane przez państwo członkowskie inne niż państwo odpowiedzialne za wydanie certyfikatu AOC jest uznawane bez dalszych formalności, jeśli zostało wydane zgodnie z wymaganiami PART 21;		AC		
1.165 (c)(2)(ii)(D)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: zostały spełnione wszelkie wymagania ustanowione przez władze, którym podlega leasingobiorca.				
1.165 (c)(3)(i)(A)	Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem konwencji chicagowskiej				
1.165 (c)(3)(i)(A)	Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem konwencji chicagowskiej, jeżeli są spełnione następujące warunki: organ zwolnił operatora z obowiązku stosowania stosownych przepisów OPS dział 1 i po przyjęciu przez zagraniczny organ regulacyjny odpowiedzialności na piśmie za nadzór nad użytkowaniem i obsługą techniczną samolotu(-ów) wykreśliły ten samolot z własnego certyfikatu AOC;				
1.165 (c)(3)(i)(B)	Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem konwencji chicagowskiej udowadniając, że samolot jest obsługiwany zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej.				
1.165 (c)(4)	Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>) Operator wspólnotowy dostarczający samolot z pełną załogą lotniczą innemu podmiotowi, zgodnie z rozporządzeniem 1008/2008, zachowujący wszystkie funkcje i obowiązki określone w części C, pozostaje nadal operatorem tego samolotu.				

Podpis osoby wypełniającej



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ B - ZAGADNIENIA OPERACYJNE ZWIĄZANE Z TYPEM SAMOLOTU

Lista zgodności wykonana jest na podstawie OPS 1 (Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 3922/91 z późniejszymi zmianami)

Operator:	
Najnowsze wydanie Instrukcji Operacyjnej Część A wersja z dnia:	
Lista zgodności została skontrolowana (data):	
Lista zgodności została skontrolowana przez (nazwisko i imię):	

Uwaga: punkty i podpunkty na liście zgodności, część B, nie są opisane w OPS tak jak przedstawiono na tej liście zgodności.

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej. Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi ustalania lub sprawdzenia odwołania do punktów w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcja Operacyjna musi zawierać paragrafy i podparagrafy wyszczególnione w dodatku 1 do OPS 1.1045, które są wyszczególnione w kolumnie „Wymagania”. Tekst w kolumnie **WYMAGANIA** może być tylko krótkim opisem oryginalnego tekstu, więc użytkownik powinien przeczytać pełny tekst każdego wymienionego paragrafu OPS. Powiązania między przepisem OPS i Instrukcją Operacyjną należy wpisać w kolumnie **ODWOŁANIE DO PKT. W IO-B**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy). Kolumna **KOMENTARZE** przeznaczona jest do wykorzystania przez użytkownika (w razie potrzeby). Kolumna **APP** jest przeznaczona na wpis kiedy przepis wymaga akceptacji (AC) lub zatwierdzenia (AP) władzy. Kolumna **STATUS** jest przeznaczona do wykorzystania/zaznaczenia przez ULC, gdy zastosowany pkt. OPS i odwołanie do IO są zgodne z wymaganiami i są akceptowalne dla Nadzoru. Wszystkie wiersze na tej liście zgodności powinny mieć wpis określający „odwołanie” do pkt. IO lub N/D jeśli dany pkt. nie dotyczy.

Lista zgodności jest tylko narzędziem i nie zastępuje oryginalnego OPS-1. Użytkownik powinien przeczytać i sprawdzić pozycje zgodnie z najnowszą opublikowaną wersją OPS.

W przypadku stwierdzenia na tej liście jakichkolwiek błędów lub braków, należy powiadomić ULC, aby wprowadzić niezbędne poprawki. Wszelkie sugestie i poprawki do listy zgodności będą rozpatrywane w celu zapewnienia zarówno Operatorowi jak i Władzy odpowiedniej jakości współpracy.

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
0. ZASADY OGÓLNE I JEDNOSTKI MIAR					
1.1040 (c)	Operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku polskim, chyba że organ postanowił inaczej lub prawo krajowe stanowi inaczej. Ponadto operator może przetłumaczyć i używać instrukcji operacyjnej w całości lub w części w innym języku.		AP		
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca zasad ogólnych i jednostek miar była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 (b) i (c)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji. Operator zapewnia, by szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej była możliwa do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron;				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	wymiary samolotu),				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	opisem jednostek miar stosowanych dla użytkowania danego typu samolotu				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	tablice przeliczeniowe.				
1.1045 Dodatek 1 B 0.1	Informacje ogólne o samolocie				
1. OGRANICZENIA					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca ograniczeń była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (a)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: status certyfikacji (np. CS-23, CS-25, ICAO załącznik 16 (CS-36 oraz CS-34) itp.);				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (b) i 1.875	zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich dla każdego typu samolotu, łącznie z prezentacją graficzną;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.480 (a)(6)	maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich. Maksymalna liczba miejsc pasażerskich, jaką operator użytkuje w danym samolocie, z wyłączeniem miejsc pilotów, załogi lotniczej i personelu pokładowego, zatwierdzona przez organ i określona w instrukcji operacyjnej;		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (c) i 1.245 (c)(2)	typy zatwierdzonych lotów (np. VFR/IFR, kat. II/III, typ RNP, loty w znanych warunkach oblodzenia itp.) maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska, określona zgodnie z OPS 1.245 lit. a) i b) powyżej		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (d) i 1.940 (b)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych zawierających skład załogi;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (e)	masa i środek ciężkości;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (f) and 1.245 (c)(1) li b1	Operator określa prędkość do celu obliczania maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać VMO, na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym, prędkość lotu z jednym silnikiem niepracującym według AFM), określona zgodnie z OPS 1.245 lit. b) powyżej;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (g)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>obwiednia(-e) lotu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (h)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>ograniczenia związane z kierunkiem i prędkością wiatru, łącznie z operacjami na zanieczyszczonych drogach startowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (i)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>ograniczenia osiągnięć dla stosowanych konfiguracji</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (j) AMC 1.530 (c)(5)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>nachylenia drogi startowej</u> ; drogi startowe o nachyleniu przekraczającym 2%, dla których współczynniki poprawek muszą być zatwierdzone przez władze lotnicze.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (k)	<u>ograniczenia związane z mokra lub zanieczyszczoną drogą startową</u>				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (l)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym <u>zabrudzenia płatu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 B 1.1 (m)	Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym: <u>ograniczenia systemów</u> .				
2.PROCEDURY NORMALNE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur normalnych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (a) i 1.290	Procedury normalne i obowiązki przydzielone załodze, odpowiednie listy kontrolne czynności, system użycia list kontrolnych czynności i stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym Uwaga: Lista kontrolna w CAME musi być identyczna jak lista kontrolna przed lotem Procedury normalne i obowiązki przydzielone załodze przed lotem , muszą być zawarte w odpowiednich listy kontrolne czynności, zgodnie z OPS 1.290				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (b) i 1.355	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: przed odlotem (<i>pre-departure</i>);				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (c)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: nastawianie i sprawdzanie wysokościomierzy;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (d)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: kotowanie, start i wznoszenie;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (e) i 1.235	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: ograniczanie hałasu; Procedury ograniczenia hałasu zgodnie z OPS 1.235 Uwaga: OPS 1.005 (a) Załącznik nr 1 (b) (9) Operacje samolotów klasy osiągow B: Nie ma zastosowania do lotów VFR dla jednosilnikowych samolotów				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (f)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: przelot i zniżanie;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (g) i 1.400	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście, przygotowanie do lądowania i odprawa;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (h)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście z widocznością (VFR);				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (i)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście według wskazań przyrządów;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (j)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: podejście z widocznością i z okrążenia;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (k)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: nieudane podejście;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (l)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: lądowanie normalne;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (m)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: po lądowaniu;				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1 (n)	Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki: operacje na mokrych i zanieczyszczonych drogach startowych.				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	Rozszerzona lista kontrolna dla wszystkich używanych list kontrolnych				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	system użycia list kontrolnych .				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	Współpraca pomiędzy członkami załogi				
1.1045 Dodatek 1 B 2.1	stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym.				
3.PROCEDURY NIENORMALNE I AWARYJNE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur normalnych i awaryjnych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (a)	Procedury nienormalne i awaryjne oraz przydzielone załodze obowiązki, Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: niedyspozycja członka załogi;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (b)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: ćwiczenia na wypadek pożaru i zadymienia;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (c)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: lot z kabiną niehermetyzowaną i hermetyzowaną częściowo				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (d)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: przekroczenie ograniczeń strukturalnych, jak np. lądowanie z przekroczonym ciężarem;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (e)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: przekroczenie limitu promieniowania kosmicznego				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (f)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: uderzenie pioruna;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (g)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: łączność w sytuacjach zagrożenia oraz alarmowanie ATC o sytuacjach awaryjnych				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (h)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: niesprawność silnika;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (i)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: niesprawności systemów;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (j)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: wytyczne dla zmiany planu lotu w przypadku poważnej niesprawności technicznej;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (k) I 1.395 I 1.665	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: ostrzeżenie o zbliżeniu do ziemi (GPW);				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (l) | 1.668	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: ostrzeżenia systemu antykolizyjnego TCAS;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (m)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: uskoki wiatru;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (n)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: przymusowe lądowanie lub wodowanie;				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1 (o)	Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych: procedury dotyczące nieprzewidzianych zdarzeń w czasie odlotu.				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	Procedury nienormalne i awaryjne i właściwe listy kontrolne				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	system użycia list kontrolnych				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	Współpraca pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym				
1.1045 Dodatek 1 B 3.1	stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą a personelem pokładowym				
4. OSIĄGI					
4.1. KLASA OSIĄGÓW A					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej samolotów w klasie osiągow A była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.470 (a)	Operator zapewnia, by wielosilnikowe samoloty z napędem turbośmigłowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg oraz wszystkie wielosilnikowe samoloty turboodrzutowe były użytkowane zgodnie z częścią G (klasa osiągow A).				
1.480	Terminologia.		AP		
1.475 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu: 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu; 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymogi odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.475 (b) i 1.485 (a)	Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów (część G) użyto danych dotyczących osiągnięć zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z odpowiednią częścią przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez Władzę. W celu określenia zgodności z wymogami niniejszej części dane osiągnięć podane w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie (AFM) były uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi możliwymi do przyjęcia przez Władzę zgodnie z OPS 1.485		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.2	Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkownika w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.		AC		
1.475 (e)	Przy ocenie zgodności z wymogami części G przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.0	Dane osiągnięć muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy, temperatury;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: wysokości,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu —temperatury;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu suchego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu mokrego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu, zanieczyszczonego;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (c)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (d)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: pogorszenia gradientu osiągnięć dla wznoszeń z przechyleniem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (e)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (f)	Dane osiągnięć muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (g)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola lądowania suchego , łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola lądowania mokrego , łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola lądowania zanieczyszczonego , łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (i)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (j)	Dane osiągow muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej).				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.1	Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiągow odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwpoślizgowej (<i>anti-skid</i>), musi zostać uwzględniony.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (a)	uzupełniające dane osiągow o gradienty wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi;				
1.1045 Appendix 1 B 4.2 (b)	dane dotyczące opadania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (c)	wpływ działania płynów przeciwołodziennych i odladzających;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (d)	lot z wypuszczonym podwoziem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (e)	dla samolotów z trzema lub więcej silnikami — przebazowanie z jednym silnikiem niepracującym;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (f)	loty wykonywane na podstawie przepisów dotyczących CDL.				
1.490 (b)	Przy określaniu maksymalnej dozwolonej masy do startu operator musi spełnić wymogi OPS 1.490(b)				
1.490 (c)	Wykazując zgodność z lit. b) powyżej, operator musi spełnić wymogi OPS 1.490 (c)				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.495 (a)	Operator zapewnia, by praktyczny tor wznoszenia po starcie omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem 35 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzałnej długości startu lub od końca długości startu, jeśli zakłada się wykonanie zakreту przed końcem rozporządzałnej długości startu.(zobacz także OPS 1.495 (f))				
1.495 (b)	Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, operator musi uwzględnić: 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) wysokość ciśnieniową lotniska; 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.				
1.495 (c)	Omijanie przeszkód po starcie 1) nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym praktyczny tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą połowie rozpiętości skrzydeł, lecz nie mniejszą niż 50 stóp nad wzniesieniem końca rozporządzałnej długości rozbiegu. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości 400 stóp samolot nie będzie wykonywał zakreту z przechyleniem większym niż 15°. Powyżej wysokości 400 stóp można planować przechylenia większe niż 15°, lecz nieprzekraczające 25°; 2) każdy odcinek praktycznego toru wznoszenia po starcie, na którym przechylenie przekracza 15°, musi omijać wszystkie przeszkody położone w odległościach poziomych określonych w lit. a), d) i e) niniejszego OPS w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 50 stóp; oraz 3) operator, który na wysokościach pomiędzy 200 i 400 stóp zamierza stosować zwiększone przechylenia nieprzekraczające 20° oraz przechylenia do 30° powyżej wysokości 400 stóp, musi stosować specjalne, zatwierdzone przez organ procedury (zob. dodatek 1 do OPS 1.495 lit. c) pkt 3); 4) należy uwzględnić wpływ przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi, spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.		AP		
1.495 (d)	Omijanie przeszkód po starcie kiedy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°				
1.495 (e)	Omijanie przeszkód po starcie gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°				
1.495 (f)	Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów OPS 1.495 oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkody, tak aby umożliwić spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.500 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym po starcie.				
1.500	Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym				
1.505	Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.510 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przewyższała maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.				
1.510 (b)	W przypadku podejść według wskazań przyrządów z gradientem nieudanego podejścia większym niż 2,5 % operator musi sprawdzić, czy spodziewana masa samolotu do lądowania pozwala na nieudane podejście z gradientem naboru wysokości równym lub większym od gradientu nieudanego podejścia stosowanego przy prędkości i konfiguracji nieudanego podejścia z jednym silnikiem niepracującym (zob. obowiązujące wymogi dotyczące certyfikacji dużych samolotów). Stosowanie metody alternatywnej musi zostać zatwierdzone przez organ.		AP		
1.510 (c)	W przypadku podejść według wskazań przyrządów z wysokością decyzji poniżej 200 stóp operator musi sprawdzić, czy spodziewana masa samolotu do lądowania umożliwia, po wystąpieniu niesprawności silnika krytycznego oraz przy prędkości i konfiguracji stosowanej przy odejściu na drugi krąg, osiągnięcie gradientu naboru wysokości nieudanego podejścia wynoszącego co najmniej 2,5 % lub równego wartości opublikowanej, przy czym stosuje się wyższy z tych gradientów (zob. CS AWO 243). Stosowanie metody alternatywnej musi zostać zatwierdzone przez organ.		AP		
1.515	Lądowanie — drogi startowe suche		AP		
1.520	Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone				
1.485 (b)	Operator zapewnia, by w przypadku drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej korzystano z danych dotyczących osiągnięć określonych zgodnie z obowiązującymi wymogami w sprawie certyfikacji dużych samolotów lub równoważnych, możliwych do przyjęcia przez organ.		AC		
1.520 (b)	W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, operator zapewnia, by rozporządzalna długość lądowania była co najmniej równa długości lądowania określonej zgodnie z lit. a) powyżej lub stanowiła co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, przyjętymi przez organ, przy czym obowiązuje większa z tych długości.		AC		
1.515 (a)(3)	dla procedur podejścia o stromej ścieżce schodzenia organ może wyrazić zgodę na stosowanie danych dotyczących długości lądowania wyznaczonych zgodnie z lit. a) pkt 1 oraz lit. a) pkt 2 powyżej, opartych na wysokości bramki mniejszej niż 50 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp		AP		
1.515 (a)(3) Dodatek 1	Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia		AP		
1.515 (a)(4) Dodatek 1 i Dodatek 2	Operacje krótkiego lądowania		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
4.2 KLASA OSIĄGÓW B					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca samolotów w klasie osiągnięć B była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.470 (b)	Operator zapewnia, by wielosilnikowe samoloty z napędem turbośmigłowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg oraz wszystkie wielosilnikowe samoloty turboodrzutowe były użytkowane zgodnie z częścią G (klasa osiągnięć B).				
1.480	Terminologia (definicje).		AP		
1.475 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu: 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu; 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymogi odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.				
1.475 (b)	Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów użyto danych dotyczących osiągnięć zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z częścią H przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.2	Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.		AC		
1.475 (e)	Przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.				
1.525 (a)	Operator nie używa samolotu jednosilnikowego: 1) w nocy; lub 2) w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), z wyjątkiem lotów wykonywanych zgodnie ze specjalnymi przepisami wykonywania lotów z widocznością. UWAGA: Ograniczenia dotyczące użytkowania samolotów jednosilnikowych zostały określone w OPS 1.240 lit. a) pkt 6. Jeśli operator używa jednosilnikowe samoloty, płaszczyzny do zapewnienia bezpiecznego wymuszonego lądowania muszą być dostępne				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.525 (b)	Operator traktuje samoloty dwusilnikowe, które nie spełniają wymogów dotyczących naboru wysokości określonych w dodatku 1 do 1.525 lit. b), jako samoloty jednosilnikowe.				
1.470 (d)	Wodnosamoloty standardy osiągow.				
1.525 (b) Dodatek 1	Start, lądowanie, wznoszenie w klasie osiągow B samoloty				
1.1045 Dodatek 1 B 4.0	Dane osiągow muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu — wysokości,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu — temperatury;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu suchego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu mokrego,				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń wznoszenia podczas startu długości pola startu zanieczyszczonego;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (c)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (d)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń pogorszenia gradientu osiągow dla wznoszeń z przechyleniem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (e)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (f)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (g)	Materiały o osiągow, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń długości pola lądowania suchego, łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń długości pola lądowania mokrego, łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń długości pola lądowania zanieczyszczonego, łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (i)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (j)	Materiały o osiąгах, które dostarczają niezbędnych danych muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie ograniczeń prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej).				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.1	Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiągow odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwoślizgowej (<i>anti-skid</i>), musi zostać uwzględniony.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (a)	uzupełniające dane osiągow zawierające: gradienty wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (b)	dane dotyczące opadania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (c)	wpływ działania płynów przeciwooblodzeniowych i odladzających;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (d)	lot z wypuszczonym podwoziem;				
1.530 (a)	Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.530 (b)	Operator zapewnia, by bazowa długość startu określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM): 1) nie przekraczała, po pomnożeniu przez współczynnik 1,25, rozporządzałnej długości rozbiegu; lub 2) gdy dostępne jest zabezpieczenie przerwane go startu lub zabezpieczenie kontynuowanego startu, nie przekraczała: (i) rozporządzałnej długości rozbiegu; (ii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,15, rozporządzałnej długości startu; (iii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,3, rozporządzałnej długości startu przerwane go. UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie				
1.530 (c)	Wykazując zgodność z lit. b) powyżej, operator uwzględni przepisy OPS 1.530 (c) UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie				
AMC OPS 1.530 (c)(5)	Jeżeli w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM) lub w innych instrukcjach osiągowych lub operacyjnych producenta nie podano inaczej, to długość startu ma być powiększona o 5% na każdy 1% wzniesienia, z wyjątkiem dróg startowych o nachyleniu przekraczającym 2%, dla których współczynniki poprawek muszą być zatwierdzone przez władze lotnicze.		AC		
1.535 (a)	Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe (Także w przypadku niesprawności silnika krytycznego na torze startu) UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(24) Operacje samolotów w klasie osiągow B Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe operacje VFR i IFR w dzień				
1.535 (b)	Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15° UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(24) Operacje samolotów w klasie osiągow B Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe operacje VFR i IFR w dzień				
1.535 (c)	Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15° UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(24) Operacje samolotów w klasie osiągow B Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe operacje VFR i IFR w dzień				
1.535 (d)	Wykazując zgodność z OPS 1.535 lit. a), b) i c) powyżej, operator musi uwzględnić: 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) wysokość ciśnieniową lotniska; 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tyłnej wiatru.				
1.535 Dodatek 1 (b)(1) i (c)(1)	Tor lotu po starcie. nawigacja ze wzrokowym utrzymywaniem kursu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.540	Przelot — samoloty wielosilnikowe				
1.542	Przelot — samoloty jednosilnikowe				
1.542 (a)	Operator zapewni, by w razie niesprawności silnika w przewidywanych warunkach meteorologicznych samolot był zdolny osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie awaryjnego lądowania. Dla samolotów lądowych wymagane jest miejsce na lądzie, chyba że organ zatwierdzi inną możliwość.		AP		
1.545	Operator zapewni, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przewyższała maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym. UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie				
1.550	Lądowanie — drogi startowe suche UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(23) Operacje samolotów w klasie osiągow B Dla każdego przypadku akceptacja i zatwierdzenie		AP		
1.555	Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone				
1.555 (b)	W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, operator zapewnia, by długość lądowania, określona przy użyciu danych możliwych do przyjęcia przez organ dla tych warunków, nie przekraczała rozporządzalnej długości lądowania.		AC		
1.550 (a) Dodatek 1	Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia		AP		
1.550 (a) Dodatek 2	Operacje krótkiego lądowania		AP		
4.3. KLASA OSIĄGÓW C					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej samolotów w klasie osiągow C była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.470 (c)	Operator zapewnia, by samoloty napędzane silnikami tłokowymi z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg były użytkowane zgodnie z częścią I (klasa osiągow C).				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.480	Terminologia (definicje).				
1.480 (a)(6)	maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich. Maksymalna liczba miejsc pasażerskich, jaką operator użytkuje w danym samolocie, z wyłączeniem miejsc pilotów, załogi lotniczej i personelu pokładowego, zatwierdzona przez organ i określona w instrukcji operacyjnej;		AP		
1.475 (a)	Operator zapewnia, by masa samolotu: 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu; 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymogi odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.				
1.475 (b)	Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów użyto danych dotyczących osiągnięć zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z odpowiednią częścią przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.2	Jeżeli dane osiągnięć wymagane dla właściwej klasy osiągnięć nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.		AC		
1.475 (e)	Przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.				
1.560	Operator zapewnia, by w celu wykazania zgodności z wymogami niniejszej części zatwierdzone dane dotyczące osiągnięć zawarte w instrukcji użytkowania w locie (AFM) były uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi możliwymi do przyjęcia przez organ, w przypadku gdy zatwierdzone w instrukcji użytkowania w locie dane dotyczące osiągnięć nie są wystarczające.		AC		
1.1045 Dodatek 1 B 4.0	Dane osiągnięć muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — wysokości;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (a)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczeń wznoszenia podczas startu — temperatury;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola startu (suchego);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola startu (mokrego);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (b)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola startu (zanieczyszczonego);				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (c)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (d)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: pogorszenia gradientu osiągnięci dla wznoszeń z przechyleniem;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (e)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (f)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (g)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola lądowania (suchego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola lądowania (mokrego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (h)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: długości pola lądowania (zanieczyszczonego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (i)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1 (j)	Materiały o osiągnięciach muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie: prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej).				
1.1045 Dodatek 1 B 4.1.1	Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiągnięciach odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwoślizgowej (<i>anti-skid</i>), musi zostać uwzględniony.				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (a)	W sytuacji gdy ma to zastosowanie, należy włączyć uzupełniające dane osiągnięciach: gradienty wznoszenia ze wszystkimi silnikami pracującymi				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (b)	dane dotyczące opadania				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (c)	wpływ działania płynów przeciwooblodzeniowych i odladzających;				
1.1045 Dodatek 1 B 4.2 (d)	lot z wypuszczonym podwoziem;				
1.565 (a)	Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkownika w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.				
1.565 (b) and (c)	dane dotyczące długości pola startu (przy wszystkich pracujących silnikach i przy awarii silnika)				
1.565 (d)	Wykazując zgodność z OPS 1.565 (b) i *c) powyżej operator musi uwzględnić wymogi OPS 1.565 (c)				
AMC OPS 1.565 (d)(4)	Jeżeli w Instrukcji Użytkownika w Locie (AFM) lub w innych instrukcjach osiągowych i operacyjnych producenta nie podano inaczej, to długość startu ma być powiększona o 5% na każdy 1% wzniesienia, z wyjątkiem dróg startowych o nachyleniu przekraczającym 2%, dla których współczynniki poprawek muszą być zatwierdzone przez władze lotnicze.		AC		
1.570 (a)	Operator zapewnia, by tor wznoszenia po starcie z jednym silnikiem niepracującym omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem co najmniej 50 stóp powiększonym o współczynnik $0,01 \times D$ lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzałnej długości startu.				
1.570 (b)	Tor wznoszenia po starcie musi zaczynać się na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej odpowiednio zgodnie z OPS 1.565 lit. b) lub c) oraz kończyć się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu.				
1.570 (c)	Wykazując zgodność z lit. a), operator musi uwzględnić: 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu; 2) wysokość ciśnieniową lotniska; 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; oraz 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.				
1.570 (d)	Podczas omijanie przeszkód po starcie operator musi uwzględnić kąt zakrętu				
1.570 (e)	Omijanie przeszkód po starcie dla przypadków niewymagających zmian linii drogi większych niż 15°,				
1.570 (f)	Omijanie przeszkód po starcie dla przypadków wymagających zmian linii drogi większych niż 15°,				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.570 (g)	Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów określonych w OPS 1.570 i wyznacza bezpieczną trasę omijającą przeszkody, umożliwiającą spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.580 lub lądowanie na lotnisku odlotu lub na lotnisku zapasowym po starcie.				
1.575	Przelot z wszystkimi silnikami pracującymi				
1.580	Przelot z jednym silnikiem niepracującym				
1.585	Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi				
1.590	Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przekraczała maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji użytkownika w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej oraz, jeżeli jest to uwzględnione w AFM, dla temperatury otoczenia na lotnisku docelowym lub zapasowym w przewidywanym czasie lądowania.				
1.595	Lądowanie — drogi startowe suche				
1.600 (a) i (b)	Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone		AC		
5. PLANOWANIE LOTU					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca planowania lotów była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.290 (a)	Operator zapewnia, by dla każdego zamierzonego lotu został sporządzony operacyjny plan lotu.				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Dane i instrukcje niezbędne dla planowania przed lotem (zawierający przykład operacyjnego planu lotu)				
1.300	Operator zapewnia, by lot nie został rozpoczęty, dopóki nie zostanie złożony plan lotu ATS lub nie zostanie złożona odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Dane i instrukcje niezbędne dla planowania podczas lotu,				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Dane i instrukcje niezbędne dla planowania przed lotem i podczas lotu, obejmujące takie czynniki, jak rozkłady prędkości i ustawienia mocy.				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	procedury operacji z niesprawnymi silnikami(-ami),				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	ETOPS (szczególnie lotu na prędkości przelotowej z jednym niesprawnym silnikiem oraz maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska wyznaczonego zgodnie z OPS 1.245)				
1.1045 Dodatek 1 B 5.1	Procedury na loty na izolowane lotniska.				
1.135 (a) (1)	operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060;				
1.140 (b)(1)	Przynajmniej na czas trwania każdego lotu lub serii lotów kopię operacyjnego planu lotu, jeśli to właściwe.				
1.1060 (a) i (b)	Operator zapewnia, by stosowany operacyjny plan lotu oraz zapisy dokonywane w czasie lotu zawierały informacje zgodnie z OPS 1.1050 UWAGA: OPS 1.005(a) Dodatek1 (b)(41) Operacje samolotów w klasie osiągow B nie jest wymagany w lotach VFR/w dzień z A do A. W lotach VFR/w dzień z A do B wymaganie to ma zastosowanie, ale plan lotu może mieć uproszczoną formę, stosownie do rodzaju lotu. (zob. OPS 1.135);				
1.1060 (c)	Operator zapewnia, by operacyjny plan lotu i jego użycie było opisane w instrukcji operacyjnej.				
1.1060 (d)	Operator zapewnia, by wszystkie wpisy w operacyjnym planie lotu były dokonywane na bieżąco i miały charakter stały.				
1.295 (b)	Operator musi wybrać i określić w operacyjnym planie lotu lotnisko zapasowe po starcie, na wypadek gdyby powrót na lotnisko odlotu był niemożliwy z powodu warunków meteorologicznych lub osiągow technicznych.				
1.295 (c)	W każdym locie IFR operator musi wybrać co najmniej jedno lotnisko zapasowe docelowe zgodnie z OPS 1.295 ©				
1.295 (d)	Operator musi wybrać dwa lotniska zapasowe docelowe				
1.297	Minima dla planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR)				
1.1045 Dodatek 1 B 5.2 i 1.255	Metody obliczania paliwa potrzebnego do różnych etapów lotu zgodnie z OPS 1.255.		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 5.3	Dane o osiągow dotyczących krytycznej rezerwy paliwa i obszaru operacyjnego dla operacji ETOPS, w tym dane pozwalające na obliczenie krytycznej rezerwy paliwa i obszaru operacyjnego na podstawie zatwierdzonych danych dotyczących osiągow samolotu. Wysokość, prędkość, ustawienie ciągu oraz przepływ paliwa służące ustaleniu obszaru ETOPS operacji dla każdej kombinacji kadłub-silnik stosuje się dla pokazania odpowiednich odległości od terenu i przeszkód zgodnie z niniejszym rozporządzeniem				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 5.3 (a)	szczegółowe dane dotyczące osiągnięć z silnikiem niepracującym (silnikami niepracującymi), w tym przepływ paliwa w normalnych i nienormalnych warunkach atmosferycznych oraz w zależności od prędkości wiatru i ustawienia mocy, w stosownych przypadkach, obejmujące: (i) zniżanie bez zmniejszania mocy silników (<i>drift down</i>) (w tym czyste osiągi); zob. OPS 1.505 w stosownych przypadkach; (ii) poziomy przelotowe do 10 000 stóp włącznie; (iii) oczekiwanie; (iv) możliwości wysokościowe (w tym czyste osiągi); oraz (v) nieudane podejście;				
1.1045 Dodatek 1 B 5.3 (b)	szczegółowe dane dotyczące osiągnięć ze wszystkimi pracującymi silnikami, w tym dane dotyczące przepływu paliwa w normalnych i nienormalnych warunkach atmosferycznych oraz w zależności od prędkości wiatru i ustawienia mocy, w stosownych przypadkach, obejmujące: (i) zasięg wysokości przelotowej do 10 000 stóp; oraz (ii) oczekiwanie;				
1.1045 Dodatek 1 B 5.3 (c)	szczegółowe dane o wszelkich pozostałych warunkach dotyczących operacji ETOPS, które mogą spowodować spadek osiągnięć, takie jak oblodzenie niezabezpieczonych powierzchni samolotu, rozszerzenie turbiny powietrza naporowego, rozszerzenie ciągu wstecznego itp.				
6. MASA I WYWAŻENIE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca masy i wyważenia była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.605 (a)	Operator zapewnia, by w każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości samolotu były zgodne z ograniczeniami określonymi w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM) lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.				
1.605 (b)	Operator musi ustalić masę oraz położenie środka ciężkości każdego samolotu poprzez jego rzeczywiste zważenie		AP		
1.605 (c)	Operator musi określić, poprzez ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów samolotu oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej samolotu. Musi zostać określony wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości samolotu				
1.605 (d)	Operator musi ustalić masę każdego przewożonego ładunku, w tym balastu, poprzez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu określonymi w OPS 1.620.				
1.605 (e)	Operator musi określić masę ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.				
1.605 Dodatek 1 (a)	Określenie suchej masy operacyjnej samolotu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.605 Dodatek 1 (b)	Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku. Poza standardowymi masami pasażerów i bagażu rejestrowanego operator może wystąpić o zatwierdzenie przez organ standardowych mas dla innych elementów ładunku.		AP		
1.605 Dodatek 1 (c)	Załadunek samolotu				
1.605 Dodatek 1 (d)	Graniczne położenia środka ciężkości (SC)		AC		
1.607	Terminologia.				
1.610	Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymogi określone w OPS 1.605. System ten musi uwzględniać wszystkie rodzaje planowanych operacji.				
1.615	Wartości masy załogi				
1.615 (a)(3)	inne masy standardowe możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.620	Wartości mas pasażerów i bagażu				
1.620 (g)	Zezwolenie na stosowanie alternatywnych wartości mas standardowych		AP		
1.620 (g) Dodatek 1	Procedura ustanawiania skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(4)	Operatorzy mają możliwość przedłożenia organowi do zatwierdzenia szczegółowego planu badań, a następnie także odchylen od skorygowanej standardowej wartości masy, pod warunkiem że ta zmieniana wartość zostanie określona przy użyciu procedury określonej w niniejszym dodatku. Takie odchylenia muszą być poddawane przeglądowi w odstępach nieprzekraczających 5 lat.		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(5)	Jeżeli operator chce uzyskać zezwolenie na zastosowanie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, musi przedłożyć organowi dane wskazujące, że alternatywna proporcja liczby mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84 % rzeczywistych proporcji liczby mężczyzn do kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach.		AP		
1.625 (a)	Przed każdym lotem operator sporządza dokumentację dotyczącą masy i wyważenia,				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)	Dokumentacja dotycząca masy i wyważenia				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	Za zgodą organu operator może pominąć niektóre z danych z dokumentacji masy i wyważenia		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.625 (b)	Operator musi określić procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili.				
1.625 (c)	Po uzyskaniu zgody organu, operator może zastosować procedury alternatywne do wymaganych w lit. a) i b) powyżej.		AP		
1.625 Dodatek 1 (a)(2)	Maksymalna możliwa do przyjęcia zmiana wprowadzana w ostatniej chwili, dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku, musi zostać określona w instrukcji operacyjnej.		AC		
1.625 Dodatek 1 (b)	Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator musi sprawdzać spójność otrzymanych danych. Poprzez weryfikację otrzymywanych danych przeprowadzaną w odstępach nieprzekraczających 6 miesięcy operator sprawdza, czy poprawki do wprowadzanych danych są prawidłowo przyjmowane przez system oraz czy system funkcjonuje prawidłowo w sposób ciągły.				
1.625 Dodatek 1 (c) i (d)	Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu. Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia wysyłana jest do samolotów poprzez łącza danych, kopia końcowej dokumentacji masy i wyważenia zaakceptowana przez dowódcę musi być dostępna na ziemi.		AP		
1.1045 Dodatek 1 B 6 (b)	informacje i instrukcje wypełniania dokumentacji dotyczącej masy i wyważenia obejmujące metody obliczania ręcznego i komputerowego;				
1.1045 Dodatek 1 B 6 (a)	system obliczania (np. system indeksowy);				
1.1045 Dodatek 1 B 6 (c)	ograniczenia masy i środka ciężkości dla typów, wariantów i poszczególnych egzemplarzy samolotów użytkowanych przez operatora;				
1.1045 Dodatek 1 B 6 (d)	suchą masę operacyjną i odpowiadający jej środek ciężkości lub indeks.				
7. ZAŁADUNEK					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca załadunku była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.290 (b)(10)	Dowódca nie przystępuje do odbicia lotu, dopóki nie upewni się, że: ładunek jest prawidłowo rozmieszczony i zabezpieczony;				
1.1045 Dodatek 1 B 7	Procedury i przepisy dla załadunku oraz zabezpieczenia ładunku na samolocie				
1.270 (a)	Operator ustanawia procedury zapewniające, aby do kabiny pasażerskiej samolotu wnoszony był tylko taki bagaż ręczny, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.270 (b) i 1.270 Dodatek 1	Operator ustanawia procedury zapewniające, by cały bagaż i ładunek na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść, był umieszczany w miejscach zaprojektowanych w sposób zapobiegający przesunięciom.				
1.1210 (a) ICAO - TI, Część 5, Rozdz. 2, paragraf 2.1.	Operator zapewnia, by materiały niebezpieczne nie były przewożone w kabinie zajmowanej przez pasażerów lub w kabinie załogi, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w instrukcjach technicznych. (ICAO-TI).		AP		
1.1210 (b) 1.1210 (c) ICAO - TI, Część 5, Rozdz. 2, paragraf 2.1.	Operator zapewnia, by materiały niebezpieczne były załadowane, segregowane, złożone i zamocowane w samolocie zgodnie z instrukcjami technicznymi. Materiały niebezpieczne przeznaczone do przewozu wyłącznie towarowymi statkami powietrznymi (cargo). Operator zapewnia, by paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone etykietami »przewóz wyłącznie towarowym statkiem powietrznym (cargo)« były przewożone towarowym statkiem powietrznym i załadowane zgodnie z instrukcjami technicznymi.		AP		
8. WYKAZ ODSTĘPSTW OD KONFIGURACJI (CDL)					
1.1045 Dodatek 1 B 8.	Wykaz(-y) odstępstw od konfiguracji (CDL), o ile są podane przez producenta, uwzględniające typy i warianty użytkowanych samolotów, łącznie z procedurami, których należy przestrzegać przy odprawianiu samolotu na warunkach określonych w jego CDL.				
9. WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO (MEL)					
1.1045 Dodatek 1 B 9.	Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) uwzględniający typ i warianty użytkowanych samolotów oraz typ(-y) lub obszar(-y) operacji. MEL musi obejmować wyposażenie nawigacyjne i uwzględniać wymagane osiągi nawigacyjne dla użytkowanych tras i obszarów operacyjnych.				
1.030 (a) JAR-MMEL/MEL JAA TGL.26	Operator opracowuje dla każdego samolotu zatwierdzony przez organ wykaz wyposażenia minimalnego (MEL). Wykaz ten jest oparty na odpowiednim głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), o ile taki MMEL istnieje, przyjętym przez organ, jednak nie może być od niego bardziej restrykcyjny.		AP		
1.030 (b)	Operator nie używa samolotu inaczej niż zgodnie z wykazem MEL, chyba że uzyska na to zgodę organu. Pozwolenie takie nie może w żadnych okolicznościach pozwalać na użytkowanie samolotu z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL.		AP		
10. WYPOSAŻENIE AWARYJNE, RATUNKOWE I TLEN					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca wyposażenia awaryjnego, ratunkowego i tlenu była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 10.1	Wykaz wyposażenia służącego do przetrwania, jakie należy przewozić na danej trasie,				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 10.1 i 1.330	Procedury sprawdzania sprawności tego wyposażenia przed startem. Muszą być również ujęte instrukcje odnoszące się do rozmieszczenia, dostępności i użycia wyposażenia do przetrwania i awaryjnego oraz związana(-e) z nimi lista(-y) kontrolna(-e).				
1.055	Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego samolotów były dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych.				
1.745 (a)	Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w łatwo dostępne do użycia apteczki pierwszej pomocy zgodnie z tabelą OPS 1.745 (a)				
1.755	Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30, jeżeli nie jest on wyposażony w ratunkowy zestaw medyczny, a jakkolwiek punkt planowanej trasy jest odległy o więcej niż 60 minut lotu (z normalną prędkością przelotową) od lotniska, na którym można się spodziewać uzyskania wykwalifikowanej pomocy medycznej.				
1.790	Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w gaśnice przeznaczone do użycia w kabinie załogi, kabinie pasażerskiej oraz, w odpowiednich przypadkach, w przedziałach ładunkowych cargo i kuchniach, zgodnie z następującymi wymogami: OPS 1.790				
1.795	Topory i łomy awaryjne				
1.810	Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 60, przewożącego jednego lub więcej pasażerów, jeżeli nie jest on wyposażony w łatwo dostępne do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji przenośne, zasilane z baterii megafony				
1.815	Oświetlenie awaryjne				
1.820	automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT) (ICAO Annex 6, Part I)				
1.825	Kamizelki ratunkowe (musi być zawarte także w MEL)				
1.830	Tratwy ratunkowe i ratunkowe wyposażenie radiowe dla lotów nad rozległymi obszarami wodnymi musi być zawarte także w MEL)				
1.835	Wyposażenie ratunkowe nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne,				
1.840	Wodnosamoloty i amfibie – wyposażenie różne				
1.315	Operator ustanawia procedury zapewniające, by przed rozpoczęciem kolowania, startem i lądowaniem oraz kiedy jest to bezpieczne i wykonalne automatycznie uruchamiane pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej były przygotowane i gotowe do użycia.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.1045 Dodatek 1 B 10.2	Procedura określania wymaganych i posiadanych zasobów tlenu. Musi w niej zostać uwzględniony profil lotu, liczba osób na pokładzie i możliwa dekompresja kabin. Informacje te muszą być podane w formie łatwej do wykorzystania.				
1.1045 Dodatek 1 B 10.2	Procedura określania ilości tlenu , który jest dostępny				
1.760	Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową, w którym wymagana jest obecność członka personelu pokładowego, na wysokości ciśnieniowej powyżej 25 000 stóp, jeżeli nie jest on wyposażony w zapas nierozrzedzonego tlenu dla pasażerów, którzy z powodów fizjologicznych mogliby wymagać podania tlenu w następstwie dekompresji kabiny.				
1.770	Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada on dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania tlenu, zgodnie z wymogami niniejszego punktu.				
1.775	Operator nie użytkuje samolotu z kabiną bez hermetyzacji na wysokościach powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania wymaganych zapasów tlenu.				
11. PROCEDURY EWAKUACYJNE W NIEBEZPIECZEŃSTWIE					
1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca procedur ewakuacyjnych w niebezpieczeństwie była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji				
1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji obejmujące koordynację w ramach załogi				
1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji zawierająca przydzielone zadanie stanowiska na wypadek niebezpieczeństwa.				
1.280 i 1.1045 Dodatek 1 B 11.1	Operator ustanawia procedury zapewniające, by pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli możliwie najbardziej pomocni i nie utrudniali ewakuacji z samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 B 11.2	Opis obowiązków wszystkich członków załogi w razie nagłej ewakuacji				
1.1045 Dodatek 1 B 11.2	postępowania z pasażerami na wypadek przymusowego lądowania, wodowania lub innego zagrożenia.				
1.1045 Dodatek 1 B 11.2	Ogólny opis procedur po awaryjnej ewakuacji z samolotu i postępowania z pasażerami, procedur żądania pomocy i procedur informowania Władzy.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE DO PKT w IO-B	Status
1.690	Operator nie użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 15 000 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, jeżeli samolot ten nie jest wyposażony w system telefonu pokładowego załogi, z wyjątkiem samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1965 r. i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w państwie członkowskim.				
AMC OPS 1.690 (b)(6) 1.690 (6)	Sposób określania, czy wywołanie wewnętrzne ma charakter wywołania „zwykłego”, czy wywołania w „niebezpieczeństwie”, musi zostać zatwierdzony przez Władzę		AC		
12. INSTALACJE SAMOLOTOWE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca instalacji samolotowych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 Dodatek 1 B 12	Opis systemów samolotu, związanych z nimi kontroli i wskaźników oraz instrukcje operacyjne. UWAGA : Ograniczenia zawarte w I.O -B rozdział 1				



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ C- INSTRUKCJE I INFORMACJE DOTYCZĄCE TRAS I LOTNISK

Lista zgodności wykonana jest na podstawie OPS 1 (Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 3922/91 z późniejszymi zmianami)

Operator:	
Najnowsze wydanie Instrukcji Operacyjnej Część A wersja z dnia:	
Lista zgodności została skontrolowana (data):	
Lista zgodności została skontrolowana przez (nazwisko i imię):	

Uwaga: punkty i podpunkty na liście zgodności, część A, nie są opisane w OPS tak jak przedstawiono na tej liście zgodności.

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej.

Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi ustalania lub sprawdzenia odwołania do punktów w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcja Operacyjna musi zawierać paragrafy i podparagrafy wyszczególnione w dodatku 1 do OPS 1.1045, które są wyszczególnione w kolumnie „Wymagania”. Tekst w kolumnie **WYMAGANIA** może być tylko krótkim opisem oryginalnego tekstu, więc użytkownik powinien przeczytać pełny tekst każdego wymienionego paragrafu OPS. Powiązania między przepisem OPS i Instrukcją Operacyjną należy wpisać w kolumnie **ODWOŁANIE DO PKT. W IO-C**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy).

Kolumna **KOMENTARZE** przeznaczona jest do wykorzystania przez użytkownika (w razie potrzeby).

Kolumna **APP** jest przeznaczona na wpis kiedy przepis wymaga akceptacji (AC) lub zatwierdzenia (AP) władzy.

Kolumna **STATUS** jest przeznaczona do wykorzystania/zaznaczenia przez ULC, gdy zastosowany pkt. OPS i odwołanie do IO są zgodne z wymaganiami i są akceptowalne dla Nadzoru. Wszystkie wiersze na tej liście zgodności powinny mieć wpis określający „odwołanie” do pkt. IO lub N/D jeśli dany pkt. nie dotyczy.

Lista zgodności jest tylko narzędziem i nie zastępuje oryginalnego OPS-1. Użytkownik powinien przeczytać i sprawdzić pozycje zgodnie z najnowszą opublikowaną wersją OPS.

W przypadku stwierdzenia na tej liście jakichkolwiek błędów lub braków, należy powiadomić ULC, aby wprowadzić niezbędne poprawki. Wszelkie sugestie i poprawki do listy zgodności będą rozpatrywane w celu zapewnienia zarówno Operatorowi jak i Władzy odpowiedniej jakości współpracy.

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-C	Status
0. ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ					
1.1040 (c)	Operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku polskim, chyba że organ postanowił inaczej lub prawo krajowe stanowi inaczej. Ponadto operator może przetłumaczyć i używać instrukcji operacyjnej w całości lub w części w innym języku.		AP		
1.1045 (b) and (c)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji i aby szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej była możliwa do przyjęcia przez Władzę.		AC		
1.1040 (g) and 1.1045 Dodatek 1 A	Ogólne zasady prowadzenia instrukcji Operacyjnej Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna była poprawiana i zmieniana, tak aby zawarte w niej instrukcje i informacje były zawsze aktualne. Operator zapewnia, by cały personel operacyjny był informowany o takich zmianach, które odnoszą się do jego obowiązków				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (a)	szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej(-ych) za wydawanie i wprowadzanie poprawek i zmian				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (d)	opis stosowanego systemu dokonywania adnotacji na stronach oraz dat ich obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron;				
1.1045 Dodatek 1A 0.2 (f)	adnotacje dotyczące zmian (na stronach tekstowych oraz, jeśli jest to wykonalne, na planach i wykresach				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	tymczasowe zmiany				
0.1 WYMOGI OGÓLNE					
1.1045 A Dodatek 1 A 12	Przepisy ruchu lotniczego				
1.155 (a)	Przechowywanie dokumentacji.				
1.1065 Dodatek 1	Okresy przechowywania dokumentów.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1	Instrukcje przygotowania do lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-C	Status
1.INSTRUKCJE I INFORMACJE					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.2 i 1.220	Kryteria i zakresy odpowiedzialności dotyczące upoważnienia do wykorzystywania lotnisk, z uwzględnieniem stosownych przepisów zawartych w częściach D, E, F, G, H, I oraz J. Operator dopuszcza korzystanie jedynie z lotnisk odpowiednich dla danego(-ych) typu(-ów) samolotu(-ów) i rodzaju(-ów) zamierzonej(-ych) operacji.				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (a)	Instrukcje i informacje dotyczące łączności, nawigacji i lotnisk, łącznie z minimalnymi poziomami lotu lub wysokościami lotu dla każdej zamierzonej trasy oraz minimami operacyjnymi dla każdego planowanego do wykorzystania lotniska obejmujące: minimalne poziomy/wysokości lotu;				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (b) 1.1045 Dodatek 1 A 8.1.3 i 1.225	minima operacyjne dla lotniska odlotu, docelowego i lotnisk zapasowych Metody ustalania minimów operacyjnych lotniska				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (c)	urządzenia łączności i pomoce nawigacyjne;				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (d)	dane drogi startowej i urządzeń lotniskowych;				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (e) 1.1045 Dodatek 1 A 8.1 i 1.235	procedury podejścia, nieudanego podejścia i odlotu, łącznie z procedurami przeciwhałasowymi; Instrukcje przygotowania do lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1 i 1.230	Instrukcje przygotowania do lotu. Procedury odlotu i podejścia według wskazań przyrządów				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1 & A 8.3.2 i 1.240 1.1045 Dodatek 1 C 1.	Trasy i obszary operacji. Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu (-ów) i obszaru (-ów) operacji. Instrukcje i informacje dotyczące łączności, nawigacji i lotnisk, w tym minimalny poziom lotu i wysokości dla każdej drogi lotniczej i minima operacyjne dla każdego lotniska planowanego do użycia.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2(a) & C 1 i 1.240	Procedury nawigacyjne. Trasy i obszary operacji (zasadami prowadzenia niezależnego wzajemnego sprawdzania)				
1.873	Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2(c) i 1.240	RNAV procedury Trasy i obszary operacji		AP		
1.1045 1 A 8.3. Dodatek 2(d) i 1.240 i 1.216	Operator zapewnia, by jego instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, Trasy i obszary operacji				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (e) i 1.240	procedury na wypadek degradacji systemu; oraz Trasy i obszary operacji				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (f)	procedury na wypadek utraty łączności;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-C	Status
1.1045 Dodatek 1 C 1. (g)	służby poszukiwawczo-ratownicze na obszarach, nad którymi samolot będzie przelatywał				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (h)	opis map lotniczych, jakie muszą znajdować się na pokładzie w odniesieniu do typu lotu i trasy, jaka będzie pokonana, łącznie z metodami sprawdzania ich ważności				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (b) i A 8.1 i 1.243	nawigacja w przestrzeniach MNPS i POLAR oraz na innych oznaczonych obszarach; Operacje na obszarach gdzie są specjalne wymagania nawigacyjne.		AP		
1.1045 Dodatek 1 C 1. (i)	dostępność informacji lotniczych i służb meteorologicznych				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (j)	trasowe procedury łączności i nawigacyjne (COM/NAV);				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (f) i 1.241	RVSM – procedury zmniejszonej minimalnej separacji pionowej (RVSM)		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 8.1 i 1.245	Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla dwusilnikowych samolotów bez zezwolenia ETOPS.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.5 i 1.245	Opis procedur operacyjne ETOPS				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1 & A 8.5 and 1.246	ETOPS Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi. Opis procedur operacyjnych ETOPS.		AP		
AMC 20-6 rev. 2 Dodatek 7 cz. C	<i>Procedury ETOPS powinny być zgodne z tym przepisem</i>				
1.1045 Dodatek 1 C 1. (k)	klasyfikację lotnisk w odniesieniu do kwalifikacji załogi lotniczej				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.1 \ 1.1045 Dodatek 1 C 1.(a) i 1.250 i 1.365	Minimalna wysokości lotu. (Minimalny poziom lotu / wysokość); Każda metoda określania minimalnych wysokości lotu musi być zatwierdzone przez Urząd 1.250 (b). Dowódca lub pilot lecący nie odbywa lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest to konieczne podczas startu lub lądowania		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.3 & B 2.1(c)	Procedury nastawiania wysokościomierzy,				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.4	Procedury korzystania z urządzeń ostrzegania o wysokości lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.5	GPWS - procedury				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.6 & B 3.1(i) i 1.398	Zasady i procedury korzystania z TCAS / ACAS				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-C	Status
2. OPERACJE W KAŻDYM WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.3 & C 1 and 1.430	Metody ustalania minimów operacyjnych lotnisk. Instrukcje i informacje dotyczące łączności, nawigacji i lotnisk, zawierające minimalne poziomy lotu i wysokości dla każdej trasy i minima operacyjne dla każdego lotniska planowanego do wykorzystania				
1.1045 Dodatek 1 A 8.4 & A 8.1.3 & C 1	Operacje w każdym warunkach meteorologicznych Opis procedur operacyjnych związanych z operacjami w każdym warunkach meteorologicznych (patrz również OPS części D i E). Metody ustania nawiania operacyjnych minimów lotniska				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.3 & C 1 i 1.435	Terminologia				
1.1045 Dodatek 1 A 8.4	Operacje w każdym warunkach meteorologicznych. Opis procedur operacyjnych związanych z operacjami w każdym warunkach meteorologicznych (patrz również OPS części D i E).				
1.1045 Dodatek 1 D and 1.450	Operacje przy ograniczonej widzialności — szkolenie i kwalifikacje (a) 1.1045 Appendix 1 D 2.1)		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 8.4 i 1.455 i 1.455 Dodatek 1	Operacje przy ograniczonej widzialności - Procedury operacyjne.		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.4 i 1.465 i 1.465 Dodatek 1	Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR) lub odcinki lotów wykonywanych z widocznością (VFR) oraz, w przypadku gdy używany jest samolot jednosilnikowy, instrukcje doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego Minimalne widzialności dla lotów VFR				
3. KLASA OSIĄGÓW A, B i C					
1.485 i 1.525 i 1.560 i 1.1045 Dodatek 1 B 4 i 1.1045 Dodatek 1 C 1(l)	Zasady ogólne specjalne ograniczenia dotyczące lotnisk (ograniczenia osiągow oraz procedury operacyjne				
4. MAPY					
1.1045 Dodatek 1 C	Instrukcje i informacje dotyczące łączności, nawigacji i lotnisk, łącznie z minimalnymi poziomami lotu lub wysokościami lotu dla każdej zamierzonej trasy oraz minimami operacyjnymi dla każdego planowanego do wykorzystania lotniska				
1.1045(a) - Część C	Instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk Ta część zawiera wszystkie instrukcje i informacje niezbędne dla obszaru operacji.				
5. OCENA KOŃCOWA					
1.025 i 1.1045 Dodatek 1 A - D	Operator musi zapewnić, by wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-C	Status
1.180(a)(3)	Wydanie, zmiana i ciągłość ważności AOC. Operator wykazał wobec organu, że jest zdolny do: (i) ustanowienia i utrzymania odpowiedniej struktury organizacyjnej; (ii) ustanowienia i utrzymania systemu jakości zgodnie z OPS 1.035; (iii) spełniania wymagań programów szkoleniowych; (iv) spełniania wymagań w zakresie obsługi technicznej, zgodnie z charakterem i rozmiarem operacji, łącznie z wymaganiami określonymi w OPS 1.175 lit. g)–o); oraz (v) spełniania wymagań OPS 1.175.				
1.200	Operator dostarcza personelowi operacyjnemu do użytku i w celach informacyjnych instrukcję operacyjną zgodną z wymaganiami podanymi w części P.				
1.1045 i 1.1045 Dodatek 1 A 0.1(c)	Zawartość instrukcji operacyjnej wykaz i krótki opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1	Sprawdzenie zapisów Instrukcji Operacyjnej				



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ D - SZKOLENIA

Lista zgodności wykonana jest na podstawie OPS 1 (Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 3922/91 z późniejszymi zmianami)

Operator:	
Najnowsze wydanie Instrukcji Operacyjnej Część A wersja z dnia:	
Lista zgodności została skontrolowana (data):	
Lista zgodności została skontrolowana przez (nazwisko i imię):	

Uwaga: punkty i podpunkty na liście zgodności, część A, nie są opisane w OPS tak jak przedstawiono na tej liście zgodności.

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej. Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi ustalenia lub sprawdzenia odwołania do punktów w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcja Operacyjna musi zawierać paragrafy i podparagrafy wyszczególnione w dodatku 1 do OPS 1.1045, które są wyszczególnione w kolumnie „Wymagania”. Tekst w kolumnie **WYMAGANIA** może być tylko krótkim opisem oryginalnego tekstu, więc użytkownik powinien przeczytać pełny tekst każdego wymienionego paragrafu OPS. Powiązania między przepisem OPS i Instrukcją Operacyjną należy wpisać w kolumnie **ODWOŁANIE DO PKT. W IO-D**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy). Kolumna **KOMENTARZE** przeznaczona jest do wykorzystania przez użytkownika (w razie potrzeby). Kolumna **APP** jest przeznaczona na wpis kiedy przepis wymaga akceptacji (AC) lub zatwierdzenia (AP) władzy. Kolumna **STATUS** jest przeznaczona do wykorzystania/zaznaczenia przez ULC, gdy zastosowany pkt. OPS i odwołanie do IO są zgodne z wymaganiami i są akceptowalne dla Nadzoru. Wszystkie wiersze na tej liście zgodności powinny mieć wpis określający „odwołanie” do pkt. IO lub N/D jeśli dany pkt. nie dotyczy.

Lista zgodności jest tylko narzędziem i nie zastępuje oryginalnego OPS-1. Użytkownik powinien przeczytać i sprawdzić pozycje zgodnie z najnowszą opublikowaną wersją OPS.

W przypadku stwierdzenia na tej liście jakichkolwiek błędów lub braków, należy powiadomić ULC, aby wprowadzić niezbędne poprawki. Wszelkie sugestie i poprawki do listy zgodności będą rozpatrywane w celu zapewnienia zarówno Operatorowi jak i Władzy odpowiedniej jakości współpracy.

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
0. ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ					
1.1040 (c)	Jeśli nie zostało zatwierdzone przez Urząd, lub inne krajowe prawa, operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku angielskim.		AP		
1.1045 (b) i (c)	Operator zapewnia, że zawartość instrukcji operacyjnej jest zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1045 i odpowiednie dla obszaru i typu operacji i że szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej jest możliwa do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1040 (g) i 1.1045 Dodatek 1 A 0.2	Ogólne zasady prowadzenia instrukcji operacyjnej. (1.1045 dodatek 1, 0,2 jeśli dotyczy)				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	Wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych do korzystania z instrukcji obsługi.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (a)	Dane osoby (osób) odpowiedzialnej za wydawanie i wprowadzanie poprawek i zmian.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (d)	opis stosowanego systemu dokonywania adnotacji na stronach oraz dat ich obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (f)	adnotacje dotyczące zmian (na stronach tekstowych oraz, jeśli jest to wykonalne, na planach i wykresach);				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (g)	Zmiany tymczasowe				
0.1 Wymogi ogólne					
1.1045 Dodatek 1 D 1	Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla całego personelu operacyjnego wyznaczonego do wykonywania obowiązków operacyjnych związanych z przygotowaniem lub wykonywaniem lotów.				
1.155 (1) 1.1045 Dodatek 1 D 4. 1.1035	Przechowywanie dokumentacji. Opis dokumentacji, jaka ma być przechowywana i okresy jej przechowywania Dokumentacja ze szkolenia				
1.1065 Dodatek 1	Okresy przechowywania dokumentów				
1.175 (i)(3)	Operator musi wyznaczyć osoby funkcyjne (<i>nominated post holders</i>), których kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, odpowiedzialne za kierowanie i sprawowanie nadzoru w obszarze szkolenia załóg.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności osoby nominowanej w obszarze szkolenia załóg				
1.175 Dodatek 2 (e)	Operator musi przyjąć ustalenia dotyczące opracowywania instrukcji, wprowadzania do nich zmian oraz opracowywania innych dokumentów				
1.370	Operator ustanawia procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne, wymagające zastosowania w części lub w całości procedur postępowania w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów).				
1.037	Elementy programu o zapobieganiu wypadkom i bezpieczeństwa lotów muszą być zawarte w programach szkoleniowych				
1.940 (a)(3)	Operator zapewnia, że każdy członek załogi lotniczej posiadał stosowną i ważną licencję lotniczą, możliwą do przyjęcia przez organ, oraz posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonywania powierzonych mu obowiązków		AC		
1.940 (a)(4)	Operator zapewnia, że wprowadzono możliwe do przyjęcia przez organ procedury zapobiegające komponowaniu załogi lotniczej z niedoświadczonych członków;		AC		
1.940 (a)(7)	Operator zapewni, że w przypadku korzystania z usług członków załogi lotniczej będących osobami pracującymi na zasadach samo zatrudnienia lub na zlecenie, lub w niepełnym wymiarze godzin, spełnione były wymagania części N				
2. ZAKRESY SZKOLENIA I PROGRAMY SPRAWDZIANÓW					
2.1. Załoga lotnicza					
2.1.1. Konwersja szkoleń i sprawdzianów					
1.1045 Dodatek 1 D 2.1	Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla załogi lotniczej. Wszystkie mające zastosowania elementy podane w części E i części N.				
1.945 (a)(1)	członek załogi lotniczej, przy przejściu z jednego typu samolotu na inny typ lub klasę, dla których wymagane jest posiadanie nowego uprawnienia na dany typ lub klasę, ukończył szkolenie potrzebne do uzyskania uprawnienia na typ samolotu, spełniające wymogi stosowane do wydawania licencji członka załogi lotniczej;				
1.945 (c)	Szkolenie przejściowe u operatora i szkolenie dla uzyskania uprawnienia na typ lub klasę samolotu wymagane do wydania licencji członka załogi lotniczej mogą być łączone.				
1.980 (a)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, jeżeli nie posiada on wymaganych do tego kwalifikacji.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.980 (b), (c) i (d)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu spełniał wszystkie wymogi określone w części N dla każdego typu lub wariantu, chyba że organ zezwolił na zaliczenie na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów oraz wymagań dotyczących bieżącej praktyki. Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.		AP		
1.945 (a)(2)	przed przystąpieniem do wykonywania samodzielnych lotów liniowych członek załogi lotniczej ukończył szkolenie przejściowe u operatora: (i) przy przejściu na samolot, dla którego wymagane jest uprawnienie na nowy typ lub klasę; lub (ii) przy zmianie operatora;.				
1.945 (a)(3)	szkolenie przejściowe było przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w instrukcji operacyjnej. Operator zapewnia, by personel wprowadzający elementy szkolenia CRM do szkolenia przejściowego posiadał odpowiednie kwalifikacje;		AC		
1.945 (a)(4)	zakres szkolenia wymaganego w programie szkolenia przejściowego u operatora był określany po zbadaniu odpowiednich danych o wcześniej odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleniach zapisanych w jego rejestrach szkolenia, jak podano w OPS 1.985;		AP		
1.945 Dodatek 1 (a)(1) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: szkolenie naziemne i sprawdziany, obejmujące systemy samolotu, procedury normalne, nienormalne i awaryjne;				
1.945 Dodatek 1 (a)(2) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: szkolenie i sprawdziany obejmujące zapoznanie z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwem, które muszą być ukończone przed przystąpieniem do szkolenia na samolocie		AC		
1.945 Dodatek 1 (c) i 1.945 (a)(9)	Elementy szkolenia CRM włączane są do szkolenia przejściowego i prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel		AC		
AMC OPS 1.945 5.1	Kierownik mianowany przez operatora musi być akceptowane przez Władzę.		AC		
1.945 Dodatek 1 (a)(3) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: szkolenie i sprawdziany na samolocie/na symulatorze lotu				
1.945 Dodatek 1 (a)(4) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: loty liniowe pod nadzorem i sprawdziany w lotach liniowych		AC		
AMC OPS 1.945 3.1.f	Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu odbył szkolenie w zakresie procedur wodowania z użyciem wyposażenia w wodzie.		AC		
1.945 Dodatek 1 (b)	Szkolenie przejściowe prowadzone jest w kolejności określonej w dodatku 1 do OPS 1.945 (a) (1) - (4) powyżej.				
1.945 (d)	Pilot podejmujący szkolenie niewymagające lotów na samolocie (ZFTT) powinien:				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.945 (d)(3)	Liczba startów i lądowań może zostać zmniejszona na podstawie zalecenia Wspólnej Operacyjnej Rady Oceniającej (JOEB) i po zatwierdzeniu przez organ.		AP		
1.945 Dodatek 1 (d)	Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu lit. a) powyżej członek załogi lotniczej przeszedł ogólne szkolenie pierwszej pomocy oraz, jeśli ma to zastosowanie,				
1.945 Dodatek 1 (d)	Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu szkolenie w zakresie procedur wodowania z użyciem wyposażenia w wodzie.				
AMC OPS 1.945 6.	Szkolenie przejściowe operatora systemów pokładowych (<i>System Panel Operator</i>)				
1.945 (a)(5)	minimalne standardy dotyczące kwalifikacji i praktyki wymagane od członków załogi lotniczej przed przystąpieniem do szkolenia przejściowego były podane w instrukcji operacyjnej;				
1.945 (a)(6)	przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych pod nadzorem każdy członek załogi lotniczej przeszedł sprawdziany wymagane w OPS 1.965 lit. b) oraz szkolenie i sprawdziany wymagane w OPS 1.965 lit. d);				
IEM OPS 1.945	Loty Liniowe pod nadzorem				
1.945 (a)(7)	po zakończeniu lotów liniowych pod nadzorem został przeprowadzony sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. c);				
1.945 (a)(8)	z chwilą rozpoczęcia szkolenia przejściowego u operatora członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na innych typach lub klasach samolotów, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub zakończone				
2.1.2. Szkolenia w różnicach i zapoznawcze					
1.945 (b)	W razie zmiany typu lub klasy samolotu sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. b) może być połączony ze sprawdzianem umiejętności na typie lub klasie, zgodnie z wymogami stosowanymi do wydawania licencji członka załogi lotniczej				
1.950 (b) i (a)(1)	Operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy takie szkolenie w różnicach jest wymagane				
1.950 (b) i (a)(2)	Operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy takie szkolenie zapoznawcze jest wymagane				
2.1.3. Awans na dowódcę załogi					
1.955 (a)(1)	Operator zapewnia, by przy awansowaniu drugiego pilota na dowódcę oraz przy przyjmowaniu do pracy na stanowisko dowódcy: w instrukcji operacyjnej określony był minimalny poziom praktyki możliwy do przyjęcia przez organ;		AC		
1.955 (a)(2)	przy wykonywaniu lotów w załogach wielosobowych pilot ukończył odpowiednie szkolenie dowódcze.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.955 (b)	Zakres szkolenia dowódczego, wymaganego w lit. a) pkt 2 powyżej, musi być podany w instrukcji operacyjnej zgodnie z OPS1.955 (b).				
2.1.4. Szkolenia okresowe i sprawdziany					
1.965 (a)(1)	Operator zapewni aby każdy członek załogi lotniczej przechodził okresowe szkolenia i sprawdziany i aby odpowiadały one typowi lub wariantowi samolotu, na którym ten członek załogi wykonuje loty				
1.965 (a)(2)	program szkoleń i sprawdzianów okresowych był ustalony w instrukcji operacyjnej i zatwierdzony przez Władzę		AP		
1.965 (a)(3)	szkolenia okresowe były prowadzone przez właściwy personel				
1.965 (a)(4)	sprawdziany okresowe były przeprowadzane przez właściwy personel		AC		
2.1.5. Sprawdziany i umiejętności przeprowadzone przez operatora					
1.965 (b)(1)(i)	każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany umiejętności u operatora, które wykażą jego umiejętności wykonywania procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych;				
1.965 (b)(1)(ii)	sprawdzian był przeprowadzony w locie bez zewnętrznych odniesień wzrokowych, jeśli od członka załogi lotniczej będzie wymagane wykonywanie lotów IFR;				
1.965 (b)(1)(iii)	każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany umiejętności u operatora jako część zwykłego składu załogi lotniczej				
1.965 (b)(2)	Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania.				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(A)	przerwany start, w przypadku gdy dostępny jest symulator lotów, w przeciwnym razie wyłącznie ćwiczenia manualne;				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(B)	start z niesprawnością silnika pomiędzy V1 i V2 lub tak szybko, jak pozwalają na to względy bezpieczeństwa				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(C)	podejście precyzyjne według wskazań przyrządów do minimum, w przypadku samolotów wielosilnikowych — z jednym silnikiem niepracującym				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(D)	podejście nieprecyzyjne do minimum				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(E)	nieudane podejście według przyrządów z odejściem na wysokości minimum, w przypadku samolotów wielosilnikowych — z jednym silnikiem niepracującym				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(F)	ładowanie z jednym silnikiem niepracującym. Dla samolotów jednosilnikowych wymagane jest wykonanie ładowania przymusowego				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(ii)	gdy manewry z wyłączonym silnikiem są wykonywane w samolocie, niesprawność silnika musi być wyłącznie pozorowana;				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(iii)	w uzupełnieniu do sprawdzianów podanych w ppkt (i) poz. A)–F), co 12 miesięcy muszą zostać spełnione wymogi regulujące licencjonowanie załogi lotniczej, co można połączyć ze sprawdzianem umiejętności u operatora;				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(iv)	w przypadku pilota wykonującego wyłącznie loty z widocznością (VFR) można pominąć elementy wymagane w ppkt (i) poz. C)–E) powyżej, z wyjątkiem podejścia i odejścia na drugie okrążenie z jednym silnikiem niepracującym w lotach na samolotach wielosilnikowych				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(v)	sprawdzian umiejętności u operatora musi zostać przeprowadzony przez egzaminatora typu (TRE);				
2.1.6. Sprawdzian w lotach liniowych					
1.965 (c)	Sprawdzian w lotach liniowych. Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany w lotach liniowych na samolocie w celu wykazania umiejętności wykonywania normalnych lotów liniowych opisanych w instrukcji operacyjnej				
1.965 (c)	Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania				
1.965 Dodatek 1 b)(3)(i)	sprawdziany w lotach liniowych muszą potwierdzać zdolność pilota do wykonania w zadowalający sposób pełnego lotu liniowego łącznie z wykonaniem procedur przed i po locie oraz użyciem posiadanego wyposażenia pokładowego zgodnie z instrukcją operacyjną				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(ii)	załoga lotnicza musi zostać oceniona w zakresie umiejętności zarządzania zasobami załogi (CRM) zgodnie z metodami podanymi w instrukcji operacyjnej i możliwymi do przyjęcia przez Władzę		AC		
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(iii)	ocena CRM sama w sobie nie jest powodem do niezaliczenia sprawdzianu w lotach liniowych				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(iv)	w przypadku gdy piloci są wyznaczani do pełnienia funkcji pilota leżącego i pilota nieleżącego, muszą być sprawdzeni w obu tych funkcjach				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(v)	sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzone na samolocie				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(vi)	sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzane przez dowódców wyznaczonych przez operatora i możliwych do przyjęcia przez Władzę		AC		
AMC OPS 1.965(c)	sprawdziany w lotach liniowych do pełnienia funkcji pilota leżącego i pilota nieleżącego				
2.1.7. Szkolenia i sprawdziany z sytuacji niebezpiecznych i wyposażenia awaryjnego					
1.965 (d)	Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej odbył szkolenie i przeszedł sprawdziany ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z przewożonego w samolocie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.965 (d)	Okres ważności sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(i)	program szkolenia w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa może być połączony ze sprawdzianem znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa oraz jest przeprowadzane na samolocie lub na odpowiednim szkoleniowym urządzeniu zastępczym				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(ii)	coroczny program szkolenia musi obejmować zakres wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(iii)	program szkolenia realizowany w cyklu trzyletnim				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(iii)(C)	faktyczne użycie sprzętu gaśniczego reprezentatywnego dla sprzętu znajdującego się na samolocie w sytuacji rzeczywistego lub pozorowanego pożaru, z wyjątkiem ćwiczeń z gaśnicami halonowymi, które mogą być prowadzone z wykorzystaniem metod zastępczych możliwych do przyjęcia przez Władzę		AC		
1.965 Dodatek 1 (b)(2)	sprawdzian w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(iii)	Coroczne szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa musi obejmować wszystkie wymogi dla każdego typu samolotu				
2.1.8. Szkolenie w zarządzaniu zasobami ludzkimi					
1.965 (e) i 1.965 Dodatek 1 (a)(4)	każdy członek załogi lotniczej odbył szczególne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się w okresie nieprzekraczającym 3 lat.				
IEM OPS 1.945 (a)(9), 1.955 (b)(6), 1.965(e). AMC OPS 1.943/1.945(a)(9)/1.955(b)(6)/1.965(e).8.2	Przed wprowadzeniem umiejętności oceny CRM, Operator powinien ustanowić program szkolenia CRM, łącznie z uzgodnioną terminologią, który powinien być zaakceptowany przez Władzę, i opublikowane w Instrukcji Operacyjnej.		AC		
2.1.9 Szkolenie naziemne i okresowe					
1.965 (f)	Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej przeszedł co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie naziemne i wznawiające				
1.965 Dodatek 1 (a)(1)(i)	Zawartość programu szkolenia naziemnego i wznawiającego				
1.965 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	wiedzę nabytą podczas szkolenia naziemnego i wznawiającego sprawdza się przy użyciu testów lub innych odpowiednich metod;				
2.1.10 Szkolenie na samolocie lub symulatorze lotu					

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.965 (g)	Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej odbył co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych szkolenie na samolocie/STD				
1.965 Dodatek 1 (a)(2)(i)	program szkolenia na samolocie/STD jest ustalany w taki sposób, by obejmował wszystkie poważne niesprawności systemów samolotu, jakie miały miejsce w okresie poprzednich 3 lat, oraz związane z nimi procedury postępowania;				
1.965 Dodatek 1 (a)(2)(ii)	jeśli manewry związane z niesprawnością silnika są wykonywane na samolocie, niesprawność silnika jest pozorowana;				
1.965 Dodatek 1 (a)(2)(iii)	jeśli manewry związane z niesprawnością silnika są wykonywane na samolocie, niesprawność silnika jest pozorowana				
1.005 (d), 1.970, 1.945 (d) (2), 1.978 (a) i 1.978(b)	Każde syntetyczne urządzenie szkoleniowe (Synthetic Training Device — STD), takie jak symulator lotów (Flight Simulator — FS) lub lotnicze urządzenie szkoleniowe (Flight Training Device — FTD), które zastępuje samolot do celów szkoleń lub sprawdzianów, musi posiadać certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie do urządzeń szkoleniowych. Operator zamierzający korzystać z syntetycznego urządzenia szkoleniowego musi uzyskać zezwolenie Władzy		AP		
AMC OPS 1.945 para 5.1	Sssa symulacyjna jest prowadzona przez instruktora typu (TRI(A)), który zajmuje stanowisko pilota		AC		
2.1.11 Okresowe szkolenia i sprawdziany przeprowadzane przez operatora – system panelowy					
1.965 Dodatek 2	okresowe szkolenia i sprawdziany przeprowadzane przez operatora – system panelowy				
2.1.12 Kwalifikacje fachowości w zakresie tras i lotnisk					
1.968 (a)(1)	pilot, który może być wyznaczony do wykonywania lotów z każdego stanowiska, odbył odpowiednie szkolenia i sprawdziany				
1.968 (a)(2)	program szkoleń i sprawdzianów był podany w instrukcji operacyjnej i był możliwy do przyjęcia przez organ		AC		
1.975 (a)	Operator zapewnia, by pilot przed wyznaczeniem na dowódcę lub na pilota, któremu dowódca może przekazać prowadzenie lotu, posiadał odpowiednią wiedzę o trasach planowanych lotów oraz o lotniskach (łącznie z lotniskami zapasowymi), o urządzeniach i obowiązujących procedurach				
AMC OPS 1.975	Zawartość szkolenia z kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk		AC AP		
AMC OPS 1.975	Metody prowadzenia szkoleń z kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk		AP		
AMC OPS 1.975	Kompetencje lotnisk				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
AMC OPS 1.975 5.1 1.005 (d)	Przed przystąpieniem do wykonywania lotów na lotnisko kategorii C dowódca powinien zostać zapoznany z lotniskiem poprzez jego udział jako obserwator w locie na to lotnisko albo odbycie ćwiczeń na symulatorze lotu. Procedura ta powinna być certyfikowana przez operatora. Operator zamierzający wykorzystać urządzenie STD musi uzyskać zgodę Urzędu				
1.975 (b) i (d)	Okres ważności kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części:				
1.975 (c)	Ważność kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk jest odnawiana przez wykonywanie lotów na trasie lub do lotniska w okresie ważności określonym w lit. b) powyżej				
1.978	Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji		AP		
2.1.13 Operacje przy ograniczonej widzialności trening i kwalifikacje					
2.1.13.1 OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI – WYMOGI OGÓLNE					
1.435	Terminologia				
1.005 (d) 1.450 Dodatek 1 (d)(2)	szkolenia przejściowe do wykonywania startów przy ograniczonej widzialności zatwierdzenie symulatora do szkoleń w podejściach		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(1)	jeżeli wnioskowana DH wynosi 50 stóp lub więcej. Jeżeli DH jest mniejsza niż 50 stóp, wówczas należy wykonać co najmniej 100 podejść i lądowań, chyba że odstępstwo od tej zasady zostało zatwierdzone przez organ.		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(2)	Władza może przyjąć mniejszą liczbę podejść i lądowań, uznając doświadczenia uzyskane przez innego operatora posiadającego certyfikat AOC wydany zgodnie z OPS 1, użytkującego ten sam typ lub wariant samolotu i stosującego te same procedury		AC		
1.450 (1)	Przed przystąpieniem do wykonywania operacji startów przy ograniczonej widzialności, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III lub podejść z wykorzystaniem EVS operator zapewnia, by: każdy członek załogi lotniczej: ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznych RVR/CMV i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia;				
1.450 (2)	szkolenia i sprawdziany były prowadzone zgodnie ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej. Szkolenia te są szkoleniami dodatkowymi do wymaganych w części N;		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 (3) i 1.455 (b)(3)	kwalfikacje załogi lotniczej były określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów samolotów członkowie załogi lotniczej mają odpowiednie kwalifikacje przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, gdy wartość RVR jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów w kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D), podejścia z wykorzystaniem EVS, podejścia poniżej standardu w kategorii I, podejścia poza standardem w kategorii II lub podejścia w kategorii II lub III.				
1.450 Dodatek 1 (a)	Operator może ograniczyć zakres szkolenia zgodnie z pkt 2 i 3 poniżej, pod warunkiem że tak ograniczony zakres szkolenia będzie możliwy do przyjęcia przez organ.		AC		
1.455 Dodatek 1 (a) Uwaga 2	Mogą również być certyfikowane i zatwierdzone innego rodzaju systemy naprowadzania lub wskaźniki, dla operacji LVO		AP		
1.450 Dodatek 1 (a)(1)	Członkowie załóg lotniczych bez wcześniejszego doświadczenia w operacjach w kategorii II lub kategorii III muszą odbyć pełny program przeszkolenia opisany w lit. b), c) i d) poniżej		AC		
1.450 Dodatek 1 (a)(2)(ii)	Członkowie załóg lotniczych posiadający wcześniejsze doświadczenie w kategorii II lub kategorii III w operacjach podobnego typu lub w kategorii II w ręcznym lądowaniu, jeśli zdobyte u innego operatora wspólnotowego mogą odbyć skrócone szkolenie.		AP		
1.450 Dodatek 1 (a)(3)	Członkowie załóg lotniczych posiadający wcześniejsze doświadczenie w operacjach w kategorii II lub kategorii III nabyte u danego operatora mogą odbyć skrócone szkolenie naziemne, na symulatorze lotów lub w powietrzu				
1.450 Dodatek 1 (a)(4)	Wykonując operacje w kategorii II lub kategorii III przy użyciu innych wariantów samolotu w ramach uprawnień na ten sam typ lub tę samą klasę, operator gwarantuje, że różnice lub podobieństwa przedmiotowych samolotów uzasadniają takie loty.				
2.1.13.2 WSTĘPNE NAZIEMNE SZKOLENIE OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI					
1.450 Dodatek 1 (b)(1)	charakterystykę i ograniczenia ILS lub MLS				
1.450 Dodatek 1 (b)(2)	charakterystykę pomocy wzrokowych				
1.450 Dodatek 1 (b)(3)	charakterystykę mgły;				
1.450 Dodatek 1 (b)(4)	osiągi i ograniczenia operacyjne poszczególnych systemów pokładowych w celu uwzględnienia symboliki HUD i charakterystyki EVS, w zależności od okoliczności				
1.450 Dodatek 1 (b)(5)	skutki opadów, oblodzenia oraz uskoków wiatru i turbulencji na małej wysokości				
1.450 Dodatek 1 (b)(6)	skutki określonych usterek samolotu/systemu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (b)(7)	użycie i ograniczenia systemów oceny RVR;				
1.450 Dodatek 1 (b)(8)	zasady ustalania wymagań dotyczących zachowania przewyższenia nad przeszkodami				
1.450 Dodatek 1 (b)(9)	rozpoznawanie niesprawności urządzeń naziemnych i działania podejmowane w razie ich wystąpienia				
1.450 Dodatek 1 (b)(10)	procedury i środki ostrożności podejmowane w ruchu naziemnym podczas operacji przy RVR wynoszącej 400 m lub mniej oraz wszelkie dodatkowe procedury wymagane do startu w warunkach widzialności poniżej 150 m (200 m dla samolotów kategorii D);				
1.450 Dodatek 1 (b)(11)	znaczenie wysokości decyzji (DH) ustalanych na podstawie wskazań radiowysokościomierza oraz wpływ ukształtowania terenu na wskazania radiowysokościomierza i na systemy automatycznego podejścia i lądowania				
1.450 Dodatek 1 (b)(12)	wagę i znaczenie wysokości alarmowej (<i>alert height</i>), jeśli jest stosowana, oraz czynności podejmowane w razie wszelkiego rodzaju niesprawności powyżej i poniżej wysokości alarmowej				
1.450 Dodatek 1 (b)(13)	wymagania dotyczące kwalifikacji pilotów potrzebnych do uzyskania i utrzymania zezwolenia na wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności i prowadzenie operacji w kategorii II lub III				
1.450 Dodatek 1 (b)(14)	znaczenie prawidłowej pozycji w fotelu i linii wzroku				
2.1.13.3 SZKOLENIE NA SYMULATORZE LOTU I/LUB W POWIETRZU					
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(i)	Operator musi zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało: sprawdzanie, na ziemi i w powietrzu, właściwego funkcjonowania wyposażenia				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(ii)	Operator musi zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało: wpływ zmiany stanu instalacji naziemnych na minima				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(iii)	Operator musi zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało: monitorowanie: systemów automatycznego sterowania torem lotu i stanu sygnalizatorów automatycznego lądowania, z naciskiem na czynności, jakie należy podjąć w przypadku niesprawności tych systemów; oraz poziomu operacyjnego systemów HUD/HUDLS/EVS i sygnalizatorów, w stosownych przypadkach, w celu uwzględnienia wskaźników Head Down;				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(iv)	czynności podejmowane w przypadku niesprawności takich elementów, jak silniki, systemy elektryczne, hydrauliczne lub sterowania torem lotu				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(v)	skutki znanych niesprawności oraz korzystanie z wykazu wyposażenia minimalnego (MEL);				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(vi) \	ograniczenia operacyjne wynikające ze świadectwa zdatności do lotu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(vii)	informację o odniesieniach wzrokowych, których uzyskanie jest wymagane na wysokości decyzji (DH), wraz z informacją o maksymalnym dopuszczalnym odejściu od ścieżki schodzenia lub ścieżki kierunku podejścia;				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(viii)	wagę i znaczenie wysokości alarmowej (<i>alert height</i>), jeśli jest stosowana, oraz czynności podejmowane w przypadku każdej niesprawności powyżej i poniżej wysokości alarmowej				
1.450 Dodatek 1 (c) (4)	W ramach szkolenia ćwiczy się procedury na wypadek niezdolności do pracy członka załogi mające zastosowanie do startów przy ograniczonej widzialności oraz dla operacji w kategorii II lub III				
1.450 Dodatek 1 (c) (2)	Operator musi zapewnić, by każdy członek załogi lotniczej został przeszkolony w zakresie swoich obowiązków i poinstruowany o wymaganiach dotyczących współpracy z innymi członkami załogi. Należy maksymalnie wykorzystywać symulatory lotów				
1.450 Dodatek 1 (c) (3)	Szkolenie musi być podzielone na fazy obejmujące operacje normalne, bez niesprawności samolotu lub wyposażenia, lecz z uwzględnieniem wszelkich mogących wystąpić warunków pogodowych, oraz szczegółowe scenariusze dotyczące niesprawności samolotu i wyposażenia mogących mieć wpływ na operacje w kategorii II lub III				
1.450 Dodatek 1 (c) (5) 1.005 (d)	W przypadku samolotów, dla których brak jest symulatora lotów, operator musi zapewnić, by faza szkolenia na symulatorze lotów właściwa dla wizualnego scenariusza operacji w kategorii II była prowadzona na specjalnie zatwierdzonym symulatorze lotów. Tego rodzaju szkolenie musi obejmować minimum cztery podejścia do lądowania.		AP		
1.450 Dodatek 1 (c) (5)	Elementy szkolenia i ćwiczenie procedur specyficznych dla tego typu samolotu przeprowadza się w samolocie.				
1.450 Dodatek 1 (c) (8)	Program szkolenia musi zapewniać praktykę w postępowaniu z błędami systemu, które wymagają powrotu do wyższych minimów				
1.450 Dodatek 1 (c) (10)	Kiedy starty są wykonywane przy RVR równej 400 m lub mniejszej, szkolenie musi obejmować niesprawność systemów silnika, które prowadzą zarówno do kontynuowania, jak i przerwania startu.				
2.1.13.3.1 SZKOLENIE WSTĘPNE NA SYMULATORZE LUB/I W POWIETRZU NA KATEGORIĘ II i III					
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(i)	podejście z użyciem odpowiednich systemów naprowadzania, autopilotów i systemów sterowania zainstalowanych w samolocie, do osiągnięcia odpowiedniej wysokości decyzji (DH), wraz z przejściem do lotu z widocznością i lądowaniem				
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(ii)	podejście ze wszystkimi silnikami pracującymi, z użyciem odpowiednich systemów naprowadzania, autopilotów, HUDLS i/lub EVS oraz systemów sterowania zainstalowanych na samolocie, do osiągnięcia odpowiedniej wysokości decyzji (DH), a następnie wykonanie nieudanego podejścia; wszystkie te czynności wykonuje się bez zewnętrznych odniesień wzrokowych				
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(iii)	tam gdzie ma to zastosowanie, podejścia z użyciem automatycznych systemów przeznaczonych do wykonywania automatycznego wyrównania, lądowania i dobiegu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(iv)	normalna praca danego systemu, zarówno z uzyskaniem, jak i bez uzyskania odniesień wzrokowych na wysokości decyzji (DH)				
1.450 Dodatek 1 (c) (8)	Program szkolenia musi zapewniać praktykę w postępowaniu z błędami systemu, które wymagają powrotu do wyższych minimów				
1.450 Dodatek 1 (c) (9)	Program szkolenia musi obejmować postępowanie z samolotem w sytuacjach, kiedy podczas podejścia z wyposażeniem typu <i>fail-passive</i> w kategorii III błąd powoduje odłączenie autopilota na wysokości decyzji (DH) lub poniżej, a ostatnia podawana RVR wynosi 300 m lub mniej				
1.450 Dodatek (c) (11)	Program szkolenia musi obejmować, w stosownych przypadkach, podejścia, w których niesprawność systemu HUDLS i/lub EVS przy małej wysokości lotu wymaga: (i) przejścia na wskaźniki przeziernie w celu wykonania nieudanego podejścia; albo (ii) przejścia na lot bez, lub z ograniczonym, prowadzeniem typu HUDLS w celu wykonania nieudanego podejścia od wysokości decyzji lub niższej, wraz z przypadkami, w których może nastąpić zetknięcie podwozia z drogą startową.				
1.450 Dodatek 1 (c) (12)	W przypadku startów przy ograniczonej widzialności, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II oraz operacji w kategorii II i III z wykorzystaniem HUD/HUDLS lub hybrydowego HUD/HUDLS, operator zapewnia, by program szkoleń i sprawdzianów obejmował, w stosownych przypadkach, wykorzystanie HUD/HUDLS w normalnych operacjach podczas wszystkich faz lotu				
2.1.13.3.2 SZKOLENIE NA SYMULATORZE LUB/ W POWIETRZU DLA KOLEJNYCH ETAPÓW SZKOLENIA					
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(i)	podejścia do lądowania przy niesprawności silnika w różnych fazach podejścia				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(ii)	podejścia przy niesprawności krytycznych systemów (np. elektrycznego, automatycznego sterowania, naziemnego i pokładowego ILS/MLS oraz monitorów stanu);				
1.450 Dodatek 1(c) (7)(iii)(A)	podejścia, w których niesprawność systemu automatycznego sterowania i/lub HUD/HUDLS/EVS przy małej wysokości lotu wymaga: powrotu do ręcznego sterowania podczas wyrównania, lądowania i dobiegu lub wykonania nieudanego podejścia;				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(iii)(B)	podejścia, w których niesprawność systemu automatycznego sterowania i/lub HUD/HUDLS/EVS przy małej wysokości lotu wymaga: przejścia do sterowania ręcznego lub trybu ograniczonego zakresu automatycznego sterowania w celu wykonania od wysokości decyzji, na wysokości decyzji lub poniżej wysokości decyzji (DH), wraz z przypadkami, w którymi może nastąpić zetknięcie podwozia z drogą startową				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(iv)	niesprawności systemów powodujące nadmierne odejście od ścieżki kierunku lub ścieżki schodzenia zarówno powyżej, jak i poniżej wysokości decyzji (DH), w warunkach minimalnej dopuszczalnej widzialności dla danej operacji. Ponadto należy ćwiczyć przejście do lądowania ręcznego, jeśli tryb ograniczonego zakresu automatycznego sterowania polega na użyciu wskaźnika przeziernego (HUD) lub użycie takiego wskaźnika stanowi jedyny dostępny tryb wyrównania;				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(v)	niesprawności i procedury swoiste dla danego typu samolotu lub jego wariantu.				
2.1.13.4. SZKOLENIA W KONWERSJI WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH WYKONYWANIA STARTÓW PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI W OPERACJACH KATEGORII II i III					
1.450 Dodatek 1 (d)	Operator zapewnia, by przy zmianie typu/klasz lub wariantu samolotu, którym będą prowadzone starty przy ograniczonej widzialności, operacje poniżej standardu w kategorii I, operacje poza standardem w kategorii II, podejścia z wykorzystaniem EVS przy wartości RVR wynoszącej 800 m lub mniej oraz operacje w kategorii II i III.				
1.450 Dodatek 1 (d)	Wymagania dotyczące praktyki członków załogi lotniczej uprawniającej do zakwalifikowania na skrócone szkolenie				
1.450 Dodatek 1 (d) (1)	Szkolenie naziemne. Odpowiednie wymagania określone są w lit. b) powyżej, uwzględniając szkolenia i doświadczenie członka załogi lotniczej w operacjach w kategorii II i kategorii III.				
1.450 Dodatek 1 (d) (2)(i)	Wykonanie co najmniej 6 (8 dla operacji HUDLS z lub bez EVS) podejść lub lądowań na symulatorze lotów. Wymogi dotyczące 8 podejść z HUDLS można obniżyć do 6 w przypadku wykonywania operacji z hybrydowym HUDLS.				
1.450 Dodatek 1 (d) (2)(ii)	Jeśli dla danego typu samolotu nie ma symulatora lotów, należy wykonać na tym samolocie minimum 3 podejścia (5 dla operacji HUDLS i/lub EVS), w tym co najmniej 1 lot z odejściem na drugie okrażenie				
1.450 Dodatek 1 (d) (2)(iii)	Ukończenie dodatkowego szkolenia, jeśli wymagane jest jakiegokolwiek specjalne wyposażenie, takie jak wskaźnik przezierny (HUD) lub urządzenia polepszające widzenie.				
1.450 Dodatek 1 (d) (3)(i)	Operator musi zapewnić, by przed przystąpieniem do wykonywania operacji w kategorii II lub III każdy członek załogi lotniczej przeszedł sprawdzian umiejętności				
1.450 Dodatek 1 (d) (3)(ii)	Sprawdzian wymagany w 1.450 Dodatek 1 (d) (3)(ii) może być zastąpiony pozytywnym ukończeniem szkolenia na symulatorze lotu lub w powietrzu wymaganym w 1.450 Dodatek 1 (d) (2)				
1.450 Dodatek 1 (d) (4)(i)	Operator musi zapewnić, by każdy członek załogi lotniczej odbył następującą praktykę w lotach liniowych pod nadzorem (LIFUS): (i) dla operacji w kategorii II, podczas których jest wymagane lądowanie ręczne lub podejście z HUDLS, co najmniej: A) 3 lądowania z odłączonym autopilotem; B) 4 lądowania z HUDLS wykorzystywanym do przyziemienia				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (d) (4)(ii)	dla operacji w kategorii III — minimum 2 lądowania automatyczne				
1.450 Dodatek 1 (d) (4)(iii)	dla podejść w kategorii III z wykorzystaniem HUDLS do przyziemienia — minimum 4 podejścia				
2.1.13.5. TYPY ORAZ DOŚWIADCZENIE DOWÓDCZE					
1.450 Dodatek 1 (e) (1)	Do ewentualnych dowódców i pilotów bez doświadczenia w lotach samolotami danego typu/danej klasy, przed rozpoczęciem operacji w kategorii II, mają zastosowanie następujące wymagania dodatkowe: (i) 50 godzin lotu lub 20 odcinków tras na danym typie, łącznie z lotami liniowymi pod nadzorem; oraz (ii) do odpowiednich minimów RVR w kategorii II należy dodawać 100 m, kiedy operacja wymaga lądowania ręcznego kategorii II lub wykorzystania HUDLS do przyziemienia do czasu;				
1.450 Dodatek 1 (e) (2)	Do ewentualnych dowódców i pilotów bez doświadczenia w lotach samolotami danego typu, przed rozpoczęciem operacji w kategorii III, mają zastosowanie następujące wymagania dodatkowe: (i) 50 godzin lotu lub 20 odcinków tras na danym typie, łącznie z lotami liniowymi pod nadzorem; oraz (ii) do czasu wykonania 100 godzin lotu samolotami danego typu lub 40 odcinków tras, łącznie z lotami liniowymi pod nadzorem, mające zastosowanie minima RVR w kategorii II lub III muszą być podwyższone o 100 m, chyba że wcześniej uzyskali oni kwalifikacje do wykonywania operacji w kategorii II lub III u dowolnego operatora wspólnotowego.				
1.450 Dodatek 1 (e) (3)	Organ może zezwolić na zmniejszenie powyższych wymagań dotyczących doświadczenia dowódczego dla tych członków załogi lotniczej, którzy posiadają doświadczenie dowódcze w operacjach w kategorii II lub kategorii III		AP		
2.1.13.6. STARTY PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI PRZY RVR MNIEJSZEJ NIŻ 150/200m					
1.450 Dodatek 1 (f)(1)(i)	Operator musi zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia: (i) start normalny w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR				
1.450 Dodatek 1 (f)(1)(ii)	Operator musi zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia: (ii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika pomiędzy V1 a V2 lub tak szybko, jak na to pozwalają względy bezpieczeństwa;				
1.450 Dodatek 1 (f)(1)(iii)	Operator musi zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia: (iii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika przed osiągnięciem V1, powodującej przerwanie startu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (f)(2)	Operator musi zapewnić, by szkolenie wymagane w pkt 1 powyżej było przeprowadzane na symulatorze lotów. Szkolenie to musi obejmować użycie wszelkich specjalnych procedur i składników wyposażenia. Jeśli dla danego typu samolotu nie ma symulatora lotów, organ może zatwierdzić odbywanie takiego szkolenia w samolocie bez wymagania spełnienia warunku dotyczącego minimalnych warunków RVR (zob. dodatek 1 do OPS 1.965.)		AP		
1.450 Dodatek 1 (f)(3)	Operator musi zapewnić, by przed przystąpieniem do wykonywania startów w warunkach ograniczonej widzialności przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D) członek załogi lotniczej przeszedł sprawdzian umiejętności, w stosownych przypadkach. Sprawdzian może zostać zastąpiony przez pozytywne ukończenie szkolenia na symulatorze lotów lub w powietrzu wymaganych w lit. f) pkt 1 jedynie w przypadku zmiany typu samolotu.				
2.1.13.7. OKRESOWE SZKOLENIA I SPRAWDZIANY – OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI					
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Operator musi zapewnić, by w połączeniu z normalnym okresowym szkoleniem i sprawdzianami umiejętności u operatora były sprawdzane wiedza i zdolność pilota do wykonywania zadań związanych z określoną kategorią operacji, do których pilot jest uprawniony				
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Wymagana liczba podejść, jakie muszą być wykonane na symulatorze lotów w terminie ważności okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora (opisanego w OPS 1.965 lit. b)), wynosi minimum 2 (4, jeżeli HUDLS i/lub EVS wykorzystywane są do przyziemienia), z których jedno musi być lądowaniem przy najniższej zatwierdzonej RVR; dodatkowo 1 (2 dla operacji HUDLS i/lub operacji z wykorzystaniem EVS) z tych podejść można zastąpić podejściem i lądowaniem wykonanym samolotem przy użyciu zatwierdzonych procedur dla kategorii II i III.				
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Podczas okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora wykonuje się jedno nieudane podejście				
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Jeżeli operator jest upoważniony do wykonywania startów przy RVR niższej niż 150/200 m, to podczas okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora pilot wykonuje co najmniej jeden start przy ograniczonej widzialności (LVTO) i najniższych obowiązujących minimach				
1.450 Dodatek 1 (g)(2)	Na potrzeby prowadzenia operacji w kategorii III operator musi używać symulatora lotów				
1.450 Dodatek 1 (g)(3)	Operator musi zapewnić, by w odniesieniu do operacji w kategorii III wykonywanych samolotami posiadającymi system sterowania torem lotu typu <i>fail-passive</i> , w tym HUDLS, w okresie trzech kolejnych sprawdzianów umiejętności u operatora było wykonywane co najmniej jedno nieudane podejście spowodowane niesprawnością autopilota na wysokości decyzji (DH) lub poniżej, przy ostatniej podawanej RVR równej 300 m lub mniejszej				
1.450 Dodatek 1 (g)(4)	Organ może zezwolić na prowadzenie szkolenia i sprawdzianów okresowych dotyczących operacji w kategorii II oraz startów LVTO przy użyciu samolotu, jeżeli nie ma symulatora lotów dla danego typu samolotu lub możliwego do przyjęcia zamiennika.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
2.1.13.8. DODATKOWE SZKOLENIA, WYMAGANIA – NIŻSZE NIŻ STANDARDOWA KATEGORIA I, PODEJŚCIA Z WYKORZYSTANIEM EVS I INNE NIŻ STANDARDOWE I INNE NIŻ STANDARDOWE OPERACJE W KATEGORII II					
1.450 Dodatek 1 (h)(1)	Operatorzy przeprowadzający operacje poniżej standardu w kategorii I				
1.450 Dodatek 1 (h)(2)	Operatorzy przeprowadzający operacje poza standardem w kategorii II				
1.450 Dodatek 1 (h)(3)	Operatorzy przeprowadzający operacje podejścia z wykorzystaniem EVS przy RVR wynoszącej 800 m lub mniej				
2.1.14. Dodatkowe szkolenia, wymagania – Operacje ETOPS					
AMC 20-6 rev. 2 Dodatek 6	Program szkolenia ETOPS musi być zgodny z wymaganiami tego dodatku				
2.1.15. Dodatkowe szkolenia, wymagania – Operacje RNAV, PBN					
ICAO PBN manual JAA TGL 10 AMC 20-	Program szkolenia nawigacji obszarowej musi być zgodny z wymaganiami tego dodatku				
2.1.16. Dodatkowe szkolenia, wymagania – Operacje RVSM					
JAA TGL 6	Program szkolenia wykonywania operacji w przestrzeni RVSM musi być zgodny z wymaganiami tego dodatku				
2.1.17. Dodatkowe szkolenia, wymagania – TCAS/ACAS					
Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011 EASA AMC	Program szkolenia TCAS musi być zgodny z wymaganiami tego przepisu				
2.1.18 Materiały niebezpieczne – programy szkolenia					
1.1220 (a)	Operator opracowuje i realizuje programy szkoleniowe wymagane przez instrukcje techniczne i podlegające zatwierdzeniu przez organ		AP		
1.1220 (b)	Operator musi zapewnić, by personel odbył szkolenie w zakresie wymagań współmiernych do jego obowiązków				
1.1220 (c)	Operator musi zapewnić, by w momencie zatrudnienia osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje.				
1.1220 (d)	Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1220 (e)	Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata.		AP		
1.1220 (f)	Operator zapewnia, by rejestry szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych były zachowywane dla całego personelu zgodnie z wymogami instrukcji technicznych		AP		
1.1220 (g)	Operator zapewnia, by personel jego agenta obsługi naziemnej był przeszkolony zgodnie z wymogami instrukcji technicznych		AP		
AMC OPS 1.1220	Wniosek o zatwierdzenie programu szkolenia.		AP		
2.1.19. Ochrona – programy szkoleniowe					
1.1240	Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególne członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego				
2.2 Personel pokładowy					
1.1045 Dodatek 1 D 2.2.	programy szkoleniowe i sprawdzające dla personelu pokładowego.				
1.988	Operator zapewnia, że wszyscy członkowie personelu pokładowego spełniają wymagania zgodne z wymogami tej części O i wszelkie inne wymogi bezpieczeństwa mające zastosowanie do personelu pokładowego.				
1.988	Definicja członka personelu pokładowego.				
2.2.1. Wstępne szkolenie w zakresie bezpieczeństwa					
1.995 (c) Part-CC	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie wstępne zgodnie z OPS 1.1005 i posiada świadectwo odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa;				
AMC OPS 1.995(a)(2) para.1	Wstępne badania medyczne lub ocena stanu zdrowia oraz każda kolejna ocena medyczna członków personelu pokładowego mają być prowadzone przez lub pod nadzorem odpowiednio wykwalifikowanego lekarza orzecznika, uznanego przez władze lotnicze.		AC		
1.1005 (a)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przed rozpoczęciem szkolenia przejściowego ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa, obejmujące co najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1005				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1005 Dodatek1 (a)	Szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym zgodnie z 1.1005 Dodatek1 (a)				
1.1005 Dodatek 1 (b)	Szkolenie w zakresie przetrwania w wodzie				
1.1005 Dodatek 1 (c)	Szkolenie w technikach przetrwania				
1.1005 Dodatek 1 (d) (1)-(3) 1.1005/1.1010/1.1015 Dodatek 3	Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc: Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc zgodnie z 1.1005/1.1010/1.1015 Dodatek 3				
1.1005 Dodatek 1 (e)(1)	porady dotyczące rozpoznawania i zajmowania się pasażerami, którzy są pod wpływem alkoholu, spożywają go, są pod wpływem środków odurzających lub są agresywni				
1.1005 Dodatek 1 (e)(2)	metody używane do motywacji pasażerów i kontroli nad tłumem niezbędne do przyspieszenia ewakuacji samolotu;				
1.1005 Dodatek 1 (e)(3)	przepisy dotyczące bezpiecznego przechowywania bagażu kabinowego (łącznie z przedmiotami służbowymi w kabinie) oraz ryzyko, że będzie on stanowić zagrożenie dla pasażerów w kabinie lub w inny sposób przeszkodzi w użyciu wyposażenia awaryjnego lub wyjść awaryjnych, lub też uszkodzi je				
1.1005 Dodatek 1 (e)(4)	znaczenie prawidłowego rozmieszczania pasażerów w odniesieniu do masy i wyważenia samolotu. Szczególny nacisk kładzie się na rozmieszczenie pasażerów niepełnosprawnych i konieczność umieszczenia w rejonie wyjść nienadzorowanych pasażerów o odpowiedniej sprawności fizycznej				
1.1005 Dodatek 1 (e)(5)	czynności, jakie mają zostać podjęte na wypadek turbulencji, łącznie z zabezpieczeniem kabiny;				
1.1005 Dodatek 1 (e)(6)	środki ostrożności, jakie mają zostać podjęte w przypadku przewożenia w kabinie pasażerskiej żywych zwierząt;				
1.1005 Dodatek 1 (e)(7)	szkolenie w zakresie materiałów niebezpiecznych uwzględniające przepisy części R;				
1.1220 (c)	Operator musi zapewnić, by w momencie zatrudniania osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje.				
1.1220 (d)	Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków.				
1.1005 Dodatek 1 (e)(8)	procedury ochrony uwzględniające przepisy części S.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1240	Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego. Część S				
1.1005 Dodatek 1 (f)	Łączność				
1.1005 Dodatek 1 (g)(1)	Dyscyplina i zakres obowiązków: znaczenie pełnienia przez personel pokładowy obowiązków zgodnie z instrukcją operacyjną				
1.1005 Dodatek 1 (g)(2)	bieżące kwalifikacje i sprawność niezbędne do odbywania lotów w charakterze członka personelu pokładowego, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymaganego wypoczynku;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(3)	znajomość przepisów lotniczych odnoszących się do personelu pokładowego oraz rola organu nadzoru lotniczego				
1.1005 Dodatek 1 (g)(4)	wiedza ogólna dotycząca terminologii lotniczej, teorii lotu, rozmieszczenia pasażerów, meteorologii i obszarów lotów				
1.1005 Dodatek 1 (g)(5)	odprawa przed startem personelu pokładowego i zapewnienie niezbędnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do określonych obowiązków				
1.1005 Dodatek 1 (g)(6)	znaczenie aktualizacji odpowiednich dokumentów i instrukcji poprawkami wydawanymi przez operatora;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(7)	znaczenie określenia momentu, w którym członek personelu pokładowego jest upoważniony do rozpoczęcia ewakuacji oraz innych procedur awaryjnych i za nie odpowiada;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(8)	znaczenie obowiązków związanych z bezpieczeństwem i odpowiedzialności za ich pełnienie oraz potrzeba szybkiego i skutecznego działania w sytuacjach awaryjnych;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(9)	świadomość skutków zanieczyszczenia powierzchni oraz potrzeba informowania załogi lotniczej o wszelkim zaobserwowanym zanieczyszczeniu powierzchni.				
1.1005 Dodatek 1 (h)	Zarządzania zasobami załogi. (patrz także szkolenia CRM)				
1.1005 (b)	Kursy szkoleniowe, według uznania organu i po zatwierdzeniu przez niego, są prowadzone: albo przez operatora bezpośrednio, lub pośrednio, poprzez instytucję szkoleniową występującą w imieniu operatora; albo przez zatwierdzoną instytucję szkoleniową.		AP		
1.1005 (c)	Program i struktura szkoleń podstawowych są zgodne ze stosownymi wymogami i podlegają wcześniejszemu zatwierdzeniu przez organ.		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1005 (d)	Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie wystawiają członkowi personelu pokładowego zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa po ukończeniu przez niego szkolenia podstawowego oraz po uzyskaniu pozytywnego wyniku ze sprawdzianu, o którym mowa w OPS 1.1025.		AP		
1.1005 (e)	W przypadku gdy organ zezwala operatorowi lub zatwierdzonej instytucji szkoleniowej na wystawienie członkowi personelu pokładowego zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zaświadczenie to posiada wyraźne odniesienie do zatwierdzenia przez organ.		AP		
1.1025 (a)	Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie zapewniają, by w trakcie lub po zakończeniu szkolenia wymaganego przez OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 oraz 1.1020 każdy członek personelu pokładowego przystąpił do sprawdzianu obejmującego odbyte szkolenie w celu sprawdzenia jego umiejętności pełnienia obowiązków w zakresie bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych. Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie zapewniają, by personel przeprowadzający takie sprawdziany posiadał odpowiednie kwalifikacje		AP		
1.1025 (b)(1)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przystąpił do następujących sprawdzianów: szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1005				
1.1000 (c)	Jeśli zgodnie z OPS 1.990 wymagany jest więcej niż jeden członek personelu pokładowego, operator nie wyznacza na stanowisko starszego członka personelu pokładowego osoby, która nie posiada co najmniej rocznej praktyki na stanowisku członka personelu pokładowego i nie ukończyła odpowiedniego szkolenia obejmującego zakres em OPS 1.1000 (c)				
1.1000 (d)	Operator określa procedury wyboru kolejnego, najbardziej wykwalifikowanego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, na wypadek gdyby wyznaczony starszy członek personelu pokładowego nie mógł wypełniać swoich obowiązków. Procedury takie muszą być możliwe do przyjęcia przez organ i muszą uwzględniać doświadczenie operacyjne członka personelu pokładowego		AC		
1.1002 (a)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego, który nie posiada wcześniejszej, porównywalnej praktyki, przed podjęciem obowiązków jednego członka personelu pokładowego odbył następujące szkolenia: szkolenie uzupełniające szkolenie wymagane w OPS 1.1005 i OPS 1.1010 kładzie szczególny nacisk na poniższe zagadnienia, charakterystyczne dla lotów z jednoosobowym personelem pokładowym				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1002 (b)	Przed wyznaczeniem członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków jedyne go członka personelu pokładowego operator zapewnia, by członek ten posiadał kwalifikacje umożliwiające mu pełnienie swoich obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej. Predyspozycje do wykonywania lotów z jednoosobowym personelem pokładowym są określone w kryteriach wyboru, rekrutacji, szkolenia i oceny kwalifikacji personelu pokładowego.				
2.2.2 Konwersja i szkolenie w różnicach					
1.1030 (a)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego nie lata więcej niż na trzech typach samolotów chyba, że za zgodą Władzy		AP		
1.995 (d) i 1.1010	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego ukończył odpowiednie szkolenie w konwersji i / lub szkolenie w różnicach, obejmujące co najmniej tematy wymienione w OPS 1.1010.				
1.1010 (a)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego odbył odpowiednie szkolenie przejściowe w różnicach, zgodnie z obowiązującymi przepisami i aby zawierało najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1010.				
1.1010 (a)	Szkolenia powinny być określone w instrukcji operacyjnej. Program i struktura szkolenia podlega wcześniejszemu zatwierdzeniu przez Władzę		AP		
1.1010 (b)	Operator ustala treść konwersji i szkolenia w różnicach, biorąc pod uwagę czy członek personelu pokładowego przeszedł już szkolenie jak zapisano w ewidencji szkolenia członka personelu pokładowego wymaganego przez OPS 1.1035.				
1.1010 (c)	Bez naruszenia pkt. OPS 1.995 (c), elementy związane zarówno z kształceniem (OPS 1.1005) konwersji i szkolenia w różnicach (OPS 1.1010) mogą być łączone.				
1.1010 (d)(1)	Szkoleniowe prowadzone jest w sposób zorganizowany i realistyczny.				
1.1010 (d)(2)	Szkolenia w różnicach prowadzona jest w sposób zorganizowany.				
1.1010 (d)(3)	Trening w konwersji, a w razie potrzeby szkolenie w różnicach, obejmuje korzystanie z wszystkich urządzeń bezpieczeństwa i wszystkich normalnych i awaryjnych procedur stosowanych dla danego typu lub wariantu samolotu i obejmuje szkolenia i praktyki albo na zatwierdzonym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym samolocie.				
1.1010 (e)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego przed jego pierwszym wykonaniem obowiązków ukończy u operatora Szkolenie CRM i szkolenie CRM z danego typu samolotu, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1010 (j).				
1.1010 Dodatek 1 (a)(1)	Operator zapewnia, że szkolenia okresowe i szkolenia w różnicach jest prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1010 Dodatek 1 (a)(2)	Podczas szkolenia w konwersji i różnicach, szkolenie prowadzone jest w jest na miejscu, które umożliwia wykorzystywanie wszystkich urządzeń bezpieczeństwa i przetrwania znajdujących się na pokładzie samolotu, jak również wszystkich normalnych i awaryjnych procedur związanych typu samolotu, wariantu i konfiguracji jak w normalnej eksploatacji.				
1.1010 Dodatek 1 (b) (1)(i)	Każdy członek personelu pokładowego jest podany realnemu praktyczne szkolenia w zakresie obsługi wszystkich urządzeń gaśniczych i zabezpieczającej osobistej odzieży, która jest na pokładzie samolotu. Szkolenie to musi obejmować charakterystyczne sposoby gaszenia ognia wnętrza samolotu, a w przypadku gaszenia gaśnicami halonowymi, z podaniem jaki alternatywny środek gaśniczy, może być używane				
1.1010 Dodatek 1 (b) (1)(ii)	Szkolenie to musi obejmować zakładanie i stosowania środków ochrony układu oddechowego w zamkniętym, symulowanym środowisku zadymionym.				
1.1010 Dodatek 1 (c)(1)	Operacje dotyczące drzwi i wyjść; Każdy członek personelu pokładowego faktycznie otwiera każdego typu i wariantu wyjścia normalne i awaryjne w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w przypadku awarii zasilania wykorzystuje wspomaganie systemów, w których są one zamontowane. Obejmuje to działania i siły potrzebne do obsługi i wdrażania slajdów ewakuacji. Szkolenie jest prowadzone w samolocie lub urządzeniu treningowym.				
1.1010 Dodatek 1 (c)(2)	Działanie wszystkich innych wyjść , takich jak okno w kokpicie jest udowodniona.				
1.1010 Dodatek 1 (d)(1)	Każdy członek personelu pokładowego schodzi ścieżką ewakuacji od wysokości samolotu wysokości progu pokładu głównego.				
1.1010 Dodatek 1 (d)(2)	Ścieżka ewakuacji jest dopasowana do samolotu lub urządzenie szkoleniowego.				
1.1010 Dodatek 1 (d)(3)	Zjazd jest wykonywany kiedy członek personelu pokładowego kwalifikuje się na nowy typ samolotu, w której wysokości progu głównego wyjścia pokładu różni się znacząco od typu samolotu, wcześniej eksploatowanego.				
1.1010 Dodatek 1 (e) (1)	Szkolenia z ewakuacji musi obejmować planowane lub nieplanowane ewakuacje na lądzie lub wodzie. Szkolenie to musi obejmować, trening, gdy wyjścia są nieużyteczne lub kiedy wyposażenie ewakuacyjne jest niesprawne				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(i)	Każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony do gaszenia ognia podczas lotu, ze szczególnym naciskiem na identyfikację rzeczywistego źródła ognia.				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(ii)	Każdy członek personelu pokładowego jest wyszkolony do działania w silne turbulencje powietrza.				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(iii)	Każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony w przypadku nagłej dekompresji, w tym z zakładania przenośnego wyposażenia tlenowego				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(iv)	Każdy członek personelu pokładowego jest przeszkolony, z radzenia sobie podczas innych sytuacji awaryjnych w locie				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1010 Dodatek 1 (f)	Operator zapewnia, by odbyło się szkolenie w zakresie praktycznych aspektów kontroli nad tłumem w różnych sytuacjach awaryjnych, jakie odnoszą się do danego typu samolotu.				
1.1010 Dodatek 1 (g)	Każdy członek personelu pokładowego był przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży, chyba że minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż 2 pilotów. Szkolenie w zakresie użycia systemu tlenowego członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeśli są wymagane przez procedury standardowe operatora (SOP), jest prowadzone w formie pokazu.				
1.1010 Dodatek 1 (h)	Każdy członek personelu pokładowego odbył realistyczne szkolenie praktyczne połączone z pokazem w zakresie rozmieszczenia i użycia wyposażenia bezpieczeństwa, obejmujące: 1) ześlizgi i, jeżeli używane są ześlizgi bez własnego podtrzymania, użycie każdej z lin; 2) tratwy ratunkowe i tratwy-ześlizgi, łącznie z wyposażeniem dołączonym do tratwy lub znajdującym się na niej; 3) kamizelki ratunkowe, kamizelki ratunkowe dla niemowląt oraz pływające koje; 4) automatycznie wypadające systemy tlenowe; 5) ten pierwszej pomocy; 6) gaśnice; 7) topory strażackie lub łom; 8) oświetlenie awaryjne, łącznie z latarkami; 9) wyposażenie komunikacyjne, łącznie z megafonami; 10) zestawy do przetrwania, łącznie z ich zawartością; 11) środki pirotechniczne (rzeczywiste lub ich atrapy); 12) apteczki pierwszej pomocy, ratunkowe zestawy medyczne, ich zawartość oraz ratunkowe wyposażenie medyczne; oraz 13) inne wyposażenie lub systemy bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej, jeśli są stosowane.				
1.1010 Dodatek 1 (i)	Komunikaty dla pasażerów/pokazy dotyczące bezpieczeństwa Operator zapewnia przeprowadzenie szkoleń w przygotowywaniu pasażerów do sytuacji normalnych i awaryjnych zgodnie z OPS 1.285.				
1.1010 Dodatek 1 (j)	Jeżeli szkolenia w zakresie podstawowych zagadnień medycznych i pierwszej pomocy nie objęły kwestii unikania chorób zakaźnych, zwłaszcza w klimacie tropikalnym i subtropikalnym, szkolenie takie zapewnia się, jeżeli siatka połączeń operatora jest poszerzana lub zmieniana, obejmując takie obszary.				
1.1010 Dodatek 1 (k)	Szkolenia w konwersji i różnicach muszą zawierać elementy zarządzania zasobami załogi. (Patrz także szkolenia CRM)				
1.1025 (b)(2)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego przechodzi sprawdzian z konwersji i szkolenia z różnicy.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1012	Operator zapewnia, by po zakończeniu szkolenia przejściowego każdy członek personelu pokładowego odbył loty zapoznawcze przed wykonywaniem lotów jako jeden z członków minimalnego składu personelu pokładowego wymaganego przez OPS 1.990.				
2.2.3. Szkolenie okresowe					
1.995 (e)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego musi przejść szkolenie okresowe zgodnie z postanowieniami OPS 1.1015.				
1.1015 (a) I 1.1015 Dodatek 1	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego przechodzi szkolenie okresowe, obejmujące czynności przypisane do każdego członka załogi w normalnych i awaryjnych procedur i ćwiczenia odpowiednie do typu (-ów) i / lub wariant (-ów) samolotu, na którym wykonują operacje zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1015.				
1.1015 (b)	Operator zapewnia, że okresowy program szkolenia zatwierdzony przez Władzę obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne, wraz z indywidualną praktyką.		AP		
1.1015 Dodatek 1 (a)	Operator zapewnia, że szkolenie okresowe jest prowadzone przez osoby odpowiednio wykwalifikowane.				
1.1015 (c)	Okres ważności szkolenia okresowego oraz kontroli związanych z wymogami OPS 1.1025 wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.				
1.1015 Dodatek 1 (b) (1)	Co 12 miesięcy kalendarzowych program szkolenia praktycznego obejmuje procedury awaryjne, w tym niedyspozycja pilota;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (2)	Procedury ewakuacji, w tym technik panowania nad tłumem;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (3)	Ćwiczenia przez każdego członka personelu pokładowego do otwierania normalnych i awaryjnych wyjść w celu ewakuacji pasażerów;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (4)	Lokalizacja i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie przez każdego członka personelu pokładowego kamizełek ratunkowych, tlenu przenośny i środków ochrony układu oddechowego (PBE);				
1.1015 Dodatek 1 (b) (5)	Aspekty medyczne i pierwszej pomocy, zestawy pierwszej pomocy, zestawy ratownictwa medycznego, ich zawartość i wyposażenie ratownictwa medycznego ;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (6)	Przechowywanie artykułów w kabinie;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (7)	Procedury bezpieczeństwa;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (8)	przegląd incydentów i wypadków lotniczych;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1015 Dodatek 1 (b) (9)	świadomość skutków zanieczyszczenia powierzchni oraz potrzeba informowania załogi lotniczej o wszelkim zaobserwowanym zanieczyszczeniu powierzchni;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (10)	Co 12 miesięcy kalendarzowych program szkolenia praktycznego obejmuje zarządzanie zasobami załogi (CRM).				
1.1015 Dodatek 1 (c) (1)	Operator zapewnia, by w odstępach nieprzekraczających 3 lat szkolenie okresowe obejmowało również: obsługę i faktyczne otwieranie przez każdego członka personelu pokładowego wszystkich typów lub wariantów wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających. Obejmuje to czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlizgów ewakuacyjnych. Szkolenie to przeprowadza się w samolocie lub reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym;				
1.1015 Dodatek 1 (c) (2)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat: Demonstracja działania wszystkich innych wyjść, w tym okna w kokpicie				
1.1015 Dodatek 1 (c) (3)(i)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat: Każdy członek personelu pokładowego jest podany realnemu praktyczne szkolenia w zakresie obsługi wszystkich urządzeń gaśniczych i zabezpieczającej osobistej odzieży, która jest na pokładzie samolotu. Szkolenie to musi obejmować charakterystyczne sposoby gaszenia ognia wnętrza samolotu, a w przypadku gaszenia gaśnicami halonowymi, z podaniem jaki alternatywny środek gaśniczy, może być używane				
1.1015 Dodatek 1 (c) (3)(ii)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat Każdy członek personelu pokładowego jest podany realnemu i praktyczne szkolenia w zakładaniu i stosowania środków ochrony układu oddechowego przez każdego członka personelu pokładowego w pomieszczeniu zamkniętym, w symulowanym zadyymionym środowisku				
1.1015 Dodatek 1 (c) (4)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat szkolenia okresowego również [oprócz (1.1015 dodatek 1 (b) (1) - (10))] obejmuje wykorzystanie środków pirotechnicznych (rzeczywistych lub zastępczych urządzeń)				
1.1015 Dodatek 1 (c) (5)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat pokaz użycia tratwy ratunkowej i tratwy-ześlizgu, jeśli są one zainstalowane;				
1.1015 Dodatek 1 (c) (6)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży, chyba że minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż dwóch pilotów. Szkolenie w zakresie użycia systemu tlenowego członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeśli są wymagane przez procedury standardowe operatora (SOP), jest prowadzone w formie pokazu.				
1.1015 Dodatek 1 (d)	Operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie wymagania załącznika III do OPS 1 zostały włączone do szkolenia członków personelu pokładowego.				
1.1220 (e)	Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1025 (b)(3)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego podlega kontroli, że szkoleń okresowych				
2.2.4 Szkolenie wznawiające					
1.1020 (a)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego niepełniący obowiązków podczas lotu przez ponad 6 miesięcy, a którego nadal obejmuje okres ważności poprzedniego sprawdzianu wymaganego przez OPS 1.1025 lit. b) pkt 3, odbył szkolenie wznawiające określone w instrukcji operacyjnej, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1020.				
1.1020 (b)	W przypadku gdy członek personelu pokładowego pełnił niektóre obowiązki podczas lotu, lecz w ciągu ostatnich 6 miesięcy nie pełnił ich na typie samolotu jako członek personelu pokładowego wymagany przez OPS 1.990 lit. b), operator zapewnia, by przed podjęciem takich obowiązków na tego typu samolocie członek personelu pokładowego: 1) odbył szkolenie wznawiające na tym typie samolotu; albo 2) odbył dwa loty zapoznawcze podczas lotów komercyjnych na samolocie tego typu				
1.1020 Dodatek 1	Operator zapewnia, by szkolenie wznawiające było prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel i				
1.1020 Dodatek 1 (1)	procedury awaryjne, łącznie z procedurami postępowania w razie niedyspozycji pilota				
1.1020 Dodatek 1 (2)	procedury ewakuacyjne, łącznie z technikami panowania nad tłumem				
1.1020 Dodatek 1 (3)	obsługę oraz faktyczne otwieranie wszystkich typów lub wariantów wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających. Obejmuje to czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlijgów ewakuacyjnych. Szkolenie to przeprowadza się w samolocie lub reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym				
1.1020 Dodatek 1 (4)	pokaz obsługi wszystkich innych wyjść, łącznie z oknami w kabinie załogi;				
1.1020 Dodatek 1 (5)	rozmieszczenie i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie kamizelek ratunkowych, korzystanie z przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie				
1.1025 (b)(4)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przystąpił do następujących sprawdzianów: 4) szkolenie wznawiające. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1020.				
2.2.5 Szkolenie CRM					
1.1005/1.1010/1.1015 Dodatek 2	Programy szkolenia CRM, wraz z metodologią i terminologią CRM, są zawarte w instrukcji operacyjnej.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1000 (e)	Szkolenie CRM: Operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie elementy określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) zostały włączone do szkolenia i obejmowały wymagania na poziomie określonym w kolumnie f), Kurs dla starszego członka personelu pokładowego				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(i)	członkowie personelu pokładowego kończą szkolenie wprowadzające CRM przed pierwszym wyznaczeniem do lotu w charakterze członka personelu pokładowego				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(i)	Personel pokładowy, który już wykonuje loty w charakterze członków personelu pokładowego w zarobkowych przewozach lotniczych, a który nie ukończył wcześniej szkolenia wprowadzającego, ukończy szkolenie wprowadzające CRM do czasu następnego wymaganego okresowego szkolenia lub sprawdzianu;				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(ii)	elementy szkolenia określonego w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmują poziom wymagany w kolumnie b), Szkolenie wprowadzające CRM;				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(iii)	szkolenie wprowadzające CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego.				
1.1010 Dodatek 1 (k)(1)	każdy członek personelu pokładowego ukończył szkolenie CRM u operatora, obejmujące elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) do poziomu wymaganego w kolumnie c) przed podjęciem kolejnego szkolenia CRM dla danego typu samolotu lub szkolenia okresowego CRM;				
1.1010 Dodatek 1 (k)(2)	w przypadku podjęcia przez członka personelu pokładowego szkolenia przejściowego na inny typ samolotu elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmowały poziom wymagany w kolumnie d), Szkolenie CRM dla danego typu samolotu;				
1.1010 Dodatek 1 (k)(3)	szkolenie CRM u operatora i szkolenie CRM dla danego typu samolotu są prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego.				
1.1015 Dodatek 1 (b)(10)(i)	elementy szkolenia określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) odbyły się w ciągu trzyletniego cyklu i obejmowały poziom wymagany w kolumnie e), Coroczne okresowe szkolenia CRM;				
1.1015 Dodatek 1 (b)(10)(ii)	określeniem i realizacją programu szkolenia zajmuje się instruktor CRM ds. personelu pokładowego				
1.1015 Dodatek 1 (b)(10)(iii)	w przypadku gdy szkolenie CRM ma postać odrębnych modułów, będzie ono prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego				
2.3. Personel operacyjny łącznie z członkami załóg					
1.1045 Dodatek 1 D 2.3.	Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla całego personelu operacyjnego łącznie z członkami załogi				
1.1045 Dodatek 1 D 2.3.(a)	wszystkie stosowne elementy podane w części R (Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1220 (a)	Operator opracowuje i realizuje programy szkoleniowe dotyczące materiałów niebezpiecznych wymagane przez instrukcje techniczne i podlegające zatwierdzeniu przez organ		AP		
1.1220 (b)	Operator musi zapewnić, by personel odbył szkolenie z materiałów niebezpiecznych w zakresie wymagań współmiernych do jego obowiązków.				
1.1220 (c)	Operator musi zapewnić, by w momencie zatrudnienia osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje				
1.1220 (d)	Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu z materiałów niebezpiecznych zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków				
1.1220 (e)	Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata		AP		
1.1220 (f)	Operator zapewnia, by rejestry szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych były zachowywane dla całego personelu zgodnie z wymogami instrukcji technicznych		AP		
1.1220 (g)	Operator zapewnia, by personel jego agenta obsługi naziemnej był przeszkolony zgodnie z wymogami instrukcji technicznych.		AP		
AMC OPS 1.1220	Złożenie wniosku o zatwierdzenie szkolenia		AP		
1.1045 Dodatek 1 D 2.3.(b) 1.1240	Programy szkoleniowe dla wszystkich istotnych elementów są określonych w części S (Ochrona). Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego				
2.4. Personel Operacyjny inny niż członkowie załogi					
1.1045 Dodatek1 D 2.4.	Dla personelu operacyjnego innego niż członkowie załogi (np. dyspozytorzy, personel obsługi itp.). Wszystkie inne stosowne elementy określone w OPS odnoszące się do ich obowiązków.				
3. PROCEDURY SZKOLENIOWE					
1.1045 Dodatek1 D 3.1.	Procedury dotyczące szkoleń i sprawdzianów				
1.1045 Dodatek 1 D 3.2.	Procedury, jakie mają być zastosowane, w razie gdy personel nie osiąga lub nie utrzymuje wymaganych standardów				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1045 Dodatek 1 D 3.3.	Procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne wymagające zastosowania części lub wszystkich procedur nienormalnych lub awaryjnych oraz by w takich lotach nie miała miejsca symulacja IMC za pomocą środków technicznych				
4. OPIS PRZECHOWYWANEJ DOKUMENTACJI					
dodatek 1 do OPS 1.1065).	Opis i czas przechowywania dokumentacji				
5. PROGRAMY SZKOLEŃ - załączniki					
	Szczegółowe sylabusy szkoleń				



Urząd Lotnictwa Cywilnego

LISTA KONTROLNA Nr LK-OPC-01 *

Nazwa organizacji:	Nr certyfikatu AOC: PL-	
Nazwisko i imię kandydata:		
Temat: Akceptacja dowódcy wyznaczonego do prowadzenia sprawdzianów umiejętności u operatora (operator proficiency check) *	Data rozpoczęcia: (dd/mm/yyyy)	Data zakończenia: (dd/mm/yyyy)
Art. przepisu:		

Lp.	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	– dokument (dokumenty) potwierdzające ukończenie przez kandydata szkoleń?			
5	Czy kandydat/ka spełnia wymagania:			
	– jest dowódcą na danym typie statku powietrznego			
	– został wyznaczony przez Operatora do prowadzenia sprawdzianów umiejętności u operatora			
	– posiada ukończone szkolenie podstawowe CRM			
	– posiada ukończone szkolenie z oceny umiejętności CRM			
	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie „TAK” lub „NIE”</i>	<i>Pojawienie się znacznika w kolumnie „NIE”, w wierszu mającym zastosowanie, musi spowodować odrzucenie kandydatury lub określenie warunków akceptacji wraz ustaleniem daty uzupełnienia braków</i>		
6	Wniosek inspektora nadzorującego (POI) o akceptację lub wskazanie ewentualnych ograniczeń i propozycji warunków koniecznych do spełnienia przez kandydata	<i>Ocena końcowa: Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:</i>		
		<i>Podpis</i>	<i>Data</i>	

* – ma zastosowanie wyłącznie w przypadku operatora użytkującego samoloty w klasie osiągow B (Dodatek 1 do OPS 1.005, lit. b), pkt 35, ppkt (iii))

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-PH
---	---

Nazwa organizacji:	Nr certyfikatu AOC: PL-	
Nazwisko i imię kandydata:		
Wnioskowane stanowisko:		
Temat: Uznawanie kandydatury Kierownika Nominowanego (PH) Art. przepisu: 1.175, 3.175,	Data rozpoczęcia: (dd/mm/yyyy)	Data zakończenia: (dd/mm/yyyy)

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	– Charakterystyka Przedsiębiorstwa (druk ULC-OPQ)?			
	– Charakterystyka Zawodowa (druk ULC-CHZ)?			
	– EASA OPS Form 4?			
	– kopia protokołu wewnętrznej oceny kandydata?			
	– projekt zmiany do Instrukcji Operacyjnej (tylko w przypadku zmiany osoby na stanowisku)?			
4	Czy kandydat/ka spełnia wymagania:			
	– posiada 5 lat doświadczenia zawodowego?			
	– posiada co najmniej 2 lata w lotnictwie cywilnym na porównywalnym stanowisku?			
	– posiada doświadczenie w zarządzaniu podobnymi organizacjami?			
	– posiada znajomość przepisów OPS 1/OPS 3 w zależności od rodzaju realizowanych ?			
	– posiada znajomość Specyfikacji Operacyjnych?			
	– posiada znajomość zastosowania, treści i zawartości Instrukcji Operacyjnej?			
	– posiada znajomość działania Systemu Jakości?			
	– nie jest osobą nominowaną przez innego posiadacza certyfikatu AOC?			
5	Dodatkowo dla Kierownika Operacji Lotniczych lub jego zastępcy, czy posiada ważną licencję lotniczą odpowiednią do rodzaju operacji:			
	– ATPL – dla samolotów operatora z załogą złożoną z 2 pilotów?			
	– CPL – dla samolotów operatora z załogą złożoną z 1 pilota z uprawnieniami IFR?			
6	Dodatkowo dla Kierownika Zarządzania Ciągłą Zdadnością do Lotu, czy posiada:			

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
	– wykształcenie techniczne (tytuł inżyniera w dziedzinie lotnictwa, mechaniki, elektrotechniki, elektroniki lub awioniki lotniczej lub inne studia odpowiednie do użytkowanych statków powietrznych lub licencję mechanika lotniczego?			
	– znajomość zastosowania, treści i zawartości Instrukcji Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (CAME)?			
	– znajomość typów użytkowanych statków powietrznych?			
	– znajomość metod wykonywania obsługi technicznej?			
7	Dodatkowo dla Kierownika Szkolenia lub jego zastępcy, czy posiada:			
	– znajomość zasad i metod szkolenia załóg lotniczych i personelu pokładowego?			
	– ważną licencję i uprawnienia instruktora szkolenia na typ (TRI) na klasie lub typie statków użytkowanych przez operatora?			
	Dodatkowo dla Kierownika Operacji Naziemnych, czy posiada:			
	– znajomość zasad i metod prowadzenia operacji naziemnych?			
8	Czy projekt zmiany do Instrukcji Operacyjnej ** :			
	– uwzględnia wszystkie zapisy, wynikające z prowadzonego procesu akceptacji osoby funkcjonalnej?			
	– spełnia wymagania w zakresie spójności z innymi zapisami instrukcji?			
9	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie „TAK” lub „NIE”</i>	<i>Pojawienie się znacznika w kolumnie „NIE”, w wierszu mającym zastosowanie, musi spowodować odrzucenie kandydatury lub określenie warunków akceptacji wraz ustaleniem daty uzupełnienia braków</i>		
10	Opinia Departamentu Techniki Lotniczej (tylko dla Kierownika Zarządzania ciągłą zdatością)	Ocena końcowa: Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:		
		Podpis		Data
11	Wniosek inspektora nadzorującego (POI) o akceptację lub wskazanie ewentualnych ograniczeń i propozycji warunków koniecznych do spełnienia przez kandydata	Ocena końcowa: Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:		
		Podpis		Data

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-PNO-WET LEASE-IN
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr sprawy / Orzeczenia: PL.		Numer audytu:
Obszar audytowany: Bezpieczeństwo operacji lotniczych i zagadnienia związane z obsługą techniczną i zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych		Kierownik obszaru:
Temat: Wniosek o udzielenie zezwolenia na zawarcie przez polskiego operatora umowy wet-lease z operatorem spoza UE PNO 3-07-00	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Przepis: OPS 1.165, JAR-OPS 3.165		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1.	Czy Operator złożył Wniosek na właściwym druku?			
2.	Czy Wniosek dotyczy Operatora z kraju trzeciego?			
3.	Czy Wniosek dotyczy jednego egzemplarza statku powietrznego czy kilku?			
4.	Czy i jak operator wykazał Nadzorowi, że wszystkie normy bezpieczeństwa odpowiadające normom nałożonym przez prawo wspólnotowe lub krajowe są spełnione? - <i>rozporządzenie 1008/2008 Art. 13(3)(a)</i>			
5.	Czy leasingodawca spełnił standardy bezpieczeństwa dotyczące: - obsługi technicznej - Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu - operacji samolotu równoważne standardom ustanowionym przez OPS-1/JAR-OPS 3? JAK? <i>Rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2), M.A.201(h)(1), M.A.201(h)(2)</i>			

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
6.	Czy i jak wykazano zgodność wyposażenia tego egzemplarza SP z OPS 1/K i L oraz JAR-26 ?			Załączyć LK zgodności:
7.	Czy leasingodawca posiada certyfikat AOC wydany przez Państwo będące sygnatariuszem konwencji chicagowskiej? Czy AOC jest ważne? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i> <i>Zgoda nie może być dłuższa niż data ważności AOC.</i>			Data ważności AOC:
8.	Czy SP jest zgodny z Certyfikatem Typu wydanym zgodnie z ICAO Aneks 8? Czy CofA samolotu jest wydane zgodnie z Aneksem 8 ICAO? Czy CofA jest ważne (A6, part I, 8.1.1)? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i> <i>Zgoda nie może być dłuższa niż data ważności CofA.</i>			Data ważności CofA:
9.	Czy leasingobiorca podpisał umowę leasingu z leasingodawcą? <i>Zgoda nie może być dłuższa niż ważność umowy leasingu</i>			Data ważności umowy leasingu:
10.	Czy ustanowiono i uzyskano zatwierdzenie Nadzoru Państwa Rejestru Programu Obsługi Technicznej dla tego samolotu ?			Podać numer dokumentu i datę rewizji:
11.	Czy wykonuje się przegląd przedlotowy? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			Podać instrukcję wg której się go realizuje:
12.	Czy obsługa techniczna jest wykonywana przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługową i poświadczana przez upoważniony personel? Czy AMO jest zatwierdzone zgodnie z Part-145? Jeśli NIE, czy można uznać, że jest to zatwierdzenie równoważne? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			
13.	Czy Operator posiada środki niezbędne dla zapewnienia, że wymagania ICAO Aneks 6 part I są spełnione, takie jak: zaplecze, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dane obsługowe, system przechowywania zapisów? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			
14.	Czy operator- leasingodawca ustanowił system raportowania zdarzeń lotniczych, który przyczyni się do ciągłej poprawy bezpieczeństwa produktu? JAK, opisać? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			Podać nr procedury z OM:
15.	Czy Operator-leasingodawca ustanowił i utrzymuje system zarządzania zapewniający ciągłe spełnienie wymagań operacyjnych i zdadnościowych? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			

<p>16.</p>	<p>/podręcznik będącą materiałem doradczym dla personelu zaangażowanego w zarządzanie ciągłą zdatością do lotu? Instrukcja powinna zawierać opis procedur, w tym co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opis umów pomiędzy operatorem a kompetentna organizacja obsługową - opis procedur ustanowionych przez Operatora zapewniających, że wypełnia swoją odpowiedzialność ; - schemat powiązań w organizacji, z podaniem nazwisk i stanowisk osób odpowiedzialnych; - opis typów i modeli SP, których instrukcja dotyczy; - odniesienie do Programu Obsługi Technicznej i procedur monitorowania jakości i efektywności POT, w tym zmian POT; - Opis metod wykorzystywanych do uzupełniania i przechowywania zapisów obsługowych; - opis procedury spełnienia wymagania raportowania zdarzeń lotniczych. <p><i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i></p>			
------------	---	--	--	--

- Uwaga:** 1. W przypadku jeśli dany punkt nie dotyczy organizacji – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/D
2. W przypadku, jeśli dany punkt nie był audytowany – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/S
* Niewłaściwe skreślić

Opinia Inspektora LOL-1

Opinia LTT:

Opinia LEP:

Rekomendacja inspektora LOL-1 dot. udzielenia zezwolenia na zawarcie przez polskiego operatora umowy wet-lease z operatorem spoza UE.

TAK

NIE

Uzasadnienie inspektora LOL-1 dot. udzielenia/nieudzielenia zezwolenia na zawarcie przez polskiego operatora umowy wet-lease z operatorem spoza UE.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV zgodnie z TGL10/ICAO RNAV-1

Nazwa wnioskodawcy/Nr certyfikatu:		Typ statku powietrznego:	
<input type="checkbox"/> Czy to jest pierwszy wniosek operatora? <input type="checkbox"/> Czy to jest pierwszy egzemplarz w typie? Jeśli NIE to skorzystaj z LK-PRNAV-02		Znaki rejestracyjne/numery seryjne:	
Źródło sygnału nawigacyjnego:		<input type="checkbox"/> GNSS - x1	<input type="checkbox"/> GNSS - x2
		<input type="checkbox"/> DME/DME	<input type="checkbox"/> VOR/DME
		Nazwisko i Podpis inspektora	
		Decyzja: Pozytywnie/Negatywnie	
		Data:	

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV**0.1 Cel niniejszego okólnika**

Wytyczne znajdujące się w Okólniku dotyczącym Certyfikacji Operacji nie stanowią prawa, ale jeżeli zastosowane w całości, stanowią akceptowalne sposoby spełnienia, które można wykorzystać dla uzyskania zatwierdzenia operacyjnego dla systemu P-RNAV, stosowanego w wyznaczonej europejskiej przestrzeni powietrznej. Wnioskujący może wybrać alternatywne sposoby spełnienia, ale wówczas takie alternatywne sposoby spełnienia muszą spełnić założenia niniejszego Okólnika i być akceptowane przez nadzór lotniczy.

Ponadto niniejszy OCL wyjaśnia ważne fakty i współzależności pomiędzy zagadnieniami. Jego celem jest przeprowadzenia operatora przez proces oceny władzy lotniczej przy korzystaniu ze ścieżki szybkich odniesień i samo oceny. Przypomina się operatorom, że spełnienie certyfikacyjnych wymagań zdatności samo w sobie nie upoważnia do wykonywania operacji P-RNAV i nie stanowi zatwierdzenia szczególnej specyfikacji operacyjnej (OPS SPECS Approval), gdyż takie zatwierdzenie trzeba uzyskać w dziale certyfikacyjnym nadzoru lotniczego przed wprowadzeniem tego zagadnienia do operacji.

Podsumowując zagadnienie, następujące wymagania będą musiały być rozważone w trakcie procesu wdrażania:

- Wymagania zdatności
- Kryteria funkcjonalne
- Wymagania dotyczące nawigacyjnej bazy danych (NAV Database), obowiązki i odpowiedzialność wynikająca z NAV Database.
- Odpowiedniość procedur normalnych i awaryjnych operatora, włącznie z wdrożeniem tych ostatnich do ręcznego systemu operacji
- Elementy MEL
- Szkolenie pilota i sprawdzania umiejętności

0.2 Prawo i odniesienia

Niniejszy Okólnik oparty jest na poniższych odniesieniach prawnych:

Odniesienia prawne i dokumenty źródłowe	Temat
Materiał Administracyjny i Pomocniczy JAA, Sekcja pierwsza: Ogólne Część 3; Tymczasowy Materiał Pomocniczy; Okólnik Nr 10 zm. 1	Zatwierdzenie zdatności i Kryteria Operacyjne dla operacji P-RNAV
Dok 8168 ICAO	PANS OPS
(EEC) Nr 3922/91 Aneks III, zmieniony	Operacje w obszarach z podanymi wymaganiami dla nawigacji opartej na osiągnięciach
Okólnik Nr 44: JAR-OPS 1 AMT 13 Sekcja 2	Operacje w obszarach z podanymi wymaganiami dla nawigacji opartej na osiągnięciach
Instrukcja Nawigacyjna oparta na osiągnięciach, ICAO Dok 9613/AN937	Wszystkie zagadnienia związane z RNP
Przyszłe odniesienie EASA SPA.MNPS	Operacje w obszarach z osiągnięciami nawigacyjnymi

Uwaga: Ważne informacje i pomoc dotyczącą P-RNAV można znaleźć w na stronie Eurocontrol Navigation Domain <http://www.ecacnav.com>

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV**0.3 Założenia**

Niniejszy materiał pomocniczy operaty jest na następujących założeniach dotyczących działań podjętych przez władze odpowiedzialne za przestrzeń powietrzną dla zabezpieczenia operacji P-RNAV w regionie europejskim:

- Wszystkie procedury P-RNAV w obszarach podejścia końcowego są zgodne z poszczególnymi częściami Dok 8168 ICAO PANS OPS oraz biorą pod uwagę charakterystyki funkcjonalne i osiągi systemów RNAV oraz zapewniają poziomy bezpieczeństwa, jak wyszczególniono w niniejszym okólniku;
- Wszystkie trasy/procedury wyznaczone są w układzie współrzędne WGS 84;
- Projekt procedury i wspomagająca infrastruktura nawigacyjna (włącznie z rozważeniami o zastosowaniu pomocy zapasowych) zostały ocenione i uznane przez odpowiedzialne za przestrzeń powietrzną władze, udowadniając kompatybilność statku powietrznego i odpowiedniość możliwości dla wykonania całej procedury. Ocena uwzględnia również kontrolę w powietrzu, jeżeli ma to zastosowanie;
- Jeżeli procedura zezwala na wybór oprzyrządowania nawigacyjnego, np. DME/DME, VOR/DME lub GNSS, wartość przewyższenia została ustalona dla oprzyrządowania dającego najmniejszą dokładność.
- Wymagane pomoce nawigacyjne, krytyczne dla operacji wg określonej procedury, jeżeli takie są, tzn. takie, które muszą być dostępne dla osiągnięcia wymaganej precyzji, są wyszczególnione w AIP/OM-C i w odpowiednich mapach nawigacyjnych. Pomoce nawigacyjne, które muszą być wyłączone z operacji wg określonej procedury, jeżeli takie występują, są wyszczególnione w AIP/OM-C (co może uwzględniać wybór stacji VOR/DME w ramach pokładowych systemów nawigacji / FMS);
- Niezbędna infrastruktura nawigacyjna, włącznie z GNSS, jest monitorowana i utrzymywana w stanie pełnej gotowości a w przypadku uznania wymienionej w AIP pomocy nawigacyjnej, zasadniczej dla procedury P-RNAV za niedostępną, wydawany jest czasowy NOTAM ostrzegawczy;
- Tam, gdzie procedury, pozwalają statkom powietrznym korzystać wyłącznie z GNSS, możliwość ryzyka utraty zdolności P-RNAV przez wiele statków powietrznych z powodu usterki satelity lub niedostateczności RAIM, była rozważana przez władzę odpowiedzialną za przestrzeń powietrzną. I podobnie, analizuje się ryzyko wykorzystania pojedynczego DME w wielu procedurach P-RNAV;
- W obszarach podejścia końcowego rozważane są poszczególne zagrożenia oraz możliwość zastosowania procedur awaryjnych w następstwie utraty zdolności do P-RNAV i tam, gdzie jest to uznane za wymagalne, konieczność posiadania podwójnego pokładowego systemu P-RNAV dla konkretnych procedur P-RNAV w obszarach podejścia końcowego umieszczona jest w AIP / OM-C, np. procedury obowiązujące poniżej minimalnego, mającego zastosowanie, przewyższenia nad przeszkodami lub gdzie możliwości radaru są niewystarczające dla wykorzystania go do P-RNAV;
- Tam, gdzie kładzie się nacisk na zaufanie do korzystania z radaru w procedurach awaryjnych, wykazano, że jego możliwości techniczne są odpowiednie dla tego celu, a wymagania dotyczące obsługi radarowej zostały określone w AIP / OM-C;
- Pomoce nawigacyjne, włącznie z TACAN, niespełniające wymagań ICAO Aneks 10, są usunięte z AIP / OM-C.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

0.4 Zakres

Przedstawiony materiał pomocniczy omawia kryteria dotyczące zdatości i zatwierdzenia operacyjnego związane z operacją P-RNAV, które będą zastosowane w warunkach lotu według wskazań przyrządów w wyznaczonej europejskiej przestrzeni P-RNAV. Przedstawiony materiał omawia rozważania certyfikacyjne włącznie z wymaganiami funkcjonalnymi, poprawności wskazań, niezawodnością, ciągłością działania i ograniczeniami systemu równoległe z rozważaniami operacyjnymi dla uzyskania zatwierdzenia P-RNAV dla konkretnego statku powietrznego lub floty operatora.

Uwaga: Zatwierdzenie Specyfikacji Operacyjnej dla wykonywania operacji P-RNAV można uzyskać tylko dla konkretnego typu statku powietrznego lub floty statków powietrznych standardowo wyposażonych z prawidłowo wyszkoloną i wykwalifikowaną załogą lotniczą. Statki powietrzne zatwierdzone do wykonywania operacji P-RNAV muszą być wyszczególnione wg numerów identyfikacyjnych w wyciągu z AOC.

Prezentowany Okólnik omawia wszystkie aspekty operacji P-RNAV, w sposób podobny dla operacji zarobkowych i prywatnych.

- Wymagania techniczne i dotyczące zdatości
- Wyjaśnienie definicji i pojęć
- Dokumentacja dla operatorów (system OM)
- Szkolenie

0.5 Odpowiedzialność operatora

Operator musi zapewnić, aby dostępne urządzenie, szczególnie pokładowe systemy RNAV w połączeniu z konkretnym typem statku powietrznego i jego systemami kierowania statkiem powietrznym odpowiadały/pasowały do zamierzonego celu. Władza lotnicza i operator muszą być usatysfakcjonowani, że konkretna operacja jest poparta zatwierdzeniem zdatości, co z kolei jest odzwierciedlone w Instrukcji Użytkownika w Locie (AFM) lub innej zatwierdzonej dokumentacji producenta. Kryteria dotyczące wymagań dla takiego systemu pokładowego można znaleźć w JAA TGL 10.

Analizując aktualne procedury RNAV i wymagania dotyczące szkolenia, operator musi opracować swoje Standardowe Procedury Operacyjne (SOP), Procedury Nietypowe, MEL, Program Szkolenia i Sprawdzania oraz odpowiednio zmienić system instrukcji operacyjnej, aby uwzględniał wszystkie wymagania ustanowione przez ICAO, EASA i władzę lotniczą.

Wszystkie dokumenty systemu instrukcji operacyjnej podlegające zmianie, włącznie z dokumentami dostarczonymi przez producenta, takimi jak AFM, należy przekazać władzy lotniczej, celem umożliwienia dokonania skutecznej oceny proponowanej specyfikacji operacyjnej. Zanim operator będzie miał prawo stosować procedury P-RNAV, musi zademonstrować, że posiada 'mocne' szkolenia i procedury zapewniające zgodność z wymaganymi specyfikacjami nawigacyjnymi. Może to wymagać wykonania, zadawalającej inspektora OPS, demonstracji/próby na symulatorze lub w statku powietrznym.

Uwaga: Przed rozpoczęciem operacji P-RNAV i/lub szkolenia do wykonywania operacji P-RNAV należy uzyskać zezwolenie władzy lotniczej.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV**0.6 Przygotowanie wniosku**

Przygotowując dokumenty i procedury wspomagające wprowadzenie operacji P-RNAV skorzystanie z poniższego wykazu ułatwi operatorowi zaplanowanie systematycznego wdrożenia:

- Dokładna analiza Materiału Administracyjnego i Pomocniczego JAA, Sekcja Pierwsza: Ogólne Część 3: Tymczasowe Wytyczne OKÓLNIK Nr 10 Rev;
- Przegląd certyfikacji zdatowności statku powietrznego i jego wyposażenia oraz zademonstrowanego spełnienia wraz z powiązаныmi instrukcjami nawigacji statkiem powietrznym;
- Opracowanie planu wdrożenia, wykonanie analizy identyfikacji zagrożeń i ryzyka związanych z wdrożeniem nowych procedur nawigacyjnych;
- Skontaktowanie się z wyznaczonym inspektorem OPS z działu certyfikacji władzy lotniczej, który może przekazać aktualną informację o wymaganiach dotyczących operacji P-RNAV oraz podpowiedzieć jak wdrożyć OPS SPEC;
- Przegląd MEL – wymagania dotyczące ekspedycji lotów oraz skutki awarii systemu na nawigację;
- Przegląd procesu kontroli jakości i zapewnienia jakości danych nawigacyjnych pozyskanych od konkretnego dostawcy danych nawigacyjnych włącznie ze sprawdzeniem LoA Typu 2 (Letter of Acceptance) wraz ze sprawdzeniem/testowaniem zgodności mapowania/bazy danych FMS oraz określeniem procedur dla wykrycia ewentualnych niezgodności;
- Przegląd otrzymywanych informacji zwrotnych i systemu raportowania dla operacji P-RNAV;
- Opracowanie Standardowych Procedur Operacyjnych (SOP) i Procedur Nietypowych i Awaryjnych związanych z operacją P-RNAV, zgodnie z wymaganiami i zaleceniami w dokumentach producenta oraz JAA TGL 10, zasadami Czynnika Ludzkiego omówionymi w Aneksie 6 ICAO i DOK 9689-AN/950 ICAO, włącznie z strategią odpraw dla operacji P-RNAV (tam, gdzie ma to wpływ);
- Opublikowanie specyfikacji ATC i frazeologii R/T pod kątem szkolenia – wprowadzenie do środowiska kontroli ruchu lotniczego i procedury R/T;
- Przegląd pierwszego i odświeżającego szkolenia dla załóg lotniczych oraz sprawdzanie pod kątem zagadnienia – operacja P-RNAV;
- Przygotowanie pełnego pakietu dokumentacji wraz z wnioskiem, który należy wysłać do wydziału certyfikacji władzy lotniczej, zawierającego przynajmniej:

Druki

Druki	Zmienione lub poprawione części OM	Najnowsze wydanie	Instrukcji
<input type="checkbox"/> Druk ULC-AOC-01	<input type="checkbox"/> OM-A	<input type="checkbox"/> AFM	
<input type="checkbox"/> Druk ULC-PBN-01	<input type="checkbox"/> OM-B	<input type="checkbox"/> MOM	
<input type="checkbox"/> zmiany do OM-A, B, C, D	<input type="checkbox"/> OM-C	<input type="checkbox"/> QRH	
<input type="checkbox"/> Rozporządzenie 3922/9, Załącznik III	<input type="checkbox"/> OM-D	<input type="checkbox"/> POH	
<input type="checkbox"/> Wykaz zmian wszystkich części OM	<input type="checkbox"/> MEL		
<input type="checkbox"/> Podpisane oświadczenie o spełnieniu, obejmujące wszystkie zmienione części w systemie OM operatora			
<input type="checkbox"/> LOA Typ 2			

Uwaga: Prywatni operatorzy posiadający złożone statki powietrzne napędzane silnikami, a zamierzający wykonywać loty wg procedur P-RNAV, muszą w ramach przez siebie ustanowionego systemu dokumentacji, opublikować wszystkie pozycje wymienione w tym OCL (po kwietniu 2012 kontaktować się z EASA)

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV**1 P-RNAV Informacja Ogólna****1.1 Historia**

Procedura precyzyjnej nawigacji obszarowej P-RNAV jest naturalnym postępem w stosunku do podstawowej procedury nawigacji obszarowej Basic RNAV (B-RNAV), która stała się obowiązkowa w europejskiej przestrzeni powietrznej w kwietniu 1998 r. dla operacji przelotowych. Początek stosowania ma miejsce w obszarach podejścia końcowego, a utrzymywanie toru P-RNAV jest równe do dokładności kursu RNP1(+/-1NM). Procedury P-RNAV są zaprojektowane w oparciu o wspólny komplet zasad projektowania, specyficznych dla statków powietrznych wyposażonych w urządzenia RNAV. Procedury P-RNAV zastępują szeroki wachlarz, nie mających wspólnej podstawy procedur RNAV stosowanych w europejskich obszarach podejścia końcowego (ECAC). Uznano, że duży wachlarz zasad i wymagań w operacjach RNAV nie jest bez znaczenia na bezpieczeństwo.

1.2 Co to jest RNAV?

Metoda nawigacji, która pozwala statkowi powietrznemu na wykonanie operacji na dowolnym, zdefiniowanym torze lotu znajdującym się w zasięgu sygnałów pomocy nawigacyjnych lub w oznaczonych granicach niezależności tych pomocy. Operacje RNAV wspomagają nawigację w każdej przestrzeni powietrznej bez konieczności bezpośredniego przelotu nad pomocami nawigacyjnymi ulokowanymi na ziemi. Urządzenie P-RNAV, znajdujące się na statku powietrznym, automatycznie w oparciu o serię wybranych punktów kierunku aktywnego, przechowywanych w bazie danych, wyznacza żądany przez statek powietrzny tor lotu.

1.3 Jaka jest różnica pomiędzy B-RNAV a P-RNAV?

Podstawowa procedura nawigacji obszarowej (B-RNAV lub RNAV 5) była zwiastunem wdrożenia RNAV przez ECAC. Została wdrożona, aby zwiększyć pojemność przelotową przestrzeni powietrznej przy minimalnej możliwości statku powietrznego. Wymaga to utrzymania przez statek powietrzny zgodności z dokładnością wyznaczonego toru w granicach +/- 5 NM przez przynajmniej 95% czasu lotu dla zapewnienia uzyskania korzyści jednocześnie spełniając wymagane założenia dotyczące bezpieczeństwa. B-RNAV można osiągnąć przy wykorzystaniu danych wejściowych z VOR/DME, DME/DME lub GNSS i/lub INS. B-RNAV jest zazwyczaj nie wystarczający dla operacji RNAV w obszarach podejścia końcowego.

Uwaga: Precyzyjna nawigacja obszarowa (P-RNAV) jest wdrażana dla stosowania RNAV w obszarach podejścia końcowego. Wymaga to utrzymania przez statek powietrzny zgodności z dokładnością wyznaczonego toru w granicach +/- 5 NM przez przynajmniej 95% czasu lotu razem z zaawansowanym działaniem nawigacyjnej bazy danych o wysokiej niezawodności.

Zdolność P-RNAV można osiągnąć przy wykorzystaniu danych wejściowych z DME/DME lub GNSS. Wiele czynnych statków powietrznych może osiągnąć zdolność P-RNAV bez dodatkowego wyposażenia pokładowego. Procedury P-RNAV są projektowane, walidowane i sprawdzane w locie wg wspólnego standardu. Wszystkie zatwierdzone do wykonywania operacji P-RNAV statki powietrzne spełniają kryteria i posiadają minimalną, wymaganą zdolność funkcjonalną do wykonania procedur P-RNAV. Dodatkowo, opracowano standardowe procedury ATC i frazeologię RTF. To zunifikowane podejście pozwala wszystkim statkom powietrznym do utrzymania dokładnego i zgodnego toru w obszarach podejścia końcowego.

1.4 RNP naprzeciwko RNAV

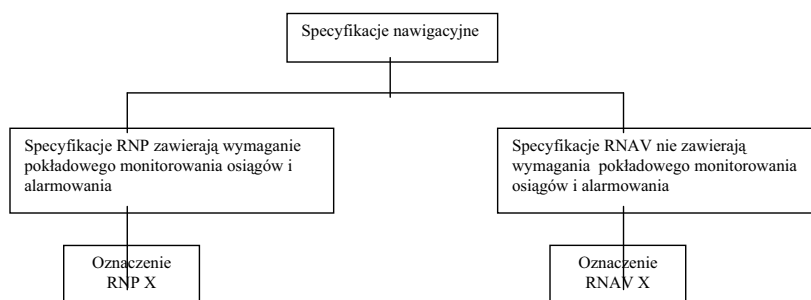
Obie specyfikacje RNAV i RNP zawierają wymagania dotyczące pewnych charakterystyk funkcjonowania nawigacji. Na poziomie podstawowym takie charakterystyki funkcjonowania mogą uwzględniać:

- ciągle wskazanie położenia statku powietrznego względem toru wyświetlanego na monitorze nawigacyjnym usytuowanym w podstawowym polu widzenia pilota za sterami;
- wyświetlanie odległości i współrzędnej do kierunku aktywnego (To);
- wyświetlanie prędkości względem ziemi do kierunku aktywnego (To);
- funkcję przechowywania danych nawigacyjnych; i
- odpowiednie wskazanie awarii systemu RNAV, włącznie ze źródłami/czujnikami.

Bardziej zaawansowane specyfikacje nawigacyjne zawierają wymóg posiadania nawigacyjnej bazy danych i możliwość wykonania procedur dla bazy danych. DOK 9613 AN/937 ICAO zawiera szczegółowy opis istniejących i przyszłych wymagań nawigacyjnych.

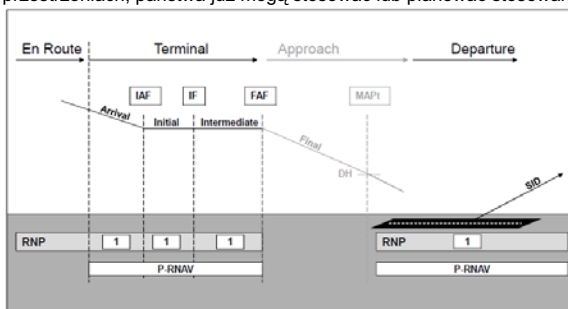
ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

W DOC.9613 AN/937 ICAO występuje wyraźna różnica pomiędzy operacją RNAV a RNP, jak pokazano po prawej stronie. Często w całym świecie lotniczym pojęcia RNP i RNAV są nieprawidłowo używane, co jest powodem nieporozumień i niezrozumienia.



1.5 Środowisko dla operacji P-RNAV

Poniższy wykres przedstawia obszar, w którym stosuje się P-RNAV, zazwyczaj w Przylocie, Podejściu początkowym, pośrednim i w SID. W niektórych przestrzeniach, państwa już mogą stosować lub planować stosowanie operacji P-RNAV w segmentach przelotowych.



En route – w przelocie
 Terminal – podejście końcowe – przylot, rozpoczęcie, pośrednie, końcowe
 Approach - podejście
 Departure - odlot

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

1.6 Procedury P-RNAV oparte na DME/DME i VOR/DME.

Operatorzy muszą zwrócić uwagę, że zatwierdzenie operacyjne P-RNAV, zgodne z TGL 10 pozwala na używania urządzeń/wyposażenia RNAV korzystających z pojedynczych lub zbiorczych wejściowych źródeł pozycji, z DME/DME, VOR/DME (rozieszczonych obok siebie), GNSS, INS lub IRS z odpowiednim uaktualnianiem.

Mapy/wykresy opisujące standardowe przyloty wg przyrządów (STARS) lub standardowe odloty wg przyrządów (SIDS), oznaczone jako RNAV (GNSS) lub RNAV (DME/DME) lub RNAV (VOR/DME) lub ich kombinacja, wymagać będą zatwierdzenia operacyjnego P-RNAV. Statek powietrzny, którego zatwierdzenie oparte jest na wykorzystywaniu informacji z wielu źródeł, włącznie z GNSS, może realizować procedury oparte na DME/DME i GNSS lub VOR/DME.

Dostępne źródła pokładowe	Procedury P-RNAV oparte o:		Procedury P RNAV oparte o:	
	1 źródło GNSS	2 źródła GNSS	DME/DME	VOR/DME (rozieszczonych obok siebie)
1 GNSS	TAK	NIE	TAK	TAK
1 GNSS	TAK	TAK	TAK	TAK
DME/DME	NIE	NIE	TAK	NIE
VOR/DME	NIE	NIE	NIE	TAK

Uwaga: Statki powietrzne posiadające zatwierdzenie oparte na DME/DME lub VOR/DME nie mogą realizować procedur RNAV opartych tylko o GNSS, oznaczony na mapie/wykresie jako RNAV (GNSS).

Załoga wykonująca operację musi wiedzieć o jakie źródła danych wejściowych oparte jest zatwierdzenie operacji P-RNAV statku powietrznego. Opis podstawy zatwierdzenia musi znajdować się w OM-B oraz materiale służącym do odprawy trasowej dla konkretnego portu docelowego lub innej dokumentacji dostępnej dla załogi.

W przypadku gdy STAR/SID oparty jest o GNSS, ale zatwierdzenie P-RNAV statku powietrznego oparte jest o DME/DME lub VOR/DME załoga nie będzie podejmować próby wykonania takiej procedury. Jeżeli przyznana procedura RNAV STAR/SID nie może być przyjęta przez pilota z powodu urządzeń lub sytuacji związanej z jego operacyjnym użyciem, pilot natychmiast powiadomi ATC przy użyciu wyrażenia „Unable (oznaczenie) arrival/departure due RNAV type”.

1.7 Wyjaśnienia i definicje pojęć i wyrażen stosowanych w systemie instrukcji operacyjnej

PRNV 1-A1-005	TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III Dodatek 1 do OPS 1.1045
	OM-A rozdział 0.1 Wprowadzenie
<input type="checkbox"/> Czy skróty, pojęcia i wyrażenie związane z operacją P-RNAV są opublikowane we wprowadzeniu do OM-A?	
M/CC	
W systemie instrukcji operacyjnej operator szczegółowo opisze wszystkie wyrażenia i definicje, włącznie ze skrótami, związane z operacją P-RNAV. Najlepiej listę skrótów i definicji opracowywać równoległe z wdrażaniem zamierzonej specyfikacji operacyjnej.	

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV**2 Techniczne i nawigacyjne wymagania certyfikacyjne/funkcjonalne****2.1 Źródła nawigacyjne**

Dla celów niniejszego okólnika, operacje P-RNAV oparte są o urządzenia RNAV, które automatycznie określają położenie statku powietrznego w płaszczyźnie poziomej przy wykorzystaniu danych wejściowych z następujących typów źródeł określających położenia (bez żadnej szczególnej kolejności ważności):

- Urządzenie mierzące odległość i podające pomiary z dwóch lub więcej stacji na ziemi (DME/DME);
- Radio kierunkowe Omni o wysokim zakresie częstotliwości rozmieszczone razem z DME (VOR/DME), gdzie stwierdzono, że spełnia wymagania procedury;
- Światowy System Nawigacji Satelitarnej (GNSS);
- Bezwładnościowy system nawigacyjny, nazywany też inercyjnym (INS) lub Inercyjny Układ Odniesienia (IRS), automatycznie uaktualniany przez odpowiednio rozmieszczoną radio nawigację.

Uwaga: Pojęcie GNSS odnosi się do GPS z niezależnym od odbiornika monitorowaniem niezawodności (RAIM) lub do Globalnego systemu pozycyjnego (GPS) z pokładowym systemem korekcji (ABAS) lub z satelitarnym systemem korekcji (SBAS), np. EGNOS

2.2 Korzystanie z danych bezwładnościowych

W przypadku nie dostępności lub utraty automatycznego uaktualniania położenia pochodzącego ze źródeł radiowych, dopuszcza się korzystanie, przez krótki czas, z danych z systemów bezwładnościowych jako jedyne źródła położenia. Dla takich operacji, przy braku wskazania niezawodności położenia, wnioskujący musi określić przez jaki czas statek powietrzny jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność przy korzystaniu tylko z danych bezwładnościowych. Należy rozważyć zarówno operacja startu jak i podejścia końcowego oraz omówić je w procedurach awaryjnych. Ograniczenia mogą być oparte o dopuszczalny model tempa znoszenia, jak uzgodniono z odpowiedzialną operacyjną władzą lotniczą.

2.3 Nawigacja pionowa

Niniejszy Okólnik nie ustanawia kryteriów dla zatwierdzenia systemów nawigacji pionowej.

2.4 Dokładność systemu

Podczas wykonywania operacji na trasach lub obszarach zgłoszonych wyłącznie jako dostępne dla statków powietrznych wyposażonych w P-RNAV, dokładność utrzymania toru poprzecznego przez pokładowy system P-RNAV musi być równa lub lepsza niż +/- 1NM przez 95% czasu lotu.

Uwaga: Dla celów przewyższenia nad przeszkodami, przyjmuje się błąd techniczny lotu (*Flight technique error (FTE)*) o wartości $\pm 0,5$ NM dla odlotów (z wyjątkiem końca pasa startowego, gdzie zgodnie z PANS-OPS Dok 8168 przyjmuje się wartość $\pm 0,1$ NM), i wartość ± 1 NM dla segmentów rozpoczęcie i pośrednich oraz 2 NM w przelocie.

2.5 Niezawodność systemu

Prawdopodobieństwo wyświetlenia przez system pokładowy niebezpiecznie mylącej informacji nawigacyjnej lub o położeniu, równocześnie obu pilotom będzie uznane jako skrajnie odległe.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

2.6 Baza danych NAV

Prawidłowe kodowanie nawigacyjnej bazy danych jest fundamentalne dla wszystkich operacji RNAV. Stosowanie kodowanej procedury lotu musi zapewniać możliwość zastosowania opublikowanej STAR (*Standard arrival route*), RNAV Transition lub profilu SID (*Standard instrument departure*) z wymaganą dokładnością i bez obciążenia pilota dodatkową pracą.

Poniżej wyszczególniono kilka punktów, które ułatwiają zapewnienie odpowiedniości nawigacyjnej bazy danych. Wykaz nie jest wyczerpujący i ma służyć jako wytyczne:

- Nawigacyjna baza danych powinna być dostarczona przez odpowiednio zakwalifikowaną jednostkę ED-76/DO-200A;
- Operator musi przyjąć proces jakości obejmujący współpracę z dostawcą nawigacyjnej bazy danych;
- Operator musi wykonywać kontrole nawigacyjnej bazy danych na miejscu w oparciu o opublikowane procedury, koncentrując się na elementach wyższego ryzyka (stałe punkty poniżej MSA/MTCA) i zmianach;
- Należy ustanowić system zbierający informacje zwrotne, uwzględniający dostawcę bazy danych, celem zapewnienia szybkiego zgłaszania anomalii i wycofywania błędnych procedur bez zwłoki.

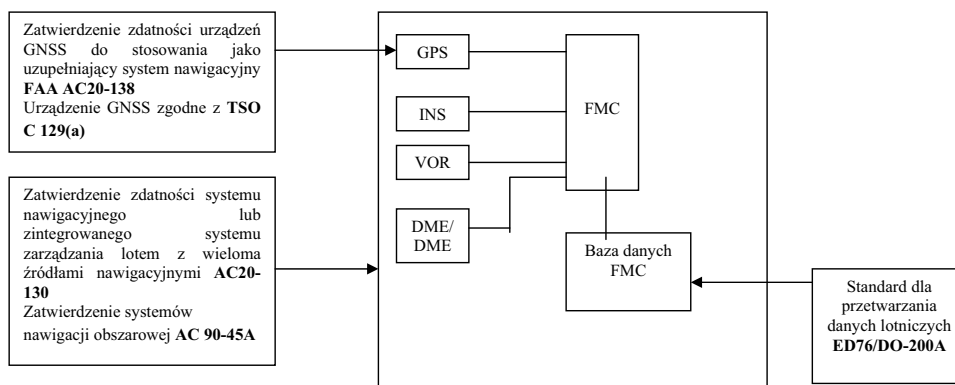
2.6.1 Nawigacyjna baza danych LoA Typu 2		
PRNV 2-B1-010	JAA TGL 10, ED-76/DO-200A, ICAO DOK 9613, ICAO DOK 8168, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.873, APP: OPS 1.873 jeżeli operator wybierze alternatywne procedury zamiast LoA Typu 2, takie procedury zostaną zatwierdzone przez władzę lotniczą	
	OM-A, Rozdział 8.3.2 Procedury nawigacyjne OM-B, Rozdział 1 Ograniczenia	
<input type="checkbox"/> Czy operator pozyskuje nawigacyjną bazę danych od dostawcy danych NAV posiadającego LoA Typu 2? lub <input type="checkbox"/> Czy operator zamierza stosować procedury alternatywne dla sprawdzania niezawodności bazy danych Nav, inne niż metody stosowane przez dostawcę posiadającego LoA Typu 2?		M/CC
Zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi a) Operator nie będzie korzystał z nawigacyjnej bazy danych wspomagającej stosowanie pokładowej nawigacji jako podstawowego systemu nawigacyjnego, chyba, że dostawca nawigacyjnej bazy danych posiada List Akceptujący Typu 2 (<i>Letter of Acceptance (LoA)</i>), lub b) Jeżeli dostawca nawigacyjnej bazy danych nie posiada LoA Typu 2 lub równoważnego dokumentu, operator nie będzie korzystał z elektronicznych danych nawigacyjnych, chyba, że władza lotnicza zatwierdziła procedury operatora celem zapewnienia, że stosowany proces i dostarczany produkt spełniają równoważne standardy niezawodności.		

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

2.7 Techniczne wymagania certyfikacyjne dla statku powietrznego i urządzeń

Diagram Eurocontrol przedstawia wymagania certyfikacyjne dla systemów statku powietrznego wykonującego operacje P-RNAV wraz z odniesieniem do odpowiedniego przepisu certyfikacyjnego.

Uwaga: Dodatkowo do wymagań certyfikacyjnych omówionych poniżej, operator, zgodnie z OCL 2.8 Kryteria funkcjonalne (zgodne z JAA TGL 10), musi zapewnić kryteria funkcjonalne i jak wyszczególnione w Dodatku 1 do niniejszego Okólnika.



ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

2.7.1 Istniejące urządzenia zatwierdzone dla niższych niż RNP1 specyfikacji operacyjnych (RNP APCH, RNP AR APCH)				
PRNV 2-B1-0.15	JAA TGL 10 zm.1, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.175(n), OPS 1.240(a)3, OPS 1.845, OPS 1.865(d)2, OM-B, Rozdział 1, Ograniczenia			
<input type="checkbox"/> Czy operator dostarczył dokumenty, zgodnie z którymi konkretny statek powietrzny z numerem identyfikacyjnym jest zatwierdzony do wykonywania operacji RNP1? <input type="checkbox"/> Czy typ statku powietrznego z odnośnym wyposażeniem nawigacyjnym znajduje się na wykazie na stronie Statusu Zatwierdzenia Eurocontrol Navigation Domain? <input type="checkbox"/> Czy w rozdziale 1 OM-B Ograniczenia podana jest zgodność prawna podstawy certyfikacyjnej i specyfikacji operacyjnych? <input type="checkbox"/> Czy operator przedstawił oświadczenie o spełnieniu, w którym deklaruje pełną zgodność ze wszystkimi kryteriami i wymaganiami ustanowionymi w JAA TGL 10? <input type="checkbox"/> Czy operator wprowadził do rozdział 1 OM-B wykaz wszystkich, związanych z mającą zastosowanie specyfikacją operacyjną P-RNAV, odnośnych statków powietrznych lub floty z odpowiadającymi im numerami identyfikacyjnymi i rejestracją? <input type="checkbox"/> Czy w rozdziale 1 OM-B Ograniczenia można znaleźć oświadczenie odnoszące się do minimalnej liczby źródeł koniecznych w operacji P-RNAV?				M/CC
Ograniczenia i MEL <ul style="list-style-type: none"> • Statki powietrzne, które są aktualnie zatwierdzone do wykonywania operacji RNP APCH uznawane są za zgodne z wymaganiami certyfikacyjnymi dla operacji P-RNAV, jeżeli obowiązujący AFM zawiera oświadczenie wskazujące zatwierdzenie do wykonywania podejścia RNP 0.3GNSS wg przyrządów. • Status certyfikacyjny większości typów statków powietrznych z odnośnym wyposażeniem nawigacyjnym, zatwierdzonym dla operacji P-RNAV można sprawdzić w Eurocontrol Navigation Domain , gdzie podany jest najnowszy status zatwierdzenia. http://www.ecacnav.com/content.asp?CatID=208 • Znajdujący się w rozdziale 1 OM-B, wykaz statusu certyfikacyjnego dla każdego numeru identyfikacyjnego statku powietrznego musi być skorygowany wraz z zatwierdzeniem operacji P-RNAV. • Operator wprowadzi wykaz dotyczący operacji P-RNAV do OM-B sekcja 9 MEL. Operator, w sposób skrócony, przedstawi informacje razem z innymi zatwierdzonymi specyfikacjami RNP i RNAV, w formie tabelarycznej, np.:				
Typ statku powietrznego: XX-NN00/Wariant Rejestracja: HB-XXX, HB-XXY, HB-XXZ				
Typ przestrzeni	RNAV/RNP	Wymagane źródła	Wymagania specjalne	Wymagania certyfikacyjne
RNP 10	10 (RNAV)	2 LRN, INS, IRS lub GNSS IRU	Sprawdzenie położenia przed wejściem	ICAO DOK 9613
RNAV 5	5 (RNAV)	VOR/DME, DME/DME, GNSS	Odpowiednie wskazanie awarii	EASA AMC 20-4
P-RNAV	1.0 (RNAV)	2 GPS, 2 IRS, (2DME)	Type 2 LoA Nav data base	JAA TGL 10
RNAV APCH	0.3 (RNAV)	2 GPS, 2 IRS	Type 2 LoA Nav data base	AC20-130A

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

2.7.2 Nowe lub zmodyfikowane urządzenia certyfikowane dla wykonywania operacji P-RNAV				
RVSM	JAA TGL 10 zm. 1, Materiał pomocniczy Eurocontrolu, Aneks III OPS1.175(n), OPS 1.240(a)3, OPS 1.845, OPS 1.865(d)2 APP: OPS 1.030			
3-A8-1.035	OM-B, Rozdział 1, Ograniczenia			
<input type="checkbox"/> Czy operator przedstawił dokumenty potwierdzające zdolność statku powietrznego i certyfikacji systemu nawigacyjnego zgodnie z wymaganiami ustanowionymi w JAA TGL 10,? lub <input type="checkbox"/> Czy statek powietrzny z odpowiednim wyposażeniem nawigacyjnym znajduje się na wykazie na stronie Statusu Zatwierdzenia Eurocontrol Navigation Domain? <input type="checkbox"/> Czy w rozdziale 1 OM-B Ograniczenia podana jest zgodność prawna podstawy certyfikacyjnej i specyfikacji operacyjnych? <input type="checkbox"/> Czy operator złożył we władzy lotniczej oświadczenie o spełnieniu, w którym deklaruje pełną zgodność ze wszystkimi kryteriami i wymaganiami ustanowionymi w JAA TGL 10? <input type="checkbox"/> Czy w rozdziale 1 OM-B Ograniczenia można znaleźć oświadczenie odnoszące się do minimalnej liczby źródeł koniecznych w operacji P-RNAV? <input type="checkbox"/> Czy operator wprowadził do rozdział 1 OM-B wykaz wszystkich, związanych z mającą zastosowanie specyfikacją operacyjną P-RNAV, statków powietrznych lub floty z odpowiadającymi im numerami identyfikacyjnymi i rejestracją? <input type="checkbox"/> Czy jest oświadczenie dotyczące ograniczeń w użytkowaniu autopilota, kierunku lotu, niedostępności RAIM? <input type="checkbox"/> Czy operator złożył zmianę MEL obejmującą wymagania dla operacji P-RNAV?				M/CC
Ograniczenia i MEL <ul style="list-style-type: none"> • Status certyfikacyjny większości typów statków powietrznych z odpowiednim wyposażeniem nawigacyjnym zatwierdzonym dla operacji P-RNAV można sprawdzić w Eurocontrol Navigation Domain , gdzie podany jest najnowszy status zatwierdzenia. http://www.ecacnav.com/content.asp?CatID=208 • Operator przedstawi informację producenta podającą zdolność do wykonania operacji RNP1, zgodnie z JAA TGL 10. • Znajdujący się w rozdziale 1.1 OM-B „status certyfikacji” i typy operacji, wykaz ze statusem certyfikacji, typem operacji i specyfikacjami operacyjnymi musi być skorygowany wraz z zatwierdzeniem operacji P-RNAV i potwierdzać pełną zgodność z JAA TGL 10. • Operator wprowadzi zatwierdzenie specyfikacji operacyjnej P-RNAV do OM-B sekcja 1 Ograniczenia. • Operator wprowadzi wykaz dotyczący operacji P-RNAV do OM-B sekcja 9 MEL Operator, w sposób skrócony, przedstawi informacje razem z innymi zatwierdzonymi specyfikacjami RNP i RNAV, w formie tabelarycznej, np.:				
Typ statku powietrznego: XX-NN00/Wariant		Rejestracja: SP-XXX, SP-XXY, SP-XXZ		
Typ przestrzeżeni	RNAV/RNP	Wymagane źródła	Wymagania specjalne	Wymagania certyfikacyjne
RNP 10	10 (RNAV)	2 LRN, INS, IRS lub GNSS IRU	Sprawdzenie położenia przed wejściem	ICAO DOK 9613
RNAV 5	5 (RNAV)	VOR/DME, DME/DME, GNSS	Odpowiednie wskazanie awarii	EASA AMC 20-4
P-RNAV	1.0 (RNAV)	2 GPS, 2 IRS, (2DME)	Type 2 LoA Nav data base	JAA TGL 10

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

2.8 Kryteria funkcjonalne

2.8.1 Nawigacyjna baza danych LoA Typu 2		
PRNV 2-A0-025	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.243, OPS 1.1045 OM-B, Rozdział 0	
<input type="checkbox"/> Czy operator przedstawił dokumenty, w oparciu o które można zweryfikować wymagania funkcjonalne, jak podano w JAA TGL 10? <input type="checkbox"/> Czy operator złożył oświadczenie o spełnieniu, w którym deklaruje pełną zgodność z podstawowymi kryteriami ustanowionymi w JAA TGL 10?		M/CC
Oświadczenie operatora o spełnieniu <ul style="list-style-type: none"> Operator przedstawi nowo wypełnione oświadczenie o spełnieniu podpisane przez Kierownika Odpowiedzialnego, Osobę Wyznaczoną w operacjach lotniczych, w szkoleniu załóg i systemie obsługi, deklarując pełne spełnienia wymagań funkcjonalnych, jak podano w EASA TGL 10, podpisując oświadczenie operatora. Dodatek 1 Kryteria funkcjonalne dla operacji P-RNAV można znaleźć na końcu niniejszego Okólnika. 		

3 Operacje

3.1 Operacje Ogólne (OM-A)

Aby wdrożyć specyfikacje operacyjne P-RNAV, operator zademonstruje wdrożenie i udokumentowanie pewnych wymagań organizacyjnych. Celem zapewnienia minimalnego poziomu bezpieczeństwa pewne czynności/zadania organizacyjne muszą być wymienione nawet dla operatorów nie zarobkowych (operacje prywatne).

3.1.1 Deklaracja odnośnych specyfikacji operacyjnych		
PRNV 2-A0-025	JAA TGL 10 APP: EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.243, OPS 1.1045 OM-A, Rozdział 0.1 Wprowadzenie	
<input type="checkbox"/> Czy specyfikacja operacyjne P-RNAV wymieniona w wykazie specyfikacji operacyjnych znajduje się we wprowadzeniu do OM-A?		M/CC
Instrukcja operacyjna – struktura i zawartość, polityka władzy lotniczej Uprasza się operatora o umieszczenie we wprowadzeniu do OM-A wykazu, mających zastosowanie, specyfikacji operacyjnych. W tym kontekście ważne jest, aby również umieścić na wykazie P-RNAV. Specyfikacje operacyjne będą powiązane z rejestracjami st. pow. mających prawo wykonywać takie operacje.		

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

3.1.2 Obowiązki i odpowiedzialność personelu zarządzającego operacjami		
PRNV 3-A1-035	EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.035 OM-A, Rozdział 1.3 Obowiązki i odpowiedzialność	
<input type="checkbox"/> Czy wśród personelu kierującego wyznaczone jest stanowisko / osoba odpowiedzialna za wdrożenie, utrzymywanie, wykonywanie kontroli jakości, przygotowywanie i rozsyłanie istotnej informacji dotyczącej bazy danych NAV oraz przetwarzania zgłoszeń o zdarzeniach i bezpieczeństwie w powietrzu związanych z danymi RNAV? <input type="checkbox"/> Czy operator zdefiniował/rozdzielił wśród personelu kierującego odpowiedzialność ze utrzymania pełnej zgodności z EASA TGL 10 przy stosowaniu specyfikacji operacyjnych dla P-RNAV ?		M/CC
Instrukcja operacyjna – struktura i zawartość OM-A rozdział 1.3 Obowiązki i odpowiedzialność personelu zarządzającego operacjami (Rozsyłanie danych) Rozsyłanie danych / wytyczne władzy lotniczej Operator musi wdrożyć procedury zapewniające rozsyłanie na czas oraz wprowadzenia aktualnych i niezmienionych elektronicznych danych nawigacyjnych do każdego statku powietrznego, który tego wymaga. Osoba Odpowiedzialna jest odpowiedzialna za wprowadzanie uaktualnień zgodnie z cyklem ARINC oraz za rozsyłanie informacji dotyczącej bezpieczeństwa do nawigacyjnej bazy danych i systemu nawigacyjnego. Taka informacja będzie dostępna dla wszystkich załóg i zaangażowanego personelu obsługi. Wykazano, że przygotowanie takiej informacji w formie tabularycznej pozwala na łatwą prezentację skomplikowanych zadań. W każdym razie poniższe punkty muszą być szczegółowo omówione przez operatora: <ul style="list-style-type: none"> • Kto jest odpowiedzialny (jaka funkcja) • Jakie narzędzia są stosowane w obsłudze, kontroli i nadzorze zarządzania nawigacyjną bazą danych i z jaką częstotliwością wykonywane są zadania (powinny być skoordynowane w odpowiadającymi cyklami ARINC). 		

3.1.3 Zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi		
PRNV 3-A2-040	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.873, OPS 1.1045 OM-A, Rozdział 2.2 System publikowania dodatkowych instrukcji operacyjnych i informacji, OM-A, Rozdział 2.4 Kontrola operacyjna. Procedury i odpowiedzialności konieczne do wykonywania kontroli operacyjnej pod kątem bezpieczeństwa lotu	
<input type="checkbox"/> Czy udokumentowany jest proces uaktualniania nawigacyjnej bazy danych, zgodnie z cyklami ARINC? <input type="checkbox"/> Czy operator wyznaczył Kierownika Odpowiedzialnego za rozsyłanie, bez zbędnej zwłoki, istotnej informacji, koniecznej dla zapewnienia bezpieczeństwa operacyjnego w odniesieniu do operacji P-RNAV i czy taka procedura jest określona?		M/CC
Zarządzanie nawigacyjną bazą danych Operator musi wdrożyć procedury zapewniające rozsyłanie na czas oraz wprowadzania aktualnych i niezmienionych elektronicznych danych nawigacyjnych do każdego statku powietrznego, który tego wymaga.		

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

3.1.4 Zarządzanie elektronicznymi danymi nawigacyjnymi	
PRNV 3-A3-045	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.873, OPS 1.1045 ACC: OPS 1.035 OM-A, Rozdział 3 System jakości – obowiązki i odpowiedzialności
<input type="checkbox"/> Czy wdrożono procedurę zapewniającą kontrolę jakości informacji znajdującej się w nawigacyjnej bazie danych?	M/CC
Zarządzanie nawigacyjną bazą danych Operator musi, zgodnie z systemem jakości wymaganym w odnośnych przepisach operacyjnych, monitorować na bieżąco proces i wyroby.	
3.1.5 Wymagania dotyczące kwalifikacji posiadanych przez załogę lotniczą	
PRNV 3-A5-050	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.940, OPS 1.1045 OM-A, Rozdział 5.1 Kwalifikacje i kompetencje,
<input type="checkbox"/> Czy kompetencje i kwalifikacje związane z operacjami P-RNAV wymagane od załóg lotniczych są podane w OM-A rozdział 5?	M/CC
Wymaganie dotyczące kwalifikacji W OM-A 5.1 należy umieścić opis wymaganej licencji, uprawnień, kwalifikacji/kompetencji (np. dla tras i lotnisk), doświadczenia, szkolenia, sprawdzania i aktualnego doświadczenia pozwalających na wykonywanie obowiązków przez personel operacyjny .	
3.1.6 Procedury operacyjne – Planowanie lotu ogólne /RAIM	
PRNV 3-A8-055	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III OPS 1.290, OPS 1.1045 OM-A, Rozdział 8.1 Instrukcje dla przygotowania lotu,
<input type="checkbox"/> Czy są ogólne procedury planowania lotu opisujące konieczność sprawdzenia przed odlotem niżej wymienionych elementów?	M/CC
Instrukcje dla przygotowania lotu, ogólne Operator opisze szczegółowo w OM-A 8.1 wszystkie niezbędne czynności dla przygotowania lotu konieczne podczas planowania operacji odlotu lub przylotu w środowisku P-RNAV wraz z podaniem zamierzonego czasu korzystania. Poniższe elementy będą dokładnie sprawdzone przez członków załogi: <ul style="list-style-type: none"> • Pokładowa nawigacyjna baza danych musi być prawidłowa dla obszaru zamierzonej operacji i musi zawierać pomoce nawigacyjne, punkty drogi, procedury zakodowanej przestrzeni podejścia końcowego dla odlotu, przylotu i lotnisk zapasowych. • Informacje NOTAM z naciskiem na elementy powiązane z koniecznym środowiskiem operacyjnym, takie jak dostępność stacji DME i VOR, jeżeli ma to zastosowanie; • Należy potwierdzić dostępność pokładowego systemu wyposażenia nawigacyjnego potrzebnego do wykonania trasy • Dostępność podwójnego systemu P-RNAV, jeżeli wymagany w przestrzeni powietrznej, która ma być użyta; • Dostępność RAIM odpowiednio z dostępnością wystarczającej liczby satelitów przez czas planowanej operacji P-RNAV statku powietrznego obejmującej +/- 15 minut zakładanego czasu, w którym odbywa się operacja. Zakładana dostępność usług RAIM może być dostarczona użytkownikom przez dostawców usług nawigacyjnych (ANSP), producenta awioniki lub innych, takich jak Eurocontrol AUGUR lub US Coastguard; • Skutki braków technicznych, jak przyjęto w zatwierdzonym MEL w odniesieniu do użytkowanej przestrzeni powietrznej (np. wadliwe źródła nawigacyjne). 	

Uwaga: W przypadku gdy RNAV SID/STAR jest oparty na GNSS, ale szczególne zatwierdzenie P-RNAV dla danego statku powietrznego jest oparte o

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

DME/DME lub VOR/DME, załoga nie powinna podejmować próby wykonania takiej procedury.
--

3.1.7 Procedury operacyjne – Plan lotu ATS	
PRNV 3-A8-060	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.1045 OM-A, Rozdział 8.1.3 Plan lotu ATS
<input type="checkbox"/> Czy w instrukcji operacyjnej, A rozdział 8.1.3, znajduje się wystarczająca informacja wyjaśniająca sposób złożenie planu lotu ATS w związku ze stosowaniem operacji P-RNAV?	
M/CC	
Planowanie lotu Procedury i odpowiedzialność służb ruchu lotniczego za przygotowanie i złożenie . Czynniki, które należy rozważyć obejmują środki złożenia pojedynczego i powtarzających się planów lotu. Składając plan lotu ATS, operator lub załoga określa możliwości PBN do informowania ATC o zatwierdzonej kwalifikacji nawigacyjnej. Dla operatorów/statków powietrznych z zatwierdzeniem P-RNAV, obie litery 'R' i 'P' zostaną wpisane w pole 10 FPL. Operatorzy (piloci lub dyspozytorzy) zamierzający korzystać z procedur P-RNAV muszą wypełnić odpowiednie indeksy planu lotu, a pokładowe dane nawigacyjne muszą być aktualne i uwzględniać prawidłowe procedury.	
3.1.8 Ogólne Procedury Lotu RNAV/RNP	
PRNV 3-A8-065	EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.085, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045, OM-A, Rozdział 8.3 Procedury Lotu OM-A, Rozdział 8.3.2 Procedury Nawigacyjne (RNAV)
<input type="checkbox"/> Czy operator wystarczająco dokładnie i szczegółowo opisał procedury RNAV i P-RNAV dla wyjaśnienia załodze lotniczej zasad dla tego typu specyficznej operacji (informacja ogólna, która nie jest specyficzna dla typu)?	
M/CC	
Ogólny opis zagadnienia RNAV i RNP w ramach systemu instrukcji operacyjnej (OM) Sugeruje się, aby operator wyjaśnił w OM-A-8.3 ogólne, nie specyficzne dla typu informacje związane z operacjami P-RNAV. Operator powinien umieścić ogólne omówienie wszystkich możliwych przestrzeni RNAV i RNP (nawigacja oparta na osiągnięciach) wraz z powiązаныmi specyfikacjami operacyjnymi, jak opisano w Podręczniku ICAO PBN Dok 9613 (np.)	
Ogólny opis RNAV (monitorowanie braku osiągnięć) <ul style="list-style-type: none"> • RNAV 10 (operacja nad oceanem i odległych terenach kontynentalnych) • RNAV 5 (B-RNAV / stosowanie w przelocie i NAV w podejściu końcowym) • RNAV 1 • P-RNAV 	Ogólny opis RNP (monitorowanie osiągnięć) <ul style="list-style-type: none"> • RNP 10 (operacja nad oceanem i odległych terenach kontynentalnych) • RNP 4 (operacja nad oceanem i odległych terenach kontynentalnych) • RNP 2 (do uzgodnienia) • Podstawowy RNP 1 • Zaawansowany RNP 1 • RNP APCH • RN AR APCH

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

3.1.9 Przygotowanie do Lotu – sprawdzanie dostępności źródeł RAIM i nawigacyjnych		
PRNV 3-A8-070	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045, ICAO DOK 9613, ICAO DOK 8168 OM-A, Rozdział 8.3.2 Procedury Nawigacyjne	
<input type="checkbox"/> Czy opisana jest, ogólnie, kontrola RAIM (jeżeli ma zastosowanie)? <input type="checkbox"/> Czy wyjaśniona jest strategia odpraw i procedury komunikacji z ATS z odniesieniem do operacji w środowisku P-RNAV?		M/CC
Procedury ogólne – przed lotem Operator musi opisać w systemie OM ogólne procedury określające sposób zapewnienia dostępności danych ze źródeł nawigacyjnych przez określony czas, w którym planowane są operacje statkiem powietrznym w środowisku P-RNAV na lotniskach odlotu, przylotu (docelowym) i zapasowym. <ul style="list-style-type: none"> • Dla systemów GNSS polegających na RAIM, w trakcie planowania przed lotem lub na etapie planowania lotu należy zweryfikować ich dostępność na 15 minut przed zakładanym czasem operacji i do 15 minut po wykonaniu operacji P-RNAV. • W przypadku przewidywanej ciągłej utraty możliwości wykrycia błędu przez więcej niż pięć (5) minut, należy poprawić/zmienić planowanie lotu. • Należy omówić elementy briefingu związane z operacją P-RNAV. • Jeżeli z przyczyny nieprawidłowego działania wyposażenia lub ograniczeń systemu, zakładana/dopuszczona procedura nie może być wykonana, pilot musi natychmiast poinformować ATC stosując w tym celu zwrot: „UNABLE xxx ARRIVAL/DEPARTURE DUE RNAV TYPE” 		
3.1.10 Reagowanie, notyfikowanie i zgłaszanie zdarzeń		
PRNV 3-A8-070	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.037(a)2, OPS 1.085, OPS 1.420, OPS 1.1045 OM-A, Rozdział 11 Reagowanie, notyfikowanie i zgłaszanie zdarzeń	
<input type="checkbox"/> Czy temat P-RNAV wprowadzony jest do systemu zdarzeń, incydentów i wypadków? <input type="checkbox"/> Czy są procedury nakładające na członków załogi obowiązek zgłaszania meldunków w przypadku odstępstw lub dowolnego incydentu/wypadku związanego z operacjami P-RNAV oraz, jak podano poniżej w a) do e), wykaz zdarzeń podlegający zgłaszaniu?		M/CC
Zdarzenia podlegające zgłaszaniu Operator musi opracować system badania zdarzeń, aby stwierdzić czy przyczyną jest nieprawidłowo zakodowana procedura czy błędy w bazie nawigacyjnych danych. Następujące zdarzenia powinny być przedmiotem zgłaszania zdarzeń od operatorów, którzy mają zatwierdzenie przyznane zgodnie z EU OPS 1. Zdarzenie podlegające zgłoszeniu to takie, które ma negatywny wpływ na bezpieczeństwo operacji i może być spowodowane działaniami/zdarzeniami niezależnymi od systemu nawigacyjnego statku powietrznego. Operator musi mieć ustanowiony system badania takich zdarzeń dla stwierdzenia czy przyczyną jest błąd w kodowaniu procedury, czy błąd w bazie danych nawigacyjnych. Operator jest odpowiedzialny za podjęcie działań naprawczych. Następujące zdarzenia muszą być zgłaszane na Occurrence Report (patrz EU OPS 1.420) przez operatorów, którym przyznano zatwierdzenia zgodnie z EA OPS 1. <ul style="list-style-type: none"> • Wady techniczne i przekroczenie ograniczeń technicznych, włącznie z: <ol style="list-style-type: none"> a) Znaczące błędy nawigacyjne spowodowane przez niewłaściwe dane lub błąd kodowy w bazie danych b) Niespodziewane odejście boczne/pionowe od toru lotu bez udziału pilota lub nieprawidłowe działanie oprzyrządowania (przesunięcie mapy) c) Znacząco błędne informacje bez ostrzeżenia o ustercie d) Całkowita utrata informacji lub mnoga usterka wyposażenia nawigacyjnego e) Utrata funkcji niezawodności (np. RAIM), gdzie, podczas planowania przed lotem, zakładano niezawodność dostępności. 		

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

3.2 Procedury normalne, szczególne dla typu (OM-B)

Operator musi wdrożyć procedury dotyczące operacji normalnych i nietypowych do instrukcji operacyjnej na typ odnośnego statku powietrznego. Procedury muszą wyjaśniać podział pracy i meldunki w różnych sytuacjach, mających miejsce w kabinie. Jeżeli dokumentacja producenta jest dostępna operator musi zapewnić, aby procedury były prawidłowo wyjaśnione w jego OM-B nie pozostawiając żadnych wątpliwości co do podziału pracy i zadań w trakcie wykonywania operacji P-RNAV.

3.2.1 Przygotowanie do lotu, Sprawdzanie w kokpicie dostępności źródeł RAIM i nawigacyjnych	
PRNV 3-B2-080	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045, ICAO DOK 9613, ICAO DOK 8168 OM-B, Rozdział 2 Procedury normalne
<input type="checkbox"/> Czy wystarczająco dokładnie opisano pokładowe sprawdzenie RAIM (niezależne od odbiornika monitorowaniem niezawodności) (jeżeli ma zastosowanie)? <input type="checkbox"/> Czy opisana jest procedura wyboru lub wykluczenie pokładowych źródeł nawigacyjnych, jeżeli wymaga tego opublikowana procedura nawigacyjna? <input type="checkbox"/> Czy operator opisał procedurę wyjaśniającą wykluczenie oznaczenia niewiarygodnych naziemnych pomocy nawigacyjnych (DME/DME, VOR/DME, VOR) zasilających pokładowy system źródeł nawigacyjnych w błędne informacje, jak podano w opublikowanych mapach nawigacyjnych lub NOTAM'ach? <input type="checkbox"/> Czy opracowano procedury dla czynności jakie załogi muszą podjąć w przypadku niedostępności niezbędnych systemów nawigacyjnych lub innych zasadniczych systemów, zgodnie z MEL? <input type="checkbox"/> Czy wytłumaczono strategię briefingu i komunikacji z ATS w odniesieniu do operacji wykonywanych w środowisku P-RNAV?	
M/CC	
Kontrola RAIM przed odlotem Operator musi opisać w systemie OM ogólne procedury określające sposób zapewnienia dostępności danych ze źródeł nawigacyjnych przez określony czas, w którym planowane są operacje statkiem powietrznym w środowisku P-RNAV na lotniskach odlotu, przylotu (docelowym) i zapasowym: <ul style="list-style-type: none"> • Należy opisać proces wyboru źródła nawigacyjnego, jeżeli ma to zastosowanie; • Należy opisać proces wykluczenia pokładowych źródeł nawigacyjnych, jeżeli ma to zastosowanie 	
3.2.2 Przygotowanie do lotu w kokpicie - programowanie	
PRNV 3-B2-085	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045, ICAO DOK 9613 OM-B, Rozdział 2
<input type="checkbox"/> Czy opracowano procedury omawiające niezbędne kontrole i zadania jakie należy wykonać na pokładzie przed lotem?	
M/CC	
Programowanie Poza normalnym planowaniem przez lotem, następujące kontrole muszą być opisane w instrukcji operacyjnej: <ul style="list-style-type: none"> • Pokładowe dane nawigacyjne muszą być aktualne i uwzględniać procedury P-RNAV; • Wybrana mapa nawigacji wg przyrządów musi jednoznacznie/wyraźnie identyfikować/wyszczególniać wymagania operacyjne P-RNAV; • Załoga lotnicza musi dopilnować, aby procedury P-RNAV, które mogą być zastosowane dla zamierzonego lotu (włącznie z lotniskami zapasowymi) są wybrane z ważnej bazy danych nawigacyjnych (aktualny cykl AIRAC) i nie są zakazane instrukcją przedsiębiorstwa lub NOTAM'em; • Załoga lotnicza musi sprawdzić wprowadzone procedury nawigacyjne P-RNAV, takie jak SID i spodziewany STAR (włącznie z lotniskami zapasowymi) wybrane przez system (np. strona planu lotu CDU) lub przedstawione graficznie na przesuwającej się mapie celem potwierdzenia prawidłowego wprowadzenia i sensowności zawartości procedur. 	

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

3.2.3 Przed rozpoczęciem procedury SID/STAR	
PRNV 3-B2-090	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045 OM-B, Rozdział 2
<input type="checkbox"/> Czy opisane są procedury wyjaśniające wszystkie niezbędne czynności związane z podziałem pracy, kontrolą źródeł i metod briefingów?	
M/CC	
<p>Przed rozpoczęciem procedury</p> <p>Poza normalnymi procedurami, przed rozpoczęciem operacji P-RNAV w ramach SID lub STAR, członkowie załogi muszą zweryfikować prawidłowość wprowadzonej procedury poprzez porównanie jej z odpowiednimi mapami nawigacyjnymi. Takie sprawdzenie powinno obejmować::</p> <ul style="list-style-type: none"> • Kolejność punktów zwrotnych i sensowność torów i odległości pomiędzy pojedynczymi punktami, prawidłowe kodowanie wysokości i ograniczeń prędkości, prawidłowej identyfikacji punktów przelotu (<i>fly-over</i>) i wyprzedzenia zakrętu (<i>fly-by</i>) ze szczególnym naciskiem na procedury P-RNAV poniżej MSA. Jako minimum, sprawdzenie może być prostą kontrolą wyświetlacza obrazu odpowiedniej mapy i MCDU; • Dla systemów GNSS polegających na RAIM i wymuszających sprawdzenie dostępności dla operacji P-RNAV, załoga lotnicza powinna wykonać nową kontrolę dostępności RAIM, jeżeli czas odlotu różni się o 15 minut od czasu zastosowanego przy planowaniu przed lotem; • Przed rozpoczęciem startu, członkowie załogi muszą zweryfikować czy system RNAV jest dostępny i działa prawidłowo i, tam gdzie ma to zastosowanie, czy wprowadzono prawidłowe dane dotyczące lotniska i drogi startowej. Dla obliczenia położenia wykorzystuje się prawidłowe źródła nawigacyjne; • Jeżeli nie jest zapewniona korekcja automatyczna punktu odlotu załoga lotnicza musi spowodować jej uruchomienia na drodze startowej poprzez ręczną korekcję pozycji na progu drogi startowej lub w miejscu rozpoczęcia rozbiegu. Pozwoli to wykluczyć pojawienie się pozycji błędnej po starcie. 	
<p>Uwaga: Operator musi dopilnować, aby załoga nie tworzyła ręcznie nowych punktów trasy, gdyż to unieważni odnośną procedurę P-RNAV. Każda ręczna modyfikacja współrzędnych w procedurach P-RNAV lub ręczne dodawanie lub skreślanie pojedynczych lub wielu punktów nawigacyjnych opublikowanych w procedurach P-RNAV jest zazwyczaj nie dozwolona. Jednakże modyfikacje trasy w kontrolowanym obszarze podejścia końcowego mogą być dokonywane przez wektorowanie radarowe lub polecenie lotu 'wprost do' i załoga musi być w stanie na nie zareagować bez zbędnej zwłoki.</p>	
3.2.4 Odlot/odejście w locie P-RNAV	
PRNV 3-B2-095	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045 OM-B, Rozdział 2
<input type="checkbox"/> Czy opisane są procedury w locie wyjaśniające wszystkie niezbędne czynności, jak wymienione poniżej?	
M/CC	
<p>Odlot P-RNAV związany z procedurami nawigacyjnymi w locie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nie należy stosować procedury jeżeli występują wątpliwości co do jej ważności w nawigacyjnej bazie danych; • W trakcie procedury należy, pod kątem poprawności nawigacyjnej, monitorować lot poprzez sprawdzenie krzyżowe przy użyciu konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych i wykorzystaniem w tym celu podstawowych wskazań w połączeniu z MCDU. Tam gdzie ma to zastosowanie i jeżeli użyte, procedury załogi będą obejmować monitorowanie działania automatycznej korekcji układów bezwładnościowych, aby dopilnować, że odcinek czasu bez korekcji nie przekracza dozwolonych granic; 	

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

- Jeżeli uruchomienie systemów pokładowych nie odbywa się automatycznie przed rozpoczęciem kołowania do startu, a załoga nie była w stanie uaktualnić pozycji przy użyciu ręcznej korekcji pozycji na drodze startowej /progu lub w miejscu rozpoczęcia rozbiegu, co ma zastosowanie, odlot należy wykonać przy użyciu konwencjonalnych metod nawigacji. Przejście do P-RNAV powinno nastąpić w punkcie, w którym statek powietrznym wszedł w zasięg DME/DME i miał dostateczną ilość czasu na osiągnięcie odpowiednich wskazań.

Uwaga: Jeżeli procedura jest tak zaprojektowana, aby rozpocząć konwencjonalnie, to najpóźniejszy punkt przejścia do P-RNAV będzie oznaczony na mapach. Jeżeli pilot zdecyduje o rozpoczęciu procedury P-RNAV przy użyciu metod konwencjonalnych, na mapach nie będzie żadnych wskazań co do punktu przejścia do procedur P-RNAV.

3.2.5 Przyłot w locie P-RNAV

PRNV	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.230, OPS 1.1045
3-B2-095	OM-B, Rozdział 2

Czy opisane są procedury w locie wyjaśniające wszystkie niezbędne czynności, związane z procedurami przyłotu P-RNAV?

M/C/C

Przyłot P-RNAV związany z procedurami nawigacyjnymi w locie

- Przed przystąpieniem do fazy podejścia załoga musi upewnić się, że do układu wprowadzone zostały prawidłowe końcowe procedury podejścia. Bieżący plan powinien być sprawdzony poprzez porównanie map z mapą zobrazowaną na wyświetlaczu lub z MCDU. To obejmuje potwierdzenie kolejności punktów zwrotnych, poprawność kątów drogi i odległości, ograniczenia wysokości i prędkości, oraz, jeżeli możliwe, sprawdzenie, które punkty zmiany trasy wymagają skrętu nad punktem, a które z wyprzedzeniem. Jeżeli procedura tego wymaga, należy sprawdzić czy uaktualnienie wyklucza korzystanie ze szczególnych pomocy nawigacyjnych;
- Jeżeli konieczne jest przejście na procedury podejścia konwencjonalnego załoga musi poczynić stosowane przygotowania;
- W trakcie procedury należy, pod kątem poprawności nawigacyjnej, monitorować lot poprzez sprawdzenie krzyżowe przy użyciu konwencjonalnych pomocy nawigacyjnych i wykorzystaniem w tym celu podstawowych wskazań w połączeniu z MCDU. Szczególnie w przypadku procedur RNAV na bazie VOR/DME, odniesienie do VOR/DME użyte do skonstruowania procedury musi być wyświetlona i sprawdzona przez załogę. Dla układu bez funkcji korekcji od GNSS w fazie schodzenia należy sprawdzić wiarygodność nawigacji przed osiągnięciem pozycji rozpoczęcia podejścia początkowego (*Initial approach waypoint – IAWP*). W przypadku systemów GNSS brak niezawodnego alarmu uznawane jest za wystarczające. Jeżeli próba jest negatywna, procedurę należy wykonać w sposób konwencjonalny;
- Np., jeżeli wykonalne, należy porównać wartości namiaru i odległości VOR/DME systemu RNAV z uzyskanymi z RMI (wybranych dla tego samego VOR/DME). Dla niektórych systemów, dokładność może być określona przez tryb nawigacji lub dokładności;
- Jeżeli MCDU wskazuje tylko w liczbach całkowitych i nie jest w stanie wyświetlić błędów z dokładnością wymaganą dla kontroli P-RNAV, należy zastosować alternatywne środki sprawdzania. Zmiany tras w rejonie lotniska mogą być dokonywane metodą wek torowania lub przy pomocy poleceń 'wprost do', a załoga musi na nie reagować bez zbędnej zwłoki. Może to się wiązać z wprowadzeniem punktów taktycznych znajdujących się w bazie danych. Ręczne dodawanie lub modyfikowanie wprowadzonej procedury przy użyciu tymczasowych punktów lub stałych punktów nawigacyjnych nie znajdujących się w bazie danych jest nie dozwolone. Pomimo, że konkretna metoda nie jest obowiązkowa, należy przestrzegać każde opublikowane ograniczenie wysokości i prędkości;
- Nie należy stosować procedury jeżeli występują wątpliwości co do jej ważności w nawigacyjnej bazie danych. Jako minimum, sprawdzenie przed przyłotem może być prostą kontrolą wyświetlacza obrazu odpowiedniej mapy.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

3.3 Procedury nietypowe i awaryjne szczególne dla typu

3.3.1 Procedury awaryjne P-RNAV	
PRNV 3-B3-105	JAA TGL 10, EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.210, OPS 1.1045 OM-B, Rozdział 3
<input type="checkbox"/> Czy opisane są procedury w locie wyjaśniające szczegółowo wszystkie niezbędne procedury awaryjne?	
M/CC	
<p>Awaryjne procedury P-RNAV w odlocie/przylocie</p> <p>Operator musi opracować procedury awaryjne celem uwzględnienia ostrzeżeń i przestróg dla następujących warunków:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Awaria podzespołów systemu RNAV włącznie z tymi mającymi wpływ na wielkość technicznego błędu pilotażu (np. usterka autopilota lub systemu nakazowego); • Mnogie awarie systemu; • Usterki źródeł informacji nawigacyjnej • Korzystanie z sygnałów bezwładnościowych poza podanym ograniczeniem czasowym. <p>Załoga musi powiadomić ATC o każdym problemie z system RNAV, w wyniku którego nastąpiła utrata zdolności nawigacyjnej wraz z proponowanymi działaniami. W przypadku utraty łączności załoga powinna kontynuować lot zgodnie z procedurami RNAV i opublikowanymi procedurami na wypadek utraty łączności. W przypadku utraty zdolności do lotu RNAV załoga musi zastosować procedury awaryjne i prowadzić nawigację w oparciu o alternatywne środki nawigacyjne, również przy użyciu układów bezwładnościowych. Środki alternatywne nie muszą być systemami RNAV.</p>	

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV**4 Wymagania dotyczące szkolenia i sprawdzania****4.1 Szkolenie ogólne**

Zaleca się, aby operator, w ramach swojego systemu szkoleniowego, opracował moduły obejmujące pełen zakres specyfikacji operacyjnych w odniesieniu do P-RNAV, B-RNAV, RNP i więcej. Zaleca się, aby operator przygotował podstawowy moduł szkolenia w zakresie RNAV, co stanowić będzie podstawę dla różnych zastosowań operacji RNAV. Aczkolwiek szkolenie w zakresie podstawowego modułu nie będzie jednoznaczne z uzyskaniem kwalifikacji do wykonywania różnych operacji RNAV lub PBN, ale należy traktować je jako podstawę dla przyszłych rozszerzeń na inne obszary specyfikacji operacyjnych PNB.

Kierownik szkolenia organizacji lotniczej jest odpowiedzialny za zbudowanie i utrzymywanie modułu szkolenia obejmującego zagadnienia dotyczące specyfikacji operacyjnych RNAV i PBN.

Moduły muszą być zbudowane w podobny sposób ułatwiając interpretację ich zawartości.

4.1.1 Przygotowanie modułów szkoleniowych

Przed przygotowaniem modułów szkoleniowych dla operacji P-RNAV zaleca się, aby operator zapoznał się z poniższymi punktami stanowiącymi wytyczne:

- Należy wyraźnie określić gdzie odbędzie się szkolenie, włącznie z opisem obiektu szkolenia teoretycznego, a jeżeli takie szkolenie jest zlecone na zewnątrz (opis obiektu podwykonawcy);
- W każdym module szkoleniowym należy podać minimum wymaganych kompetencji/funkcję szkolenia oraz że personel będzie sprawdzany;
- Moduł będzie wyraźnie zdefiniowany z podaniem zakresu, celu i czasu przeznaczanego na konkretne szkolenie;
- Należy wprowadzić odniesienie do wymagań dotyczących kompetencji, jak podano w OM A, rozdział 5;
- Dla każdego modułu należy określić minimalny standard wymaganej wiedzy;
- Należy wymienić warunki, warunki wstępne i wymagania związane z przywilejami wynikającymi z ukończonego szkolenia oraz warunki sprawdzania umiejętności;
- Należy wyraźnie wyszczególnić zdefiniowane lekcje pokazując etapy i elementy, które będą sprawdzane oraz co jest założeniem lekcji;
- Odniesienie do podwykonawcy wymienionego w OM D, rozdział 12;
- Odniesienie do programu i planu lekcji (dla szkolenie w klasie).

Uwaga: Moduł specyfikacji operacyjnej stanowiłby część koncepcji RNP

4.1.2 Standard umiejętności podczas szkolenia i sprawdzania

Dla zapewnienia odpowiedniego poziomu szkolenia teoretycznego i praktycznego, operator, w ramach danego modułu szkoleniowego, zdefiniuje minimalny standard wymaganej wiedzy dla danego zagadnienia, który zostanie wykorzystany do sprawdzenia i udokumentowania zdobytej przez ucznia wiedzy. Minimalny standard wymaganej wiedzy zawierać będzie opis poziomu, na którym uczeń będzie w stanie zaprezentować zdobytą wiedzę np. uczeń zna na pamięć wszystkie etapy planowania lotu w odniesieniu do operacji P-RNAV.

4.2 Instrukcja szkolenia – szczególne moduły RNP ARCH (OM-D)

Zaleca się operatorowi wprowadzenie do OM-D następujących trzech modułów szkolenia dla operacji RNAV i RNP, co pozwoli na stworzenie konstrukcji modułowej w przypadku dalszej rozbudowy programów szkoleniowych

- Szkolenie i sprawdzanie w ramach 'kursów podstawowych'
- Moduł szkolenia ogólnego RNAV/RNP
- Moduł szkolenia P-RNAV

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

4.2.1 Szkolenie i sprawdzanie podczas 'podstawowych kursów'									
PRNV 4-D2.110	EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.945, OPS 1.950, OPS 1.975, OPS 1.1045, JAR FCL 1, Wytyczne FOCA, JAA TGL 10 zm. 1 APP: OPS 1.965								
	OM – D, Rozdział 2. Program szkolenia i sprawdzania'								
<input type="checkbox"/> Czy przedmiot operacji RNAV i RNP jest wdrożony do Instrukcji Część D rozdział 2.1 Załoga Lotnicza? <input type="checkbox"/> Czy operator rozróżnia pomiędzy wymaganiami rodzajowymi dla szkolenia RNAV, a szkoleniem specjalnym wymaganym dla operacji P-RNAV? <input type="checkbox"/> Czy szkolenie praktyczne i teoretyczne jest wdrożone do programu 'podstawowych kursów', jak podano poniżej?				M/CC					
Moduł rodzajowy szkolenia RNAV/RNP, jak również szkolenie specjalne z zakresu specyfikacji operacyjnej dla P-RNAV będzie wdrożone do programu tzw. 'kursów podstawowych' podanych poniżej. Moduł rodzajowy szkolenia RNAV/RNP, jak również szkolenie specjalne z zakresu specyfikacji operacyjnej dla P-RNAV i sprawdzanie będzie wykonane zgodnie z informacją podaną w 'kursach podstawowych' podanych poniżej. Oba moduły, szkolenie i sprawdzanie składają się zazwyczaj z dwóch etapów: • Szkolenia na ziemi i sprawdzania obejmujące części teoretyczne i praktyczne przedmiotu (w klasie) • FSTD i/lub praktyczne szkolenie i sprawdzanie na samolocie									
Matryca 'podstawowego szkolenia'									
Etap	Na ziemi i FSTD/Szkolenie nie samolotowe	Szkolenie na konwersję uprawnień i sprawdzania obejmuje: • Kurs na zmianę operatora • Kurs na zmianę typu st.pow /uprawnień na klasę • Kurs na zmianę operatora/ typu st.pow /uprawnień na klasę	Tak	Tak					
	FSTD/Szkolenie samolotowe	Kurs w pilotażu Szkolenie odświeżające i sprawdzania <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>• LPC</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">N/D</td> </tr> <tr> <td>• OPC</td> </tr> <tr> <td>• Kontrola w locie liniowym</td> </tr> <tr> <td>• Szkolenie odświeżające</td> </tr> </table>	• LPC	N/D	• OPC	• Kontrola w locie liniowym	• Szkolenie odświeżające	Nie	Tak
• LPC	N/D								
• OPC									
• Kontrola w locie liniowym									
• Szkolenie odświeżające									
		Szkolenie odświeżające i sprawdzania <table border="1" style="margin-left: 20px;"> <tr> <td>• LPC</td> <td rowspan="4" style="text-align: center;">N/D</td> </tr> <tr> <td>• OPC</td> </tr> <tr> <td>• Kontrola w locie liniowym</td> </tr> <tr> <td>• Szkolenie odświeżające</td> </tr> </table>	• LPC	N/D	• OPC	• Kontrola w locie liniowym	• Szkolenie odświeżające	Tak	Tak
• LPC	N/D								
• OPC									
• Kontrola w locie liniowym									
• Szkolenie odświeżające									
		Szkolenie zapoznawcze i na różnice	Tak	Tak					
		Ostatnie doświadczenie	Tak	Nie					
		Odpoczynek w locie szkolnym członków załogi							
		Dotychczasowe doświadczenie	N/D						

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

4.2.2 Moduł szkolenia RNAV/RNP	
PRNV 4-D2-115	EEC 3922/91 Aneks III, OPS 1.950, OPS 1.955, OPS 1.965, OPS 1.970, OPS 1.975, OPS 1.1045, JAR FCL 1, wytyczne FOCA, JAA TGL 10 APP: OPS 1.965
OM-D, Rozdział 2, Program szkolenia i sprawdzania umiejętności	
<input type="checkbox"/> Czy moduł rodzajowego szkolenia w operacjach RNAV/RNP jest wdrożony do OM-D? <input type="checkbox"/> Czy niżej wymienione zagadnienia (w szarych tabelach) są wdrożone do modułu szkoleniowego w operacjach P-RNAV? <input type="checkbox"/> Czy treść każdego zagadnienia jest odpowiednio odzwierciedlona w każdym kwadracie z odniesieniem?	M/CC
Przykład rodzajowego modułu szkolenia w operacjach RNAV/RNP:	
Moduł rodzajowego szkolenia w operacjach RNAV/RNP i sprawdzania	Definicja zagadnienia
	Moduł szkolenia w operacjach RNAV musi zawierać zrozumiałą instrukcję co do zakresu wiedzy podstawowej i kompetencji związanych z operacjami RNAV i RNP. Moduł służy jako podstawowe szkolenie dla pilotów dla kolejnych specyfikacji RNAV i RNP. Zagadnienia rodzajowe powiązane za wszystkimi szczególnymi specyfikacjami operacyjnymi RNAV i RNP ujęte są w tym module, aby uniknąć powtarzającego się szkolenia nie przynoszącego żadnych zysków operacyjnych lub zwiększenia bezpieczeństwa.
	Odniesienie do wymagań w zakresie posiadanych kwalifikacji (jeżeli wymagane)
	Żadnych
	Poziom umiejętności/wiedzy jaką należy zdobyć
	Poniższe <u>poziomy umiejętności/wiedzy</u> zostaną zdefiniowane jako minimalne wymagania, jakie należy uzyskać po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego: <ul style="list-style-type: none"> • Student wie gdzie w systemie instrukcji operacyjnej znaleźć odnośną informację dotyczącą RNAV i RNP; • Student zna różnice pomiędzy różnymi specyfikacjami RNAV i RNP i wie, jakie specyfikacje operacyjne operatora są zatwierdzone, jak podano w wyciągu AOC; • Student rozumie zasady skutków obniżonej niezawodności systemu na operacje RNAV i RNP (operacja zgodna z MEL); • Student wie gdzie sprawdzić: <ul style="list-style-type: none"> ○ Wymagania i ograniczenia systemu ○ Niezawodność nawigacyjnej bazy danych ○ W jaki sposób zaprogramować procedury nawigacyjne
Wymagania wstępne	
<ul style="list-style-type: none"> • Przed rozpoczęciem modułu szkolenia rodzajowego RNAV i RNP student powinien ukończyć teoretyczne szkolenie naziemne w systemach statku powietrznego dla łatwiejszego zrozumienia procedur działania systemu i jego ograniczeń • Szkolenie teoretyczne i praktyczne musi mieć miejsce przed testem z umiejętności na typ lub klasę. 	
Współzależność / interakcja z innymi modułami szkolenia	
<ul style="list-style-type: none"> • Moduł szkolenia rodzajowego RNAV i RNP stanowi podstawę dla dalszych szczególnych modułów szkolenia RNAV i RNP 	

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

<ul style="list-style-type: none"> Szkolenie na ziemi i odświeżające powinno uwzględniać elementy podstawowego modułu szkolenia rodzajowego RNAV i RNP.
Elementy szkolenia (etapy, lekcje, sekwencje i szczegółowa zawartość)
<p><u>Następujące elementy muszą być omówione podczas teoretycznego szkolenia na ziemi:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Krótkie omówienie historii wdrożenia operacji RNAV; Omówienie struktury systemu i funkcjonalność/różnice występujące w różnych operacjach typu RNAV i RNP; Ograniczenia RNAV i VNAV Baro; Ideologia i ograniczenia GPS; <ul style="list-style-type: none"> Mapy i bazy danych obejmujące: koncepcje oznaczania punktów; przelotu nad punktem (<i>fly-over</i>) lub wyprzedzenia zakrętu (<i>fly-by</i>); pionowy kąt toru; Zagadnienia awioniki obejmujące: koncepcje oznaczania punktów i obrazów; przelotu nad punktem (<i>fly-over</i>) lub wyprzedzenia zakrętu (<i>fly-by</i>); Wykorzystanie wyposażenia RNAV włącznie (jeżeli ma zastosowanie) z weryfikacją i wyborem źródeł informacji nawigacyjnej, taktyczne poprawianie trasy, zwrócenie uwagi na przerwy w dostarczaniu informacji; Wprowadzanie do systemu nawigacyjnego (FMS) danych towarzyszących, takich jak: wiatr, ograniczenia wysokości i prędkości, przekroju pionowego/prędkości pionowej; Stosowanie modu nawigacji z bocznym przesunięciem i pionowej i związane z tym techniki kontrolowania; Frazeologia radiotelefoniczna w operacjach RNAV (zgodnie z ICAO Dok 4444); Wpływ usterek systemów nie związanych z RNAV (np. awaria silnika, nieprawidłowe działanie systemów kierowania); <p><u>Szkolenie praktyczne na symulatorze lotu lub statku powietrznym:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> Wszystkie wyżej opisane elementy muszą być przeszkolone i sprawdzone w operacjach praktycznych na statku powietrznym lub symulatorze lotu, jak wyszczególniono w macierzy 'podstawowych kursów'.
Sprawdzanie/Egzamin włącznie z oceną zaliczającą dla testów pisemnych
<ul style="list-style-type: none"> Wiedza teoretyczna będzie sprawdzana przez przeprowadzenie pisemnego testu lub w inny odpowiedni sposób pozwalający na zarejestrowania i prześledzenie jakości przekazanej wiedzy; Kandydat musi zaliczyć z wynikiem pozytywnym sprawdzian z wiedzy przed dopuszczeniem do dalszego szkolenia praktycznego i kontroli umiejętności na statku powietrznym lub FSTD
Potrzebny/zaangażowany w szkolenie i sprawdzanie personel
<p>Przed dopuszczeniem do wykonywania swoich obowiązków cały personel zajmujący się/zaangażowany w szkolenie i sprawdzanie, jak wymieniono poniżej, musi być wpisany do OM-D operatora, rozdział 1.3 Personel Szkolący i Sprawdzający.</p> <ul style="list-style-type: none"> Szkolenie teoretyczne i praktyczne oraz sprawdzanie wiedzy i umiejętności prowadzone jest przez Instruktor na ziemi (GI), Kapitana-Instruktor (TC) lub Instruktor z uprawnieniami na typ (TRI) Szkolenie FSTD/samolotowe prowadzone jest przez SFI/TRI na symulatorze lotów/statku powietrznym podczas szkolenia na konwersję uprawnień przy zmianie typu statku powietrznego lub operatora Sprawdzanie wiedzy praktycznej na FSTD prowadzone będzie przez SFE/TRE Sprawdzanie wiedzy praktycznej na samolocie prowadzone będzie przez TC lub TRE Szkolenie praktyczne RNAV podczas lotu liniowego pod nadzorem (LIFUS), jak również pierwsza i kolejne kontrole liniowe będą prowadzone przez formalnie zaakceptowanych TC.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

Odniesienia do sylabusu i planu lekcji	
Operator poda wszystkie odniesienia co do miejsce, gdzie w OM-D operatora można znaleźć konkretny program szkolenia w operacjach RNAV i odnośnych planów lekcji	
4.2.3 Moduł szkolenia RNAV/RNP	
PRNV 4-D2-115	JAA TGL 10, EEC 3922/91, Aneks III, OPS 1.020, OPS 1.175, OPS 1.950, OPS 1.955, OPS 1.970, OPS 1.975, OPS 1.1045, JAR FCL 1, wytyczne FOCA, APP: OPS 1.965 OM-D, Rozdział 2.1.9 , Specjalne moduły szkoleniowe
<input type="checkbox"/> Czy jest koncepcja szczególnego szkolenia teoretycznego dla operacji RNAV, włącznie z sylabusem obejmującym niżej wymienione elementy – preferowana forma modułowa? <input type="checkbox"/> Czy niżej wymienione akceptowalne sposoby spełnienia są spełnione we wdrożonym kursie teoretycznym i praktycznym?	M/CC
Przykład rodzajowego modułu szkolenia w operacjach P-RNAV i sprawdzanie	
Moduł szkolenia w operacjach P-RNAV i sprawdzania	Definicja zagadnienia
	Moduł szkolenia w operacjach P-RNAV ma dostarczyć/nauczyć szczególnych kompetencji związanych z operacjami P-RNAV.
	Odniesienie do wymagań w zakresie posiadanych kwalifikacji (jeżeli wymagane)
	Żadnych
	Poziom umiejętności/wiedzy jaki należy zdobyć
	Należy uzyskać poniższe <u>poziomy umiejętności/wiedzy</u> po ukończeniu szkolenia teoretycznego i praktycznego: <ul style="list-style-type: none"> • Student wie, gdzie w systemie instrukcji operacyjnej znaleźć odnośną informację dotyczącą P-RNAV; • Student umie zademonstrować wszystkie normalne i nietypowe procedury, włącznie z wiedzą o odnośnych ograniczeniach systemu i wymaganiach operacyjnych dla operacji P-RNAV podczas planowania i fazy lotu;; • Student rozumie zasady skutków obniżonej niezawodności systemu na operacje- RNAV (operacja zgodna z MEL lub z nietypową i awaryjną listą kontrolną po częściowej lub całkowitej awarii systemu podczas lotu);
	Wymagania wstępne <ul style="list-style-type: none"> • Jeżeli operator stosuje rodzajowy moduł szkolenia RNAV i RNP jako podstawę do dalszego, szczególnego szkolenia w tym obszarze, student musi z wynikiem pozytywnym, ukończyć takie szkolenie przed rozpoczęciem dalszego, bardziej szczególnego szkolenia teoretycznego i praktycznego, takiego jak powiązany z P-RNAV.
	Współzależność / interakcja z innymi modułami szkolenia <ul style="list-style-type: none"> • Moduł szkolenia P-RNAV stanowi drugi etap (moduł) w szkoleniu zaawansowanym RNAV i RNP; • Szkolenie na ziemi i odświeżające powinno uwzględniać elementy modułu szkolenia w operacjach P-RNAV.
	Elementy szkolenia (etapy, lekcje, sekwencje i szczegółowa treść)

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

Szkolenie w przedmiocie operacji P-RNAV jest zazwyczaj podzielone na część teoretyczną i praktyczną. Zazwyczaj, część teoretyczna powinna być nauczana przed częścią praktyczną, ale operator ma wolną rękę do określenia kolejności nauczanych elementów, pod warunkiem, że w szkoleniu uwzględnione będą wszystkie przedmioty.

Wymagane szkolenie teoretyczne:

- Zawartość OM-A/B/C oraz dokumentów statku powietrznego/FMS dostarczonych przez producenta w odniesieniu do specyfikacji operacyjnych P-RNAV;
- Definicja operacji P-RNAV i wymagania prawne dla operacji P-RNAV (np. sprawdzanie NOTAM i danych nawigacyjnych);
- Wymagane wyposażenie dla operacji P-RNAV;
- Koncepcja GPS i oznaczania punktów i właściwości;
- Wymagania RNP/ANP; RAIM (włącznie z przewidywanymi usługami, jeżeli ma to zastosowanie);
- Interpretacja związanej z operacją P-RNAV informacji z NOTAM;
- Operacje zgodne z MEL;
- Właściwości procedur;
- Opis map nawigacyjnych, opis oprzyrządowanie statku powietrznego i wyświetlaczy w odniesieniu do operacji P-RNAV ;
- Odzyskiwanie z bazy danych procedury P-RNAV SID/STAR, omówienie procedury, porównanie z wykresem procedury i jakie należy podjąć działania w przypadku rozbieżności
- Szczegółne techniki wykonywania procedur P-RNAV, włącznie z podziałem pracy i szczególnymi zwrotami frazeologicznymi;
- Stosowanie autopilota, automatycznej przepustnicy/ automatycznego ciągu i wskaźnika nakazowego;
- Działanie trybu AFDS, przestrzeganie ograniczeń prędkości;
- Stosowanie innego wyposażenia statku powietrznego dla wspomagania monitorowania toru, pogody i unikania przeszkód;
- Skutki odchylenia temperatury, kompensacja i ograniczenia temperaturowe w operacjach P-RNAV.

Szkolenie praktyczne i sprawdzanie:

Następujące elementy muszą być omówione podczas praktycznego szkolenia w locie i testu z umiejętności lub podczas testu umiejętności na licencji/ podczas testu umiejętności u operatora. Operator podczas szkolenia i sprawdzania umiejętności w operacji P-RNAV będzie raczej korzystał z symulatora lotu, jeżeli dostępny, niż szkolić z procedur SOP (standardowe procedury operacyjne) i nietypowych na statku powietrznym, gdzie zazwyczaj nie można symulować awarii nawigacyjnych

- Programowanie P-RNAV SID/STAR włącznie ze sprawdzaniem bazy danych źródeł (okres ważności i funkcjonalność);
- Zarządzanie wyświetlaczem w kokpicie;
- Korzystanie z map nawigacyjnych;
- Stosowanie SOP i procedur nietypowych związanych z operacjami P-RNAV, jak opisano w AM-A i AM-D, włącznie ze strategią odpraw;
- Wykonywanie procedur P-RNAV; z pełnym lub częściowym systemem wspomagania lotu zgodnie z certyfikacją producenta i jak opisano w OM-B w oparciu o dostarczone przez producenta materiały;
- Zarządzanie poziomą i pionową ścieżką podejścia; działanie trybu kierowania statkiem (FG) w przeciwieństwie do leć prosto do punktu, leć do punktu przecięcia początkowego lub pośredniego segmentu w następstwie notyfikacji ATS
- Stosowanie innego wyposażenia statku powietrznego dla wspomagania monitorowania toru, pogody i unikania przeszkód
- Określanie bocznego i pionowego błędu toru/odchylenie;
- Procedury awaryjne w przypadku LNAV, procedury awaryjne dotyczące awarii źródeł sygnałów P-RNAV podczas operacji w przestrzeni P-RNAV (SID/STAR)
- Sprawdzanie wymagań RNP/ANP i RAIM;
- Przestrzeganie ograniczeń prędkości i/lub wysokości;
- Procedury ATC;

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

	<ul style="list-style-type: none"> • Procedury normalne, nietypowe i awaryjne odnoszące się do operacji P-RNAV.
	Sprawdzanie/Egzamin włącznie z oceną zaliczającą dla testów pisemnych
	<ul style="list-style-type: none"> • Wiedza teoretyczna będzie sprawdzana przez przeprowadzenie pisemnego testu lub w inny odpowiedni sposób pozwalający na zarejestrowanie i prześledzenie jakości przekazanej wiedzy; • Kandydat musi zaliczyć z wynikiem pozytywnym sprawdzian z wiedzy przed dopuszczeniem do dalszego szkolenia praktycznego i kontroli umiejętności na statku powietrznym lub FSTD • Podczas testu umiejętności u operatora (OPC) kandydat musi zademonstrować praktyczną znajomość działania statku powietrznego i systemów nawigacyjnych, jak wymagane OM-A i OM-B.
	Potrzebny/zaangażowany w szkolenie i sprawdzanie personel
	<p>Przed dopuszczeniem do wykonywania swoich obowiązków cały personel zajmujący się/zaangażowany w szkolenie i sprawdzanie, jak wymieniono poniżej, musi być wpisany do OM-D operatora, rozdział 1.3.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Szkolenie teoretyczne i praktyczne w klasie oraz sprawdzanie wiedzy i umiejętności prowadzone jest przez Instruktora na ziemi (GI), Kapitana-Instruktora (TC) lub Instruktora z uprawnieniami na typ (TRI) • Szkolenie FSTD/samolotowe prowadzone jest przez SFI/TRI na symulatorze lotów/statku powietrznym podczas szkolenia na konwersję uprawnień przy zmianie typu statku powietrznego lub operatora • Sprawdzanie wiedzy praktycznej na FSTD prowadzone będzie przez SFE/TRE • Sprawdzanie wiedzy praktycznej na samolocie prowadzone będzie przez TC lub TRE • Szkolenie praktyczne w wykonywaniu procedur P-RNAV podczas lotu liniowego pod nadzorem (LIFUS), jak również pierwsza i kolejne kontrole liniowe będą prowadzone przez formalnie zaakceptowanych TC.
	Odniesienia do sylabusu i planu lekcji
	Operator poda wszystkie odniesienia co do miejsce, gdzie w OM-D operatora można znaleźć konkretny program szkolenia w operacjach RNAV i odnośnych planów lekcji

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

5 Pojęcia i definicje

Poniższy wykaz zawiera definicje podstawowych terminów stosowanych w kontekście nawigacji obszarowej. Dla celów P-RNAV, definicje zostały zaczerpnięte z odpowiednich dokumentów CAO, EUROCAE i RTCA.

Nawigacja obszarowa (RNAV)	Metoda nawigacji pozwalająca na operacje statku powietrznego na dowolnie wybranej trasie lotu
Dokładność (<i>Accuracy</i>)	Stożek zgodności pomiędzy przypuszczalną, określoną a żądaną pozycją i/lub prędkością obiektu w danym momencie a pozycją lub prędkością rzeczywistą. Dokładność prowadzenia nawigacji jest na ogół przedstawiana jako statystyczny wymiar błędu układu i jest uważana za przewidywalną, powtarzalną i względną.
Dostępność (<i>Avialability</i>)	Wskazanie zdolności układu do pracy w określonym obszarze z zaznaczeniem okresu czasu, w którym układ jest wykorzystywany do nawigacji i przekazuje w sposób niezawodny informacje załodze, autopilotowi lub systemowi zarządzania lotem.
Ciągłość działania (<i>Continuity of function</i>)	Zdolność całego systemu (obejmującego wszystkie elementy konieczne do zachowania dokładności pozycji w danym obszarze) do sprawowania swojej funkcji bez nieprzewidzianych przerw podczas wykonywania operacji.
Niezawodność (<i>Integrity</i>)	Zdolność systemu do generowania z wyprzedzeniem ostrzeżeń dla użytkownika, jeżeli system nie może być wykorzystany do nawigacji.
Niezależne śledzenie niezawodności odbiornika (<i>Receiver Autonomous Integrity Monitoring – RAIM</i>)	Monitorowanie (RAIM). Technika, przy pomocy której odbiornik/procesor GNSS określa pewność występowania sygnałów nawigacji GNSS wykorzystując jedynie sygnały GNSS lub sygnał GNSS wsparty sygnałem o wysokości. Sprawność ma być osiągnięta poprzez spójną kontrolę nadmiaru pomiarów pseudo-range. Do celów wykonywania funkcji RAIM odbiornik potrzebuje sygnałów przynajmniej jednego satelity, poza wykorzystywanymi do nawigacji (FAA AC 20-138, AC90-94)
Nawigacja w płaszczyźnie pionowej (<i>Vertical navigation</i>)	Metoda nawigacji, która pozwala na operacje statku powietrznego wzdłuż pionowego profilu toru lotu przy wykorzystaniu źródeł informacji o wysokości, zewnętrznych wyznaczników toru lotu lub kombinacji obydwu.

Stosowane skróty	Opis
ADF	Automatyczne znajdowanie kierunku <i>Automatic Direction Finding</i>
AFM	Instrukcja użytkownika w locie <i>Aircraft Flight Manual</i>
AIP	Publikacja informacji lotniczych <i>Aeronautical Information Publication</i>
AIRAC	Regulacja i kontrola informacji lotniczej <i>Aeronautical Information Regulation and Control</i>
AIS	Stużby informacji lotniczej <i>Aeronautical Information Service</i>
ATC	Kontrola ruchu lotniczego <i>Air Traffic Control</i>
B-RNAV	Podstawowy RNAV
CDI	Wskaźnik odchylenia z kursu <i>Course Deviation Indicator</i>
CF	Kurs do punktu <i>Course to a Fix</i>
CG	Środek grawitacji
CNF	Komputerowy punkt nawigacyjny <i>Computer Navigation Fix</i>
DF	Wprost do
DME	DME
DTK	Żądany tor
EGNOS	
E)HSI	(Elektroniczny) Wskaźnik położenia poziomego (<i>Electronic Horizontal</i>)

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

	<i>Situation Indicator</i>
FA	Tor z punktu do wysokości <i>Course from a Fix to an Altitude</i>
FACF	Punkt toru podejścia końcowego <i>Final Approach Course Fix</i>
FAWP	Punkt rozpoczęcia podejścia końcowego <i>Final Approach Waypoint</i>
FDE	Wykrywanie błędów i wykluczenie <i>Fault Detection and Exclusion</i>
FMS	System zarządzania lotem <i>Flight Management System</i>
FTE	Błąd techniczny lotu <i>Flight Technical Error</i>
GPS	Globalny system określania pozycji <i>GPS</i>
GNSS	Globalny system nawigacji satelitarnej
HA	Utrzymywanie pozycji do wysokości <i>Holding Pattern to an Altitude</i>
HF	Utrzymywanie pozycji do punktu <i>Holding pattern to fix</i>
HM	Utrzymywanie pozycji do końca odcinka ręcznego <i>Holding pattern to manual termination</i>
IF	Punkt początkowy <i>Initial fix</i>
ILS	System lądowania wg przyrządów <i>Instrument landing system</i>
INS	Bezwładnościowy system nawigacji <i>Inertial navigation system</i>
IRS	Bezwładnościowy system odniesienia <i>Inertial reference system</i>
KAA	Kinetyczny alarm o przyspieszeniu <i>Kinetic acceleration alert</i>
MASOS	Minimalny standard osiągnięć system lotniczego <i>Minimum aviation system performance standards</i>
MCDU	Wielofunkcyjny system kontroli monitorów <i>Multi-function control display system</i>
MEL	Minimalny wykaz wyposażenia <i>Minimum equipment list</i>
MLS	Mikrofalowy system lądowania <i>Microwave landing system</i>
NDB	Nie kierunkowa radio latarnia <i>Non directional beacon</i>
NM	Mila lotnicza <i>Nautical mile</i>
NOTAM	Informacja dla pilotów <i>Notice to airmen</i>
P-RNAV	Precyzyjny RNAV <i>Precision RNAV</i>
RAIM	<i>Receiver autonomous integrity monitoring</i>
RF	Promień do punktu <i>Radius to fix</i>
RMI	Wskaźnik radio magnetyczny <i>Radio magnetic indicator</i>
RNP	Żądane osiągnięcia nawigacyjne <i>Required navigation performance</i>
RTA	Żądany czas przylotu <i>Required time of arrival</i>
SID	Standardowy odlot wg przyrządów <i>Standard instrument departure</i>
STAR	Standardowa trasa przylotu <i>Standard arrival route</i>
TF	Tor między dwoma punktami <i>Track between two fixes</i>
VOR	Zasięg kierunkowego VHF Omni <i>VHF Omni-directional range</i>
WGS	<i>World Geodetic System</i>

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

6 Dodatek 1 – Kryteria funkcjonalności

6.1.1 Funkcje wymagane (omówienie)

Tabela 1 podaje listę i opis minimum wymaganych funkcji systemu w operacjach P-RNAV.

Wyświetlanie

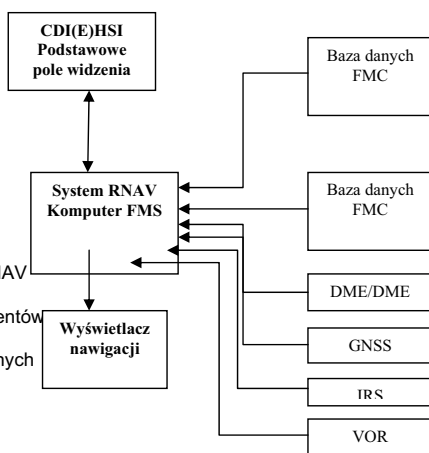
- ✓ wskaźnika odchylenia
- ✓ DO/Z
- ✓ sygnalizacji usterki
- ✓ aktywnego źródła naw

Komputer RNAV zdolny do:

- ✓ auto ustawienia VOR-DME
- ✓ automatycznego wyboru/ odrzucenia źródła naw
- ✓ automatyczne przejście do alternatywnego źródła RNAV
- ✓ kontrola sensowności pomocy NAV
- ✓ funkcja Prosto DO
- ✓ automatyczne ustawianie segmentów i ich wyświetlanie
- ✓ wykonywanie procedur bazy danych

Wyświetlanie

- ✓ daty ważności bazy danych
- ✓ kierunku/ przewidzianej procedury lotu



- ✓ wyświetlone aktywne źródło naw
- ✓ wybór procedury lotu
- ✓ wybór Prosto DO
- ✓ błąd zejścia z trasy

- ✓ uaktualniony cykl AIRAC
- ✓ kodowanie do ARINC 424
- ✓ punkty drogi do WGS 84

źródła nawigacji

automatycznie uaktualnione z Nav AID

VOR potrzebny do nawigacji konwencjonalnej

Poniżej przedstawione szczegółowe kryteria stanowią część działania systemów statku powietrznego dla operacji P-RNAV. Nr poz. odnosi się do TGL 10.

NR	KRYTERIA FUNKCJONALNOŚCI
1	Wskaźniki, np. CDI, (E)HSI, każdy ze znacznikiem odchylenia od trasy, znacznikiem OD/DO i sygnalizacją usterki, używane jako podstawowe przyrządy do nawigacji i wyprzedzenia manewru, wskazujące stan/niezawodność/usterkę, tak umieszczone na pierwszym planie, aby były dobrze widoczne dla pilota, gdy patrzy w kierunku lotu. Nastawnik kąta drogi na wskaźniku powinien automatycznie wybierać wyliczony kąt drogi RNAV. Wskaźnik odchylenia musi posiadać zakres pozwalający na pokazanie maksymalnego odchylenia dla danej fazy lotu. Zakres może być ustawiany automatycznie lub ręcznie, do wartości uzyskanej z bazy danych. Wartość maksymalnego odchylenia musi być załodze znana lub przynajmniej dostępna. W operacjach P-RNAV przyjęto wartość 1 NM. Alternatywnym rozwiązaniem może być dobrze widoczne dla załogi zobrazowanie na ekranie odpowiedniego zakresu mapy, zapewniający wystarczającą informację o bocznym odchyleniu z tym, że zakres mapy może być ręcznie zmieniany przez pilota. Uwaga: JAA TSO-C129a dotyczący wyposażenia GPS przyjmuje wartości 5.0 NM dla tras, 1.0 NM dla lotów w przestrzeni kontrolowanej lotniska i 0.3 NM dla podejść nieprecyzyjnych
2	Zdolność do ciągłego podawania pilotowi lecącemu, na przyrządzie umieszczonym na pierwszym planie widzenia, informacji o wyliczonym kacie drogi (DTK) RNAV i położeniu statku w stosunku do linii drogi
3	Jeśli załoga składa się z dwóch pilotów, środki dla pilota nie lecącego, umożliwiające mu sprawdzanie nakazanej linii drogi i położenia statku w stosunku do niej.
4	Baza danych nawigacyjnych, zawierająca aktualne dane nawigacyjne oficjalnie opublikowane na użytek lotnictwa cywilnego, która może być

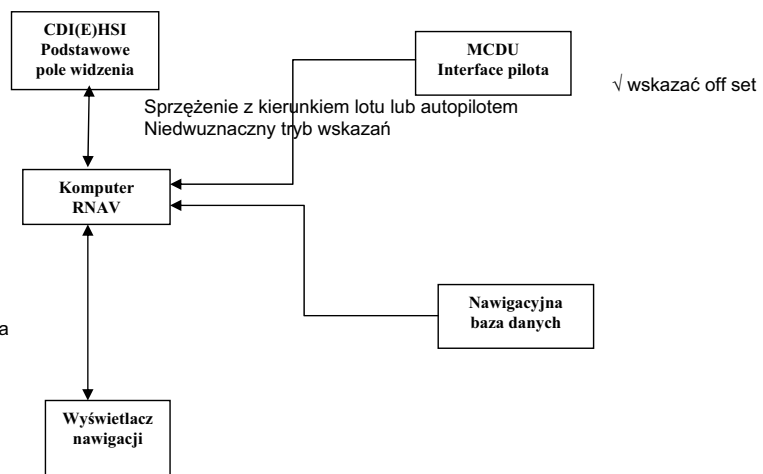
ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

	uaktualniana w cyklu AIRAC i z której procedury około lotniskowe mogą być łatwo wyciągnięte i wprowadzone do urządzenia RNAV. Opracowanie toru lotu przy pomocy bazy danych musi zapewniać wymaganą dokładność nawigacji. Baza danych musi być zabezpieczona przed wprowadzaniem zmian przez załogę. Urządzenie RNAV musi dokładnie wykonywać wprowadzone do niego procedury zawarte w bazie danych. Jednakże procedura przechowywana w bazie danych nie może zostać zmieniona i musi pozostać w stanie nienaruszonym do następnego użycia lub odniesienia.
5	Środki ukazujące załodze okres ważności bazy danych.
6	Środki pozwalające wybrać z bazy danych nawigacyjnych i wyświetlić dane poszczególnych punktów trasy i pomocy nawigacyjnych w celu umożliwienia załodze dokonania sprawdzenia przewidzianej procedury.
7	Zdolność urządzenia RNAV do przejścia z bazy danych przewidzianych do wykonania procedur podejścia końcowego, w całości.
8	Wskazanie używanego źródła informacji nawigacyjnej na pierwszym planie widzenia pilota lub na łatwo dostępnej stronie panelu sterowania systemem RNAV (Multifunction Control Display Unit - MCDU), wraz ze środkami pozwalającymi na określenia możliwości systemu.
9	Wskazanie najbliższego punktu trasy (To) na pierwszym planie widzenia pilota lub dobrze widoczne dla załogi, na łatwo dostępnej stronie panelu systemu RNAV, MCDU.
10	Wskazanie odległości i kierunku do najbliższego punktu trasy na pierwszym planie widzenia pilota. Jeśli realizacja następcza trudności, informacja dobrze widoczna dla załogi, może znajdować się na łatwo dostępnej stronie MCDU
11	Wskazanie prędkości względem ziemi lub czas do najbliższego punktu trasy na pierwszym planie widzenia pilota lub dobrze widoczne na łatwo dostępnej stronie MCDU.
12	Jeśli do określania dokładności zgodnie z rozdziałem 10 wykorzystano MCDU, wskazanie bocznego odchylenia z dokładnością 0.1 NM.
13	Automatyczne wybieranie pomocy nawigacyjnych VOR i DME wykorzystywanych do korekcy pozycji, łącznie z zdolnością do zapobieżenia wykorzystaniu w procesie automatycznym tylko jednej pomocy. Więcej informacji znajduje się w ED-75/DO-236A, Sekcja 3.7.3.1.
14	Zdolność systemu RNAV do automatycznego wyboru (lub odrzucenia) źródła informacji nawigacyjnej, oceny wyboru, sprawdzenia niezawodności oraz ręcznego kasowania lub zmiany wyboru.
15	Funkcja „Wprost do” (<i>Direct to</i>)
16	Zdolność do automatycznego przechodzenia z jednego odcinka trasy na następny, z jednoczesnym podaniem oznaczenia odcinka bieżącego.
17	Zdolność wykonania procedur na zasadzie przelotu nad punktem (<i>fly-over</i>) lub wyprzedzenia zakretu (<i>fly-by</i>), zawartych w bazie danych.
18	Zdolność do przejścia z jednego odcinka na drugi i utrzymania założonej trasy wyznaczonej przy pomocy oznaczeń końców odcinków (<i>path terminators</i>) zawartych w normie ARINC 424 lub równoważników: Punkt początkowy (<i>Initial Fix</i>) – (IF) Kąt drogi pomiędzy dwoma punktami (<i>Track between two fixes</i>) – (TF) Tor do punktu (<i>Course to a Fix</i>) – (CF) Tor od punktu do wysokości (<i>Course from a Fix to an Altitude</i>) – (FA) Wprost do punktu (<i>Direct to a Fix</i>) – (DF) Uwaga: Oznaczenia końców odcinków zawarte są w wykazach normy ARINC 424 a ich zastosowanie opisane jest bardziej szczegółowo w dokumentach EUROCAE ED-75A/RTCA DO-236A, ED-77/DO-201A i EUROCONTROL NAV.ET1.ST10.
19	Sygnalizacja usterki systemu RNAV przy pomocy wskaźników towarzyszących na pierwszym planie widzenia pilota.
20	W systemach wykorzystujących informacje z wielu źródeł (<i>multi-sensor system</i>), automatyczne przełączanie na źródło zapasowe w przypadku usterki źródła podstawowego. Uwaga: Nie wyklucza to przełączania ręcznego.
21	Zapasowe środki wskazujące informacje nawigacyjne, wystarczające do wykonania procedur przewidzianych w Rozdziale 10.

ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV


6.1.2 Funkcje zalecane (przegląd)

- ✓ **Wyświetlanie**
- ✓ trybu nawigacji
- Zdolność:**
- ✓ do lotu równoległego do nakazanej drogi
- ✓ Off set w prawo lub lewo 1-20NM
- ✓ nawigacji w płaszczyźnie pionowej
- ✓ uaktualnianie pozycji na drodze startowej
- Zdolność do przejścia z jednego odcinka na drugi i utrzymania założonej trasy wyznaczonej przy pomocy oznaczeń końców odcinków
- ✓ lot w oczekiwaniu do ręcznego zakończenia
- ✓ lot w oczekiwaniu do wysokości
- ✓ lot w oczekiwaniu do punktu
- ✓ stały promień toru do punktu
- Wyświetlanie**
- ✓ off set w prawo lub lewo i odległość do GO i wskazanie przed końcem off-set



ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV

NR	KRYTERIA FUNKCJONALNOŚCI
1	Zdolność do lotu równoległe do nakazanej linii drogi w określonej odległości w prawo lub w lewo (<i>offset</i>). System powinien umożliwiać zaprojektowanie lotu w odległości do 20 NM, w odstępach co 1 NM. Załoga musi mieć wyraźne wskazanie, że lot wykonywany jest równoległe do trasy (<i>offset</i>). W przypadku lotu <i>offset</i> , system musi dostarczać informacji odnoszących się do linii i punktów trasy przesuniętej. Lot po trasie równoległej nie powinien być kontynuowany poza zasięg trasy wyjściowej, punkt rozpoczęcia podejścia oraz nie powinien być stosowany dla uproszczenia trasy. Załoga powinna zostać uprzedzona o zbliżaniu się do końca trasy równoległej odpowiednio wcześniej, aby była w stanie wykonać z wyprzedzeniem skręt w kierunku trasy wyjściowej. Jeśli zastosowano <i>offset</i> , to powinien on obowiązywać wzdłuż całej planowanej trasy do momentu polecenia przez załogę lotu „Wprost do” (<i>Direct to</i>) lub ręcznego jego skasowania. Uwaga: Celem tej funkcji jest umożliwienie taktycznego lotu równoległe do trasy po uzgodnieniu z ATC (np. unikanie zjawisk pogodowych). Nie przewiduje się strategicznego wykorzystania <i>offsetów</i> , które byłby opracowane i zakodowane w bazie danych jako oddzielne trasy równoległe.
2	Podłączenie systemu RNAV do wskaźnika nakazowego (<i>flight director</i>) lub pilota automatycznego z jednoznaczną sygnalizacją rodzaju pracy. (Patrz pkt 8.1.1)
3	Zdolność do nawigacji w płaszczyźnie pionowej w oparciu o wskazania barometryczne. (Patrz Annex D)
4	W przypadku systemów korzystających z IRS z funkcją korekcji DME/DME, środki automatycznego uzgadniania pozycji na drodze startowej w momencie rozpoczęcia rozbiegu, z możliwością wprowadzenia przesunięcia liniowego w sytuacjach, gdy pozycja rozpoczęcia rozbiegu nie znajduje się na progu drogi startowej o znanych współrzędnych (np. przesunięty próg drogi startowej)
5	Wskazanie rodzaju nawigacji na pierwszym planie widzenia pilota.
6	Zdolność do przejścia z jednego odcinka na drugi i utrzymania założonej trasy wyznaczonej przy pomocy oznaczników końców odcinków zawartych w normie ARINC 424 lub równoważników: Uwaga: Oznaczenia końców odcinków zawarte są w wykazach normy ARINC 424 a ich zastosowanie opisane jest bardziej szczegółowo w dokumentach EUROCAE ED-75A/RTCA DO-236A, ED-77/DO-201A i EUROCONTROL NAV.ET1.ST10.

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-PRNAV-02
---	---

Nazwa wnioskodawcy/Nr certyfikatu:	Typ statku powietrznego:
<input type="checkbox"/> Czy to jest pierwszy wniosek operatora? <input type="checkbox"/> Czy to jest pierwszy egzemplarz w typie? Jeśli TAK to skorzystaj z LK-PRNAV-01	Znaki rejestracyjne/numery seryjne:

Temat: ZATWIERDZENIE SPECYFIKACJI OPERACYJNEJ P-RNAV- dla kolejnego egzemplarza statku powietrznego Art. przepisu: OPS 1	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
--	--	--

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy złożono formalny wniosek o wpis do SO?			
2	Czy wniesiono opłatę lotniczą?			
3	Czy Operator ma stosowne i aktualne procedury w IO?			
4	Czy operator przedstawił dokumenty potwierdzające zdolność statku powietrznego i certyfikacji systemu nawigacyjnego zgodnie z wymaganiami ustanowionymi w JAA TGL 10?			Potwierdzenie LTT-1
5	Czy zaktualizowano EQP?			

Rekomenduję wpis P-RNAV dla typu:.....SP-....

Data/Podpis

Miejsce na notatki:

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-QM
---	-------------------------------------

Nazwa organizacji:		
Nr certyfikatu AOC: PL-		
Nazwisko i imię kandydata		
Temat: Uznawanie kandydatury Kierownika Jakości (Quality Manager)	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Art. przepisu: 1.175, 3.175, M.A.712		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1	Czy został złożony wniosek (pismo)?			
2	Czy złożony wniosek spełnia wymagania formalne (zgodnie z art. 63 KPA)?			
3	Czy do wniosku dołączone są załączniki:			
	– Charakterystyka Przedsiębiorstwa (druk ULC-OPQ)?			
	– Charakterystyka Zawodowa (druk ULC-CHZ)?			
	– EASA OPS Form 4?			
	– kopia protokołu wewnętrznej oceny kandydata?			
4	Czy kandydat/ka spełnia wymagania:			
	– posiada doświadczenie min. 3 lata w obszarze lotnictwa cywilnego			
	– posiada doświadczenie min. 2 lata w obszarach podlegających audytom Systemu Jakości Operatora			
	– posiada znajomość technik audytowania			
	– przeprowadził lub uczestniczył w co najmniej 5. audytach jakości			
	– posiada znajomość przepisów OPS 1 lub OPS 3 lub PL-6, w zależności od rodzaju operacji realizowanych przez Operatora			
	<i>Każda pozycja mająca zastosowanie powinna zostać zakreślona w kolumnie „TAK” lub „NIE”</i>	<i>Pojawienie się znacznika w kolumnie „NIE”, w wierszu mającym zastosowanie, musi spowodować odrzucenie kandydatury lub określenie warunków akceptacji wraz ustaleniem daty uzupełnienia braków</i>		
5	Opinia Departamentu Techniki Lotniczej	Ocena końcowa: Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:		
		Podpis	Data	

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
6	Wniosek inspektora nadzorującego (POI) o akceptację lub wskazanie ewentualnych ograniczeń i propozycji warunków koniecznych do spełnienia przez kandydata	Ocena końcowa: Kandydat spełnia wymagania/nie spełnia wymagań Akceptacja jest możliwa pod warunkiem:		
		Podpis		Data

 Urząd Lotnictwa Cywilnego	LISTA KONTROLNA Nr LK-PNO-WET LEASE-IN
---	---

Nazwa organizacji:		
Nr sprawy / Orzeczenia: PL.		Numer audytu:
Obszar audytowany: Bezpieczeństwo operacji lotniczych i zagadnienia związane z obsługą techniczną i zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych		Kierownik obszaru:
Temat: Wniosek o udzielenie zezwolenia na zawarcie przez polskiego operatora umowy wet-lease z operatorem spoza UE PNO 3-07-00	Data rozpoczęcia (dd/mm/yyy):	Data zakończenia (dd/mm/yyyy):
Przepis: OPS 1.165, JAR-OPS 3.165		

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
1.	Czy Operator złożył Wniosek na właściwym druku?			
2.	Czy Wniosek dotyczy Operatora z kraju trzeciego?			
3.	Czy Wniosek dotyczy jednego egzemplarza statku powietrznego czy kilku?			
4.	Czy i jak operator wykazał Nadzorowi, że wszystkie normy bezpieczeństwa odpowiadające normom nałożonym przez prawo wspólnotowe lub krajowe są spełnione? - <i>rozporządzenie 1008/2008 Art. 13(3)(a)</i>			
5.	Czy leasingodawca spełnił standardy bezpieczeństwa dotyczące: - obsługi technicznej - Zarządzania ciągłą zdadnością do lotu - operacji samolotu równoważne standardom ustanowionym przez OPS-1/JAR-OPS 3? JAK? <i>Rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2), M.A.201(h)(1), M.A.201(h)(2)</i>			

Lp	Treść pytania	Odpowiedź		Uwagi
		Tak	Nie	
6.	Czy i jak wykazano zgodność wyposażenia tego egzemplarza SP z OPS 1/K i L oraz JAR-26 ?			Załączyć LK zgodności:
7.	Czy leasingodawca posiada certyfikat AOC wydany przez Państwo będące sygnatariuszem konwencji chicagowskiej? Czy AOC jest ważne? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i> <i>Zgoda nie może być dłuższa niż data ważności AOC.</i>			Data ważności AOC:
8.	Czy SP jest zgodny z Certyfikatem Typu wydanym zgodnie z ICAO Aneks 8? Czy CofA samolotu jest wydane zgodnie z Aneksem 8 ICAO? Czy CofA jest ważne (A6, part I, 8.1.1)? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i> <i>Zgoda nie może być dłuższa niż data ważności CofA.</i>			Data ważności CofA:
9.	Czy leasingobiorca podpisał umowę leasingu z leasingodawcą? <i>Zgoda nie może być dłuższa niż ważność umowy leasingu</i>			Data ważności umowy leasingu:
10.	Czy ustanowiono i uzyskano zatwierdzenie Nadzoru Państwa Rejestru Programu Obsługi Technicznej dla tego samolotu ?			Podać numer dokumentu i datę rewizji:
11.	Czy wykonuje się przegląd przedlotowy? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			Podać instrukcję wg której się go realizuje:
12.	Czy obsługa techniczna jest wykonywana przez odpowiednio zatwierdzoną organizację obsługową i poświadczana przez upoważniony personel? Czy AMO jest zatwierdzone zgodnie z Part-145? Jeśli NIE, czy można uznać, że jest to zatwierdzenie równoważne? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			
13.	Czy Operator posiada środki niezbędne dla zapewnienia, że wymagania ICAO Aneks 6 part I są spełnione, takie jak: zaplecze, personel, wyposażenie, narzędzia i materiały, dane obsługowe, system przechowywania zapisów? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			
14.	Czy operator- leasingodawca ustanowił system raportowania zdarzeń lotniczych, który przyczyni się do ciągłej poprawy bezpieczeństwa produktu? JAK, opisać? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			Podać nr procedury z OM:
15.	Czy Operator-leasingodawca ustanowił i utrzymuje system zarządzania zapewniający ciągłe spełnienie wymagań operacyjnych i zdadnościowych? <i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i>			

<p>16.</p>	<p>/podręcznik będącą materiałem doradczym dla personelu zaangażowanego w zarządzanie ciągłą zdatnością do lotu? Instrukcja powinna zawierać opis procedur, w tym co najmniej:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Opis umów pomiędzy operatorem a kompetentna organizacja obsługową - opis procedur ustanowionych przez Operatora zapewniających, że wypełnia swoją odpowiedzialność ; - schemat powiązań w organizacji, z podaniem nazwisk i stanowisk osób odpowiedzialnych; - opis typów i modeli SP, których instrukcja dotyczy; - odniesienie do Programu Obsługi Technicznej i procedur monitorowania jakości i efektywności POT, w tym zmian POT; - Opis metod wykorzystywanych do uzupełniania i przechowywania zapisów obsługowych; - opis procedury spełnienia wymagania raportowania zdarzeń lotniczych. <p><i>rozporządzenie 859/2008 OPS 1.165(c)(2)</i></p>			
------------	--	--	--	--

- Uwaga:** 1. W przypadku jeśli dany punkt nie dotyczy organizacji – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/D
2. W przypadku, jeśli dany punkt nie był audytowany – wpisać w obie rubryki „Odpowiedź” znak N/S
* Niewłaściwe skreślić

Opinia Inspektora LOL-1

Opinia LTT:

Opinia LEP:

Rekomendacja inspektora LOL-1 dot. udzielenia zezwolenia na zawarcie przez polskiego operatora umowy wet-lease z operatorem spoza UE.

TAK

NIE

Uzasadnienie inspektora LOL-1 dot. udzielenia/nieudzielenia zezwolenia na zawarcie przez polskiego operatora umowy wet-lease z operatorem spoza UE.

Urząd Lotnictwa Cywilnego Civil Aviation Authority		RAPORT Z INSPEKЦИИ ZAPLECZA PLACÓWKI TERENOWEJ (STATION FACILITY INSPECTION REPORT)		Nr Raportu(File reference) STA - /..... /.....	
Operator (Operator)				Data inspekcji (Inspection date)	
Lokalizacja placówki (Station location)				Lotnisko (Aerodrome)	
Kierownik placówki (Station manager)				Typy statków (A/C Types)	
Zarządzający lotniskiem (Aerodrome Operator)					
Obsługa handlingowa (Handling service):					
Odladzanie (De-icing)					
Obsługa techniczna (Maintenance provided by:)					
Spedytor (agent) (DGR) (DGR shipper)					
Dostawca paliwa (Fuelling)					
Kategoria inspekcji (Inspection Category)		√	Kwalifikacyjna (Initial)	Okresowa (Recurrent)	Doraźna (Occasional)
Wykryte braki (*) (Discrepancies)		K rytyczne (Critical)	P oważne (Major)	D robne (Minor)	I nformacja (Information)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację i liczbę wykrytych braków.

(*) Insert number and your own discrepancies classification, as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

		Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy classification letter)
PERSONEL (PERSONNEL)			(*)
Nazwa stanowiska (Post title)	Liczba (Number)		
Kierownik biura (placówki) (Office Director)			
Asystent kierownika (Station Manager)			
Personel licencjonowany (Certificated personnel)			
Personel ds. ładunku i położenia S.C. (Mass & balance officers)			
Personel biura rezerwacji (Reservation officers)			
RAZEM Personel placówki (Total Facility staffing)			
Szkolenia i fachowość personelu (Staff training & proficiency)			
Szkolenia okresowe Station Manager/Dyspozytora (St. Manager/dispatcher recurrent training)			
Normy czasu pracy (Duty time limitations)			
Rejestry (Records)			
Aktualność/przydatność podręczników (Currency/adequacy of manuals)			
Przygotowanie manifestu ładunku (Preparation of load manifest)			
Wykaz telefonów alarmowych (Emergency telephone listing)			
Umowy z podwykonawcami usług (Contracted services)			
Kwalifikacje podwykonawców (Sub-contractors Certificates & Approvals)			
System informowania personelu (System for disseminating to personnel)			
ODPRAWA/DOPUSZCZENIE DO LOTU (DISPATCH/FLIGHT RELEASE)			
Procedury odprawy/dopuszczenia do lotu (Dispatch/flight release procedures)			
NOTAM			

Planowanie lotu (Flight planning)			
-----------------------------------	--	--	--

OCENA SZCZEGÓŁOWA	Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* wstaw literę klasyfikacji odstępstwa i kolejny jej numer (Unsatisfactory) (* discrepancy clasification letter	
ODPRAWA/DOPUSZCZENIE DO LOTU (cd.) (DISPATCH/FLIGHT RELEASE)		(*)	
Masa/wyważenie (Mass/balance)			
Wyposażenie/Miejsce (Equipment/Space)			
Łączność (Communications)			
Procedury i plany awaryjne (Emergency planes and procedures)			
Procedury inspekcji lotniska (Aerodrome inspection procedure)			
Zasilanie pomocnicze (łączność) (Standby power for communications)			
Procedury monitorowania lotu (Flight following procedures)			
Procedury dla wstrzymania/ograniczenia operacji (Procedures for suspending/restriction operations)			
Odpowiedzialność za odprawę (Dispatch area of responsibility)			
Członek komitetu odśnieżania lotniska (Member aerodrome snow committee)			
Źródło pochodzenia raportów meteorologicznych (Weather reporting facility)			
PLYTA (APRON)			
Bramka bezpieczeństwa (Public safety ramp gate)			
Strefa załadunku statku (Aircraft loading area)			
Tankowanie (Fuelling)			
Środki p. pożarowe - uruchamianie silnika (Fire protect - engine start)			
Ruch pojazdów na płycie (Control of ramp vehicles)			
Plan na wypadek niesprzyjającej pogody (Severe weather plan)			
Załadunek materiałów niebezpiecznych (DGR) (DGR loading)			
Załadunek cargo (Cargo loading)			
Zabezpieczenie przed wpadnięciem obcego ciała (Foregin object damage - FOD)			
Oświetlenie (Lighting condition)			
LOTNISKO (AERODROME)			
Stan oświetlenia dróg kołowania (Taxiway/lighting condition)			
Stan oświetlenia drogi startowej (Runway/lighting condition)			
Światła podejścia (Approach lighting aids)			
Urządzenia nawigacyjne (Naviagation facilities)			
Przeszkody/oznakowanie świetlne (Obstruction/lighting marking)			
Wyposażenie p.pożarowe (Fire fighting facilities)			
Służby medyczne (Medical services)			
Służba doradcza ruchu lotniska (Aerodrome traffic advisory)			
Światła graniczne (Boundary lighting)			
Rękaw/wskaźnik wiatru (oświetlenie) (Windsock/tetrahedron (lighting)			
Stopway			
Clearway			
Przeniesiony próg (Displaced threshold)			
Szerokość/długość RWY(Runway width/length)			
Oznakowanie RWY (malowanie/oświetlenie) (Runway marking (paint lighting)			
Płoty przeciwydmuchowe (Blast fences)			
Stan poboczy (erosion/lip areas)			
Strefa załadunku cargo (Cargo loading area)			
Strefa parkowania statku (Aircraft parking area)			
Bezpieczeństwo statku (Aircraft security)			

UWAGI INSPEKTORA (ASI)
(ASI Inspector's remarks)

Nr Uwagi [np. K(1); D(2)]	Treść uwagi / Remarks (Opis stwierdzonej nieprawidłowości oraz proponowane działania korekcyjne)	KOD (SRDO)
	<p>Podpis inspektora (ASI):</p> <p>Inspector's signature (ASI)</p> <p>Nazwisko inspektora (ASI)</p> <p>Inspector's name (ASI)</p>	

DZIAŁANIA KOREKCYJNE
(Corrective action)

Dotyczy Uwagi Nr	Poleczone działanie korekcyjne	Inspektor prowadzący	Sposób wykonania (Nr pisma, Decyzji itp.)
	<p>Podpis inspektora (CPM):</p> <p>Inspector's signature (CPM)</p> <p>Nazwisko inspektora (CPM)</p> <p>Inspector's name (CPM)</p>		

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT- / /		
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji			Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT/A
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>				
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) Zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
FAZA PRZED APLIKACYJNA							
1	OPS 1.175 wraz z Dodatkami 1 i 2, OPS 1.180 orz 1.185 Rozporządzenie Mini- stra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeń- stwa eksploatacji stat- ków powietrznych (Dz.U. Nr 262, poz. 2609) § 15 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy aplikant złożył w ULC List Intencyjny (LI) zawierający wszystkie istotne dla sprawy informacje takie jak:					
		1)	plany dotyczące rodzaju i zakresu operacji lotniczych ?				
		2)	typy statków powietrznych, które mają być użyte do wykonywania planowanych usług ?				
		3)	krótką charakterystykę przedsiębiorstwa i jego dotychczasowe doświadczenia lotnicze (o ile były) ?				
		4)	zakładany standard (baza) certyfikacji (przepisy PL-6 i/lub wymagania OPS 1 & JAR-OPS 3 ?				
2	§ 6 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wyznaczony został inspektor prowadzący (CPM) ? (Podać nazwisko)					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	§ 9 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy odbyło się spotkanie przed aplikacyjne ? (Wpisać datę)				
FAZA FORMALNEJ APLIKACJI						
4	§ 16 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy aplikant złożył formalny wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji na wymaganym i aktualnym druku (WPC) ?				
5	§ 16 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wniosek (WPC) jest wypełniony prawidłowo ?				
6	§ 17 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wniosek (WPC) jest podpisany przez osobę (osoby) właściwie do tego upoważnione ?				
7	§ 18 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy aplikant podał we wniosku (WPC) nazwiska osób upoważnionych przez niego do reprezentowania jego interesów w procesie certyfikacji ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8	§§ 10,11,12 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wnioskowane terminy rozpoczęcia planowanych operacji nie są krótsze niż terminy podane w PNO-1-02-00 ust. 9 ?				
9	§ 18.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy do wniosku załączono wszystkie dokumenty towarzyszące wymagane dla prawidłowej oceny wniosku, a w szczególności:				
		1) wstępną wersję Instrukcji Operacyjnej?				
		2) harmonogram certyfikacji (HC) ?				
		3) wstępną wersję oświadczenia odpowiedzialnego kierownika (ACCM) (zobowiązania Zarządu) o woli spełniania przepisów lotniczych ?				
		4) wykazy umów kooperacyjnych z dostawcami i podwykonawcami produktów i usług ?				
		5) charakterystykę przedsiębiorstwa (OPQ) ?				
		6) charakterystyki zawodowe personelu kierowniczego (CHZ) ?				
		7) karty kontrolne wyposażenia dla każdego zgłoszonego w OPQ statku powietrznego powyżej 5700 kg (EQP) ?				
		8) dowód wniesienia opłaty lotniczej w wysokości przewidzianej w rozporządzeniu MI (Dz. U. Nr 176, poz. 1718)				
10	§ 9 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy zgłoszone w druku (CHZ) kwalifikacje personelu kierowniczego aplikanta spełniają wymagania podane w PNO-1-03-00 ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11	§ 18.1 Rozporządzenia Dz.U. Nr 155 poz.1095 z późn. zm. z 2004 r.	Czy aplikant przedstawił dokumenty potwierdzające jego uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z Ustawą z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz.U. Nr 155 poz.1095 z późn. zm.) – dowód wpisu przedsiębiorcy do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) lub właściwego Sądu Gospodarczego (SG) ?				Kopie tych dokumentów należy włączyć do teczki z dokumentacją procesu certyfikacji.
12	§ 18.1 Rozporządzenia ustawa z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym	Czy zakres zgłoszonej do KRS lub SG zakres działalności gospodarczej obejmuje także działalność w zakresie transportu i/lub usług lotniczych wykonywanych przy użyciu statków powietrznych, odpowiednio do wniosku aplikanta ? ustawa z dnia 20 sierpnia 1997 r. o Krajowym Rejestrze Sądowym (Dz.U. Nr 168 poz.1186 t.j.)				
13	§ 21 Rozporządzenia ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks Cywilny (Dz.U. Nr 16 poz.93 z późn. zm.)	Czy aplikant przedstawił dokumenty uprawniające go do dysponowania zgłoszonymi we wniosku statkami powietrznymi w postaci Świadczenia Rejestracji w którym figuruje jako właściciel lub użytkownik statku albo właściwą umowę dzierżawy zgodną art. 693 z Ustawy z dnia 23.04.1964r. Kodeks Cywilny, w której właściciel statku upoważnia aplikanta do użytkowania tego statku w celach zarobkowych ?				Kopie tych dokumentów należy włączyć do teczki z dokumentacją procesu certyfikacji.
FAZA OCENY DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH PRZEWOŹNIKA						
14	§§ 23,31,32 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certy- fikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy zakończono całkowicie zatwierdzanie WZORCA albo odpowiednio do zakresu wniosku, właściwej zmiany do następujących dokumentów zakładowych:				
		1) Instrukcji Operacyjnej Dział A ?				
		2) Instrukcji Operacyjnej Dział D ?				
		4) Druków pokładowego dziennika technicznego ?				Potwierdza LTT
		6) Wykazów wyposażenia minimalnego (MEL) ?				Potwierdza LTT
		8) Instrukcji				(Wstawić nazwę)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
15	§ 32 Rozporządzenia Mini- stra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy aplikant uzyskał pisemne zezwolenie ULC na zastąpienie Działu B i/lub Działu C Instrukcji Operacyjnej wydawnictwami wydawanych przez wyspecjalizowane organizacje ?				
16	§ 23,32 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji dzia- łalności w lotnictwie cywil- nym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy aplikant dostarczył do ULC odpowiednią liczbę egzempla- rzy roboczych każdego z zatwierdzanych przez ULC dokumen- tów ?				
FAZA TESTÓW PRAKTYCZNYCH						
17	§ 24 Rozporządzenia Mini- stra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy aplikant przedstawił program testów praktycznych oraz czy program ten został uzgodniony przez POI ?				Potwierdza POI
18	§ 24,25 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji dzia- łalności w lotnictwie cywil- nym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy przeprowadzono wszystkie przewidziane dla tego procesu certyfikacji testy i sprawdzenia na ziemi i w powietrzu zgodnie z wyznaczonymi dla nich w listach kontrolnych zakresami ?				Należy udokumentować wypełnionymi drukami Raportów z audytów i inspekcji.
19	§ 43 Rozporządzenia Mini- stra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wszystkie testy i próby naziemne i w powietrzu zostały zakończone pomyślnie, bez uwag krytycznych i poważnych ?				Sprawdzić w Raportach NCR

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
FAZA WYDANIA ŚWIADECTWA PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO (AOC) I SPECYFIKACJI OPERACYJNYCH						
20	§ 40 ust. 5 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy Protokół (PZC) jest kompletny tzn. ewidencjonuje i zwiera wszystkie zgromadzone w procesie certyfikacji dokumenty ?				
21	§ 43 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wszystkie Raporty NCR zawierające niezgodności Krytyczne i Poważne są zakończone ?				
22	§ 45-48 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy treść i redakcja Specyfikacji Operacyjnych jest zgodna z zapisami w PNO dla tego przypadku ?				
23	§ 48 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy Specyfikacja dotycząca zatwierdzenia systemu obsługi technicznej została sporządzona zgodnie z zapisami w PNO oraz została podpisana przez upoważnioną do tego osobę w LTT?				
24	§ 48 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U. Nr 146, poz. 1421)	Czy wszystkie Specyfikacje są podpisane przez upoważnionego przedstawiciela Zarządu Operatora?				

UWAGA 1: ·Poszczególne części raportu należy wypełniać w miarę postępów procesu certyfikacji, po zakończeniu każdej z kolejnych jego faz każdym tak, aby zakończyć ten Raport razem z Protokołem zamknięcia procesu certyfikacji (PZC);

UWAGA 2: ·W odniesieniu do procesów związanych z przedłużaniem ważności i/lub zmianami już wydanego Świadectwa AOC druk tego raportu należy wypełnić stosownie do rzeczywistego przebiegu i zakresu procesu certyfikacji.

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Ogólne zasady i wymagania operacyjne		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/B			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadawalająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.005	a) Czy operator użytkuje samolot w celach zarobkowego przewozu lotniczego zgodnie z wymaganiami OPS 1?				
		b) Czy Operator zapewnia że zostały spełnione obowiązujące wstecz wymagania dotyczące zdatności do lotu przez samoloty użytkowane w zarobkowym przewozie lotniczym?				
		c) Czy każdy samolot jest użytkowany zgodnie z warunkami określonymi w jego świadectwie zdatności do lotu (<i>Certificate of Airworthiness - CoA</i>) oraz zatwierdzonymi ograniczeniami określonymi w jego instrukcji użytkowania w locie (<i>Aeroplane Flight Manual — AFM</i>)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1.	OPS 1.005	d) Czy każde urządzenie szkoleniowe (<i>Synthetic Training Device - STD</i>), takie jak symulator lotu (<i>Flight Simulator - FS</i>) lub lotnicze urządzenie szkoleniowe (<i>Flight Training Device - FTD</i>), które zastępuje samolot do celów szkoleń lub sprawdzianów, posiada certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie do urządzeń szkoleniowych? <i>Operator zamierzający korzystać z urządzenia szkoleniowego zobowiązany jest uzyskać zezwolenie odpowiedniego organu.</i>				
2.	OPS 1.020	1) Czy operator zapewnił, aby wszyscy jego pracownicy byli świadomi i zobowiązani do postępowania zgodnie z przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność operacyjna?				
		2) Czy operator zapewnił, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej zostali zaznajomieni z prawami, przepisami i procedurami odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków?				
3.	OPS 1.025	a) Czy operator ustalił wspólny język dla wszystkich członków załogi lotniczej?				
		b) Czy operator zapewnił, aby cały personel operacyjny rozumiał język, w którym została napisana instrukcja operacyjna, a w szczególności te części, które odnoszą się do wykonywanych przez daną osobę obowiązków i zakresu jej odpowiedzialności?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4.	OPS 1.030		Czy operator opracowuje dla każdego samolotu zatwierdzony przez organ wykaz wyposażenia minimalnego (MEL)?			
		a)	Czy wykaz ten jest oparty na odpowiednim głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), o ile taki MMEL istnieje?			
			Czy wykaz ten, zatwierdzony przez organ, nie jest mniej restrykcyjny?			
			Czy operator użytkuje samolot zgodnie z wykazem MEL?			
		b)	Czy ewentualne odstępstwa od wykazu zostały zaaprobowane przez organ? (Pozwolenie takie nie może w żadnych okolicznościach pozwalać na użytkowanie samolotu z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL)			
5.	OPS 1.035	a)	Czy operator ustanawia jeden system jakości i mianuje jednego kierownika jakości, który kontroluje przestrzeganie i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa zadań operacyjnych oraz utrzymywania jest zdatości samolotu do lotu?			
			Czy kontrola ta obejmuje system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (Accountable Manager) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych?			
		b)	Czy system jakości obejmuje program zapewnienia jakości, zawierający procedury mające za zadanie sprawdzenie czy wszelkie operacje są prowadzone zgodnie z wszystkimi obowiązującymi wymaganiami, standardami i procedurami?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.035	c)	Czy system jakości oraz osoba kierownika jakości zostały uznane przez organ?			
		d)	Czy system jakości jest opisany w stosownej dokumentacji?			
		e)	Czy organ uznał powołanie dwóch kierowników jakości u danego operatora: jednego dla obszaru operacji lotniczych oraz drugiego dla obszaru obsługi technicznej?			
			Czy operator wyznaczy jeden wydział jakości w celu zapewnienia jednolitego stosowania systemu jakości do całej działalności operatora?			
6.	OPS 1.037	a)	Czy operator ustanowił i utrzymuje program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, który może być zintegrowany z systemem jakości i obejmuje:			
			1. Programy osiągania i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości ryzyka?			
			2. System zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawienie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków w celu identyfikacji niekorzystnych trendów lub usuwania nieprawidłowości, w interesie bezpieczeństwa lotów?			
			Czy system ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo?			
			3. Ocenę i rozpowszechnianie stosownych informacji dotyczących wypadków i incydentów, jednak bez rozstrzygnięcia o winie?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6.	OPS 1.037	4. Program monitorowania parametrów lotu samolotów, których maksymalna masa startowa (MCTOM) przekracza 27 000 kg?				
		a) Czy monitorowanie parametrów lotu (Flight Data Monitoring – FDM) oznacza czynne wykorzystywanie danych o parametrach lotu zarejestrowanych w postaci cyfrowej podczas rutynowych lotów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego?				
		Czy program monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i zawiera odpowiednie środki bezpieczeństwa w celu ochrony źródeł danych?				
		5. Powołanie osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem?				
		b) Czy są opracowywane propozycje działań naprawczych, wynikających z programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom? (jest to obowiązkiem osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem)				
		c) Czy skuteczność zmian wynikających z propozycji działań naprawczych zidentyfikowanych w ramach programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest kontrolowana przez kierownika jakości?				
7.	OPS 1.040	a) Czy operator zapewnił, by wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego zostali przeszkoleni w dziedzinie przydzielonych im obowiązków i byli zdolni do ich sprawnego wykonywania?				
		b) Czy w przypadku gdy członkowie załogi niebędący członkami personelu pokładowego wykonujący obowiązki w przedziale pasażerskim samolotu, operator zapewnia, by:	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 7.	OPS 1.040	1. Nie byli oni myleni przez pasażerów z członkami personelu pokładowego?				
		b) 2. Nie zajmowali potrzebnych miejsc przeznaczonych dla personelu pokładowego?				
		3. Nie utrudniali członkom personelu pokładowego wykonywania ich obowiązków?				
8.	OPS 1.050	Czy operator zapewnia, by wszystkie podstawowe informacje istotne dla planowanego lotu dotyczące służb poszukiwawczo-ratowniczych były łatwo dostępne w kabinie załogi?				
9.	OPS 1.055	Czy operator zapewnił, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego samolotów, były dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych?				
		Czy informacje te obejmują, odpowiednio, liczbę, kolor i typ tratw ratunkowych i środków pirotechnicznych, specyfikację awaryjnego wyposażenia medycznego, zapasów wody pitnej oraz typ i częstotliwość przenośnego awaryjnego sprzętu radiowego?				
10.	OPS 1.060	Czy operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich?				
		Czy samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania, określone w odpowiednich przepisach o zdolności statków powietrznych do lotu?				
11.	OPS 1.065	a) Czy operator nie przewozi drogą powietrzną broni i amunicji wojskowej, bez udzielonego na to zezwolenia wszystkich zainteresowanych państw?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 11.	OPS 1.065	Czy operator zapewnia, by przewożona przez niego broń i amunicja wojskowa były:	-	-	-	-
		b) 1) Umieszczone w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu?				
		2) W przypadku przewożenia broni palnej, była ona niezaładowana, o ile przed rozpoczęciem lotu wszystkie zainteresowane Państwa nie udzieliły zezwolenia na przewóz broni lub amunicji wojskowej na warunkach częściowo lub całkowicie różnych od opisanych w niniejszym punkcie?				
		c) Czy operator zapewnia, by dowódca samolotu był powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o szczegółach i rozmieszczeniu na pokładzie samolotu broni i amunicji wojskowej, przeznaczonych do przewozu?				
12.	OPS 1.070	a) Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby każdy zamiar przewozu drogą powietrzną broni sportowej był mu zgłoszony?				
		Czy operator przyjmujący do przewozu broń sportową zapewnia, by:	-	-	-	-
		b) 1) Była ona umieszczona w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu? (chyba że organ stwierdzi, że zastosowanie tej zasady jest niewskazane z praktycznego punktu widzenia i zezwoli na stosowanie innych procedur)				
2) W przypadku broni palnej lub innych rodzajów broni mogących zawierać amunicję, była ona niezaładowana?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 12.	OPS 1.070	<p>c) Amunicja do broni sportowej może być przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi. <i>Patrz: OPS 1.1160 lit. B) pkt 5):</i> Artykuły i substancje, które zostałyby w innym przypadku zaklasyfikowane jako materiały niebezpieczne, są wyłączone z przepisów w tej części w stopniu określonym w instrukcjach technicznych, pod warunkiem że są przewożone przez pasażerów lub członków załogi. <i>Określono w OPS 1.1150 lit. a) pkt 15):</i> Określenia użyte w tej części mają następujące znaczenia: Instrukcje techniczne. Oznacza ostatnie aktualne wydanie instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementem oraz dodatkiem, zatwierdzone i opublikowane decyzją Rady ICAO).</p>				
13.	OPS 1.075	<p>Czy operator podejmuje wszelkie środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części samolotu, nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób chyba, że dowódca samolotu udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do dowolnej części samolotu:</p>				
		1) W celu podjęcia działań koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa samolotu lub znajdujących się na jego pokładzie osób, zwierząt lub rzeczy? - lub				
		2) w której przewożone są ładunki lub zapasy, do których z założenia możliwy jest dostęp osób podczas lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
14.	OPS 1.085	a) Czy członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które: 1) Są związane z bezpieczeństwem samolotu oraz osób znajdujących się na jego pokładzie? 2) Są wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej?	-	-	-	-
			-	-	-	-
			-	-	-	-
		b) Czy członek załogi samolotu: 1) Informuje dowódcę o każdej awarii, błędzie, nieprawidłowości, niesprawności lub usterce, które mogą w jego ocenie stanowić ograniczone zdolności samolotu do lotu lub bezpieczeństwa jego użytkowania, w tym mających związek z systemami awaryjnymi? 2) Informuje dowódcę o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu? 3) Postępuje zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie (z OPS 1.037 lit. a) pkt. 2)? Czy w we wszystkich takich przypadkach egzemplarz raportu(-ów) jest przekazywany zainteresowanemu dowódcy?	-	-	-	-
			-	-	-	-
			-	-	-	-
			-	-	-	-
		c) Czy załoga jest świadoma tego że, przepisy lit. b) powyżej nie nakładają na członka załogi obowiązku poinformowania o zdarzeniu, o którym poinformował wcześniej inny członek załogi?	-	-	-	-
		d) Czy przestrzegana jest zasada, że członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: 1) Pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa? 2) Po nurkowaniu głębokościowym, chyba że od jego zakończenia upłynął stosowny czas?	-	-	-	-
			-	-	-	-
			-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 14.	OPS 1.085	3) Po oddaniu krwi, czyba że upłynął od tego momentu stosowny czas?					
		d) 4) Jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków?					
			5) Jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu?				
		Czy członek załogi podlega stosownym wymaganiom dotyczącym spożycia alkoholu, które są ustanawiane przez operatora i są możliwe do przyjęcia dla organu i które nie mogą być mniej restrykcyjne od poniższych wymagań:	-	-	-	-	
		e) 1) Nie jest dozwolone spożywanie alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru?					
			2) W chwili przystąpienia do czynności lotniczych stężenie alkoholu we krwi nie może przekraczać 0,2 promila?				
			3) Zakazane jest spożywanie alkoholu podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru?				
		f) Czy dowódca samolotu (w obowiązkach i zakresie odpowiedzialności):	-	-	-	-	
		1) Odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia samolotu po zakończeniu lotu?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 14.	OPS 1.085	2) Odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo samolotu od chwili, gdy samolot uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika(-ów) stanowiącego(-ych) zasadniczą jednostkę napędową?				
		3) Jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie?				
		4) Jest uprawniony do usunięcia z pokładu samolotu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie?				
		5) Nie zezwala na przewóz samolotem osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie?				
		6) Ma prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz stwarza jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie?				
		7) Zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego?				
		8) Zapewnia, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych (check lists) zostały wykonane zgodnie z instrukcją operacyjną?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 14.	OPS 1.085	9) Nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania żadnych innych czynności niż obowiązki wymagane dla bezpieczeństwa użytkowania samolotu?				
		10) Nie zezwala na: i) Zablokowanie, wyłączenie lub skasowanie w czasie lotu danych z pokładowego rejestratora parametrów lotu (<i>flight data recorder</i>), jak też na skanowanie zarejestrowanych danych po zakończeniu lotu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia?				
		ii) Zablokowanie lub wyłączenie w czasie lotu rejestratora rozmów w kabinie pilotów (<i>cockpit voice recorder</i>), chyba że jest przekonany, że zapisane dane, które w przeciwnym razie zostałyby automatycznie skasowane, powinny być zachowane na potrzeby dochodzenia w razie incydentu lub wypadku, jak również nie zezwala na ręczne skasowanie zapisanych danych podczas lotu lub po jego zakończeniu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia?				
		11) Podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu samolotu z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi, dozwolonymi na mocy wykazu odstępstw od konfiguracji (<i>Configuration Deviation List – CDL</i>) lub wykazu wyposażenia minimalnego (<i>Minimum Equipment List – MEL</i>)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 14.	OPS 1.085	12) Zapewnia, by został wykonany przegląd przed lotem?				
		g) Czy w sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne?				
		Czy w takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania?				
15.	OPS 1.090	Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że wszystkie przewożone samolotem osoby wykonują wszelkie zgodne z prawem polecenia dowódcy samolotu wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie?				
16.	OPS 1.095	Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione kroki w celu zapewnienia, że kołowanie użytkowanego przez niego samolotu po polu manewrowym lotniska nie jest wykonywane przez osobę nie będącą członkiem załogi lotniczej?				
		Jeżeli jest to osoba nie będąca członkiem załogi lotniczej, to czy:	-	-	-	-
		1) Została należycie upoważniona przez operatora lub wyznaczonego przedstawiciela i posiada kwalifikacje do:				
		i) Kołowania samolotem?				
		ii) Posługiwania się radiotelefonem?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 16.	OPS 1.095	2) Otrzymała instrukcje dotyczące układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, sygnałów i instrukcji kontroli ruchu lotniczego, frazeologii i procedur, a także spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska?				
17.	OPS 1.100	Czy operator zapewnia, by nikt poza członkami załogi wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu lub nie był przewożony w kabinie załogi?				
		Czy osoby inne niż w powyższym punkcie spełniają następujące warunki, to znaczy są:				
		a) 1) Operacyjnym członkiem załogi?				
		2) Przedstawicielem organu odpowiedzialnym za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący, jeśli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków?				
		3) Dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w instrukcji operacyjnej?				
		Dowódca zapewnia, by:				
		b) 1) W interesie bezpieczeństwa, udzielanie zezwolenia na wstęp osoby do kabiny załogi nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych?				
2) Wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa?						
c) Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca samolotu?						
18.	OPS 1.105	Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie ukrywa się ani nie umieszcza ukrytego ładunku na pokładzie samolotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
19.	OPS 1.110	Czy operator nie zezwala na używanie i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie na pokładzie samolotu przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć ujemny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego samolotu?				
20.	OPS 1.115	Czy operator nie zezwala na wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie samolotu i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie osób będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogąącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie?				
21.	OPS 1.120	Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania lub lekomyślności działanie lub zaniechanie działania:	-	-	-	-
		1) Nie naraża na niebezpieczeństwo samolotu lub znajdujących się na jego pokładzie osób?				
		2) Nie powoduje narażenia ani nie przyzwala na narażenie osób lub mienia na niebezpieczeństwo ze strony samolotu?				
22.	OPS 1.125	Czy operator zapewnia, by w każdym locie na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty lub ich kopie:	-	-	-	-
		a) 1) Świadczenie rejestracji?				
		2) Świadczenie zdatności do lotu (CoA)?				
		3) Świadczenie hałasu (jeśli jest wymagane) w oryginale lub kopii, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa?				
		4) Certyfikat operatora lotniczego (AOC) w oryginale lub kopii?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 22.	OPS 1.125	5) Zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej?				
		6) Oryginał lub kopia polis(-y) ubezpieczenia OC?				
		b) Czy każdy członek załogi lotniczej w każdym locie posiada przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami, właściwymi dla rodzaju wykonywanego lotu?				
23.	OPS 1.130	Czy operator zapewnia, że:	-	-	-	-
		1) W każdym locie na pokładzie znajdują się aktualne części instrukcji operacyjnej odnoszące się do obowiązków załogi?				
		2) Części instrukcji operacyjnej potrzebne do wykonania lotu są łatwo dostępne dla załogi lotniczej na pokładzie samolotu?				
		3) Na pokładzie samolotu znajduje się aktualna instrukcja użytkowania w locie (AFM)? <i>(Chyba że organ uznał, że określona w OPS 1.1045 dodatek 1 część B instrukcja operacyjna zawiera odpowiednie dla tego samolotu informacje).</i>				
24.	OPS 1.135	a) Czy operator zapewnia, że oprócz dokumentów i instrukcji określonych w OPS 1.125 i OPS 1.130, w każdym locie, odpowiednio do typu samolotu i obszaru operacji, na pokładzie są następujące informacje i druki:	-	-	-	-
		1) Operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060?				
		2) Pokładowy dziennik techniczny samolotu, zawierający co najmniej informacje wymagane przez zapisy w części M pkt M.A. 306?				
		3) Szczegóły złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu?				
		4) Właściwa dokumentacja NOTAM i AIS?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 24	OPS 1.135	5) Właściwa dokumentacja lotniczo – meteorologiczna? 6) Dokumentacja masy i wyważenia zgodna z wymaganiami określonymi w części J?				
c.d. 24.	OPS 1.135	7) Powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii, takich jak personel bezpieczeństwa, jeżeli nie jest uznany za załogę, osoby niepełnosprawne, pasażerowie zawróceni z granicy, osoby deportowane i aresztowane?				
		8) Powiadomienie o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi, w tym informacje na piśmie dla dowódcy, określone w OPS 1.1215 lit. C)?				
		a) 9) Aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty, określone w OPS 1.290 lit. B) ust.7?				
		10) Wszelkie inne dokumenty, które mogą być wymagane przez władze państw, nad których terytoriów lot będzie wykonywany, takie jak manifest ładunkowy, manifest pasażerski itp.?				
		11) Druki sprawozdań i raportów wymagane przez organ i operatora?				
		b) Czy informacje wymienione powyżej pkt. a) były prezentowane w całości lub części w formie innej niż na druku? Czy został zapewniony standard dostępności, użyteczności i niezawodności zapisów?				
25.	OPS 1.140	a) Czy operator zapewnia, że co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: (i) Informacje mające znaczenie dla danego lotu, właściwie dla charakteru operacji, są zachowywane na ziemi?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 25.	OPS 1.140	(ii) Informacje te są zachowane do czasu ich skopio- wania w miejscu, w którym będą przechowywane zgodnie z OPS 1.1065? - albo, jeśli jest to niewykonalne.				
		(iii) Te same informacje są przewożone w ogniood- pornym pojemniku na pokładzie samolotu?				
		Informacje, o których mowa w pkt. a), obejmują:	-	-	-	-
		1) Kopię operacyjnego planu lotu, jeśli to właściwe?				
		2) Kopie stosownej(-ych) części pokładowego dziennika technicznego samolotu?				
		b) 3) Dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli zo- stała poddana edycji przez operatora?				
		4) Dokumentację masy i wyważenia, jeśli jest wymagana (zgodnie z OPS 1.625)?				
	5) Powiadomienie o ładunkach specjalnych?					
26.	OPS 1.145	Czy operator zapewnia, że każda osoba upoważniona przez organ może w każdej chwili wejść na pokład i odbyć lot każdym samolotem użytkowanym zgodnie z certyfikatem AOC wydanym przez ten organ, jak również wejść i pozos- tać w kabine załogi, z zastrzeżeniem, że dowódca może odmówić jej wstępu do kabiny załogi, jeżeli w jego opinii powodowałoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolo- tu?				
27.	OPS 1.150	a) Czy operator: 1) Zapewnia każdej osobie upoważnionej przez organ do- stęp do wszelkich dokumentów i zapisów dotyczących operacji lotniczych lub obsługi technicznej?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 27	OPS 1.150	2) Na żądanie organu udostępnia w rozsądnym terminie wszystkie takie dokumenty i zapisy?				
		b) Na żądanie osoby upoważnionej przez organ, dowódca samolotu udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie wymagane dokumenty pokładowe?				
28.	OPS 1.155	Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1) Wszelkie oryginały lub kopie dokumentów, które jest zobowiązany przechowywać są przechowywane przez wymagany okres, nawet jeśli przestanie być operatorem tego samolotu?				
		2) W przypadku gdy członek załogi, w odniesieniu do którego operator prowadził dokumentację czasu pełnienia czynności lotniczych, czasu służby i czasu odpoczynku, przychodzi do pracy jako członek załogi u innego operatora, dokumentacja ta zostaje udostępniona temu operatorowi?				
29.	OPS 1.160	Przechowywanie zapisów:	-	-	-	-
		a) 1) Czy w razie wypadku operator samolotu, w którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, przechowuje, w możliwie najpełniejszym zakresie, zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy odnoszące się do tego wypadku przez okres 60 dni (chyba, że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie)?				
		2) O ile organ udzielił uprzedniego zezwolenia, czy w razie incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia operator samolotu, w którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, przechowuje, w możliwie najpełniejszym zakresie, zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy odnoszące się do tego incydentu przez okres 60 dni, o ile organ nie wydał innego polecenia?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 29.	OPS 1.160	3) Czy ponadto na polecenie organu, operator samolotu w którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od władz prowadzących dochodzenie innych poleceń?				
		4) Czy jeśli wymagane jest, aby samolot był wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu, to operator tego samolotu:	-	-	-	-
		i) Zachowuje zapisy rejestratora przez okres użytkowania samolotu godnie z wymaganiami określonymi w OPS 1.715, 1.720 i 1.725 z zastrzeżeniem, że dla potrzeb prób i obsługi pokładowych rejestratorów parametrów lotu dopuszcza się skasowanie podczas prób jednej godziny najstarszego zapisu?				
		ii) Prowadzi dokumentację zawierającą informacje niezbędne dla odczytania i przekształcenia przechowywanych danych na jednostki inżynierskie?				
		Udostępnianie zapisów:	-	-	-	-
		b) Czy operator samolotu, na którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, na żądanie organu udostępnia w rozsądnym terminie wszelkie dostępne lub zachowane zapisy rejestratora pokładowego?				
		Wykorzystanie zapisów:	-	-	-	-
c) 1) Czy zapisy rejestratora rozmów w kabinie pilotów (CVR) nie są wykorzystywane do innych celów niż dochodzenie dotyczące wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia? <i>(Chyba, że za zgodą wszystkich członków zainteresowanej załogi lotniczej)</i>						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 29.	OPS 1.160	2) Czy zapisy pokładowego rejestratora parametrów lotu nie są wykorzystywane do innych celów niż dochodzenie dotyczące wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, chyba że zapisy te są:	-	-	-	-
		i) Wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdolności do lotu lub obsługą techniczną?				
		ii) Pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lotu?				
		iii) Ujawniane z zachowaniem procedur zabezpieczających?				
30.	OPS 1.165	a) Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem?				
		b) Czy leasing samolotu pomiędzy operatorami wspólnotowymi realizowany jest zgodnie z niniejszym wymaganiem?				
		c) Czy leasing samolotów pomiędzy operatorem wspólnotowym a dowolnym podmiotem niebędącym operatorem wspólnotowym realizowany jest zgodnie z niniejszym wymaganiem?				
31.	Dodatek 1 do OPS 1.005 lit. a)	a) Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem?				
		b) Czy operacje, których dotyczy niniejszy dodatek, mogą być prowadzone z zastosowaniem odstępstw zgodnych z niniejszym wymaganiem?				
32.	Dodatek 1 do OPS 1.125	Czy w przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w OPS 1.125 lot może być kontynuowany do czasu powrotu na lotnisko macierzyste lub osiągnięcia miejsca, gdzie jest możliwe uzyskanie zastępczego dokumentu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT - / /		
Nazwa modułu (Module title)		Certyfikacja i nadzorowanie operatora			Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAT/C
Operator/Organizacja (Operator /Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)				
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.175 (a) Dodatek 1 do OPS 1.175	<p>Czy operator użytkuje samoloty dla celów zarobkowego przewozu lotniczego zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w wydanym mu przez Prezesa Certyfikacie Operatora Lotniczego (<i>Air Operator Certificate – AOC</i>)?</p> <p>W szczególności należy sprawdzić:</p> <ul style="list-style-type: none"> • nazwę i lokalizację głównej siedziby (główne miejsce wykonywania działalności) operatora; • datę wydania i termin ważności; • opis dopuszczonych rodzajów operacji; • typy samolotów dopuszczonych do użytku; • znaki rejestracyjne samolotów (z wyłączeniem przypadku, kiedy przewoźnik otrzyma zgodę Prezesa na inny system informowania o znakach rejestracyjnych użytkowanych samolotów); • dozwolone obszary operacji; • ograniczenia zakresu działalności; • uprawnienia i zezwolenia szczególne; jak np.: (CAT II; CAT III, MNPS, ETOPS, RNAV, RVSM, DGR). • Upoważnienie do prowadzenia wstępnego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz, jeśli ma to zastosowanie, do wydawania zaświadczeń, o których mowa w części O, dla operatorów przeprowadzających takie szkolenie bezpośrednio lub pośrednio. 				
2.	OPS 1.175 (b)	Czy w wewnętrznych przepisach operatora są zapisy zapewniające organowi dostęp do organizacji i samolotów oraz możliwość zbadania wszystkich czynników bezpieczeństwa dotyczących wnioskowanej działalności?				
3.	OPS 1.175(c)	<i>Podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC:</i>	-	-	-	-
		1) Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC nie posiada certyfikatu AOC wydanego przez inne władze, chyba że uzyskał na to specjalne zezwolenie właściwych władz?				
		2) Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC ma główne miejsce wykonywania działalności oraz siedzibę, (o ile ją posiada), w państwie odpowiedzialnym za wydanie mu certyfikatu AOC?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No		
c.d 3.	OPS 1.175(c)	3) Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC wykazał wobec organu, że jest zdolny do prowadzenia bezpiecznych operacji?				
4.	OPS 1.175 (d)	Czy w przypadku w którym operator posiada samoloty zarejestrowane w innym Państwie Członkowskim, zostały przyjęte odpowiednie ustalenia w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad kwestiami bezpieczeństwa?				
5.	OPS 1.175 (e)	Czy zostały przedstawione dowody na to że: - utrzymywana jest stała zgodność z wymaganiami OPS 1?	-	-	-	-
		- operator umożliwia organowi dostęp do swojej organizacji i samolotów, oraz w kwestiach obsługi technicznej zapewnia dostęp do każdej współdziałającej z nim organizacji obsługi technicznej spełniającej wymagania części 145 (PART 145)?				
6.	OPS 1.175 (c) (3), (d) OPS 1.175 (g) (2)	Czy użytkowane przez operatora samoloty (wpisane do AOC) są zarejestrowane w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych, lub jeśli użytkuje samoloty zarejestrowane w rejestrze innego państwa, istnieje porozumienie Prezesa z właściwymi miejscowo lub rzeczowo władzami lotniczymi państwa rejestracji tych samolotów?				
7.	OPS 1.175 (f)	Czy operator jest świadomy tego, że certyfikat AOC może zostać zmieniony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli organ utraci przekonanie, że operator jest zdolny utrzymać bezpieczeństwo przewozów?				
8.	OPS 1.175 (g)	Czy operator jest w stanie wykazać wobec organu, że:	-	-	-	-
		1) jego struktura organizacyjna i zarządzanie są odpowiednie i właściwie dobrane do skali i zakresu operacji? - oraz 2) zostały ustanowione procedury nadzoru operacyjnego.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9.	OPS 1.175 (h)	Czy operator powołał na stanowisko kierownika odpowiedzialnego (<i>accountable manager</i>), którego kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, wyposażonego w prerogatywy służbowe pozwalające mu zapewnić, by wszystkie operacje przewozowe i działania obsługi technicznej były finansowane i prowadzone zgodnie ze standardami wymaganymi przez organ?				
10.	OPS 1.175 (i)	Czy operator wyznaczył osoby funkcyjne (<i>nominated post holders</i>), których kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, odpowiedzialne za kierowanie i sprawowanie nadzoru w następujących obszarach:	-	-	-	-
		1) Operacje lotnicze (<i>flight operations</i>);				
		2) System obsługi technicznej (<i>maintenance system</i>);				
		3) Szkolenie załóg (<i>crew training</i>);				
		4) Operacje naziemne (<i>ground operations</i>)				
11.	OPS 1.175 (j), (k)	Czy na stanowiskach funkcyjnych jest zatrudniona odpowiednia liczba osób, z zachowaniem poniższych zasad:	-	-	-	-
		- w organizacji zatrudniającej do 20 osób (na pełnych etatach)* minimum jedna osoba (o ile jest to możliwe do przyjęcia przez organ)?				
		- w organizacji zatrudniającej od 21 osób, włącznie (na pełnych etatach)* – minimum dwie osoby?				
12.	OPS 1.175 (l)	Czy Operator zapewnia, by każdy lot był wykonywany zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji operacyjnej?				
13.	OPS 1.175 (m)	Czy Operator zapewnia odpowiednią organizację obsługi naziemnej w celu zapewnienia bezpiecznej obsługi jego lotów?				
14.	OPS 1.175 (n)	Czy operator zapewnia, że jego samoloty są właściwie wyposażone, a jego załogi są wykwalifikowane odpowiednio do wymagań związanych z obszarem i rodzajem operacji?				
15.	OPS 1.175 (o)	Czy operator jest w stanie spełnić wymagania dotyczące obsługi technicznej określone w części M w odniesieniu do wszystkich samolotów używanych na warunkach posiadanego certyfikatu AOC?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
16.	OPS 1.175 (p)	Czy operator dostarczył organowi egzemplarz instrukcji operacyjnej, określonej w części P, oraz wszelkie poprawki i zmiany do tej instrukcji?				
17.	OPS 1.175 (q)	Czy operator utrzymuje w swej głównej bazie operacyjnej zaplecze wsparcia operacyjnego, właściwe dla obszaru i rodzaju operacji?				
18.	Dodatek 2 do OPS 1.175(a)	<i>Uwagi ogólne.</i>	-	-	-	-
		Czy operator posiada racjonalną i efektywną strukturę zarządzania zapewniającą bezpieczne wykonywanie operacji lotniczych? Czy wyznaczone osoby posiadają zarówno umiejętności kierownicze jak i odpowiednie kwalifikacje techniczne lub operacyjne w dziedzinie lotnictwa?				
19.	Dodatek 2 do OPS 1.175 (b)	<i>Wyznaczone osoby funkcyjne.</i>	-	-	-	-
		1) Czy w instrukcji operacyjnej znajduje się opis funkcji i odpowiedzialności osób na stanowiskach funkcyjnych, łącznie z ich nazwiskami? Czy opis funkcji i obowiązków wyznaczonych osób funkcyjnych, wraz z ich nazwiskami, jest zawarty w instrukcji Operacyjnej?				
		Czy wszelkie zamierzone lub dokonane zmiany w składzie lub zakresie czynności osób funkcyjnych są zgłaszane organowi na piśmie?				
		2) Czy operator posiada metody zapewnienia ciągłości nadzoru w przypadku nieobecności osoby zajmującej stanowisko funkcyjne?				
		3) Czy osoby wyznaczone na stanowiska funkcyjne, nie pełnią jednocześnie funkcji na stanowiskach funkcyjnych przez innego posiadacza certyfikatu AOC? <i>Chyba że jest to możliwe do przyjęcia dla właściwych organów.</i>				
4) Czy osoby wyznaczone na stanowiska funkcyjne są zatrudnione w takim wymiarze czasu pracy, aby mogły wykonać wszystkie funkcje zarządzania, odpowiednio do wielkości i zakresu prowadzonej działalności?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AU- DYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
20.	Dodatek 2 do OPS 1.175 (c)	Nadzór nad personelem i jego liczebność.	-	-	-	-
		1) Czy operator zatrudnił odpowiednią do wielkości planowa- nych przewozów liczbę członków załóg lotniczych i persone- lu pokładowego, przeszkolonych i poddanych sprawdzeniu zgodnie z wymaganiami zawartymi części N i O ?				
		Czy liczba personelu naziemnego zależna jest od charakteru i skali działalności operatora?				
		Czy wydział operacyjny i obsługi naziemnej jest obsadzony przez przeszkolony personel, znający swoje obowiązki w ramach struktury organizacyjnej operatora?				
		2) Czy operator powierzający wykonanie określonych usług in- nym organizacjom ponosi w dalszym ciągu odpowiedzial- ność za utrzymanie właściwych standardów? <i>W takich sytuacjach odpowiednia wyznaczona osoba funk- cyjna powinna otrzymać zadanie zapewnienia, by każdy za- kontraktowany podwykonawca spełniał wymagane standardy.</i>				
c.d. 20.	Dodatek 2 do OPS 1.175 (c)	Czy liczba osób, jakie zostały wyznaczone do pełnienia nad- zoru operacyjnego, jest odpowiednia do struktury operatora i liczby zatrudnionego personelu?				
		3) Czy operator określił obowiązki, zakres odpowiedzialności i uprawnienia decyzyjne dla osób sprawujących nadzór opera- cyjny tak, aby funkcje nadzoru były w pełni wykonywane?				
		Czy nadzór nad członkami załóg oraz personelem naziem- nym jest sprawowany przez osoby posiadające doświadcze- nie i osobiste kwalifikacje wystarczające do zapewnienia osiągnięcia standardów określonych w instrukcji operacyj- nej?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTO- RA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
21.	Dodatek 2 do OPS 1.175 (d)	<i>Pomieszczenia robocze (zaplecze).</i>	-	-	-	-	
		1) Czy operator zapewnia w każdej bazie operacyjnej wystarczającą powierzchnię roboczą dla personelu związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa przewozów lotniczych?					
		1) Czy operator uwzględni potrzeby personelu naziemnego związanego z kierowaniem operacjami, przechowywaniem i udostępnianiem niezbędnych zapisów oraz planowaniem operacji lotniczych przez załogi?					
		2) Czy jest zorganizowany sprawny obieg poleceń operacyjnych i innych informacji tak by dotarły do wszystkich zainteresowanych i bez opóźnień?					
22.	Dodatek 2 do OPS 1.175 (e)	<i>Dokumentacja.</i>	-	-	-	-	
		Czy operator przyjął ustalenia dotyczące:	-	-	-	-	
		- opracowania instrukcji i innych dokumentów?					
		- wprowadzania do nich zmian?					
23.	OPS 1.180 (a)	1) Czy użytkowane przez operatora samoloty posiadają ważne świadectwo zdatności do lotu CoA?					
		2) Czy system obsługi technicznej został zatwierdzony przez organ zgodnie z częścią M rozdział G (PART M Podczęść G)?					
		3) Czy operator wykazał wobec organu, że jest zdolny do:	(i) Ustanowienia i utrzymania odpowiedniej struktury organizacyjnej?				
			(ii) Ustanowienia i utrzymania systemu jakości zgodnie z OPS 1.035?				
			(iii) Spełniania wymagań programów szkoleniowych?				
			(iv) Spełniania wymagań w zakresie obsługi technicznej, zgodnie z charakterem i rozmiarem operacji, łącznie z wymaganiami określonymi w OPS 1.175 lit. g)–o)?				
			(v) Spełniania wymagań OPS 1.175?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Wymagania administracyjne.</i>	-	-	-	-
24.	OPS 1.185 (a)	Czy operator zapewnia, by we wniosku o pierwsze wydanie certyfikatu AOC oraz, kiedy ma to zastosowanie, o zmianę lub wznowienie certyfikatu znalazły się określone informacje określone w OPS 1.185(a)(1-6)?				
25.	OPS 1.185 (b)	Czy operator w odniesieniu do obsługi technicznej, we wniosku o pierwsze wydanie certyfikatu AOC złożył informacje dotyczące dla każdego typu samolotu, jaki będzie użytkowany zgodnie z OPS 1.185(b)(1-5)?				
26.	OPS 1.185 (c)	Czy operator złożył wniosek przed upływem 90 dni przed datą rozpoczęcia zamierzonej działalności?				
		Czy instrukcja operacyjna została złożona nie później niż na 60 dni przed datą rozpoczęcia zamierzonej działalności?				
27.	OPS 1.185 (d)	Czy operator składał wniosek o zmianę certyfikatu AOC nie później jak 30 dni przed datą zamierzonej operacji?				
28.	OPS 1.185 (e)	Czy wniosek o wznowienie certyfikatu AOC zostaje złożony, jeśli nie uzgodniono inaczej, najpóźniej na 30 dni przed upływem jego terminu ważności?				
29.	OPS 1.185 (f)	Czy poza przypadkami wyjątkowymi, organ zostaje zawiadomiony co najmniej 10 dni wcześniej o proponowanych zmianach w składzie wyznaczonych osób funkcyjnych?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Procedury operacyjne		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/D			
Operator/Organizacja <i>(Operator /Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Kierownik <i>(Manager)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
						Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Random)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	Ocena audytora <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.192 i Dodatek 1 to OPS 1.1045 A.0.1. (d)	<i>Terminologia</i> Czy operator umieścił wymaganą terminologię (OPS 1.192) w sposób logiczny i łatwy do odnalezienia?	-	-	-	-
2.	OPS 1.195	<i>Kierowanie operacjami.</i> a) Czy operator ustanowił i stosuje zatwierdzone przez organ metody kierowania operacjami? b) Czy operator sprawuje nadzór operacyjny nad każdym lotem wykonywanym na warunkach określonych w jego AOC?	-	-	-	-
3.	OPS 1.200	<i>Instrukcja operacyjna.</i> Czy operator dostarczył całemu personelowi operacyjnemu instrukcję operacyjną zgodną z Częścią P?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4.	OPS 1.205	<i>Kwalifikacje personelu lotniczego.</i> Czy operator zapewnił, aby cały personel zaangażowany w operacje na ziemi i w powietrzu jest odpowiednio przeszkolony oraz zna swoje obowiązki?	-	-	-	-
5.	OPS 1.210	<i>Ustanawianie procedur.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował instrukcje i procedury zawierające czynności personelu naziemnego i latającego dla każdego typu statku powietrznego i każdego rodzaju operacji?				
		b) Czy operator ustanowił dla członków załogi system list kontrolnych czynności normalnych i awaryjnych w każdej fazie lotu?				
		c) Czy operator zapewnił, aby w krytycznych fazach lotu członek załogi nie był zobowiązany do wykonywania czynności innych niż wymagane dla bezpiecznego użytkowania samolotu?				
6.	OPS 1.215	<i>Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego.</i> Czy operator zapewnił, możliwość korzystania z usług służb ruchu lotniczego w lotach, w których są one dostępne?,	-	-	-	-
7.	OPS 1.216	<i>Instrukcje operacyjne w locie.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, by jego instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym były skoordynowane z odpowiednią jednostką służb ruchu lotniczego?				
8.	OPS 1.220	<i>Dopuszczanie lotnisk przez operatora.</i> Czy operator korzysta wyłącznie z lotnisk odpowiednich dla danego typu(-ów) samolotu(-ów) i rodzaju(-ów) operacji?	-	-	-	-
9.	OPS 1.225	<i>Minima operacyjne lotniska.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował minima operacyjne dla każdego lotniska startu, docelowego i zapasowego zgodnie z OPS 1.430 oraz OPS 1.220?				
		b) Czy te minima uwzględniają wszystkie powiększenia minimów nakazane przez organ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9.	OPS 1.225	Czy operator zapewnia, aby procedury dot. minimów były stosowane kiedy:				
		c) 1) Wymagane pomoce naziemne są sprawne?				
		2) Wymagane wyposażenie samolotu jest sprawne?				
		3) Warunki dotyczące osiągnięć są spełnione?				
		4) Załoga posiada wymagane i ważne kwalifikacje?				
10.	OPS 1.230	<i>Procedury odlotu i podejścia według wskazań przyrządów.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby ustanowione przez państwo, na terytorium którego znajduje się lotnisko, procedury podejść i odlotów były wykonywane?				
		b) Czy operator zapewnia że, dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na odstępstwo od ogłoszonej trasy odlotowej lub przylotowej - tylko pod warunkiem że zostały spełnione wszystkie kryteria dotyczące przewyższenia nad przeszkodami, i wszystkie warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione?				
		c) Czy inne procedury stosowane przez operatora zostały zatwierdzone, o ile jest to wymagane, przez państwo na którego terytorium znajduje się lotnisko oraz przyjęte przez organ?				
11.	OPS 1.235	<i>Procedury przeciwhałasowe.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił odpowiednie procedury operacyjne odlotu oraz przylotu/podejścia dla każdego typu statku powietrznego zgodnie z następującymi warunkami:	-	-	-	-
		a) Operator zapewnia pierwszeństwo bezpieczeństwa przed ograniczaniem hałasu?				
		b) Procedury te są opracowywane w taki sposób, aby były proste i bezpieczne w stosowaniu, bez znaczącego zwiększenia obciążenia załogi pracą podczas krytycznych faz lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 11	OPS 1.235	c) Dla każdego typu samolotu określa się dwie procedury odlotu, zgodnie z Doc. ICAO 8168 (Procedury dla służb żeglugi powietrznej, »PANS-OPS«), tom I: 1) pierwsza procedura przeciwhałasowa dla odlotu (NADP 1), mająca na celu ograniczenie hałasu w pobliżu lotniska; oraz 2) druga procedura przeciwhałasowa dla odlotu (NADP 2), mająca na celu ograniczenie hałasu w określonej odległości od lotniska? Czy profil wznoszenia dla każdej procedury NADP obejmuje tylko jedną sekwencję działań?				
		<i>Trasy i obszary operacji.</i>	-	-	-	-
12.	OPS 1.240	a) Czy operator zapewnia, by operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których: 1) istnieją naziemne urządzenia i służby, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji; 2) osiągi samolotu przeznaczonego do wykorzystania są wystarczające do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących wysokości lotu; 3) wyposażenie samolotu przeznaczonego do wykorzystania spełnia minimalne wymagania mające zastosowanie dla planowanej operacji; 4) są dostępne odpowiednie mapy (ma zastosowanie OPS 1.135 lit. a) pkt 9); 5) w lotach samolotami dwusilnikowymi dostępne są odpowiednie lotniska spełniające ograniczenia dotyczące czasu i odległości zawarte w OPS 1.245; 6) w lotach samolotami jednosilnikowymi dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie awaryjne?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		b) Czy operator zapewnił, aby operacje prowadzone były zgodnie z ograniczeniami nałożonymi przez organ?				
13.	OPS 1.241	Operacje w określonej przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM). Czy operator posiada wydane przez organ zezwolenie RVSM, jeśli prowadzi tego typu operacje?	-	-	-	-
14.	OPS 1.243	Operacje na obszarach, na których obowiązują szczególne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej. a) Czy operator posiada zezwolenie na loty w przestrzeni MNPS/RNP/RNAV jeśli prowadzi tego typu operacje? b) Czy operator samolotu użytkowanego na obszarach, o których mowa powyżej zapewnia, by procedury awaryjne określone przez organ właściwy dla danej przestrzeni powietrznej zostały zawarte w instrukcji operacyjnej?	-	-	-	-
15.	OPS 1.245	Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zezwolenia na wykonywanie lotów ETOPS. a) Czy operator zapewnił, że będzie użytkował określony typ samolotu dwusilnikowego w wymaganej odległości od odpowiedniego lotniska? b) Czy dla określenia odległości od takiego odpowiedniego lotniska operator ustanowił właściwą prędkość lotu z jednym silnikiem niepracującym w warunkach określonych w przepisie? c) Czy operator zapewnił, by dane wymagane z tego przepisu, właściwe dla każdego typu lub wersji samolotu, były zawarte w instrukcji operacyjnej?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
16.	OPS 1.246	<i>Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS).</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator posiada zezwolenie ETOPS, jeśli wykonuje loty w odległości granicznej większej niż określona w OPS 1.245?				
		b) Czy operator zapewnił, aby dla operacji ETOPS wyznaczone było odpowiednie trasowe lotnisko zapasowe?				
17.	OPS 1.250	<i>Określenie minimalnych wysokości lotu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator określił minimalne wysokości lotu dla wszystkich planowanych odcinków tras oraz metody ich wyznaczania?				
		b) Czy każda metoda wyznaczania wysokości minimalnych przez operatora została zatwierdzona przez organ?				
		c) Czy operator stosuje wysokości minimalne ustanowione przez państwo, nad którym przebiega lot, jeśli są one wyższe od określonych przez operatora?				
		d) Czy, przy określaniu wysokości minimalnych, operator wziął pod uwagę wszystkie czynniki przedstawione w tym przepisie?				
18.	OPS 1.255	<i>Polityka paliwowa.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił politykę paliwową zapewniającą, aby w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji?				
		b) Czy operator zapewnia że procedury i dane zawarte w instrukcji operacyjnej bazują na danych które zostały podane przez producenta lub są to aktualne dane właściwe dla danego samolotu (uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa) i czy warunki operacyjne w jakich będzie wykonywany lot są uwzględnione?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 18	OPS 1.255	c) Czy operator zapewnił, aby obliczenia wymaganego paliwa obejmowały kołowanie, lot, wymagane rezerwy oraz dodatkowe (ekstra) – jeśli tak zdecyduje dowódca?				
		d) Czy operator zapewnił, aby obliczenia paliwa w locie były w przypadku zmiany trasy zgodne z wymaganiami tego przepisu?				
19.	OPS 1.260	<i>Przewóz osób z dysfunkcją narządów ruchu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator określił procedury przewozu osób z ograniczoną swobodą ruchów?				
		b) Czy operator zapewnił, aby takie osoby były odpowiednio rozmieszczone?				
		c) Czy procedura przewiduje powiadomienie dowódcy o obecności takich osób na pokładzie?				
20.	OPS 1.265	<i>Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury przewozu osób zawróconych, deportowanych lub aresztantów, zapewniające bezpieczeństwo na pokładzie?				
		Czy procedura obejmuje powiadomianie dowódcy o przewozie takich osób na pokładzie?				
21.	OPS 1.270	<i>Rozmieszczenie bagażu i ładunku.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby do kabiny wnoszony był tylko taki bagaż ręczny, który może być odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony?				
		b) Czy operator zapewnił procedury, aby cały bagaż i ładunek na pokładzie umieszczony był w miejscach zaprojektowanych w sposób zapobiegający przesunięciom?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
22.	OPS 1.280	Rozmieszczenie pasażerów.	-	-	-	-
		Czy operator opracował procedury odpowiedniego rozmieszczenia pasażerów w kabinie?				
23.	OPS 1.285	Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby pasażerowie zostali w odpowiedniej formie poinformowani o zagadnieniach bezpieczeństwa w poszczególnych odcinkach lotu oraz otrzymali karty instrukcji bezpieczeństwa?				
24.	OPS 1.290	Przygotowanie lotu.	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby na każdy lot sporządzony został operacyjny plan lotu?				
		b) Czy dowódca przystępuje do lotu, jeśli nie upewnił się, że spełnione zostały warunki tego przepisu?				
25.	OPS 1.295	Dobór lotnisk.	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował procedury wyboru lotniska docelowego i lotnisk zapasowych zgodnie z OPS 1.220?				
		b) Czy wybrane przez operatora lotnisko zapasowe spełnia warunki tego przepisu?				
		Czy operator wyznaczył odpowiednią liczbę lotnisk zapasowych dla każdego lotu, tzn.:				
		c) Czy operator wyznacza dla każdego lotu IFR przynajmniej jedno lotnisko zapasowe?				
		d) Czy operator wyznacza dwa lotniska zapasowe, jeśli na lotnisku docelowym panują warunki poniżej obowiązujących minimów lub brak jest niezbędnych informacji meteorologicznych?				
e) Czy operator umieszcza lotnisko zapasowe w operacyjnym planie lotu?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
26.	OPS 1.297	<i>Minima dla planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR).</i> Czy operator stosuje przy wyborze lotnisk docelowych i zapasowych w lotach IFR zasady przedstawione w tym przepisie?	-	-	-	-
27.	OPS 1.300	<i>Złożenie planu lotu ATS.</i> Czy operator zapewnił, aby lot nie został rozpoczęty jeśli wcześniej nie został złożony plan ATS lub podana została informacja pozwalająca na zaalarmowanie odpowiednich służb gdy zajdzie taka potrzeba?	-	-	-	-
28.	OPS 1.305	<i>Uzupełnianie lub usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.</i> Czy operator zapewnił, aby nie doszło do tankowania lub zlewania paliwa typu <i>wide-cut</i> z pasażerami na pokładzie, a w przypadku innych paliw odbywało się to zgodnie z instrukcją i zastosowaniem niezbędnych środków bezpieczeństwa?	-	-	-	-
29.	OPS 1.307	<i>Uzupełnianie lub usuwanie paliwa typu wide-cut.</i> Czy operator ustanowił procedury tankowania paliw typu <i>wide-cut</i> , jeśli przewiduje taką możliwość?	-	-	-	-
30.	OPS 1.308	<i>Wypychanie i holowanie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, by wszystkie procedury związane z wypychaniem i holowaniem były zgodne z odpowiednimi standardami i procedurami lotniczymi? b) Czy operator zapewnił, by pozycjonowanie samolotów przed i po kołowaniu nie było przeprowadzane przez holownik bez dyszla holowniczego, chyba że spełnione są wymagania tego przepisu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
31.	OPS 1.310	<i>Członkowie załogi na stanowiskach.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członkowie załogi lotniczej podczas całego lotu pozostają na swoich stanowiskach i zachowują czujność zgodnie z wymaganiami tego przepisu ?				
		b) Czy członkowie personelu pokładowego zajmują wyznaczone stanowiska podczas startu, lądowania i zawsze, kiedy zostanie to uznane przez dowódcę za niezbędne?				
32.	OPS 1.311	<i>Minimalna liczba członków personelu pokładowego na pokładzie samolotu podczas operacji naziemnych z pasażerami.</i> Czy operator posiada procedury które określają minimalną liczbę członków personelu pokładowego, wymaganą na pokładzie samolotu podczas operacji naziemnych z pasażerami i są one zgodne z OPS 1.311?	-	-	-	-
33.	OPS 1.313	Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, miał na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub jego odpowiednik, oraz używa ich zgodnie z wymaganiami tego przepisu jako podstawowego urządzenia do słuchania komunikatów głosowych służb ruchu lotniczego?				
34.	OPS 1.315	<i>Pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby automatycznie uruchamiane środki ewakuacji awaryjnej były uzbrojone zawsze, gdy to konieczne?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
35.	OPS 1.320	<i>Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i uprzęże bezpieczeństwa.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członkowie załogi mają podczas startu, lądowania i zawsze, gdy dowódca uzna to za konieczne, zapięte wszystkie pasy i uprzęże, a w innych fazach lotu zapięte pasy bezpieczeństwa, jeśli zajmują swoje stanowiska?				
		b) 1) Czy dowódca zapewnił, aby każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub leżankę i był przypięty pasami lub uprzężą? 2) Czy operator zapewnił, aby jedno miejsce zajmowała jedna osoba, z wyjątkiem osoby dorosłej i małego dziecka na wyznaczonym fotelu, przypiętych w odpowiedni sposób?				
36.	OPS 1.325	<i>Zabezpieczenie kabiny pasażerskiej oraz kuchni.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem wyjścia i środki ewakuacyjne nie były blokowane, a całe wyposażenie i bagaż były odpowiednio zabezpieczone?				
37.	OPS 1.330	<i>Dostęp do wyposażenia awaryjnego.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca zapewnił, aby całe wyposażenie awaryjne pozostawało dostępne do natychmiastowego wykorzystania?				
38.	OPS 1.335	<i>Palenie tytoniu na pokładzie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca zapewnił, aby żadnej osobie na pokładzie nie pozwolono na palenie tytoniu w przypadku, gdy jest to zabronione?				
39.	OPS 1.340	<i>Warunki meteorologiczne.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca zapewnia że nie przystąpi do lotu lub go nie będzie kontynuował, jeśli dostępna informacja meteorologiczna nie wykaże, że warunki pogodowe dla lotniska docelowego jak i lotniska lub lotnisk zapasowych nie spełniają minimów do planowania lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
40.	OPS 1.345	<i>Lód oraz inne zanieczyszczenia- procedury naziemne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury odladania i przeciwooblodzeniowe oraz przeprowadzania związanych z tym kontroli samolotu(-ów)?				
		b) Czy dowódca nie przystępuje do startu dopóki zewnętrzne powierzchnie pokryte są jakąkolwiek substancją, która może wpłynąć na osiągi samolotu?				
41.	OPS 1.346	<i>Lód oraz inne zanieczyszczenia- procedury w locie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia?				
		b) Czy dowódca nie przystępuje do wykonania lotu ani nie kieruje samolotu w obszar przewidywanego oblodzenia, jeśli samolot nie jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach?				
42.	OPS 1.350	<i>Zapasy paliwa i oleju.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca upewnił się przed rozpoczęciem lotu, że samolot posiada ilość paliwa i oleju wystarczającą co najmniej dla bezpiecznego zakończenia lotu z uwzględnieniem warunków operacyjnych?				
43.	OPS 1.355	<i>Warunki do startu.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca upewnił się przed startem, że pogoda i stan drogi startowej na lotnisku nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu?				
44.	OPS 1.360	<i>Stosowanie minimumów do startu.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca przestrzega minimum widzialności do startu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
45.	OPS 1.365	<i>Minimalne wysokości lotu.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca lub pilot lecący przestrzegają, aby lot odbywał się powyżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu z wyjątkiem kiedy jest to konieczne podczas startu lub lądowania?				
46.	OPS 1.370	<i>Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury wykluczające symulowanie w locie zarobkowym sytuacji wymagających stosowania procedur w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC(warunków meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów)?				
47.	OPS 1.375	<i>Gospodarka paliwem w locie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury kontroli ilości i gospodarki paliwem w locie zgodnie z wymaganiami tego przepisu?				
		b) Czy dowódca zapewnia, aby pozostałość paliwa nie była mniejsza od ilości potrzebnej na osiągnięcie bezpiecznego lotniska, bez naruszania ostatecznej rezerwy paliwa?				
		c) Czy dowódca zgłasza sytuację awaryjną, gdy ilość paliwa w zbiornikach jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa?				
48.	OPS 1.385	<i>Użycie dodatkowego tlenu.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca zapewnił, aby członkowie załogi lotniczej wykonującej czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania samolotu w locie w określonych warunkach korzystali z dodatkowego tlenu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
49.	OPS 1.390	<i>Promieniowanie kosmiczne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator bierze pod uwagę ekspozycję na promieniowanie kosmiczne, na jakie wystawieni są członkowie załóg lotniczych oraz czy podejmuje działania w odniesieniu do członków załóg wystawionych na promieniowanie w dawce większej niż 1 mSv w ciągu roku?				
		b) 1) Czy operator nie użytkuje samolotu na wysokościach powyżej 15000 m (49000 stóp) jeśli nie jest wyposażony w przyrząd do wykrywania promieniowania kosmicznego (zgodnie z OPS 1.680)?				
		b) 2) Czy dowódca lub pilot lecący, w przypadku przekroczenia granicznych wartości promieniowania kosmicznego, rozpoczynają zniżanie tak szybko jak jest to możliwe?				
50.	OPS 1.395	<i>Wykrywanie bliskości ziemi.</i>	-	-	-	-
		Czy w przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot zobowiązany jest do natychmiastowego działania w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu?				
51.	OPS 1.398	<i>Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji ACAS.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające by w przypadku zainstalowanego i sprawnego systemu ACAS był on podczas lotu używany w trybie wydawania poleceń?				
		b) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, by w przypadku wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego samolotu przez system ACAS, dowódca lub pilot prowadzący lot, natychmiast reagowali w celu zapewnienia bezpiecznej odległości?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 51	OPS 1.398	c) Czy operator ustanowił procedury które zapewniają że zalecane przez system ACAS komunikaty kontroli ruchu lotniczego zostały określone?				
		d) Czy operator zapewnia że w przypadku usunięcia sprzeczności samolot powróci niezwłocznie do pozycji zgodnej z warunkami określonymi w instrukcji lub zezwoleniu kontroli ruchu lotniczego?				
52.	OPS 1.400	<i>Warunki podejścia do lądowania</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca upewnia się przed rozpoczęciem podejścia, że pogoda i stan drogi startowej do lądowania nie wpłyną na bezpieczne wykonanie operacji z warunkami ograniczeń instrukcji operacyjnej?				
53.	OPS 1.405	<i>Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca lub pilot wyznaczony do pilotowania rozpoczyna i kontynuuje podejście zgodnie z OPS 1.405?				
54.	OPS 1.410	<i>Procedury operacyjne- wysokość progowa.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury zapewniające, że samolot podczas podejścia precyzyjnego przekracza próg drogi startowej z bezpiecznym marginesem wysokości, z odpowiednią prędkością i położeniem przestrzennym?				
55.	OPS 1.415	<i>Dziennik podróży.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca zapewnia, aby dziennik podróży (Journey log) był regularnie wypełniany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
56.	OPS 1.420	Zgłaszanie zdarzeń.	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje terminologię, przedstawioną w tym przepisie?				
		b) Czy operator albo dowódca mają obowiązek złożenia organowi w ciągu 72 godz. meldunku o każdym zdarzeniu, które zagroziło lub mogło zagrozić bezpiecznemu wykonaniu lotu?				
		c) Czy operator ustanowił procedury zapewniające zgłaszanie zdarzeń wymienionych w tym lit. d)?				
		d) Czy operator w stosunku do zgłoszeń szczególnych zastosował odpowiednie metody zgłaszania lub powiadamiania?				
57.	Dodatek 1 do OPS 1.255	Polityka paliwowa.	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia że jego polityka paliwowa jest zgodna z wymaganiami tego przepisu, i że ilość paliwa zużywanego, jaka znajdzie się na pokładzie przed odlotem obejmuje: paliwo na kołowanie, paliwo na przelot, paliwo na nieprzewidziane okoliczności, paliwo zapasowe, ostateczną rezerwę paliwa, minimalną dodatkową ilość paliwa (jeśli jest wymagana), oraz paliwo dodatkowe które jest w gestii dowódcy?				
		b) Jeśli operator wykonuje operacje lotnicze używając procedury zmniejszenia ilości paliwa na nieprzewidziane okoliczności (RCF), - to czy są one wykonywane zgodnie z Dodatkiem 1 do OPS 1.255?				
		c) Jeśli operator wykonuje operacje lotnicze używając procedury z góry wyznaczonego punktu (PDP), - to czy są one wykonywane zgodnie z Dodatkiem 1 do OPS 1.255?				
		d) Czy w razie wykonywania operacji lotniczej na lotnisko izolowane, operator za z góry wyznaczony Punkt (PDP) przyjmuje ostatni możliwy punkt zmiany kursu na inne dostępne lotnisko zapasowe na trasie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
58.	Dodatek 2 do OPS 1.255	Jeśli operator wykonuje operacje lotnicze z wykorzystaniem lotniska zapasowe na trasie 3 % to czy jest ono zlokalizowane wewnątrz okręgu o promieniu równym 20 % całkowitej odległości przewidzianej w planie lotu, którego środek znajduje się na planowanej trasie w odległości od lotniska docelowego wynoszącej 25% całkowitej odległości przewidzianej w planie lotu lub co najmniej 20 % całkowitej odległości przewidzianej w planie lotu plus 50 mil morskich, w zależności od tego, która z tych wartości jest większa; oraz czy wszystkie odległości zostały obliczone w warunkach bezwietrznych?				
59.	Dodatek 1 do OPS 1.270	<i>Rozmieszczenie bagażu i ładunku.</i> Czy operator ustalił procedury zapewniające bezpieczne rozmieszczenie bagażu oraz ładunku, zgodnie z niniejszymi wymaganiami?	-	-	-	-
60.	Dodatek 1 do OPS 1.305	<i>Uzupełnianie lub usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.</i> Czy operator ustalił procedury uzupełniania lub usuwania paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, zgodnie z niniejszymi wymaganiami?	-	-	-	-
61.	Dodatek 1 do OPS 1.311	<i>Minimalna liczba członków personelu pokładowego wymagana na pokładzie samolotu podczas operacji naziemnych z pasażerami.</i>	-	-	-	-
		Czy dla operacji opartych na OPS 1.311 operator ustanowił procedury zapewniające że:	-	-	-	-
		a) W samolocie będzie dostępne zasilanie elektryczne?				
		b) Starszy członek personelu pokładowego dysponuje środkiem pozwalającym na inicjowanie ewakuacji lub co najmniej jeden członek załogi lotniczej znajduje się w kabinie załogi?				
		c) Stanowiska personelu pokładowego i związane z nimi obowiązki zostały określone w instrukcji operacyjnej?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 61	Dodatek 1 do OPS 1.311	d) Personel pokładowy zostanie poinformowany o pozycji pojazdów obsługi i pojazdów załadowczych przy wyjściach i w ich pobliżu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWOZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT/E
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)			Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No) /	
			Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)			Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Minima operacyjne lotniska – zasady ogólne.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 1.430	(a) Czy Operator ustanawia dla każdego planowanego do użycia lotniska minima operacyjne których wartości nie będą niższe od podanych w dodatku 1 do OPS 1.430? <i>Metoda określania tych minimów musi być możliwa do przyjęcia dla organu. Minima te nie mogą być niższe od żadnego innego minimum, które może zostać ustanowione dla tych lotnisk przez państwo, w którym się znajdują, z wyłączeniem przypadków kiedy państwo wydało na to wyraźną zgodę</i> Uwaga: Powyższa litera nie zabrania dokonywania podczas lotu obliczeń minimów dla nieplanowanego lotniska zapasowego, o ile obliczenia te są przeprowadzane według przyjętych metod.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1.	OPS 1.430	Czy operator przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk, mających zastosowanie do określonej operacji lotniczej, bierze w pełni pod uwagę:	-	-	-	-
		1) Typ, osiągi i właściwości pilotażowe samolotu?				
		2) Skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie?				
		3) Wymiary i charakterystyki dróg startowych, które mogą być wybrane do użycia?				
		4) Przydatność oraz parametry techniczne dostępnych wizualnych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych?				
		5) Dostępne w samolocie wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu, odpowiednio, podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia?				
		(b) 6) Przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych oraz konieczne przewyższenie nad przeszkodami?				
		7) Przewyższenie nad przeszkodami (wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych (OCA/OCH)) dla procedur podejść według wskazań przyrządów?				
		8) Środki określania i raportowania warunków meteorologicznych?				
		9) Techniki lotu, jaka zostanie zastosowana podczas podejścia końcowego?				
		c) Czy kategorie samolotów, o których mowa w niniejszej części, są określone zgodnie z metodą zawartą w dodatku 2 do OPS 1.430 (c)?				
		d) 1) Czy wszystkie podejścia wykonywane są jako podejścia ustabilizowane (SAP)? O ile organ nie zatwierdzi innej procedury dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1.	OPS 1.430	2) Czy wszystkie podejścia wykonywane są z wykorzystaniem podejść końcowych z nieprzerwanym zniżaniem (CDFA)? <i>O ile organ nie zatwierdzi innej procedury dla określonego podejścia do konkretnej drogi startowej.</i>				
		Czy operator obliczając minima zgodnie z dodatkiem 1 (nowym) - zapewnia, by odpowiednie minimum RVR zostało powiększone o 200 metrów (m) dla samolotów kat. A/B oraz o 400 m dla samolotów kat. C/D w przypadku podejść wykonywanych bez wykorzystania techniki CDFa, pod warunkiem że uzyskana wartość RVR/CMV nie przekracza 5 000 m.?				
		3) Czy organ zwolnił operatora z wymogu zwiększania RVR w przypadku niestosowania techniki CDFa.? <i>Niezależnie od wymogów lit. d) pkt 2) powyżej, organ może zwolnić operatora z wymogu zwiększania RVR w przypadku niestosowania techniki CDFa..</i>				
		1) Czy operator stosuje dodatek 1 (stary) albo dodatek 1 (nowy) do OPS 1.430. Oraz zapewnia iż stosowanie dodatku 1 (nowego) do OPS 1.430 nastąpi najpóźniej w ciągu trzech lat od daty publikacji? e) 2) Czy organ zwolnił operatora z wymogu zwiększania RVR powyżej 1 500 m (samoloty kat. A/B) lub powyżej 2 400 m (samoloty kat. C/D) po zatwierdzeniu operacji na określonej drodze startowej, która ze względów praktycznych nie pozwala na wykonywanie podejścia z wykorzystaniem techniki CDFa ani na spełnienie kryteriów określonych w lit. c) dodatku 1 (nowego) do OPS 1.430.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2.	OPS 1.435	Terminologia. (1) Czy operator używa terminologii zgodnie z zaleceniami zawartymi w OPS 1.435 (1 – 18)?	-	-	-	-
3.	OPS 1.440 Dodatek 1 do OPS 1.440	Operacje przy ograniczonej widzialności-ogólne zasady operacyjne.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia że prowadzi operacje w CAT II lub CAT III, - tylko po spełnieniu następujących warunków :	-	-	-	-
		1) Każdy uczestniczący w nich samolot jest certyfikowany do prowadzenia operacji z wysokościami decyzji (DH) poniżej 200 stóp lub bez wysokości decyzji (DH) i jest wyposażony w urządzenia zgodnie z przepisami CS-AWO i dotyczy wykonywania lotów w każdych warunkach meteorologicznych lub równoważnymi przepisami przyjętymi przez organ?				
		(a) 2) Czy został ustanowiony i jest utrzymywany system rejestracji udanych i nieudanych podejść lub lądowań automatycznych w celu monitorowania ogólnego stanu bezpieczeństwa operacji?				
		3) Czy prowadzenie operacji zostało zatwierdzone przez organ?				
		4) Czy załoga lotnicza składa się z co najmniej 2 pilotów?				
		5) Czy wysokość decyzji (DH) jest określana przy pomocy radiowysokościomierza?				
(b) Czy operator zapewnia - że nie wykonuje startów przy ograniczonej widzialności kiedy RVR jest mniejszy niż 150 m dla samolotów kategorii A,B,C, lub 200 m dla samolotów kategorii D, bez zatwierdzenia organu?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4.	OPS 1.445	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-lotnisko.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia że, nie korzysta z lotniska do prowadzenia operacji w CAT II lub III o ile lotnisko to nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym się ono znajduje?				
		b) Czy operator upewnia się, że na lotniskach, na których będą prowadzone operacje przy ograniczonej widzialności (LVO), zostały ustanowione i są egzekwowane procedury operacji przy ograniczonej widzialności (LVP)?				
5.	OPS 1.450 Dodatek 1 do OPS 1.450	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-szkolenie i kwalifikacje.</i>	-	-	-	-
		Czy operator przed przystąpieniem do prowadzenia operacji statków przy ograniczonej widzialności oraz operacji w kategorii II i III zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1) i) Każdy członek załogi ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1 do OPS 1.450, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznej RVR i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w kategorii II i III?				
		ii) Posiadał kwalifikacje zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.450?				
		2) Czy szkolenia i sprawdziany były zgodne ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej? <i>Szkolenia te są szkoleniami dodatkowymi do wymaganych w części N.</i>				
		3) Czy kwalifikacje załogi lotniczej są określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów samolotów?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6.	OPS 1.455 Dodatek 1 OPS 1.455	Operacje przy ograniczonej widzialności – procedury operacyjne.	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO), podejść z wykorzystaniem EVS, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II lub III? <i>Procedury te muszą być włączone do instrukcji operacyjnej i określać obowiązki członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia.</i>				
		b) Czy Dowódca upewnia się, że:	-	-	-	-
		1) Stan wyposażenia wizualnego i instrumentalnego jest odpowiedni przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, podejścia z wykorzystaniem EVS, podejścia poniżej standardu w kategorii I, podejścia poza standardem w kategorii II, lub podejścia w kategorii II lub III?				
		2) W użyciu są odpowiednie procedury LVP według informacji uzyskanej od służb ruchu lotniczego przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, podejścia poniżej standardu w kategorii I, podejścia poza standardem w kategorii II, lub podejścia w kategorii II lub III?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6	OPS 1.455 Dodatek 1 OPS 1.455	3) Członkowie załogi lotniczej mają odpowiednie kwalifikacje przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, gdy wartość RVR jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów w kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D), podejścia z wykorzystaniem EVS, podejścia poniżej standardu w kategorii I, podejścia poza standardem w kategorii II lub podejścia w kategorii II lub III?				
7.	OPS 1.460	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-wyposażenie minimalne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator umieścił w instrukcji operacyjnej wykaz wyposażenia minimalnego, które zgodnie z instrukcją użytkowania w locie (AFM) lub innym zatwierdzonym dokumentem - jest sprawne przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, podejścia poniżej standardu w kategorii I, podejścia poza standardem w kategorii II, podejścia z wykorzystaniem EVS, lub podejścia w kategorii II lub III?				
		b) Czy dowódca upewnił się, że stan samolotu i jego odpowiednich systemów pokładowych jest właściwy dla podejmowanej operacji?				
8.	OPS 1.465	<i>Minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR).</i>	-	-	-	-
		1. Czy operator zapewnia, by loty VFR były wykonywane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością oraz zgodnie z warunkami określonymi w tabeli w dodatku 1 do OPS 1.465?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 8	OPS 1.465	2. Czy operator zapewnia, by loty specjalne VFR nie były rozpoczynane przy widzialności mniejszej niż 3 kilometry i nie były kontynuowane przy widzialności mniejszej niż 1,5 kilometra?				
9.	Dodatek 1 do OPS 1.430	<i>Minima operacyjne lotniska.</i>	-	-	-	-
		a) Czy minima do startu ustanowione przez operatora są wyrażone w postaci granicy widzialności meteorologicznej (VIS) lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR), z uwzględnieniem wszelkich istotnych czynników mających zastosowanie dla każdego z planowanych do użycia lotnisk oraz własności samolotu?				
		Czy w przypadku przymusowego lądowania lub konieczności omińnięcia przeszkód po starcie określana jest wysokość podstawy chmur?				
		b) Czy w sytuacji gdy warunki na lotnisku odlotu są równe lub gorsze od obowiązujących minimów do lądowania na tym lotnisku, dowódca przystępuje do startu tylko pod warunkiem że, zostało wybrane dostępne lotnisko zapasowe dla lotniska startu?				
		c) Czy operator zapewnia że, w sytuacji kiedy podawana widzialność meteorologiczna (VIS) jest niższa od wymaganej do startu, a widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie jest podawana, to start może być rozpoczęty tylko wtedy, gdy dowódca jest w stanie stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum?				
		d) Czy operator zapewnia że, w sytuacji kiedy nie są dostępne podawane wartości VIS lub RVR, start może zostać rozpoczęty tylko wtedy, gdy dowódca jest w stanie stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9.	Dodatek 1 do OPS 1.430	A-2) Czy minima do startu są wybrane w sposób zapewniający wystarczającą orientację wzrokową pilota umożliwiającą sterowanie samolotem w razie przerwania startu i kontynuacji startu po niesprawności krytycznego zespołu napędowego?				
		A-3) a) Czy ustanowione przez operatora minima do startu samolotów wielosilnikowych, których osiągi pozwalają w razie niesprawności krytycznego zespołu napędowego w dowolnej fazie startu na zatrzymanie samolotu lub na kontynuowanie startu do wysokości 1500 stóp nad lotniskiem z odpowiednim zapasem wysokości nad przeszkodami, są wyrażone w wartościach RVR/VIS zgodnie z tabelą 1 (w dodatku 1 do OPS 1.430)?				
		b) Czy w przypadku samolotów wielosilnikowych, których osiągi nie spełniają warunków określonych w dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. a) pkt 3 ppkt (i), i kiedy w razie niesprawności krytycznego zespołu napędowego może zaistnieć konieczność natychmiastowego lądowania na lotnisku startu oraz dostrzeżenia i ominięcia przeszkód w strefie startu. - Takie samoloty są użytkowane przy zastosowaniu podanych niżej wartości minimów, pod warunkiem że są zdolne do spełnienia wymaganych kryteriów przewyższenia nad przeszkodami, zakładając wystąpienie niesprawności silnika na określonej wysokości?				
		Czy ustanawiane przez operatora minima do startu opierają się na danych o wysokości, z której przy niesprawności jednego silnika może być zbudowany tor lotu o gradientie dodatnim (<i>net take-off flight path</i>). Oraz użyte wartości minimalne RVR nie są niższe od wartości podanych zarówno w tabeli 1, jak i w tabeli 2?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9.	Dodatek 1 do OPS 1.430	c) Czy operator zapewnia że w sytuacjach kiedy nie są dostępne podawane wartości RVR lub VIS, - dowódca samolotu nie przystępuje do startu, dopóki nie jest w stanie stwierdzić, że faktyczne warunki spełniają obowiązujące minima do startu?				
		i) Czy operator stosuje (za zgodą organu) obniżone minima do startu do wartości RVR równej 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D) zgodnie z dodatkiem 1 (stary) do OPS 1.430 lit. a) pkt 4 ppkt (i), A-E ?				
		ii) Czy operator wykonuje starty wykorzystując system utrzymywania kierunku podczas startu (<i>lateral guidance system</i>)?				
		<i>Wykorzystując wyżej wymieniony system, operator może obniżyć minima do startu do wartości RVR mniejszej niż 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), lecz nie mniejszej niż 75 m, o ile są dostępne zabezpieczenia i wyposażenie drogi startowej odpowiadające wymaganiom dla operacji lądowania w kategorii III.</i>				
		<i>Podejścia Nieprecyzyjne.</i>	-	-	-	-
B-1)	Czy operator zapewnił, by minima systemu dla procedur podejścia nieprecyzyjnego, opartych na wykorzystaniu systemu ILS bez ścieżki schodzenia (tylko LLZ), VOR, NDB, SRA i VDF, nie były niższe od wartości MDH podanych w tabeli 3. w dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. b) pkt 1 ppkt (i)?					
B-2)	Czy operator zapewnia, by minimalna wysokość zniżania (<i>minimum descent height</i> — MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego nie była niższa niż - OCH/OCL dla danej kategorii samolotu; lub minimum systemu?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9.	Dodatek 1 do OPS 1.430	B-3) Czy operator zapewnia że, pilot nie będzie kontynuować podejścia poniżej MDA/MDH, jeśli nie jest w stanie wyraźnie dostrzec i zidentyfikować co najmniej jeden z punktów odniesienia wzrokowego dla drogi startowej, na której planuje lądowanie? <i>Dopuszczalne punkty odniesienia są podane w Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. b) pkt 3 ppkt (i – x)</i>				
		B-4) Czy operator zapewnia że, stosuje minima RVR dla podejść nieprecyzyjnych które są zgodne z tabelkami 4a)-d) mieszczącymi się w Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. b) pkt 4?				
		B-5) Czy operator zapewnia że, prowadząc operacje w nocy – korzysta tylko z dróg startowych które mają włączone co najmniej następujące światła: krawędziowe, progowe, oraz końca drogi startowej?				
		<i>Podejście precyzyjne – operacje w kategorii I.</i>	-	-	-	-
		C-1) Czy operator określa zasady ogólne dla operacji w kategorii I? Operacją w kategorii I jest podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie przy użyciu ILS, MLS lub PAR z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 200 stóp oraz RVR nie mniejszą niż 550 m.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9	Dodatek 1 do OPS 1.430	C-2) Czy operator zapewnia że wysokość decyzji (DH) stosowana w podejściu precyzyjnym w kategorii I nie jest niższa niż: (i) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM), jeśli jest tam podana; (ii) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; (iii) OCH/OCL dla danej kategorii samolotu; lub (iv) 200 stóp?				
		C-3) Czy operator zapewnia że, pilot nie będzie kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) dla kategorii I wyznaczonej zgodnie z lit. c) pkt 2 powyżej, - jeśli nie jest w stanie wyraźnie dostrzec i zidentyfikować co najmniej jeden z punktów odniesienia wzrokowego dla drogi startowej, na której planuje lądowanie? <i>Dopuszczalne punkty odniesienia są podane w Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. c) pkt 3 ppkt (i – ix)</i>				
		C-4) Czy operator zapewnia że, stosuje minima RVR dla podejść w kategorii I które są zgodne z tabelą 5 mieszczącą się w Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. c) pkt 4?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9	Dodatek 1 do OPS 1.430	C-5) Czy operator prowadzi operacje z jednym pilotem? Czy podczas prowadzenia operacji z jednym pilotem, operator oblicza minimalne wartości RVR dla każdego podejścia, zgodnie z OPS 1.430 i niniejszym dodatkiem? <i>Wartości RVR poniżej 800 m mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do samolotów wyposażonych w odpowiedni system automatycznego pilota sprzęgnięty z odbiornikiem sygnałów ILS lub MLS, w przypadku których mają zastosowanie normalne minima do lądowania. Zastosowana wysokość decyzji (DH) nie może być mniejsza niż 1,25 minimalnej wysokości użycia autopilota.</i>				
		C-6) Czy operator zapewnia że, prowadząc operacje w nocy – korzysta tylko z dróg startowych które mają włączone co najmniej następujące światła: krawędziowe, progowe, oraz końca drogi startowej?				
		<i>Podejście precyzyjne – operacje w kategorii II.</i>	-	-	-	-
		D-1) Czy operator określa zasady ogólne dla operacji w kategorii II? <i>Operacją w kategorii II jest podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie przy użyciu ILS lub MLS, kiedy wysokość decyzji jest mniejsza niż 200 stóp, ale nie mniejsza niż 100 stóp; oraz RVR jest nie mniejszy niż 300 m.</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9	Dodatek 1 do OPS 1.430	D-2) Czy operator zapewnia że wysokość decyzji (DH) stosowana w podejściu precyzyjnym w kategorii II nie jest niższa niż: (i) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM), jeśli jest tam podana; (ii) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; (iii) OCH/OCL dla danej kategorii samolotu (iv) wysokość decyzji (DH), do której użycia załoga lotnicza jest uprawniona do prowadzenia działań; lub (v) 100 stóp?				
		D-3) Czy operator zapewnia że pilot nie będzie kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) w kategorii II określonej zgodnie z lit. d) pkt 2 powyżej, jeżeli nie jest w stanie uzyskać i utrzymać odniesienia wzrokowego składającego się z segmentu co najmniej trzech kolejno występujących po sobie świateł należących do linii centralnej świateł podejścia lub świateł strefy przyziemia, lub świateł linii centralnej drogi startowej, lub świateł krawędziowych drogi startowej, lub ich połączenia?				
		Czy odniesienie wzrokowe zawiera poprzeczny element konfiguracji terenu? tj. poprzeczkę świateł podejścia lub próg drogi startowej lub poprzeczkę oświetlenia strefy przyziemia?				
		D-4) Czy operator zapewnia że, stosuje minima RVR dla podejść w kategorii II które są zgodne z tabelą 6 mieszczącą się w Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. d) pkt 4?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Podjęcie precyzyjne – operacje w kategorii III</i>	-	-	-	-
c.d. 9	Dodatek 1 do OPS 1.430	<p>E-1) Czy operator określa zasady ogólne dla operacji w kategorii IIIA oraz IIIB ?</p> <p><i>IIIA - Operacje podejścia precyzyjnego i lądowania według wskazań przyrządów z użyciem ILS lub MLS w warunkach, kiedy wysokość decyzji (DH) jest niższa niż 100 stóp; oraz RVR jest nie mniejszy niż 200 m.</i></p> <p><i>IIIB - Operacje podejścia precyzyjnego i lądowania według wskazań przyrządów z użyciem ILS lub MLS w warunkach, kiedy wysokość decyzji (DH) jest niższa niż 100 stóp lub nie jest określona; oraz RVR jest mniejszy niż 200 m, ale nie mniejszy niż 75 m.</i></p>				
		<p>E-2) Czy podczas prowadzenia operacji, w których używana jest wysokość decyzji (DH), operator zapewnia, by nie była ona niższa niż:</p> <p>(i) minimalna wysokość decyzji określona w AFM, jeśli jest tam podana; lub</p> <p>(ii) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia precyzyjnego może zostać użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; lub</p> <p>(iii) wysokość decyzji (DH), do której załoga lotnicza jest uprawniona do prowadzenia działań.?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9	Dodatek 1 do OPS 1.430	E-3) Czy operacja bez wysokości decyzji jest przeprowadzona tylko wtedy, gdy: (i) jest dozwolona w instrukcji użytkowania w locie (AFM); oraz (ii) pomoce podejścia oraz urządzenia lotniskowe umożliwiają wykonywanie operacji bez wysokości decyzji; oraz (iii) operator uzyskał zezwolenie organu na wykonywanie operacji w kategorii III bez wysokości decyzji?				
		E-4) (i) Czy operator zapewnia że, podczas prowadzenia operacji w kategorii IIIA oraz operacji w kategorii IIIB z użyciem systemu sterowania torem lotu typu <i>fail-passive</i> , pilot nie będzie kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji określonej zgodnie z lit. e) pkt 2 powyżej, jeżeli nie jest w stanie uzyskać i utrzymać odniesienia wzrokowego składającego się z segmentu co najmniej trzech kolejno występujących po sobie świateł należących do linii centralnej świateł podejścia lub świateł strefy przyziemia, lub świateł linii centralnej drogi startowej, lub świateł krawędziowych drogi startowej, lub ich połączenia?				
		(ii) Czy operator zapewnia że, podczas prowadzenia operacji w kategorii IIIB z użyciem systemu sterowania torem lotu typu <i>fail-operational</i> i z określoną wysokością decyzji pilot nie będzie kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji określonej zgodnie z lit. e) pkt 2 powyżej, jeżeli nie jest w stanie uzyskać i utrzymać odniesienia wzrokowego składającego się co najmniej z jednego światła linii centralnej?				
		(iii) Czy podczas prowadzenia operacji w kategorii III bez wysokości decyzji - kontakt wzrokowy pilota z drogą startową przed przyziemieniem jest wymagany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 9	Dodatek 1 do OPS 1.430	E-5)	Czy operator zapewnia że, stosuje minima RVR dla podejść w kategorii III które są zgodne z tabelą 7 mieszczącą się w <i>Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. e) pkt 5?</i>				
		F	1	Czy podczas wykonywania podejście z widocznością, operator stosuje się do minimów podanych w tabeli 8 <i>Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. f) ?</i>			
			2	Czy podejście z widocznością wzdłuż wyznaczonych linii drogi jest przyjętą procedurą w rozumieniu niniejszego OPS?			
		G	Czy operator nie wykonuje podejść z widocznością (<i>visual approach</i>) przy wartości RVR mniejszej niż 800 m?				
		H	1	Czy operator zapewnia że, niestosuje się zamiany VIS na RVR – - dla obliczenia minimów do startu, - minimów w operacjach w kategorii II lub III - lub w sytuacji, gdy jest dostępna podawana wartość RVR?			
			2	Czy operator zapewnia by, z wyjątkiem okoliczności określonych w lit. h) pkt 1, dla zamiany widzialności meteorologicznej (VIS) na RVR stosowano współczynniki podane w tabeli 9 w <i>Dodatku 1 (stary) do OPS 1.430 lit. h) ?</i>			
10.	Dodatek 2 do OPS 1.430 lit. c)	<i>Kategorie samolotów - loty w każdych warunkach meteorologicznych.</i>		-	-	-	
		a)	Jakie kryteria są brane pod uwagę przy klasyfikacji samolotów na kategorie?				
		b)	Czy operator ustanowił maksymalną masę do lądowania?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezasadowalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11.	Dodatek 1 do OPS 1.440	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności – ogólne zasady operacyjne.</i>	-	-	-	-
		a) Jakie procedury mają zastosowanie do wprowadzenia i zatwierdzenia operacji przy ograniczonej widzialności (LVO)?				
		b) Jaki cel ma zastosowanie demonstracji (przedstawienie zapisów) osiągnięć operacyjnych?				
		c) W jakim celu są gromadzone dane podczas demonstracji (zapisów np. formularz wypełniony przez załogę lotniczą) osiągnięć operacyjnych?				
		d) Czy niezadawalające podejścia lub automatyczne lądowania są dokumentowane i analizowane?				
		e) Jakie operacje są monitorowane stale przez operatora i przez jaki okres są przechowywane?				
		f) Jakie są okresy przejściowe operatorów z doświadczeniem i bez doświadczenia?				
		g) Jakie wymagania zobowiązany jest spełnić operator w odniesieniu do obsługi technicznej w kat. II i III oraz standardów przy ograniczonej widoczności (LVTO)?				
		h) Jakie wymagania powinny spełniać lotniska i drogi startowe?				
12.	Dodatek 1 do OPS 1.450	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności – szkolenie i kwalifikacje.</i>	-	-	-	-
		a) Co powinny zawierać programy szkolenia załóg lotniczych w operacjach przy ograniczonej widzialności?				
		b) Co powinno obejmować początkowe szkolenie naziemne w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 12.	Dodatek 1 do OPS 1.450	c) Co powinno obejmować szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności ?				
		d) Jakie powinny być spełnione wymagania dotyczące szkolenia przejściowego do wykonywania lotów przy ograniczonej widzialności (LVTO) oraz operacji w kategorii II i III?				
		e) Jakie powinny być spełnione wymagania dodatkowe dotyczące dowódców i pilotów bez doświadczenia w lotach samolotami danego typu, przed rozpoczęciem operacji w kategorii II lub III ?				
		f) Jakie szkolenia operator powinien zapewnić przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy ograniczonej widoczności (LVTO) i przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m s-ty kat D)?				
		g) W ramach szkoleń i sprawdzianów okresowych, co jeszcze operator powinien zapewnić?				
		h) Czy w przypadku operacji poniżej standardu w kategorii I, podejścia z wykorzystaniem EVS oraz operacji poza standardem w kategorii II - operator spełnia dodatkowe wymogi szkoleniowe?				
13.	Dodatek 1 do OPS 1.455	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności – procedury operacyjne.</i>	-	-	-	-
		a) Co obejmują operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)?				
		b) Jakie procedury i instrukcje operacyjne powinny być zawarte w Instrukcji Operacyjnej podczas operacji przy ograniczonej widzialności?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Minimalna widzialność dla lotów VFR.</i>	-	-	-	-
14.	Dodatek 1 do OPS 1.465	a) Jakiek są minimalne widzialności w lotach VFR i ich zależności od klasy przestrzeni powietrznej, wysokości przejściowej?				
FAZA TESTÓW PRAKTYCZNYCH						
A		Czy dowódca przed przystąpieniem do operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) sprawdził czy:	-	-	-	-
		a) Na pokładzie znajduje się „Podręcznik zasad wykonywania operacji w CAT II”?				
		b) Całe wyposażenie niezbędne do operacji jest sprawne?				
		c) Wszyscy członkowie załogi posiadają odpowiednie uprawnienia?				
		d) Na lotnisku, na którym ma odbyć się operacja obowiązują procedury ograniczonej widzialności (LVP)?				
B		Czy po podjęciu decyzji o rozpoczęciu operacji przy ograniczonej widzialności dowódca:	-	-	-	-
		a) Zgłosił zamiar do ATC?				
		b) Wprowadził sygnał do rejestratora lotów?				
C		c) Przeprowadził briefing?				
		Czy podejście odbyło się zgodnie z wybraną procedurą (automatyczne, wg wskazówek nakazu)?				
D		Czy załoga wypełniła raport z operacji (Załącznik Nr 7 do Podręcznika wykonywania operacji w CAT II ?)				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Osiągi – postanowienia ogólne		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/F-I(A)			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Kierownik <i>(Manager)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
						Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zastosowanie.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 1. 470	a) Czy operator zapewnił, aby w przypadku, gdy użytkuje statki powietrzne: - o napędzie turbośmigłowym wyposażone w więcej niż 9 miejsc pasażerskich lub przekraczające 5700 kg maksymalnej masy startowej; - wszystkie turboodrzutowe; będą spełnione wymagania dotyczące osiągnięć dla klasy A – czyli będą użytkowane zgodnie z wymaganiami OPS 1 część G?				
		b) Czy operator zapewnił, aby w przypadku, gdy użytkuje statki powietrzne o napędzie śmigłowym wyposażone w nie więcej niż 9 miejsc pasażerskich i nie przekraczające 5700 kg maksymalnej masy startowej będą spełnione wymagania dotyczące osiągnięć dla klasy B – czyli będą użytkowane zgodnie z wymaganiami OPS 1 część H?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 1.	OPS 1. 470	c)	Czy operator zapewnił, aby w przypadku, gdy użytkuje statki powietrzne o napędzie tłokowym wyposażone w więcej niż 9 miejsc pasażerskich lub przekraczające 5700 kg maksymalnej masy startowej będą spełnione wymagania dotyczące osiągnięć dla klasy C – czyli będą użytkowane zgodnie z wymaganiami OPS 1 część I?				
		d)	Czy operator stosuje zatwierdzone standardy osiągnięć zapewniające poziom bezpieczeństwa równoważny z wymaganiami odpowiedniej części dla samolotów naddźwiękowych i wodnosamolotów?				
2.	OPS 1.475	<i>Zasady ogólne.</i>		-	-	-	-
		a)	Czy operator przestrzega zachowania mas samolotów zgodnie z warunkami ograniczeń Instrukcji Użytkowania w Locie?				
		b)	Czy do określenia zgodności z wymaganiami i ograniczeniami osiągnięć operator używa zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM)?				
		c)	Czy operator uwzględnił czynniki związane z warunkami pogodowymi, konfiguracją samolotu i eksploatacją systemów samolotu mogące mieć ujemny wpływ na osiągnięć?				
		d)	Czy operator z punktu widzenia osiągnięć uważa drogę startową wilgotną za suchą?				
		e)	Czy przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrazowania.				
3.	OPS 1. 480	<i>Terminologia.</i>		-	-	-	-
		a)	Czy operator stosuje terminologię i określenia stosowane w części F, G, H, I oraz J?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Ogólne zasady i wymagania operacyjne			Audytory <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT(H)/B
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>		
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.005	a) Czy operator będzie użytkował śmigłowiec w celach zarobkowego przewozu lotniczego zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3?				
		b) Czy do czasu formalnego wprowadzenia wymagań JAR-26 do polskiego systemu prawnego, operator będzie stosował aktualnie obowiązujące normy państwa, w którym śmigłowiec został wyprodukowany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1.	JAR-OPS 3.005	c) Czy każdy śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z warunkami określonymi w jego świadectwie zdatości do lotu (<i>Certificate of Airworthiness - CoA</i>) oraz zatwierdzonymi ograniczeniami określonymi w jego instrukcji użytkowania w locie (<i>Helicopter Flight Manual —HFM</i>)? Oraz z dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.005(c)				
2.	JAR-OPS 3.010	Zwolnienia Czy operator posiada zwolnienie od wymagań JAR-OPS 3?	-	-	-	-
3.	JAR-OPS 3.020	Prawa przepisy i procedury a) 1.Czy operator zapewnił, aby wszyscy jego pracownicy byli świadomi i zobowiązani do postępowania zgodnie z przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność operacyjna? 2.Czy operator zapewnił, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej zostali zapoznani z prawami, przepisami i procedurami właściwymi dla charakteru ich obowiązków?	-	-	-	-
4.	JAR-OPS 3.025	Wspólny język a) Czy operator zapewnił, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku? b) Czy operator zapewnił, aby cały personel operacyjny był zdolny zrozumieć język, w którym napisane są te części Instrukcji Operacyjnej, które odnoszą się do wykonywanych przez nich obowiązków i zakresów odpowiedzialności?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5.	JAR-OPS 3.030	Wykaz wyposażenia minimalnego MEL	-	-	-	-
		a) Czy operator opracowuje i będzie stosował dla każdego użytkowanego przez niego śmigłowca zatwierdzony przez Władzę wykaz wyposażenia minimalnego (<i>Minimum Equipment List – MEL</i>),?				
		b) Czy operator użytkuje śmigłowce zgodnie z wykazem MEL? (<i>W żadnych okolicznościach nie zezwala się na użytkowanie śmigłowca z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL</i>)				
6.	JAR-OPS 3.035	System jakości	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił jeden system jakości, mianował jednego kierownika jakości, i czy procedura przewiduje sprzężenie zwrotne do odpowiedzialnego kierownika (<i>Accountable Manager</i>), zgodnie z JAR-OPS 3.175(h).?				
		b) Czy system, jakości zawiera program zapewnienia jakości (<i>Quality Assurance Programme</i>),?				
		c) Czy system jakości oraz osoba kierownika jakości zostały uznane przez Władzę?				
		d) Czy system jakości jest opisany w stosownej dokumentacji?				
		e) Czy operator wyznaczy jeden wydział jakości w celu zapewnienia jednolitego stosowania systemu jakości do całej działalności lotniczej operatora?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7.	JAR-OPS 3.037	<i>Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom</i>		-	-	-
		a)	Czy operator ustanowił program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, który może być zintegrowany z systemem jakości i obejmuje: 1.)Programy osiągnięcia i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości istniejącego ryzyka 2.)System zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawienie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków, oraz czy system ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo 3.)Ocenę istotnych informacji odnoszących się do wypadków i incydentów oraz rozpowszechnienie informacji z nim związanych, ale nie rozstrzygnięcie o winie 4.)Obowiązek wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom.			
		b)	Czy operator zapewnił, aby osoba odpowiedzialna za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów posiadała uprawnienia do nakazania osobom funkcyjnym lub służbom operatora wszczęcia działań korygujących stwierdzone nieprawidłowości i braki?			
		c)	Czy skuteczność działań podejmowanych przez osobę odpowiedzialną za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, będzie kontrolowana przez kierownika jakości?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	JAR-OPS 3.040	<i>Dodatkowi członkowie załogi lotniczej</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby członkowie załogi, od których nie wymaga się posiadania umiejętności pilotowania śmigłowca, oraz personel pokładowy byli odpowiednio wyszkoleni i zdolni do wykonywania przydzielonych im obowiązków?				
9.	JAR-OPS 3.050	<i>Informacje o służbach poszukiwawczo ratowniczych</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby wszystkie istotne informacje dotyczące służb poszukiwania i ratownictwa na obszarach, nad którymi śmigłowiec przelatuje, były łatwo dostępne dowódcy na pokładzie podczas lotu.?				
10.	JAR-OPS 3.055	<i>Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego śmigłowców, były dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych?				
11.	JAR-OPS 3.065	<i>Przewóz uzbrojenia wojennego i amunicji wojskowej</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie przewoził uzbrojenia wojennego ani amunicji wojskowej, jeżeli nie otrzyma na to zezwolenia od właściwych miejscowo lub rzeczowo Władz wszystkich państw, nad którymi prowadzi zamierzona trasa lotu.?				
		b) Czy operator zapewnia, by przewożona przez niego broń i amunicja wojskowa były w miejscu niedostępnym dla pasażerów i broń palna, była niezaładowana?,				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 11.	JAR-OPS 3.065	c) Czy operator zapewnia, że powiadomi dowódcę śmigłowca przed lotem o rozmieszczeniu i rodzaju załadowanego na pokład śmigłowca uzbrojenia wojennego lub amunicji wojskowej.?				
		<i>Przewóz broni sportowej</i>	-	-	-	-
12.	JAR-OPS 3.070	a) Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby każdy zamiar przewozu broni sportowej był mu wcześniej zgłoszony?				
		b) Czy operator przyjmując do przewozu broń sportową zapewnia, by była umieszczona w miejscu niedostępnym dla pasażerów i nie była załadowana?				
		c) Czy operator dopuszcza, aby amunicja do broni sportowej była przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi? <i>Patrz: cz R JAR OPS 3.1160(lit.b pkt 5):</i>				
13.	JAR-OPS 3.075	<i>Metoda przewozu osób</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione środki, które zapobiegą znalezieniu się osoby w tej części śmigłowca, która nie jest przeznaczona do przebywania w niej osób?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
14	JAR-OPS 3.080	<i>Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-	
		Czy operator podejmie odpowiednie środki do zapewnienia, że żadna osoba nie będzie proponować lub akceptować przewozu materiałów niebezpiecznych, jeśli nie została przeszkolona oraz materiały są odpowiednio sklasyfikowane, udokumentowane, opisane, zapakowane, oznaczone i we właściwym stanie do transportu jak wymagają Techniczne Instrukcje?.					
15.	JAR-OPS 3.085	<i>Obowiązki załogi</i>	-	-	-	-	
		a)	1. Czy członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które są związane z bezpieczeństwem śmigłowca oraz osób znajdujących się na jego pokładzie?				
			2. Czy obowiązki załogi są wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w Instrukcji Operacyjnej?				
		b)	1. Czy członek załogi śmigłowca: ma obowiązek poinformowania dowódcy o każdym błędzie, nieprawidłowości lub niesprawności urządzeń i systemów pokładowych, łącznie z systemami awaryjnymi, które stanowi lub może w jego ocenie stanowić ograniczenie zdolności śmigłowca do lotu?				
		2. Czy członek załogi ma obowiązek powiadomić dowódcę o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może w jego ocenie stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 15	JAR-OPS 3.085	b) 3. Czy członek załogi ma obowiązek postępować zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z JAR-OPS 3.037 lit. a pkt. 2?				
		c) Czy załoga jest świadoma tego, że warunki ustępu. b będą spełnione, jeśli tylko jeden członek załogi złoży wymagany raport o zaistniałym zdarzeniu.?				
		Czy przestrzegana jest zasada, że członek załogi nie może pełnić obowiązków na pokładzie śmigłowca, gdy jest:	-	-	-	-
		1. Pod wpływem leku lub substancji określonych w JAR-FCL 3.035 i JAR-FCL 3.040 mogących wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa?				
		2. Po nurkowaniu głębokościowym chyba, że od jego zakończenia upłynął stosowny czas?				
		d) 3. Po oddaniu krwi chyba, że upłynął od tego momentu stosowny czas?				
		4. Jeśli odczuwa jakiegokolwiek wątpliwości, czy jest zdolny wypełniać przydzielone mu obowiązki?				
		5. Jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, bądź odczuwa, że w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu nie będzie w stanie podjąć obowiązków.?				
e) Czy członek załogi nie będzie:	-	-	-	-		

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)		
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.				
Cd 15.	JAR-OPS 3.085	e)	1. Spożywał alkoholu w okresie 24 godzin przed przystąpieniem do pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru;					
			2. Przystępował do pełnienia czynności lotniczych przy stężeniu alkoholu we krwi przekraczającym 0, 2 promila					
			3. Spożywał alkoholu lub innych, podobnie działających, środków podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru.?					
				Czy dowódca śmigłowca (w obowiązkach i zakresie odpowiedzialności):	-	-	-	-
		f)	1.Odpowiada za bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo pasażerów, gdy wirniki są w ruchu?					
			2.Posiada władzę wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa śmigłowca oraz osób lub przewożonych na nim rzeczy;?					
			3.Posiada władzę usunięcia z pokładu śmigłowca każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa śmigłowca, lub osób na nim się znajdujących;?					
			4.Posiada prawo odmowy przewozu śmigłowcem osoby, która wygląda tak, że jest pod wpływem alkoholu lub leków, jeżeli bezpieczeństwo śmigłowca lub znajdujących się na nim osób może być zagrożone;?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 15.	JAR-OPS 3.085	f)	5. Posiada prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, pasażerów deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz zawiera jakiegokolwiek ryzyko dla śmigłowca lub znajdujących się na nim osób;			
			6. Upewni się, że wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i użyciem odnośnego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego;			
			7. Zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego?			
			8. Zabroni członkowi załogi wykonywania podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania czynności innych niż obowiązki wymagane dla bezpiecznego użytkownika śmigłowca			
			9. Dowódca załogi nie zezwala na: i.) Unieruchomienie lub wyłączenie w czasie lotu pokładowych rejestratorów parametrów lotu (<i>Flight Data Recorder – FDR</i>), jak też w razie wypadku lub zdarzenia podlegającego obowiązkowemu raportowaniu nie pozwoli, aby dane z tych rejestratorów zostały skasowane po locie;			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 15.	JAR-OPS 3.085	ii) Nie zezwala na unieruchamianie lub wyłączenie w czasie lotu pokładowych rejestratorów rozmów w kabinie (Cockpit Voice Recorder – CVR),?				
		f) 10. Podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu śmigłowca z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi, dozwolonymi na mocy wykazu odstępstw od konfiguracji (Configuration Deviation List – CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment List – MEL)?				
		11 Upewni się, że przegląd przed lotem został wykonany.?				
		g) Czy w sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca śmigłowca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu?				
		Czy w takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania?				
16.	JAR-OPS 3.090	Władza dowódcy	-	-	-	-
		Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że wszystkie przewożone śmigłowcem osoby wykonują wszelkie zgodne z prawem polecenia dowódcy wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa śmigłowca oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
17	JAR-OPS 3.100	<i>Wstęp do kabiny załogi</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by nikt poza członkami załogi wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu lub nie był przewożony w kabinie załogi?				
		Czy osoby inne niż w powyższym punkcie spełniają następujące warunki, to znaczy są:	-	-	-	-
		a) 1. Pracującym członkiem załogi?				
		2. Przedstawicielem Władzy odpowiedzialnym za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący, jeśli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków?				
		3. Dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w Instrukcji Operacyjnej?				
		Dowódca zapewnia, by:	-	-	-	-
		b) 1. W interesie bezpieczeństwa, udzielanie zezwolenia na wstęp osoby do kabiny załogi nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych? 2. Wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa?				
c) Czy ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca śmigłowca?						
18	JAR-OPS 3.105	<i>Przewóz niedozwolony</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie ukrywa się ani nie umieszcza ukrytego ładunku na pokładzie samolotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
19	JAR-OPS 3.110	<i>Przenośne urządzenia elektroniczne</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie zezwala na używanie i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie na pokładzie śmigłowca przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć ujemny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego samolotu?				
20	JAR-OPS 3.115	<i>Używanie alkoholu i środków odurzających</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie zezwala na wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie śmigłowca i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie osób będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa śmigłowca lub osób znajdujących się na jego pokładzie?				
21	JAR-OPS 3.120	<i>Zapobiegania zagrożeniom</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania lub lekkomyślności działanie lub zaniechanie działania?				
		a) 1. Nie naraża na niebezpieczeństwo śmigłowca lub znajdujących się na jego pokładzie osób? 2. Nie przyczyniała się lub nie pozwalała na narażenie śmigłowca lub znajdujących się na nim osób lub mienia na niebezpieczeństwo.?				
22	JAR-OPS 3.125	<i>Dokumenty pokładowe</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, by w każdym locie na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty: 1. Świadectwo rejestracji w oryginale?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 22.	JAR-OPS 3.125	2. Świadectwo zdatości do lotu (CoA) w oryginale?				
		3. Certyfikat hałasu w oryginale lub kopii, jeśli jest wymagany, w języku angielskim lub jego tłumaczenie na język angielski, potwierdzone przez Władze państwa, które ten certyfikat wydały.)?				
		a) 4. Certyfikat operatora lotniczego (AOC) w oryginale lub kopii?				
		5. Zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej w oryginale?				
		6. Polisy ubezpieczenia w oryginale lub kopii?				
		b) Czy każdy członek załogi lotniczej w każdym locie musi posiadać przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami, właściwymi dla rodzaju wykonywanego lotu i pełnionej funkcji, wydaną lub uznaną za ważną przez właściwą rzeczowo Władzę państwa rejestracji śmigłowca?				
23.	JAR-OPS 3.130	Instrukcje pokładowe	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, że:	-	-	-	-
		a) 1. W każdym locie na pokładzie znajdują się aktualne części Instrukcji Operacyjnej odnoszące się do obowiązków załogi?				
		2. Części instrukcji operacyjnej potrzebne do wykonania lotu są łatwo dostępne dla załogi lotniczej na pokładzie śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 23	JAR-OPS 3.130	a) 3. W każdym locie, na pokładzie znajdowała się aktualna Instrukcja Użytkowania w Locie (HFM), chyba, że Władza uzna, że opisana w JAR-OPS 3.1045, Części P Dodatku 1 Instrukcja Operacyjna zawiera odpowiednie dla tego śmigłowca informacje?				
24	JAR-OPS 3.135	<i>Dodatkowe informacje i druki na pokładzie</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby w uzupełnieniu do dokumentów i instrukcji określonych w JAR-OPS 3.125 i JAR-OPS 3.130 w każdym locie, na pokładzie znajdowały się następujące informacje i druki:	-	-	-	-
		1. Operacyjny plan lotu zawierający, co najmniej informacje wymagane przez JAR-OPS 3.1060?				
		2. Pokładowy dziennik techniczny śmigłowca, zawierający, co najmniej informacje wymagane w Część-M – M.A.306 System technicznej rejestracji operatora;				
		3. Szczegóły złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu?				
		a) 4. Właściwa dokumentacja NOTAM i AIS?				
		5. Właściwe informacje meteorologiczne?				
		6. Arkusz załadowania i wyważenia zgodny z wymaganiami podanymi w JAR-OPS 3, Części J.				
		7. Powiadomienie dowódcy o pasażerach specjalnej kategorii, takich jak personel bezpieczeństwa, jeżeli nie jest on uznany za załogę, osoby niepełnosprawne, pasażerowie zawróceni z granicy, deportowani i osoby aresztowane;				
8. Powiadomienie dowódcy o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi, zawierające informacje wymagane w JAR-OPS 3.1215(d);						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 24	JAR-OPS 3.135	9. Aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty wymagane w JAR-OPS 3.290(b)(7);				
		a) 10. Inne dokumenty, które mogą być wymagane przez właściwe rzeczowo lub miejscowo Władze państw, nad których terytorium lot będzie wykonywany, takie jak manifest cargo, manifest pasażerski itp.;				
		11. Druki sprawozdań i raportów wymagane w przepisach lub przez operatora				
		b) Władza może zezwolić, aby informacje wymienione w ust.(a) powyżej lub ich część były prezentowane w formie innej niż drukowane na papierze, pod warunkiem, że zapewniony będzie wymagany standard dostępności, użyteczności i wierności zapisów.				
25	JAR-OPS 3.140	<i>Informacje przechowywane na ziemi</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów:				
		a) 1. Informacje związane z wykonaniem lotu, właściwe dla charakteru operacji, były przechowywane na ziemi?				
		2. Informacje były zachowane do czasu, gdy zostaną skopiowane w miejscu, w którym będą przechowywane zgodnie z JAR-OPS 3.1065 albo, jeśli jest to niewykonalne,?				
		3. Te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie śmigłowca.?				
		Informacje, o których mowa w ustępie. a, obejmują:	-	-	-	-
b) 1. Kopię operacyjnego planu lotu?						
2. Kopie właściwych części pokładowego dziennika technicznego śmigłowca;?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 25	JAR-OPS 3.140	3. Dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli jest ona wydana dla danego lotu?				
		b) 4. Arkusz załadunku i wyważenia, jeżeli jest wymagany zgodnie z JAR-OPS 3.625;?				
		5. Powiadomienie o ładunkach specjalnych?				
26.	JAR-OPS 3.145	<i>Prawo do inspekcjonowania</i>	-	-	-	-
		Czy operator uwzględnił, że Inspektor Władzy ma prawo do wejścia na pokład śmigłowca oraz odbycia lotu, jak również wejścia i pozostania w kabinie załogi podczas lotu, pod warunkiem, że dowódca nie odmówi mu wstępu do kabiny załogi z powodów uzasadnionych bezpieczeństwem lotu.?				
27	JAR-OPS 3.150	<i>Przygotowanie dokumentów i zapisów</i>	-	-	-	-
		Czy operator:	-	-	-	-
		a) 1. Zapewnił inspektorom Władzy dostęp do wszystkich dokumentów i zapisów dotyczących eksploatacji jego śmigłowców w powietrzu oraz ich obsługi na ziemi;?				
		2. Na żądanie Władzy przygotowuje w możliwie krótkim czasie każdą będącą w jego posiadaniu informację, dokument lub zapis dotyczący przebiegu prowadzonych przez niego operacji lotniczych.?				
b) Czy dowódca śmigłowca, na żądanie Władzy, przygotowuje i udostępni w możliwie krótkim czasie każdy dokument operacyjny, którego przewożenie na pokładzie jest wymagane.?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
28	JAR-OPS 3.155	<i>Przechowywanie dokumentów</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1. Wszystkie oryginały i kopie dokumentów śmigłowca, które operator jest zobowiązany przechowywać, były przechowywane przez wymagany czas, nawet, gdy przestanie on być użytkownikiem tego śmigłowca?				
		2 W przypadku, gdy członek załogi przenosi się do pracy u innego operatora, jego dokumenty, prowadzone zgodnie z Częścią Q były dostarczone nowemu pracodawcy?				
29	JAR-OPS 3.160	<i>Przechowywanie, opracowanie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych</i>	-	-	-	-
		Przechowywanie zapisów rejestratorów pokładowych:	-	-	-	-
		a) 1. W razie wypadku lotniczego użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy tego rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy prowadzącej dochodzenie innych poleceń.? 2. Do czasu otrzymania zezwolenia właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy badającej zdarzenie lotnicze będące przedmiotem obowiązkowego raportowania, użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, zabezpieczy, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od tej Władzy innych poleceń.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 29	JAR-OPS 3.160	3. Ponadto, kiedy właściwa miejscowo lub rzeczowo Władza prowadząca dochodzenie tak zarządzi, użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć tak dalece, jak to jest możliwe, oryginalne zapisy rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od tej Władzy innych poleceń				
		4. Jeśli śmigłowiec jest wyposażony zgodnie z przepisami Części K w rejestrator parametrów lotu (FDR), to jego użytkownik będzie przechowywał:	-	-	-	-
		a) (i) Zapisy, jakie zostały dokonane na rejestratorze w czasie określonym w JAR-OPS 3.715 i 3.720. Dla potrzeb prób i obsługi rejestratorów pokładowych można wyjątkowo podczas tych prób usunąć jedną godzinę najstarszego zapisu;				
		(ii) Wszystkie dokumenty zawierające informacje niezbędne dla odczytania i przekształcenia zapisów rejestratorów pokładowych				
		(iii) Nie mniej niż jeden kompletny zapis reprezentatywnego lotu wykonanego w ostatnich 12 miesiącach, obejmującego start, wznoszenie, przelot, zniżanie, podejście i lądowanie, łącznie z danymi pozwalającymi zidentyfikować ten zapis z konkretnym lotem, którego ten zapis dotyczy.				
		b) Opracowanie zapisów:	-	-	-	-
	Czy użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, na żądanie Władzy opracuje w możliwie najkrótszym czasie każdy dostępny lub przechowany zapis tego rejestratora?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 29	JAR-OPS 3.160	Wykorzystanie zapisów:	-	-	-	-
		1. Czy zapisy rejestratora rozmów w kabinie pilotów (CVR) nie są wykorzystywane do celów innych niż badanie wypadku lub zdarzenia będącego przedmiotem obowiązkowego zgłoszenia? (Chyba, że za zgodą wszystkich członków zainteresowanej załogi lotniczej)				
		2. Czy zapisy pokładowego rejestratora rozmów w kabinie są wykorzystywane do innych celów niż dochodzenie dotyczące wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, chyba, że zapisy te są:				
		(i) Wykorzystane przez operatora tylko dla potrzeb związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą śmigłowca				
		(ii) Z usuniętą identyfikacją lotu				
		(iii) Odtwarzane z zachowaniem procedur zabezpieczających.				
30	JAR-OPS 3.165	Leasing śmigłowców				
		Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem:				
		a) 1. Leasing bez załogi (<i>dry lease</i>) oznacza używanie śmigłowca na podstawie Certyfikatu (AOC) operatora, który bierze śmigłowiec w leasing (<i>Lessee</i>). 2. Leasing z załogą (<i>wet lease</i>) oznacza używanie śmigłowca na podstawie Certyfikatu AOC operatora, który oddaje śmigłowiec w leasing (<i>Lessor</i>).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 30	JAR-OPS 3.165	a)	3. Operator JAA (<i>JAA Operator</i>) oznacza operatora certyfikowanego zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3 przez jedno z państw członkowskich JAA.				
			Leasing śmigłowca pomiędzy operatorami JAA	-	-	-	-
			1. Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>). Operator JAA dostarczający śmigłowiec z załogą lotniczą (<i>flight crew</i>) innemu operatorowi JAA, zachowujący funkcje i odpowiedzialność ustaloną w Części C, pozostaje nadal operatorem w odniesieniu do tego śmigłowca.				
			2. Inne rodzaje dawania w leasing, z wyjątkiem dawania w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>):				
		b)	(i) Z wyjątkiem ustaleń ust. (b)(1), operator JAA zamierzający wziąć w leasing lub oddać w leasing śmigłowiec innemu operatorowi JAA musi przedtem uzyskać zgodę właściwych miejscowo lub rzeczowo Władz państwa, które wydało mu Certyfikat AOC. Warunki tego zezwolenia będą częścią umowy pomiędzy operatorami.				
	(ii) Zatwierdzone przez właściwą miejscowo lub rzeczowo Władzę państwa operatora składniki umów, w umowach innych niż te, w których zamierzone jest oddanie w leasing śmigłowca wraz z pełną załogą (<i>wet lease-out</i>), bez przekazania funkcji odpowiedzialności za jego użytkowanie, dotyczą każdego odstępstwa od warunków Certyfikatu AOC, na podstawie którego ten śmigłowiec będzie używany.						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.165	Leasing śmigłowca pomiędzy operatorem JAA a jednostką inną niż operator JAA.	-	-	-	-
		1. Branie w leasing bez załogi (<i>dry lease-in</i>).	-	-	-	-
		(i) Operator JAA nie będzie brał w leasing śmigłowca bez załogi (<i>dry lease-in</i>) od jednostki innej niż operator JAA, chyba że otrzyma na to zgodę właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy państwa, które wydało mu Certyfikat AOC. Wszystkie warunki postawione przez te Władze muszą być uwzględnione w umowie leasingu.				
		(ii) Operator JAA biorący w leasing śmigłowiec bez załogi (<i>dry lease-in</i>) zapewni, że jeżeli wystąpią różnice pomiędzy wymaganiami w Części K i L lub JAR-26, to zostaną one podane i uzyskają akceptację właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy państwa, które wydały mu Certyfikat AOC.				
		2. Branie w leasing z załogą (<i>wet lease-in</i>).	-	-	-	-
		(i) Operator JAA nie będzie brał w leasing śmigłowca z załogą od jednostki innej niż operator JAA, chyba że uzyska taką zgodę od właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy państwa, które wydało mu Certyfikat AOC.				
		3. Dawanie w leasing bez załogi (<i>dry lease-out</i>).	-	-	-	-
		(i) Operator JAA może dać w leasing śmigłowiec, podczas prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego przez innego operatora z państwa, które jest sygnatariuszem Konwencji chicagowskiej, jeżeli zostaną spełnione następujące warunki:	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.165	A) Właściwa miejscowo lub rzeczowo Władza państwa operatora dającego śmigłowiec w leasing zwolni tego operatora z obowiązku spełnienia wymagań JAR-OPS 3 oraz wykreśli ten śmigłowiec z jego Certyfikatu AOC pod warunkiem, że zagraniczny organ Władzy lotniczej, właściwy w państwie operatora biorącego śmigłowiec w leasing przyjmie na piśmie odpowiedzialność za nadzór nad użytkowaniem i obsługą techniczną tego śmigłowca; B) Śmigłowiec będzie obsługiwany zgodnie z programem obsługi technicznej, zatwierdzonym przez właściwą miejscowo lub rzeczowo Władzę państwa operatora biorącego śmigłowiec w leasing.				
		4 Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>).	-	-	-	-
		c) Operator dostarczający śmigłowiec wraz z załogą lotniczą (<i>flight crew</i>) dla innej jednostki, zachowujący funkcje i odpowiedzialność określoną w Części C, pozostaje nadal operatorem w odniesieniu do tego śmigłowca. (d) leasing śmigłowców na krótki okres. W przypadku, gdy operator JAA ma do czynienia z nagłą, pilną i nieprzewidzianą potrzebą wymienia śmigłowca, zgoda, wymagana w pkt (c)(2)(i), może być uznana za wydaną, jeśli: 1. Oddający śmigłowiec w leasing posiada AOC wydane przez Państwo, które podpisało Konwencję chicagowską; oraz 2. Okres brania w leasing nie przekracza 14 kolejnych dni; oraz 3. Władza jest natychmiast poinformowana o użyciu tego przepisu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
31.	Dodatek 1 do JAR-OPS 1.005 lit. a)	a) Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem?				
		b) Czy operacje, których dotyczy niniejszy dodatek, mogą być prowadzone z zastosowaniem odstępstw zgodnych z niniejszym wymaganiem?				
32.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.125	Czy w przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określo- nych w OPS 3.125 lot może być kontynuowany do czasu po- wrotu na lotnisko macierzyste lub osiągnięcia miejsca, gdzie jest możliwe uzyskanie zastępczego dokumentu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /		
Nazwa modułu (Module title)		Certyfikacja i nadzorowanie operatora			Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/C
Operator/Organizacja (Operator /Organisation)					Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /
					Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)				
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR-OPS 3.175	Zasady ogólne certyfikacji operatora i nadzoru	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje śmigłowce dla celów zarobkowego przewozu lotniczego zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w Certyfikacie Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate – AOC)?				
		b) Czy w wewnętrznych przepisach operatora są zapisy zapewniające Władzy możliwość zbadania wszystkich czynników bezpieczeństwa dotyczących wnioskowanej działalności przewozowej?				
		Podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC:	-	-	-	-
		1. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC nie posiada certyfikatu AOC wydanego przez władze zagraniczną chyba, że uzyskał na zezwolenie Władzy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.175	2. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC ustanowił siedzibę główną i formalną siedzibę prawną na terytorium państwa odpowiedzialnego za wydaniu mu Certyfikatu AOC, zgodnie z IEM OPS 3.175(c)(2)?				
		c) 3. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC rejestruje śmigłowce, jakie będzie użytkował zgodnie z jego Certyfikatem AOC w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych?				
		4. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC udowodni w procesie certyfikacji, że jest zdolny do bezpiecznego prowadzenia operacji?				
		d) Czy operator niezależnie od postanowień ust. (c) (3) powyżej, użytkuje śmigłowce zarejestrowane w rejestrze innego państwa, i czy istnieje porozumienie pomiędzy Władzą państwa operatora i państwa rejestracji śmigłowca?				
		e) Czy operator udzielił Władzy dostępu do jego organizacji, śmigłowców i w odniesieniu do obsługi technicznej, do każdej współdziałającej z operatorem organizacji obsługi technicznej PART-145 dla umożliwienia stwierdzenia, czy utrzymana jest zgodność z wymaganiami przepisów JAR-OPS?				
		f) Czy operator jest świadomy, że certyfikat AOC będzie zmieniony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli Władza utraci przekonanie, że operator jest zdolny utrzymać bezpieczeństwo przewozów?				
		g) 1. Czy operator zapewnił, że struktura organizacyjna oraz zarządzanie prowadzoną działalnością lotniczą są odpowiednie do skali i zakresu wykonywanych operacji? 2. Czy operator ustanowił procedury nadzoru operacyjnego?				
		h) Czy operator uzyskał zatwierdzenie Władzy dla osoby wyznaczonej przez niego na stanowisko odpowiedzialnego kierownika (<i>accountable manager – ACCM</i>)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.175	1. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad operacjami lotniczymi (<i>flight operations</i>)?				
		2. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad systemem zarządzania obsługą techniczną (<i>maintenance system</i>)?				
		i) 3. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad szkoleniem członków załóg (<i>crew training</i>)?				
		4. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad operacjami naziemnymi (<i>ground operations</i>)?				
		j) Czy operator jest świadomy, że w organizacjach zatrudniających więcej niż 21 osób na pełnych etatach, operator musi zatrudnić, co najmniej dwie osoby, które będą odpowiadały za wszystkie cztery obszary (Patrz ACJ OPS 3.175(j) oraz (k))				
		k) Czy operator jest świadomy, że operator, który zatrudnia na pełnych etatach 20 osób lub mniej może, za zgodą Władzy, powierzyć kierownikowi odpowiedzialnemu, (ACCM) pełnienie dodatkowo obowiązków osoby funkcyjnej w jednym lub więcej obszarach (Patrz ACJ OPS.3175(j) oraz (k))				
		l) Czy operator zapewnia, że każdy lot będzie wykonywany zgodnie z zasadami określonymi w jego Instrukcji Operacyjnej?				
		m) Czy dla zapewnienia bezpiecznej obsługi jego lotów, operator zapewnił odpowiednie zaplecze obsługi naziemnej handlu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.175	n)	Czy operator zapewnił, aby jego śmigłowce były wyposażone, a jego załogi wykwalifikowane odpowiednio do wymagań związanych z obszarem i rodzajem prowadzonej działalności?				
		o)	Czy operator spełnił wymagania dotyczące obsługi technicznej określone w Części M w odniesieniu do wszystkich użytkowanych przez niego śmigłowców?				
		p)	Czy operator dostarczył Władzy kopię Instrukcji Operacyjnej, określonej w Części P oraz każdą jej poprawkę i zmianę?				
		q)	Czy operator utrzymuje w głównej bazie zaplecze operacyjne, właściwe dla obszaru i typu działalności?				
2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.175	<i>Treść Certyfikatu AOC</i>		-	-	-	-
		a)	Nazwę i adres głównej siedziby operatora				
		b)	Datę wydania i okres ważności				
		c)	Opis rodzajów przewozów, jakich Certyfikat AOC dotyczy;				
		d)	Typy śmigłowców, jakich Certyfikat dotyczy				
		e)	Znaki rejestracyjne śmigłowców, których Certyfikat dotyczy				
		f)	Dozwolone obszary przewozów				
		g)	Ograniczenia szczególne (np. tylko loty z widocznością (VFR));				
h)	Uprawnienia i zezwolenia szczególne						
3	Dodatek 2 do JAR-OPS 3.175	<i>Zarządzanie i organizacja posiadacza Certyfikatu AOC</i>					
		a)	Czy operator stworzył i utrzymuje solidną i wydajną strukturę zarządzania zapewniającą bezpieczne prowadzenie operacji lotniczych a osoby zajmujące stanowiska nominowane posiadają kwalifikacje lotnicze, umiejętności kierownicze oraz odpowiednią do stanowiska praktykę kierowniczą w lotnictwie?				
		b)	1. Czy Instrukcja Operacyjna zawiera opis funkcji i odpowiedzialności osób na stanowiskach nominowanych, łącznie z ich nazwiskami?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	Dodatek 2 do JAR-OPS 3.175	b)	2. Czy operator zapewnił ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności osoby zajmującej stanowisko nominowane?			
			3. Czy osoba wyznaczona przez posiadacza Certyfikatu AOC na stanowisko nominowane zajmuje stanowisko nominowane u innego posiadacza Certyfikatu AOC i uzyskała na to zgodę Władzy?			
			4. Czy osoba zajmująca stanowisko nominowane będzie zatrudniona w takim wymiarze czasu pracy, aby mogła wykonać wszystkie funkcje zarządzania, odpowiednio do wielkości i zakresu prowadzonej działalności?			
		c)	1. Czy operator zatrudnił odpowiednią do wielkości planowanych przewozów liczbę wykwalifikowanych załóg lotniczych wyszkolonych i sprawdzanych zgodnie z wymaganiami odpowiednio, Części N i Części O?			
			2. Czy liczba zatrudnionego przez operatora personelu naziemnego zależy od rodzaju i skali prowadzonych operacji?			
			3. Czy operator określił liczbę osób sprawujących nadzór operacyjny ich obowiązki oraz zakres odpowiedzialności i uprawnienia decyzyjne?			
		d)	1. Czy operator zapewnił w każdej bazie operacyjnej wystarczającą powierzchnię pomieszczeń dla personelu a w szczególności dla personelu operacyjnego?			
			2. Czy obsługa biurowa jest zdolna do przekazywania poleceń operacyjnych i innych informacji dla wszystkich zainteresowanych i bez opóźnień?			
		e)	Czy operator ustali warunki wydawania i wprowadzania zmian do każdej wydanej instrukcji lub dokumentacji zakładowej?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	JAR-OPS 3.180	Wydanie, zmiana i utrzymanie ważności Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC)	-	-	-	-
		Czy operator ma świadomość, że certyfikat AOC nie będzie wydany, zostanie zmieniony albo jego ważność zostanie zawieszona, jeżeli:	-	-	-	-
		a) 1. Użytkowane przez operatora śmigłowce nie będą posiadały ważnego świadectwa zdolności do lotu (CoA) wydanego przez państwo JAA				
		2. System zarządzania obsługą techniczną nie będzie uznany przez Władzę zgodnie z wymaganiami podanymi w Części M				
		3. Operator nie wykaże zdolności do wprowadzenia i utrzymania należytego programu zapewnienia jakości zgodnie z JAR-OPS 3.035, nie spełnienia wymagań odnośnych programów szkoleniowych, oraz nie spełnienia wymagań dotyczących zapewnienia obsługi technicznej określonych w JAR-OPS 3.175.				
		b) Czy niezależnie od postanowień JAR-OPS 3.185(f), operator zobowiązuje się powiadomić Władzę, tak szybko jak to jest możliwe, o każdej zmianie informacji, jaką złożył zgodnie z JAR-OPS 3.185(a).				
c) Czy operator ma świadomość, że Władza może zażądać od operatora, w celu udowodnienia jego zdolności do prowadzenia wnioskowanych operacji, przeprowadzenia jednego lub więcej lotów pokazowych?						
5	JAR-OPS 3.185	Wymagania administracyjne	-	-	-	-
		a) Wniosek o wydanie Certyfikatu (AOC) oraz, kiedy ma to zastosowanie, o każdą jego zmianę lub wznowienie ważności musi zawierać następujące informacje: 1. Oficjalną nazwę podmiotu i nazwę firmy, pełny adres i adres pocztowy wnioskodawcy;	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.185	2. Opis wnioskowanej działalności przewozowej;				
		3. Opis organizacji zarządzania;				
		4. Nazwisko odpowiedzialnego kierownika (<i>accountable manager</i>);				
		a) 5. Nazwiska osób nominowanych zajmujących główne stanowiska (<i>nominated postholders</i>), odpowiedzialnymi za operacje lotnicze, system zarządzania obsługą techniczną, szkolenie załóg i operacje naziemne, z podaniem ich kwalifikacji i doświadczenia;				
		6. Instrukcję Operacyjną				
		Dla zatwierdzenia systemu zarządzania obsługą techniczną operator dołączy następujące dokumenty (Patrz IEM OPS 3.185(b))	-	-	-	-
		b) 1. Instrukcję zarządzania obsługą techniczną operatora (<i>Maintenance Management Exposition – MME</i>);				
		2. Program obsługi technicznej śmigłowca (<i>Operator's Aeroplane Maintenance Programme</i>);				
		3. Pokładowy dziennik techniczny śmigłowca (<i>Helicopter Technical Log</i>);				
		4. Tam, gdzie ma to zastosowanie, warunki techniczne umów na obsługę techniczną zawartych pomiędzy operatorem i zatwierdzonymi organizacjami JAR-145.				
		5. Liczbę śmigłowców				
		c) Wniosek o pierwsze wydanie Certyfikatu AOC musi być złożony najpóźniej 90 dni przed datą rozpoczęcia zamierzonej działalności, z wyłączeniem Instrukcji Operacyjnej, która może być złożona najpóźniej 60 dni przed rozpoczęciem działalności				
		d) Wniosek o zmianę Certyfikatu AOC musi być złożony, jeśli nie uzgodniono inaczej, najpóźniej 30 dni przed rozpoczęciem działalności.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.185	e) Wniosek o wznowienie ważności Certyfikatu AOC, jeśli nie uzgodniono inaczej, musi być złożony najpóźniej 30 dni przed upływem daty ważności.				
		f) Poza wyjątkowymi przypadkami, Władza będzie powiadomiona, co najmniej 10 dni wcześniej, o propozycji zmiany na stanowisku nominowanym.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWOZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Procedury operacyjne			Audytora (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/D
Operator/Organizacja (Operator /Organisation)				Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Random)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Nadzór operacyjny.</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.195	a) Czy operator ustanowił i będzie realizował zatwierdzone przez Władzę metody prowadzenia nadzoru operacyjnego?				
		b) Czy operator sprawuje nadzór operacyjny nad każdym lotem wykonywanym zgodnie z warunkami podanymi w jego Certyfikacie AOC.?				
2.	JAR-OPS 3.200	<i>Instrukcja operacyjne.</i> Czy operator dostarczył całemu personelowi operacyjnemu Instrukcję Operacyjną zgodną z Częścią P?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	JAR-OPS 3.205	<i>Kwalifikacje personelu operacyjnego.</i> Czy operator zapewnił, aby cały personel wyznaczony lub bezpośrednio zaangażowany w operacje na ziemi lub w powietrzu był prawidłowo przeszkolony, wykazał się znajomością poszczególnych czynności i był świadomy swoich obowiązków oraz wpływu swoich czynności na całość operacji..?	-	-	-	-
4.	JAR-OPS 3.210	<i>Opracowanie procedur.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował procedury oraz instrukcje, w których określi zakresy obowiązków personelu naziemnego i członków załóg na ziemi albo w powietrzu, dla każdego typu śmigłowca i rodzaju operacji (Patrz AMC OPS 3.210(a)).?				
		b) Czy operator ustanowił do użytku członków załóg system list kontrolnych czynności (<i>checklist</i>) dla wszystkich faz operacji śmigłowca, odpowiednio w warunkach normalnych, nienormalnych i awaryjnych, które zapewnią, że procedury podane w Instrukcji Operacyjnej będą przestrzegane (Patrz JAR-OPS 3.210(b)).				
		c) Czy operator zapewnił, aby w krytycznych fazach lotu członek załogi nie był zobowiązany do wykonywania czynności innych niż wymagane dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca?				
d) Czy operator zastrzegł zgodę na uruchamianie wirników śmigłowca w celu wykonania lotu, jeśli za sterami nie siedzi wykwalifikowany pilot (Patrz ACJ OPS 3.210 (d))						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5.	JAR-OPS 3.215	Wykorzystanie służb ruchu lotniczego.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, możliwość korzystania z usług służb ruchu lotniczego w lotach, w których są one dostępne?				
6.	JAR-OPS 3.220	Wyznaczanie heliportów przez operatora.	-	-	-	-
		Czy operator korzysta wyłącznie z heliportów, które są odpowiednie dla danego typu śmigłowca i zamierzonej operacji.?				
7.	JAR-OPS 3.225	Minima operacyjne heliportu	-	-	-	-
		a) Czy operator podał minima operacyjne, ustalone zgodnie z JAR-OPS 3.430, dla każdego heliportu startu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z JAR-OPS 3.220.				
		b) Czy te minima uwzględniają wszystkie powiększenia określonych wartości, jakie zostaną nakazane przez Władzę?				
		c) Czy operator zapewnia, aby procedury dot. minimów były stosowane kiedy: 1. Działa podane na odpowiedniej mapie wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury; 2. Działają układy śmigłowca wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia; 3. Wymagane kryteria osiągnięć śmigłowca są spełnione; 4. Załoga ma odpowiednie kwalifikacje.	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	JAR-OPS 3.230	<i>Procedury odlotu i podejścia</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby ustanowione przez państwo, na terytorium, którego znajduje się heliport, procedury podejść i odlotów były wykonywane?				
		b) Czy operator zapewnia, że dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na odchylenie od publikowanej trasy odlotowej lub przylotowej, pod warunkiem, że spełnione będą kryteria przewyższenia nad przeszkodami oraz uwzględnione wszystkie warunki mające wpływ na wykonanie lotu. Końcowe podejście będzie wykonane z widocznością lub zgodnie z procedurą ustanowioną dla podejścia instrumentalnego?				
		c) Czy inne procedury różne od tych, które są wymagane zgodnie z ust. (a) powyżej, mogą być stosowane przez operatora tylko pod warunkiem ich zatwierdzenia, o ile jest ono wymagane przez państwo, na którego terytorium heliport się znajduje, oraz jeśli wymaga uzyskania zezwolenia Władzy?				
9.	JAR-OPS 3.235	<i>Procedury przeciwhałasowe.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby procedury startów i lądowań uwzględniały potrzebę minimalizacji skutków hałasu śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
10.	JAR-OPS 3.240	Trasy i obszary operacji.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby operacje były prowadzone na takich trasach oraz na takich obszarach, na których:	-	-	-	-
		1) Istnieją naziemne urządzenia i służby, włącznie ze służbami meteorologicznymi, które są odpowiednie do planowanej operacji; 2) Osiągi użytkowanego śmigłowca są wystarczające do spełnienia wymagań minimalnych wysokości lotu 3) Wyposażenie śmigłowca spełnia minimalne wymagania właściwe dla planowanej operacji; 4) Dostępne są odpowiednie mapy (Patrz. JAR-OPS 3.290 b 7); a) 5) Dla śmigłowców użytkowanych w klasie osiągow 3 dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne wykonanie przymusowego lądowania, z wyjątkiem śmigłowców użytkowanych zgodnie z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.005(e). 6) Dla śmigłowców użytkowanych w klasie osiągow 3 w operacjach transportu przybrzeżnego, Dział C Instrukcji Operacyjnej zawiera procedury zapewniające, że wyznaczona szerokość korytarza oraz wyposażenie śmigłowca zaspokajają wymagania, jakie narzucają istniejące warunki hydrometeorologiczne (Patrz IEM OPS 3.240 a 6).				
	b) Czy operator zapewnił, aby operacje były prowadzone zgodnie z każdym ograniczeniem, jakie zostało wprowadzone przez Władzę na danej trasie lub obszarze operacji?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11.	JAR-OPS 3.243	<i>Operacje na obszarach, gdzie wymagane są szczególne osiągi nawigacyjne</i> (Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS)	-	-	-	-
		a) Czy operator posiada zezwolenie na loty w obszarach lub w tych częściach przestrzeni powietrznej, w których wprowadzono w oparciu o regionalne porozumienia w sprawie żeglugi powietrznej (ICAO Regional Air Navigation Agreement), specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS), dopóki nie otrzyma na to zezwolenia Władzy (RNP/RNAV Approval) (Patrz JAR-OPS 3.865 c 2).				
12	JAR-OPS 3.250	<i>Wyznaczenie minimalnych wysokości lotu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator określił metody wyznaczania oraz wyznaczy minimalne wysokości lotu (minimum flight altitude) dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniających wymagane przewyższenia nad terenem, z uwzględnieniem wymagań podanych JAR-OPS 3 w Częściach F do I.				
		b) Czy każda metoda wyznaczania wysokości minimalnych przez operatora została zatwierdzona przez Władzę?				
		c) Czy operator stosuje wysokości minimalne ustanowione przez państwo, nad którym przebiega lot, jeśli są one wyższe od określonych przez operatora to należy stosować te wyższe wartości?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 12	JAR-OPS 3.250	Czy, przy określaniu wysokości minimalnych, operator wziął pod uwagę następujące czynniki: 1. Dokładność, z jaką można określić pozycję śmigłowca; 2. Prawdopodobne niedokładności wskazań stosowanych wysokościomierzy; d) 3. Charakter terenu (np. nagłe zmiany elewacji) na trasach lub obszarach prowadzonych operacji; 4. Prawdopodobieństwo napotkania niesprzyjających warunków meteorologicznych, np. silnej turbulencji i prądów zstępujących; 5. Możliwe niedokładności map lotniczych.	-	-	-	-
		Czy przy spełnianiu powyższych wymagań ust. (d) uwzględniono: e) 1. Poprawki na odchylenia temperatury i ciśnienia od wartości standardowych; 2. Wymagania służb ruchu lotniczego; 3. Wystąpienie na planowanej trasie dowolnej, niecodziennej sytuacji.	-	-	-	-
		<i>Polityka paliwowa.</i>	-	-	-	-
13	JAR-OPS 3.255	a) Czy operator ustanowił politykę paliwową zapewniającą, aby w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.255	<p>Czy operator zapewnił, aby loty były planowane w oparciu o:</p> <p>1. Procedury i dane zawarte w Instrukcji Operacyjnej albo obliczone przy jej użyciu lub aktualne wyniki pomiarów właściwych dla danego egzemplarza śmigłowca;</p> <p>b) 2. Warunki operacyjne wykonania planowanego lotu, które będą uwzględniały:</p> <p>(i) Realne dane zużycia paliwa przez śmigłowiec;</p> <p>(ii) Przewidywane masy śmigłowca;</p> <p>(iii) Spodziewane warunki meteorologiczne;</p> <p>(iv) Procedury i ograniczenia w ruchu lotniczym.</p>	-	-	-	-
		<p>Czy operator zapewnił, aby przedlotowe obliczenia ilości wymaganego na lot paliwa użytecznego (<i>usable fuel</i>) obejmowały:?</p>	-	-	-	-
		<p>c) 1. Paliwo na kołowanie (<i>taxy fuel</i>);</p> <p>2. Paliwo na przelot (<i>trip fuel</i>);</p> <p>3. Rezerwę paliwa (<i>reserve fuel</i>) w postaci:</p> <p>i) Paliwa na nieprzewidziane okoliczności (<i>contingency fuel</i>) (Patrz IEM OPS 3.255 c 3 i);</p> <p>ii) Zapasowego paliwa (<i>alternate fuel</i>), jeżeli jest wymagany heliport zapasowy dla heliportu docelowego, (nie wyklucza to wyboru heliportu startu jako heliportu zapasowego dla heliportu docelowego);</p> <p>iii) Ostatecznej rezerwy paliwa (<i>final reserve fuel</i>);</p> <p>iv) Dodatkowej ilości paliwa (<i>additional fuel</i>), jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. izolowany heliport);</p> <p>4. Dodatkowe paliwo (<i>extra fuel</i>) na żądanie dowódcy.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.255	d) Czy operator zapewnił, aby w razie powstania konieczności zmiany planu podczas lotu, gdy śmigłowiec musi lecieć inną trasą lub do lotniska innego niż było planowane, właściwe procedury obliczania paliwa użytecznego?				
14	JAR-OPS 3.260	<i>Przewóz osób z dysfunkcją narządów ruchu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator określił procedury przewozu osób z ograniczoną swobodą ruchów? (<i>Persons with Reduced Mobility – PRM</i>).				
		b) Czy operator zapewniłaby osoby z ograniczoną swobodą ruchu (PRM) nie miały przydzielanych bądź nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność może: 1. Przeszkadzać załodze w wykonywaniu jej czynności; 2. Utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego; 3. Utrudniać ewakuację ze śmigłowca.				
		c) Czy procedura przewiduje powiadomienie dowódcy o obecności takich osób na pokładzie?				
15.	JAR-OPS 3.265	<i>Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury przewozu osób zawróconych, deportowanych lub aresztantów, zapewniające bezpieczeństwo na pokładzie? Czy procedura obejmuje powiadomianie dowódcy o przewozie takich osób na pokładzie?				
16.	JAR-OPS 3.270	<i>Rozmieszczenie bagażu i ładunku.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby do kabiny wnoszony był tylko taki bagaż ręczny, który może być odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 16	JAR-OPS 3.270	b) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby cały bagaż i ładunek na pokładzie, który mógłby w przypadku przesunięcia spowodować rany, uszkodzenia ciała albo blokowanie przejścia i wyjść, był umieszczony w miejscach, gdzie może być unieruchomiony.?				
17.	JAR-OPS 3.280	<i>Rozmieszczenie pasażerów.</i> Czy operator opracował procedury odpowiedniego rozmieszczenia pasażerów w kabinie?	-	-	-	-
18.	JAR-OPS 3.285	<i>Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów</i>	-	-	-	-
		a) 1. Czy pasażerowie są ustnie poinstruowani o zasadach bezpieczeństwa w formie, która częściowo lub całkowicie może mieć postać pokazu audiowizualnego? 2. Czy pasażerowie otrzymują instrukcje bezpieczeństwa, na których w formie rysunkowej będą pokazane zasady użycia sprzętu awaryjnego oraz pokazane dostępne dla pasażerów wyjścia ewakuacyjne?				
		b) Czy operator zapewnił, aby pasażerom zostały pokazane: i) Zasady użycia pasów bezpieczeństwa lub uprzęży, łącznie ze sposobem zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa lub uprzęży; ii) Rozmieszczenie i zasady użycia wyposażenia tlenowego, jeśli ma to zastosowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w JAR-OPS 3.770 i JAR-OPS 3.775. Pasażerowie muszą być także powiadomieni, że w czasie korzystania z tlenu muszą zgaścić wszystkie palone wyroby tytoniowe; iii) Rozmieszczenie i zasady użycia kamizelek ratunkowych, tratw ratunkowych i ubrań do przetrwania, jeśli ma to zastosowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w JAR-OPS 3.825; 3.827; 3.830;	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
19.	JAR-OPS 3.290	Przygotowanie lotu.	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby na każdy lot sporządzony został operacyjny plan lotu?				
		b) Czy dowódca przystępuje do wykonania lotu, jeśli nie upewnił się, że spełnione zostały wszystkie warunki tego przepisu?				
20.	JAR-OPS 3.295	Dobór heliportów.	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował procedury wyboru heliportów docelowych i zapasowych zgodnie z JAR-OPS 3.220?				
		b) Czy dowódca jest zobowiązany wyznaczyć zapasowe miejsce do lądowania w granicach jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu w warunkach IMC, kiedy powrót do heliportu startu z powodu warunków meteorologicznych nie będzie możliwy?				
		c) Czy operator wyznacza dla każdego lotu IFR przynajmniej jeden heliport zapasowy?				
		d) Czy operator wyznacza dwa heliporty zapasowe, jeśli w heliportcie docelowym panują warunki poniżej obowiązujących minimów lub brak jest źródłowych informacji meteorologicznych z heliportu docelowego?				
		e) Czy heliporty zapasowe położone poza lądem są dobierane przy uwzględnieniu zasad podanych w AMC OPS 3.295(e) oraz IEM OPS 3.295(e)				
		f) Czy operator umieszcza wszystkie heliporty zapasowe w operacyjnym planie lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
21.	JAR-OPS 3.297	<i>Minima dla planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR).</i> Czy operator stosuje przy wyborze heliportów docelowych i zapasowych w lotach IFR zasady przedstawione w tym przepisie?	-	-	-	-
22.	JAR-OPS 3.300	<i>Złożenie planu lotu ATS.</i> Czy operator zapewnił, aby lot nie został rozpoczęty, jeśli wcześniej nie został złożony plan ATS lub podana została informacja pozwalająca na zaalarmowanie odpowiednich służb, gdy zajdzie taka potrzeba?	-	-	-	-
23.	JAR-OPS 3.305	<i>Uzupełnianie paliwa z pasażerami na pokładzie.</i> Czy operator, zapewni, aby w czasie, kiedy pasażerowie są na pokładzie albo, kiedy wsiadają lub wysiadają ze śmigłowca nie uzupełniano lub nie ściągano ze zbiorników paliwa. We wszystkich innych przypadkach należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a śmigłowiec musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów?	-	-	-	-
24.	JAR-OPS 3.307	<i>Uzupełnianie paliwa typu wide-cut.</i> Czy operator i ustanowi procedury uzupełniania i ściągania ze zbiorników śmigłowca paliw typu <i>wide-cut</i> , np. Jet-B, lub podobnych, jeśli przewiduje, że takie czynności będzie wykonywał?.	-	-	-	-
25.	JAR-OPS 3.310	<i>Członkowie załogi na stanowiskach.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członkowie załogi lotniczej podczas startu i lądowania pozostają na swoich stanowiskach? b) Czy członkowie personelu pokładowego mają siedzieć w każdej kabinie, w której znajdują się pasażerowie, na wyznaczonych im zgodnie z IEM OPS 3.310(b) stanowiskach, podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy zostanie to uznane przez dowódcę za niezbędne w interesie bezpieczeństwa?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
26.	JAR-OPS 3.320	<i>Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i uprzęże.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członkowie załogi mają podczas startu, lądowania i zawsze, gdy dowódca uzna to za konieczne, zapięte wszystkie pasy i uprzęże, a w innych fazach lotu zapięte pasy bezpieczeństwa, jeśli zajmują swoje stanowiska w kabinie załogi?				
		b) 1. Czy dowódca zapewnił, aby każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub leżankę i był przypięty pasami lub uprzężą? 2. Czy operator zapewnił, aby jedno miejsce zajmowała jedna osoba, z wyjątkiem osoby dorosłej i małego dziecka na wyznaczonym fotelu, przypiętych w odpowiedni sposób?				
27.	JAR-OPS 3.325	<i>Zabezpieczenie kabin pasażerskich oraz kuchni.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i ścieżki ucieczki nie były zablokowane? b) Czy dowódca zapewni, aby przed startem i lądowaniem oraz zawsze, kiedy uzna to za konieczne w interesie bezpieczeństwa całe wyposażenie i bagaż były prawidłowo umocowane?				
28.	JAR-OPS 3.330	<i>Dostęp do wyposażenia awaryjnego</i>				
		a) Czy operator ustanowi procedury zapewniające, że podczas wykonywania operacji nad obszarami wodnymi w klasie osiągów 3, przy podejmowaniu decyzji o stosowaniu kamizelek ratunkowych przez wszystkie osoby na pokładzie brany pod uwagę jest czas trwania lotu oraz warunki meteorologiczne? b) Czy dowódca zapewni, żeby istotne wyposażenie ratunkowe było dostępne do natychmiastowego użycia?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
30.	JAR-OPS 3.335	<i>Palenie tytoniu na pokładzie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca zapewnił, aby żadnej osobie na pokładzie nie pozwolono na palenie tytoniu w przypadku, gdy jest to zabronione?				
29.	JAR-OPS 3.340	<i>Warunki meteorologiczne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy w locie wg wskazań przyrządów (IFR) dowódca śmigłowca: 1. Nie przystąpi do startu, w warunkach poniżej minimum. 2. W przypadku zmiany trasy w trakcie lotu nie będzie kontynuował lotu poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu, dopóki nie uzyska informacji wskazującej na to, że w przewidywanym czasie lądowania prognozowane warunki meteorologiczne w heliporcie docelowym albo w heliportach zapasowych, jeśli są wymagane zgodnie z OPS 3.295, będą równe lub wyższe od minimów określonych w JAR-OPS 3.297.	-	-	-	-
		b) Czy w locie z widocznością (VFR) dowódca nie przystąpi do startu, jeśli bieżące meldunki meteorologiczne lub kombinacja bieżących meldunków i prognoz nie wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na trasie lotu lub na tej części trasy, która ma być przebyta w locie z widocznością (VFR), będą w odpowiednim do tego czasie wystarczające dla zachowania zgodności z przepisami o lotach z widocznością (VFR).?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 29	JAR-OPS 3.340	c) Czy w locie wg wskazań przyrządów (IFR) dowódca nie będzie kontynuował lotu w kierunku planowanego heliportu docelowego, jeśli ostatnio dostępne mu informacje nie potwierdzają, że w przewidywanym czasie lądowania prognozowane warunki meteorologiczne w tym heliporcie oraz na co najmniej jednym lotnisku zapasowym dla tego heliportu docelowego, jeśli jest wymagany, będą równe lub wyższe od mających zastosowanie planowanych minimów operacyjnych?.				
		d) Czy lot na wyniesioną płaszczyznę lądowania (<i>helideck</i>) lub wyniesiony (<i>elevated</i>) heliport nie będzie podjęty, jeżeli średnia prędkość wiatru na tej wyniesionej płaszczyźnie lądowania lub wyniesionym (<i>elevated</i>) heliporcie wynosi 60 węzłów [kt] lub więcej?				
30.	JAR-OPS 3.345	<i>Lód oraz inne zanieczyszczenia- procedury naziemne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury odladania i przeciwdziałania oblodzeniu śmigłowca na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym metody i procedury kontroli śmigłowca?				
		b) Czy dowódca nie przystępuje do startu dopóki zewnętrzne powierzchnie nie będą wolne od każdego nalotu, który może ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność śmigłowca, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM).				
31.	JAR-OPS 3.346	<i>Lód oraz inne zanieczyszczenia- procedury w locie.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 31	JAR-OPS 3.346	a) Czy operator ustanowił procedury wykonywania lotów w warunkach spodziewanego oraz występującego oblodzenia, zgodnie z ACJ OPS 3.346 oraz JAR OPS 3.675.(f)?				
		b) Czy dowódca nie przystępuje do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, dopóki śmigłowiec nie będzie certyfikowany i wyposażony w urządzenia zapobiegające powstawaniu lub zwalczające oblodzenie?				
32.	JAR-OPS 3.350	Zapas paliwa i oleju.	-	-	-	-
		Czy dowódca nie przystąpi do wykonania lotu, dopóki nie upewni się, że śmigłowiec został zaopatrzony w paliwo i olej w ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie tego lotu w spodziewanych warunkach operacyjnych.?				
33.	JAR-OPS 3.355	Warunki do startu.	-	-	-	-
		Czy dowódca upewnił się przed rozpoczęciem startu na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne w heliporcie startu oraz warunki w punkcie planowanego FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu.?				
34.	JAR-OPS 3.360	Stosowanie minimumów do startu.	-	-	-	-
		Czy dowódca przestrzega minimum widzialności do startu?				
35.	JAR-OPS 3.365	Minimalne wysokości lotu.	-	-	-	-
		Czy dowódca lub pilot pilotujący, śmigłowiec nie będzie leciał poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem fazy startu lub lądowania albo zniżania, kiedy wykonuje zatwierdzoną procedurę podejścia.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
36.	JAR-OPS 3.370	<i>Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury wykluczające symulowanie w locie zarobkowym sytuacji wymagających stosowania procedur w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów)?				
37.	JAR-OPS 3.375	<i>Gospodarka paliwem w locie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury kontroli ilości i gospodarki paliwem w locie zgodnie z wymaganiami tego przepisu?				
		b) Czy dowódca zapewnia, aby pozostałość paliwa nie była mniejsza od ilości potrzebnej na osiągnięcie bezpiecznego heliportu, bez naruszania ostatecznej rezerwy paliwa?				
		c) Czy dowódca zgłasza sytuację awaryjną, gdy ilość paliwa w zbiornikach jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa?				
38.	JAR-OPS 3.385	<i>Użycie dodatkowego tlenu.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca może zapewnić, aby członkowie załogi wykonujący czynności mające znaczenie dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca w locie używali tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10000 stóp [ft] w czasie dłuższym niż 30 minut i zawsze, kiedy wysokość kabinowa przekracza 13000 stóp [ft].				
39.	JAR-OPS 3.395	<i>Wykrywanie bliskości ziemi.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 39	JAR-OPS 3.395	Czy w przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot zobowiązany jest do natychmiastowego działania w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu?				
40.	JAR-OPS 3.398	<i>Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji ACAS.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, że kiedy pokładowy system unikania kolizji (ACAS II), jeśli jest zainstalowany i sprawny, to będzie podczas lotu używany w zakresie wyświetlania informacji doradczej o ruchu lotniczym (<i>Traffic Advisory – TA</i>).				
		b) Czy operator śmigłowców wyposażonych, w ACAS ustanowił standardy szkolenia i czynności przed upoważnieniem załóg do używania ACAS.				
41.	JAR-OPS 3.400	<i>Warunki podejścia i lądowania</i>	-	-	-	-
		Czy przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że aktualne warunki meteorologiczne oraz stan planowanego do użycia FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo podejścia do lądowania, lądowanie albo wykonanie nieudanego podejścia, bez naruszenia warunków i ograniczeń osiągniętych w Instrukcji Operacyjnej?				
42.	JAR-OPS 3.405	<i>Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia.</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca lub pilot pilotujący śmigłowiec nie będzie kontynuował podejścia poza marker zewnętrzny (OM) lub pozycję równoważną, jeśli podawana wartość RVR lub widzialność są niższe od minimów wyznaczonych (Patrz IEM OPS 3.405(a).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 42	JAR-OPS 3.405	b) Czy operator przelicza widzialność RVR, jeśli nie jest podawana zgodnie z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.430(h).?				
		c) Czy operator dopuszcza sytuację, kiedy po przejściu markera zewnętrznego (OM) lub pozycji równoważnej podawane wartości RVR lub widzialność meteorologiczna spadną poniżej obowiązujących minimów, podejście może być kontynuowane, aż do osiągnięcia wysokości DA/H lub MDA/H.				
		d) Czy operator ustanowił dla każdej procedury podejścia, wysokość, poniżej której podejście do lądowania musi zostać przerwane, kiedy wartość RVR lub widzialności meteorologicznej spadnie poniżej wyznaczonych minimów.? (Tam, gdzie nie ma markera zewnętrznego (OM) lub pozycji równoważnej, dowódca lub pilot wykonujący podejście podejmie decyzję kontynuowania bądź przerwania podejścia przed osiągnięciem wysokości 1000 stóp [ft] nad heliportem w segmencie końcowego podejścia. Jeśli wysokość MDA/H wynosi więcej niż 1000 stóp [ft] nad poziom heliportu)				
		e) Czy operator ustanowił, że podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem tylko wtedy, kiedy na wysokości DA/H lub MDA/H pilot pilotujący śmigłowiec uzyskał i utrzymuje wymaganą orientację wzrokową.				
43.	JAR-OPS 3.415	<i>Pokładowy dziennik podróży śmigłowca.</i> Czy dowódca zapewnia, aby pokładowy dziennik podróży (Journey log) był regularnie wypełniany?	-	-	-	-
44.	JAR-OPS 3.420	<i>Meldowanie zdarzeń.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 44.	JAR-OPS 3.420	a) Czy operator stosuje terminologię, przedstawioną w tym przepisie?				
		b) Czy operator albo dowódca mają obowiązek złożenia organowi w ciągu 72 godz. meldunku o każdym zdarzeniu, które zagroziło lub mogło zagrozić bezpiecznemu wykonaniu lotu?				
		c) Czy operator ustanowił procedury raportowania wypadków i poważnych incydentów, które będą uwzględniały obowiązki i okoliczności zaistniałego incydentu, podane w ust. (d).?				
		d) Czy operator w stosunku do zgłoszeń szczególnych (Specific Reports) zastosował odpowiednie metody zgłaszania lub powiadamiania? Zdarzenia w ruchu lotniczym takie jak, niebezpieczne zbliżenie, błędne procedury, niesprawność urządzeń naziemnych służb ruchu lotniczego, Wystąpienie sygnalizacji RA (Resolution Advisory) pokładowego systemu unikania kolizji(ACAS) Groźba zderzeń i zderzenia z ptakami Sytuacje awaryjne w locie z ładunkiem niebezpiecznym na pokładzie. Bezprawna ingerencja Napotkanie warunków zagrażających bezpieczeństwu lotu.				
45.	JAR-OPS 3.426	Zgłaszanie godzin lotu. Czy operator udostępni Władzy godziny wylatane przez każdy śmigłowiec podczas zeszłego roku kalendarzowego?	-	-	-	-
46.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.270	Rozmieszczenie bagażu i ładunku. Czy operator ustalił procedury zapewniające bezpieczne rozmieszczenie bagażu oraz ładunku, zgodnie z niniejszymi wymaganiami?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
47.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.305	<i>Uzupełnianie lub usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.</i>	-	-	-	-
		<i>Czy operator ustalił procedury uzupełniania lub usuwania paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, zgodnie z niniejszymi wymaganiami?</i>				
48.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.3375	<i>Gospodarka paliwem w locie</i>	-	-	-	-
		<i>Czy dowódca załogi stosuje zasady sprawdzania paliwa w locie zgodnie z Dodatkiem JAR-OPS 3.375</i>				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia, jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje, jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nierejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWOZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /					
Nazwa modułu (Module title)		Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)		CAT(H)/E			
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /			
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)							
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.430	Minima operacyjne heliportu – zasady ogólne.	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowi dla każdego planowanego do użycia heliportu minima operacyjne heliportu, których wartości nie będą niższe od podanych w Dodatku 1?.				
		b) Czy przy ustanawianiu minimów operacyjnych heliportów, które zamierza użyć w określonej operacji lotniczej, operator pełni bierze pod uwagę:	-	-	-	-
		1. Typ, osiągi i właściwości pilotażowe śmigłowca?				
		2. Skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 1	JAR-OPS 3.430	3. Wymiary i charakterystyki stref końcowego podejścia i startu/dróg startowych, które mogą być wybrane do użycia?					
		4 Przydatność oraz osiągi dostępnych wizualnych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych, (Patrz AMC OPS 3.430(b)(4));?					
		5. Dostępne na śmigłowcu wyposażenie do nawigacji albo sterowania torem lotu, odpowiednio podczas startu, podejścia, wyrównania, zawisu, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia?					
		b) 6. Przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych oraz konieczne przewyższenie nad przeszkodami?					
		7. Wysokość (<i>altitude/height</i>) przewyższenia nad przeszkodami (<i>OCA/OCH</i>) dla procedur podejść instrumentalnych;?					
		8 Środki dla określania i raportowania warunków meteorologicznych?					
2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	<i>Minima operacyjne heliportu</i>	-	-	-	-	
		Minima do startu	-	-	-	-	
		a) 1.Zasady ogólne. i)Czy operator ustanowił minima do startu muszą być wyrażone w postaci ograniczeń widzialności meteorologicznej (VIS) lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)?					
		ii) Czy dowódca nie przystąpi do startu, dopóki warunki meteorologiczne w heliportcie startu nie są równe bądź lepsze od wymaganych minimów do lądowania dla heliportu startu, chyba, że jest dostępny odpowiedni heliport zapasowy dla heliportu startu?.					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	iii) Kiedy podawana widzialność meteorologiczna (VIS) jest niższa od wymaganej do startu, a widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie jest podawana, to start może zostać wykonany tylko wtedy, gdy dowódca może stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej lub FATO jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum.				
		(iv) Kiedy wartości VIS lub RVR nie są podawane, to start może zostać wykonany tylko wtedy, gdy dowódca śmigłowca może stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum.				
		2. <i>Odniesienie wzrokowe (Visual reference).</i> i) Czy minima do startu zapewniają wystarczającą orientację wzrokową pilota umożliwiającą sterowanie śmigłowcem w razie przerwania startu lub startu kontynuowanego, po niesprawności krytycznego zespołu napędowego.?				
		ii) Czy podczas lotów w nocy jest dostępne oświetlenie naziemne strefy FATO oraz każdej przeszkody chyba, że władze sprawujące nadzór nad heliportem postanowiły inaczej.?				
		3. <i>Wymagana RVR/VIS.</i> i) Czy podczas prowadzenia operacji śmigłowcami w klasie osiągow 1, operator ustanowił minima do startu w oparciu o RVR/VIS, zgodne z Tabelą Nr 1 (Patrz IEM do Dodatku 1 JAR-OPS 3.430 ust. (a)(3)(i);				
		ii) Czy prowadząc operacje śmigłowcami w klasie osiągow 2 nad lądem, dowódca stosowane są minima RVR/VIS 800 metrów?				
		iii) Czy prowadząc operacje śmigłowcami w klasie osiągow 2 nad obszarami wodnymi stosowane są minima nie niższe niż przewidziane dla operacji śmigłowcami w klasie osiągow 1 z uwzględnieniem Uwagi 1 do Tabeli Nr 1.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	iv) Czy wprowadzono zasadę że do obliczeń minimów do startu nie wolno stosować przeliczeń podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) podanych Tabeli Nr 6.				
		<i>Podejście nieprecyzyjne</i>	-	-	-	-
		1. Minima systemu. Czy operator zapewnił, aby minima systemu dla procedur podejścia nieprecyzyjnego, opartych na wykorzystaniu systemu ILS bez ścieżki schodzenia (tylko LLZ), VOR, NDB, SRA i VDF nie były niższe od wartości MDH podanych w Tabeli Nr 2.				
		2. Minimalna wysokość (height) zniżania. Czy operator zapewnił, aby minimalna wysokość zniżania (Minimum Descent Height – MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego nie była niższa niż OCH/OCL dla danej kategorii śmigłowca, albo minima systemu?				
		3. Odniesienie wzrokowe, (Visual reference) – pilot nie może kontynuować podejścia poniżej MDA/MDH, jeżeli co najmniej jeden z punktów odniesienia drogi startowej lub FATO w użyciu nie jest przez niego wyraźnie widziany i dający się zidentyfikować?				
		4. Wymagana RVR Czy dla operacji podejść nieprecyzyjnych śmigłowców w klasie osiągow 1 i 2 są stosować minima podane w Tabeli Nr 3.?				
	<i>Loty w nocy.</i> Czy podczas wykonywania lotów w nocy wymagane jest włączenie oświetlenia drogi startowej lub FATO oraz każdej przeszkody, chyba, że uzyskano inną zgodę władzy, która sprawuje nadzór nad heliportem.?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	<p><i>Loty w załodze jednoosobowej.</i></p> <p>b) Czy loty śmigłowcem z załogą jednoosobową w nocy mogą być wykonywane, jeśli minimalna wartość RVR jest nie mniejsza niż 800 metrów [m], ale nie mniejsza od podanej w Tabeli Nr 3.</p>				
		<p><i>Podjęcie precyzyjne Operacje w Kategorii I (CAT I).</i></p>	-	-	-	-
		<p>c) 1. <i>Ogólnie.</i> Czy operacją w Kategorii I (CAT I) jest instrumentalne podejście precyzyjne i lądowanie przy użyciu ILS, MLS lub PAR z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 200 stóp [ft] oraz RVR nie mniejszą niż 500 metrów [m].</p> <p>2. <i>Wysokość decyzji.</i> Czy wysokość nie jest niższa niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> -minimalna wysokość decyzji określona w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM), jeśli podano -minimalna wysokość (<i>height</i>), do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; -OCH/OCL dla danej kategorii śmigłowca -200 stóp [ft]. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	<p>3. <i>Odniesienie wzrokowe</i> Czy pilotowi zabrania się kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) dla Kategorii I (CAT I) wyznaczonej zgodnie z ust. (c)(2) powyżej, jeżeli co najmniej jeden z następujących punktów odniesienia drogi startowej w użyciu nie jest przez niego wyraźnie widziany i dający się zidentyfikować:</p> <ul style="list-style-type: none"> -elementy systemu świateł podejścia -próg drogi startowej -oznaczenia progu drogi startowej -światła progu drogi startowej -światła identyfikacyjne progu drogi startowej; -wzrokowy wskaźnik ścieżki -strefa przyziemienia lub oznaczenie strefy przyziemienia; -światła strefy przyziemienia -światła krawędziowe drogi startowej lub FATO. <p>c)</p> <p>4. <i>Wymagane RVR</i>. Czy podczas prowadzenia operacji w Kategorii I (CAT I) z użyciem śmigłowców w klasie osiągow 1 i 2 stosowane są minima podane w Tabeli Nr 4</p> <p>i) <i>Loty w nocy</i>. Podczas wykonywania lotów w nocy musi być włączone oświetlenie drogi startowej lub FATO oraz każdej przeszkody, chyba że uzyskano inną zgodę władzy, która sprawuje nadzór nad heliportem.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	ii) <i>Loty w załodze jednoosobowej.</i> Loty śmigłowcem z załogą jednoosobową w nocy mogą być wykonywane pod warunkiem, że operator wyznaczy i poda w Instrukcji Operacyjnej minimalne wartości RVR dla każdego podejścia, zgodnie z JAR-OPS 3.430 i tym Dodatkiem. Minimalne wartości RVR poniżej 800 metrów [m] mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do śmigłowców wyposażonych w odpowiedni system automatycznego pilota, sprzęgnięty z odbiornikiem sygnałów ILS lub MLS, dla których można zastosować normalne minima do lądowania. Zastosowana wtedy wysokość decyzji (DH) nie może być niższa niż 1.25 minimalnej wysokości użycia autopilota.				
		<i>Podejście precyzyjne na lądzie. Operacje w Kategorii II (CAT II), zgodnie z IEM OPS 3.430(d)</i>	-	-	-	-
		d) 1. <i>Ogólnie.</i> Czy operacją w Kategorii II (CAT II) jest instrumentalne podejście precyzyjne i lądowanie przy użyciu systemu ILS lub MLS, kiedy: -wysokość decyzji (DH) jest poniżej 200 stóp [ft], ale nie niżej niż 100 stóp [ft]; -RVR jest nie mniejsza niż 300 metrów 2. <i>Wysokość decyzji (DH).</i> Czy operator zapewnił, aby wysokość decyzji (DH) stosowana w operacjach w Kategorii II (CAT II) nie była niższa niż: - Minimalna wysokość decyzji (DH) podana w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM) - Minimalna wysokość (<i>height</i>), do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; - OCH/OCL dla kategorii śmigłowca - Wysokość decyzji (DH), do której stosowania załoga lotnicza jest uprawniona; - 100 stóp [ft].				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	3. <i>Odniesienie wzrokowe (Visual reference)</i> . Pilot nie może kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) w Kategorii II (<i>CAT II</i>), określonej zgodnie z ust. (c)(2) powyżej, jeśli uzyskane i utrzymywane przez niego odniesienie wzrokowe nie składa się z co najmniej 3. kolejno występujących po sobie segmentów lamp, będących linią centralną świateł podejścia lub świateł strefy przyziemia lub świateł linii centralnej drogi startowej, lub świateł krawędziowych albo ich kombinacją. Odniesienie wzrokowe musi zawierać poziomy element płaszczyzny terenu, jak np. poprzeczka świateł podejścia lub progu drogi startowej albo oświetlenia strefy przyziemia				
		d) 4. <i>Wymagane RVR</i> . Podczas prowadzenia operacji w Kategorii II (<i>CAT II</i>) z użyciem śmigłowców w klasie osiągow 1 stosuje się minimalne wartości RVR podane w Tabeli Nr 5				
		e) Zarezerwowane	-	-	-	-
		<i>Krażenie nad lądem</i>	-	-	-	-
		f) 1. Krażenie jest terminem służącym do opisanja wizualnej fazy podejścia instrumentalnego, mającej wprowadzić statek powietrzny na pozycję do lądowania na drodze startowej lub FATO, której kierunek nie jest odpowiedni dla podejścia z prostej.				
		2. Czy MDH dla krażenia nie jest niższa niż 250 stóp [ft], a widzialność meteorologiczna (VIS) nie mniejsza niż 800 metrów?				
		<i>Podejście z widocznością.</i>	-	-	-	-
g) Operator nie będzie wykonywał podejść z widocznością przy wartości RVR mniejszej niż 800 m?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	Zamiana podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR).	-	-	-	-
		h) 1. Operator zapewni, aby zamiana widzialności meteorologicznej (VIS) na widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie była używana dla obliczenia minimów do startu, minimów w operacjach w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) lub, gdy jest dostępna informacja o wartości RVR.				
		Podejście z użyciem radaru pokładowego (Airborne Radar Approach – ARA) w lotach nad obszarami wodnymi	-	-	-	-
		1.Ogólnie. i) Czy operator posiada zgodę Władzy na wykonywanie podejść z użyciem radaru pokładowego (ARA)?				
		i) ii) Czy podejścia z użyciem radaru pokładowego (ARA) na platformy stacjonarne lub statki w ruchu są dokonywane wyłącznie w załogach wieloosobowych? iii) Czy dowódcy zabrania się podejścia z użyciem radaru pokładowego (ARA), jeżeli radar pokładowy nie może zapewnić naprowadzania kierunkowego, zapewniającego ominięcie przeszkód? iv) Jeżeli boczna odległość od dowolnej przeszkody jest mniejsza niż 1 mila morska to czy dowódca zobowiązany jest do podejścia z widzialnością?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	v) Czy dowódcy zabrania się zniżania, poniżej: 2. <i>Minimalna wysokość zniżania (Minimum Descent Height – MDH).</i> Niezależnie od wartości minimów podanych dalej w ust. (A) oraz (B), wysokość (MDH) nie będzie niższa niż 50 stóp [ft] nad płaszczyzną lądowiska (<i>helideck</i>). Wysokość (MDH) dla podejścia z wykorzystaniem radiowysokościomierza nie może być niższa niż: (A) 200 stóp [ft] w dzień; (B) 300 stóp [ft] w nocy. Wysokość (MDH) przy podejściu z widocznością nie może być niższa niż: (A) 300 stóp [ft] w dzień; (B) 500 stóp [ft] w nocy.				
		i) 3. <i>Minimalna wysokość zniżania (Minimum Descent Altitude – MDA).</i> Czy w przypadku, kiedy radiowysokościomierz jest niesprawny wysokość, (MDA) jest powiększona o 200 stóp [ft] i będzie oparta o kalibrowany barometr znajdujący się na miejscu lądowania lub o najniższe prognozowane ciśnienie QNH dla tego regionu?				
		4. <i>Zasięg decyzji (Decision Range).</i> Czy zasięg decyzji jest nie mniejszy niż 0,75 mili morskiej chyba że operator wykaże Władzy, że mniejszy zasięg decyzji może być użyty z zachowaniem uznanego poziomu bezpieczeństwa?				
		5. <i>Odniesienie wzrokowe (Visual reference)</i> Czy zabrania się Pilotowi kontynuować podejścia poza zasięg decyzji lub poniżej wysokości (MDH/MDA), jeżeli nie utrzymuje stałego kontaktu wzrokowego z punktem lądowania?.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	i) 6. Loty w załodze jednoosobowej. Czy wysokości MDH/MDA dla podejść radarowych typu ARA w załodze jednoosobowej są podwyższone o 100 stóp [ft] ponad wartości obliczone zgodnie z ust. (2) i (3) powyżej, i czy zasięg decyzji (Decision Range) jest nie mniejszy niż 1 mila morska [nm]?				
		Terminologia. Czy operator używa terminologii użytej w tej części?	-	-	-	-
3.	JAR-OPS 3.435	a) 1. Podejście z kręgu (Circling). W podejściu instrumentalnym faza podejścia z widocznością, mająca na celu wprowadzenie śmigłowca na prostą, gdy położenie drogi startowej uniemożliwia podejście z trasy 2. Procedury ograniczonej widzialności (LVP) (Low Visibility Procedures). Procedury stosowane w heliporcie dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podejść do lądowania w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) oraz podczas startów przy ograniczonej widzialności.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.435	3. Start przy ograniczonej widzialności (LVTO) (<i>Low Visibility Take-Off</i>). Start, gdy widzialność wzdłuż drogi startowej (<i>Runway Visual Range – RVR</i>) jest mniejsza niż 400 metrów [m].				
		4. Strefa końcowego podejścia i startu (FATO) (<i>Final Approach and Take-Off Area</i>). Określona strefa, w której wykonywana jest końcowa faza manewrów podejścia do zawisu lub lądowania i od której rozpoczynają się manewry startu oraz kiedy FATO będzie wykorzystane przez śmigłowce klasy osiągow 1, obejmująca dostępny obszar przerwanej startu				
		5. Podejście z widocznością (<i>visual approach</i>). Podejście, w którym wszystkie lub część procedur podejścia instrumentalnego wykonywane są ze stałą widocznością terenu.				
		6. Podstawa chmur (<i>cloud base</i>) Odległość pionowa podstawy najniższej obserwowanej lub prognozowanej chmury w okolicy heliportu, lotniska lub obszaru lotów. Podstawa chmur zazwyczaj mierzona jest od poziomu heliportu, jednak w operacjach nad obszarami wodnymi (<i>off-shore</i>) należy podawać odległość pionową podstawy chmury od poziomu morza.				
4	JAR-OPS 3.440	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności</i> <i>Ogólne zasady operacyjne</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.440	Czy operator nie będzie prowadził operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) dopóki:				
		1. Śmigłowiec nie będzie certyfikowany do prowadzenia operacji z wysokościami decyzji (DH) poniżej 200 stóp [ft] lub bez wysokości decyzji (DH) oraz dopóki nie będzie wyposażony w urządzenia pokładowe, zgodnie z JAR-AWO, lub równoważnymi zatwierdzonymi przez Władzę?				
		a) 2. Czy operator ustanowił i prowadzi system rejestracji udanych i nieudanych podejść do lądowania i lądowań automatycznych, odpowiedni dla pełnego monitorowania stanu bezpieczeństwa prowadzonych operacji?				
		3. Czy operator uzyskał od Władzy zezwolenie na prowadzenie operacji?				
		4. Czy załoga lotnicza składa się, z co najmniej 2 pilotów?				
		5. Czy wysokość decyzji (DH) będzie określana przy użyciu radiowysokościomierza?				
		b) Czy operator nie będzie wykonywał startów przy ograniczonej widzialności, kiedy RVR jest mniejsza niż 150 metrów [m], chyba że uzyska takie zezwolenie od Władzy.				
5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	Operacje przy ograniczonej widzialności-ogólne zasady operacyjne.	-	-	-	-
		a) <i>Ogólne</i> Czy operator jest przygotowany do wprowadzania i zatwierdzania operacji przy ograniczonej widzialności (LVO)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	<p><i>Zademonstrowanie osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego</i></p> <p>1. <i>Niezawodność operacyjna.</i> Współczynnik powodzenia operacji prowadzonych w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) nie może być niższy niż wymagany w JAR-AWO.</p>				
		<p>b) 2. <i>Kryteria udanego podejścia.</i></p> <p>Czy podejście do lądowania było udane, i spełniało kryteria zgodne z JAR-AWO; oraz nie wystąpiły niesprawności systemów śmigłowca?.</p>				
		<p>c) <i>Zbieranie danych podczas demonstrowania systemów pokładowych.</i></p> <p>1. Czy operator ustanowił system raportowania umożliwiający kontrolę i okresowe sprawdzenie danych, jakie zostaną zebrane w okresie oceny operacyjnej, przed uzyskaniem przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III)?</p>				
		<p>2. Czy podejścia do lądowania wymagane dla wykazania zgodności z wymaganiami są prowadzone i rejestrowane podczas normalnych lotów liniowych lub w innych lotach wykonywanych przez operatora?.</p>				
		<p>d) <i>Zbieranie danych podczas demonstrowania osiągnięć systemu pokładowego. Operacje z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 50 stóp [ft].</i></p> <p>1. Czy podczas prowadzenia operacji z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 50 stóp [ft], dane są zapisywane i oceniane przez operatora oraz, kiedy to jest wymagane, zostaną przekazane do oceny przez Władzę?.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	d) 2. Czy dla potrzeb dowodowych pokazu osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego w operacjach z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 50 stóp [ft], rejestrowanie przez załogę lotniczą są następujące dane: i) Heliport i droga startowa w użyciu; ii) Warunki meteorologiczne; iii) Czas; iv) Powód niesprawności prowadzącej do przerwania podejścia; v) Odpowiednie utrzymanie i sterowanie prędkością; vi) Wyważenie w momencie odłączenia systemu automatycznego sterowania torem lotu; vii) Zgodność automatycznego systemu sterowania torem lotu, dyrektywnego wskaźnika lotu i danych nieobrobionych; viii) Wskazania pozycji śmigłowca w odniesieniu do linii centralnej ILS podczas przechodzenia w zniżaniu wysokości (<i>height</i>) 100 stóp [ft]; ix) Pozycja przyziemia. 3. Czy ilość podejść do lądowania jest wystarczająca dla wykazania, że osiągnięcia aktualnie używanego w służbie systemu zapewniają uzyskanie 90% pewności i 95% udanych podejść do lądowania?.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	e) <i>Zbieranie danych podczas demonstrowania osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego. Operacje z wysokością decyzji (DH) niższą niż 50 stóp [ft] lub bez wysokości decyzji (DH)</i> 1. Czy podczas demonstrowania osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego jest użyty pokładowy rejestrator parametrów lotu (<i>Flight Data Recorder- FDR</i>) lub inne urządzenie rejestrujące następujące dane: (i) Rozkład odchylenia od ILS na wysokości (<i>height</i>) 100 stóp [ft] (ii) Współczynnik opadania nad punktem przyziemia.				
		<i>Bieżący program dowodowy</i> Czy operator wykazał, że system uzyskał w operacjach liniowych niezawodność i osiągi zgodne z przyjętą koncepcją operacyjną?				
		f) 2. Czy prezentacja osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego jest przeprowadzona przy użyciu systemu ILS w Kategorii II (<i>CAT II</i>) lub w Kategorii III (<i>CAT III</i>), czy przy użyciu innych urządzeń systemu ILS, jeżeli zapisane dane będą wystarczające dla określenia przyczyn niezadowolających osiągnięć?				
		3. Operator, który użytkuje różne odmiany tego samego typu śmigłowca wykorzystujące te same podstawowe systemy sterowania torem lotu i systemy zobrazowania albo różne systemy sterowania torem lotu i systemy zobrazowania na tym samym typie śmigłowca i wykaże, że odmiany te spełniają podstawowe kryteria osiągnięć systemu, nie będzie musiał przeprowadzać pełnej prezentacji operacyjnej dla każdej z tych odmian.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	f) 4. Kiedy operator prezentuje Władzy typ śmigłowca, który został już dopuszczony przez władze innego państwa JAA do prowadzenia operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III), to Władza może przyjąć ograniczony program dowodowy				
		g) <i>Monitorowanie bieżące.</i> 1. Czy operator prowadzi monitorowanie operacji na podstawie raportów załóg lotniczych?				
		2. Czy przez okres 12 miesięcy operator przechowuje następujące informacje: (i) Całkowitą liczbę udanych podejść do lądowania wykonanych na typie śmigłowca, na którym było używane wyposażenie w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) w lotach operacyjnych lub ćwiczebnych z użyciem mających zastosowanie minimów w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III); (ii) Raporty o nieudanych podejściach lub nieudanych automatycznych lądowaniach, z podaniem lotniska i znaków rejestracyjnych śmigłowca, w następujących kategoriach: (A) Błędy systemu pokładowego; (B) Trudności z urządzeniami naziemnymi; (C) Nieudane podejścia spowodowane poleceniami ATC; (D) Inne przyczyny 3. Czy operator ustanowił procedurę monitorowania osiągnięć automatycznego systemu lądowania dla każdego egzemplarza śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	h) <i>Okresy przejściowe.</i> 1. <i>Operatorzy bez wcześniejszego doświadczenia w operacjach w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III).</i> i) <i>Operator bez wcześniejszego doświadczenia w prowadzeniu operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) może uzyskać zezwolenie na prowadzenie operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT IIIA) pod warunkiem zgromadzenia minimum 6-miesięcznego doświadczenia w prowadzeniu operacji w Kategorii I (CAT I) na danym typie śmigłowca.</i> ii) <i>Operator może ubiegać się o zezwolenie na wykonywanie operacji w Kategorii IIIB (CAT IIIB) po 6-ciu miesiącach prowadzenia operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii IIIA (CAT IIIA) na danym typie śmigłowca. Podniesienie minimów zwykle dotyczy tylko RVR lub operacji bez wysokości decyzji (DH) i musi być tak dobrane, aby nie wymagało zmian w procedurach operacyjnych.</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	h) 2. Operatorzy z wcześniejszym doświadczeniem w prowadzeniu operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III). Operatorzy posiadający wcześniejsze doświadczenie w prowadzeniu operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) mogą ubiegać się o skrócenie przez Władzę okresu przejściowego. (i) Obsługa techniczna wyposażenia do prowadzenia operacji w Kategorii II (CAT II), Kategorii III (CAT III) oraz operacji startów przy ograniczonej widzialności (LVTO). Operator musi ustanowić, w porozumieniu z producentem, instrukcje obsługi technicznej pokładowych systemów naprowadzania i umieścić je w zatwierdzonym przez Władzę programie technicznej obsługi śmigłowca, podanym w Part-M - M.A.302 Program Obsługi Technicznej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6.	JAR-OPS 3.445	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-Heliport.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, że, nie będzie korzystał z heliportu do prowadzenia operacji w CAT II lub III dopóki nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym się ono znajduje?				
		b) Czy operator upewnia się, że w heliportach, na których będą prowadzone operacje przy ograniczonej widzialności (LVO), zostały ustanowione i wprowadzone procedury operacji przy ograniczonej widzialności (LVP)?				
7.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.450	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-szkolenie i kwalifikacje.</i>	-	-	-	-
		Czy operator przed przystąpieniem do prowadzenia operacji statków przy ograniczonej widzialności oraz operacji w Kategorii II i III zapewnia, aby:	-	-	-	-
		a) 1. Czy każdy członek załogi ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1 łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznej RVR i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w Kategorii II i III? i posiada kwalifikacje w nim zawarte?				
		2. Czy szkolenia i sprawdziany były zgodne ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej? <i>Szkolenia te są szkoleniami dodatkowymi do wymaganych w części N.</i>				
		3. Czy kwalifikacje załogi lotniczej są określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów śmigłowców?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.455	Operacje przy ograniczonej widzialności – procedury operacyjne.	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO oraz operacji w Kategorii II lub III)? Procedury te muszą być włączone do instrukcji operacyjnej i określać obowiązki członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia.				
		Czy przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności (LVTO) lub podejścia w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) dowódca śmigłowca upewni się, że:	-	-	-	-
		b) 1. Stan wyposażenia pokładowego i naziemnego jest dostateczny;				
		2. Obowiązują odpowiednie procedury LVP, co będzie potwierdzone informacją uzyskaną od służb kontroli ruchu lotniczego;				
	3. Przed przystąpieniem do wykonywania startu przy ograniczonej widzialności, gdy wartość RVR jest mniejsza niż 150 metrów [m], członkowie załogi lotniczej zostali odpowiednio do tego przeszkoleni.					
9.	JAR-OPS 3.460	Operacje przy ograniczonej widzialności-wyposażenie minimalne.	-	-	-	-
		a) Czy operator umieścił w Instrukcji Operacyjnej wykaz wyposażenia minimalnego, które zgodnie z Instrukcją Użytkownika w Locie (HFM) lub innym zatwierdzonym dokumentem musi być sprawne przed rozpoczęciem startu przy ograniczonej widzialności (LVTO) lub podejścia w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 9	JAR-OPS 3.460	b) Czy dowódca zobowiązany jest upewnić się, że stan śmigłowca i jego istotnych systemów pokładowych spełnia wymagania ustalone dla podejmowanej operacji?				
10.	JAR-OPS 3.465	<i>Minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR).</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1. Loty z widocznością były wykonywane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością (VFR) oraz zgodnie z warunkami podanymi w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.465				
		2. W odniesieniu do operacji określonych w ust. (3) i (4) śmigłowce były użytkowane przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 metrów [m] w dzień i nie mniejszej niż 5 kilometrów [km] w nocy. Widzialność w locie nad lądem w dzień może na krótki okres czasu spaść do 800 metrów [m], pod warunkiem, że prędkość śmigłowca pozwala na obserwację terenu i innego ruchu lotniczego oraz wykonanie manewru umożliwiającego ominięcie przeszkody lub uniknięcie kolizji, zgodnie z JAR-OPS 3.465. Loty na małej wysokości nad wodą, bez widzialności lądu, mogą być prowadzone wyłącznie według zasad wykonywania lotów z widzialnością (VFR) przy podstawie chmur wyższej niż 600 stóp [ft] w dzień i 1200 stóp [ft] w nocy				
		3. W przestrzeni powietrznej klasy G w lotach pomiędzy wyniesionymi płaszczyznami lądowania (<i>helideck</i>) położonymi w promieniu do 10 mil morskich [nm] loty VFR były prowadzone zgodnie z warunkami podanymi w Dodatku 2 do JAR-OPS 3.465				
4. Loty specjalne z widocznością (VFR) były prowadzone zgodnie z minimami określonymi przez państwo, które sprawuje nad tym władzę.						

OSTRZEŻENIE !

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Osiągi –zasady ogólne			Audytora <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/F
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>	Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>		

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		Zastosowanie.	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3. 470	a) Czy operator zapewnił, że: 1. Śmigłowce wykonujące loty do lub z heliportów położonych w środowisku nieprzyjaznym, na obszarach zagęszczonych; lub, 2. Śmigłowce z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19; są użytkowane zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3, Część G (klasa osiągow 1) Za wyjątkiem śmigłowców: z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc (MAPSC) większą niż 19 wykonujących loty do/z wyniesionych płaszczyzn lądowania, które mogą operować zgodnie z JAR-OPS 3.517 (a), lub które mają zezwolenie operacyjne zgodne z Załącznikiem 1 do JAR-OPS 3.005.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3. 470	b) Jeśli w ust. (a) nie podano inaczej, to czy operator zapewni, aby śmigłowce z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 19 miejsc włącznie, ale większą niż 9, były użytkowane zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3 Część G lub H (klasa osiągow 1 lub klasa osiągow 2)				
		c) Jeśli w ust. (a) nie podano inaczej, to czy operator zapewni, aby śmigłowce z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 9 włącznie były użytkowane zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3, Część G, H lub I (klasa osiągow 1, 2 lub 3).				
2.	JAR-OPS 3.475	Zasady ogólne.	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby masa śmigłowca w momencie rozpoczęcia startu; albo w razie zmiany planu lub trasy podczas lotu, w punkcie, od którego ma zastosowanie zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której wymagania odpowiedniej dla tego lotu?				
		b) Czy do określenia zgodności z wymaganiami i ograniczeniami osiągow operator używa zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM)?				
c) Czy operator uwzględnił czynniki: 1. masę śmigłowca, 2. konfigurację śmigłowca, 3. warunki środowiska, w szczególności: -wysokość ciśnieniową oraz temperaturę; -wiatr; 4. techniki operacyjne 5.systemy mogące mieć ujemny wpływ na osiągi?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Uwzględnianie przeszkód.</i>	-	-	-	-
3.	JAR-OPS 3.477	<p>a) Czy w celu spełnienia wymogów przewyższenia nad przeszkodami, przeszkoda, znajdująca się poza FATO, w torze wznoszenia lub torze lotu po nieudanym podejściu, brana będzie pod uwagę, jeżeli boczna odległość do najbliższego punktu na powierzchni poniżej zamierzonego toru lotu nie jest mniejsza niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dla lotów VFR - połowa minimalnej szerokości FATO 2. Dla lotów IFR - 1,5 D (lub 30 m, która z tych wielkości jest większa) 3. Dla lotów, w których faza startu wykonywana jest z widocznością i zmieniona na IFR/IMC a punkcie przejściowym, stosuje się kryteria zawarte w ust. (1) do punktu przejściowego oraz kryteria zawarte w ust. (2) po minięciu punktu przejściowego; <p>i) punkt przejściowy nie może być ustalony przed końcem TODRH dla śmigłowców operujących w klasie osiągow 1 oraz przed DPATO dla śmigłowców operujących w klasie osiągow 2.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.477	b) Czy dla startu z wykorzystaniem lotu tyłem (lub przesunięcia bocznego) dla spełnienia wymogów przewyższenia nad przeszkodami, przeszkoda, znajdująca się w obszarze lotu tyłem lub przesunięcia bocznego, będzie brana pod uwagę, jeżeli boczna odległość do najbliższego punktu na powierzchni poniżej zamierzonego toru lotu nie jest mniejsza niż: 1. połowa minimalnej szerokości FATO (lub równoważne)				
		c) Czy przeszkody są pomijane wówczas, kiedy znajdują się dalej niż: 1. 7R dla lotów w dzień przy wzrokowym określaniu punktów odniesienia 2. 10R dla lotów w nocy przy wzrokowym określaniu punktów odniesienia 3. 300 m, jeżeli dokładność nawigacyjna jest osiągnięta przy pomocy odpowiednich pomocy nawigacyjnych; 4. 900m w innych przypadkach.				
4	JAR-OPS 3. 480	<i>Terminologia</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje terminologię i określenia stosowane w części F, G, H, I oraz J?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Klasa osiągnięć 1		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/G			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadawalająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.485	Zasady ogólne Czy operator zapewni, aby śmigłowce użytkowane w klasie osiągnięć 1 spełniały wymagania certyfikacji kategorii A	-	-	-	-
2.	JAR-OPS 3.490	Start a) Czy operator zapewni, aby: 1. Rzeczywista masa śmigłowca do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu podanej w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM) dla procedury, która ma być zastosowana?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 2.	JAR-OPS 3.490	Start	-	-	-	-	
		a)	2. Masa do startu była taka, aby i) Było możliwe przerwanie startu i wylądowanie w FATO w przypadku stwierdzenia awarii krytycznego zespołu napędowego nad lub przed TDP? ii) Długość przerwano startu (RTODR) nie przekraczała rozporządzałnej długości przerwano startu (RTODA)? iii) Wymagana długość startu nie przekraczała rozporządzałnej długości startu? iv) Jako alternatywa, wymagania JAR-OPS 3.490(a)(2)(iii) powyżej, mogą być brane pod uwagę pod warunkiem, że śmigłowiec ze stwierdzoną awarią krytycznego zespołu napędowego nad TDP może podczas kontynuowania startu ominąć wszystkie przeszkody do końca niezbędnej długości startu z pionowym zapasem nie mniejszym niż 10,7 m (35 stóp)?				
		b)	Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c):?				
		c)	Czy część fazy startu, aż do osiągnięcia punktu decyzji (TDP), ma być wykonana z widocznością terenu tak, aby możliwe było przerwanie startu?				
		d)	Czy podczas startu z wykorzystaniem procedury zapasowej (lub przesunięcia bocznego) operator zapewni, że przy niesprawnym krytycznym zespole napędowym, wszystkie przeszkody w obszarze zapasowym lub przesunięcia bocznego są ominięte z odpowiednim zapasem?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
3.	JAR-OPS 3.495	<i>Tor wznoszenia po starcie</i>	-	-	-	-	
		a)	Czy operator zapewni, że od końca niezbędnej długości startu w przypadku stwierdzenia awarii krytycznego zespołu napędowego w TDP: 1. Masa do startu będzie taka, że tor wznoszenia po starcie pozwoli na ominięcie wszystkich przeszkód z przewyższeniem nie mniejszym niż 10.7 m (35 stóp) w locie z widocznością (VFR) oraz nie mniejszym niż 10.7 m (35 stóp) powiększonym o współczynnik 0,01 DR w locie wg wskazań przyrządów (IFR), tylko przeszkody ujęte w JAR-OPS 3.477 muszą być brane pod uwagę.				
		b)	2. W przypadku zmiany kierunku o więcej niż 15°, stosowana jest odpowiednia poprawka na kąt przechylenia przy spełnieniu wymagań przewyższenia nad przeszkodami. Zakręt ten nie może być rozpoczęty przed osiągnięciem wysokości 61 m (200 stóp) [ft] nad powierzchnią startu, chyba, że został zatwierdzony, jako procedura w Instrukcji Użytkowania.				
4.	JAR-OPS 3.500	<i>Przelot z niepracującym krytycznym zespołem napędowym</i>	-	-	-	-	
		a)	Czy operator zapewni, aby tor lotu po trasie z niepracującym krytycznym zespołem napędowym, odpowiedni do spodziewanych warunków meteorologicznych, był we wszystkich punktach trasy zgodny z wymaganiami ust. (2) lub (3) poniżej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4.	JAR-OPS 3.500	a)	1. Przy założeniu, że w dowolnym miejscu trasy lot będzie wykonywany bez kontaktu wzrokowego z terenem, masa śmigłowca pozwalała na wznoszenie z niepracującym krytycznym zespołem napędowym z prędkością pionową wynoszącą co najmniej 50 stóp/min [ft/min] na wysokości (<i>altitude</i>) co najmniej 300 m (1000 stóp), a w rejonach górzystych 600 m (2000 stóp) ponad każdym terenem oraz przeszkodami wzdłuż trasy w odległości 9,3 km (5 nm) w obie strony od planowanej linii drogi.			
			2. Jeśli zamierzone jest wykonanie lotu bez widoczności terenu, tor lotu śmigłowca będzie pozwalał na kontynuowanie lotu z wysokości przelotowej do wysokości 300 m (1000 stóp) nad miejscem lądowania, gdzie lądowanie będzie mogło się odbyć zgodnie z JAR-OPS 3.510. Tor lotu będzie przewyższał o co najmniej 300 m (1000 stóp) a rejonach górzystych 600 m (2000 stóp) każdą przeszkodę leżącą wzdłuż trasy w odległości 9,3 km (5 nm) w obie strony od planowanej linii drogi. Można stosować techniki płaskiego zniżania (<i>drift-down</i>).			
			3. Kiedy zakłada się, że lot będzie wykonywany w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) oraz z widocznością terenu, tor lotu pozwoli śmigłowcowi na kontynuowanie lotu od wysokości przelotowej do wysokości 300 m (1000 stóp) ponad miejsce lądowania, gdzie lądowanie może być wykonane zgodnie z JAR-OPS 3.510 bez obniżania poniżej odpowiedniej minimalnej wysokości lotu to można nie uwzględniać przeszkód leżących w odległości większej niż 900 metrów [m] od osi trasy lotu.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4.	JAR-OPS 3.500	Czy podczas wykazywania zgodności z punktem (a)(2) lub (a)(3) powyżej, operator zapewni, że: 1. Zostanie przyjęte wystąpienie niesprawności krytycznego zespołu napędowego w najbardziej krytycznym punkcie trasy;				
		b) 2. Pod uwagę brany jest wpływ wiatru na tor lotu;				
		3. Zrzut paliwa odbędzie się do ilości zapewniającej dołot do heliportu z wymaganą rezerwą paliwa i przy użyciu bezpiecznych procedur (Patrz ACJ OPS 3.500 (b)(3));				
		4. Zrzut paliwa na wysokości poniżej 300 m (1000 stóp) nie będzie planowany				
		c) Czy zapas boczny podany w ust. (a)(2) i (a)(3) powyżej będzie zwiększony do 18,5 km (10 nm), jeśli dokładność nawigacyjna jest spełniona przez mniej niż 95% całkowitego czasu lotu				
5	JAR-OPS 3.510	Lądowanie	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby: 1. Masa śmigłowca do lądowania w przewidywanym czasie lądowania nie przekraczała maksymalnej masy podanej w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM) dla procedury, jaka ma być zastosowana 2. W razie stwierdzenia niesprawności krytycznego zespołu napędowego przed osiągnięciem punktu LDP, możliwe jest albo wylądowanie, jak również zatrzymanie w obszarze FATO, albo wykonanie zaniechanego lądowania z ominięciem wszystkich przeszkód na torze lotu z pionowym zapasem 10.7 m (35 stóp)				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5.	JAR-OPS 3.510	a) 3. W razie stwierdzenia niesprawności krytycznego zespołu napędowego, w lub po osiągnięciu punktu LDP, możliwe jest ominięcie wszystkich przeszkód na ścieżce podejścia; oraz				
		4. W razie stwierdzenia niesprawności krytycznego zespołu napędowego, w lub po osiągnięciu punktu LDP, możliwe jest wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w obszarze FATO.				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej, uwzględniono odpowiednia parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c) dla przewidywanego czasu lądowania w heliporcie docelowym lub jakimkolwiek lotnisku zapasowym.				
		c) Czy faza lądowania od punktu LDP do przyziemięcia będzie odbywała się z widocznością terenu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Klasa osiągnięć 2		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/H			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
1.	JAR-OPS 3.515	Zasady ogólne Czy operator zapewni, aby śmigłowce użytkowane w klasie osiągnięć 2 spełniały wymagania certyfikacji kategorii A	-	-	-	-
2.	JAR-OPS 3.517	Operacje bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania a) Czy operator zapewnia, że operacje bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania podczas startu i lądowania nie są przeprowadzane, jeśli operator nie uzyskał zgody Władzy zgodnie z Załącznikiem 1 do JAR-OPS 3.517	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.517(a)	Zezwolenie	-	-	-	-
		<p>1. W wyniku oceny ryzyka, operator może być upoważniony do prowadzenia operacji bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania podczas startu i lądowania, jeśli uzyskał zgodę określającą:</p> <p>i) Typ śmigłowca dopuszczonego do takich lotów; ii) Rodzaj wykonywanych operacji.</p> <p>2. Zezwolenie może być udzielone, jeśli zostaną spełnione następujące warunki:</p> <p>i) Zestaw warunków, które muszą być ustanowione przez operatora, do uzyskania i utrzymania zgody dla typu śmigłowca; ii) Implementacja Systemu Monitorowania Zużycia.</p>				
4	JAR-OPS 3.520	Start	-	-	-	-
		<p>a)</p> <p>Czy operator upewnia się, że:</p> <p>1. Rzeczywista masa śmigłowca do startu nie przekracza maksymalnej masy do startu podanej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min [ft/min] na wysokości 300 m (1000 stóp) nad poziomem heliportu z niepracującym krytycznym zespołem napędowym i pozostałymi zespołami napędowymi pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.</p> <p>2. Dla operacji innych niż określone w JAR-OPS 3.517, start jest prowadzony w taki sposób, że bezpieczne przymusowe lądowanie może być wykonane do chwili, gdy kontynuowanie bezpiecznego lotu jest możliwe (patrz ACJ do Części H, ust. 6.2).</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.520	a) 3. W operacjach wykonywanych zgodnie z JAR-OPS 3.517 (a) dodatkowo do wymagań zawartych w ust. (a)(1) powyżej: i) masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej Instrukcji Użytkownika Śmigłowca dla zawisu w ciszy, bez oddziaływania ziemi (OGE), ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi (AEO) na odpowiednich zakresach mocy; ii) dla operacji na i z wyniesionej płaszczyzny lądowania: (A) śmigłowcem, który ma maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19; oraz (B) od 1 stycznia 2010 r. każdym śmigłowcem operującym do i z wyniesionej płaszczyzny lądowania znajdującej się w nie zagęszczonym środowisku nieprzyjaznym, jak określono w JAR-OPS 3.480 (13)(ii)(A) przy ustalaniu masy startowej uwzględnia się: procedurę, ześlizgnięcie się z krawędzi płaszczyzny, opadnięcie odpowiednie do wysokości wyniesionej płaszczyzny lądowania – z niepracującym krytycznym zespołem napędowym i pozostałymi zespołami napędowymi, pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej dla heliportu odlotu uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c).				
		c) Czy część startu przed spełnieniem wymagania zawartego w JAR-OPS 3.525 jest przeprowadzana z widocznością terenu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.525	<i>Tor wznoszenia po starcie</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, że po osiągnięciu punktu DPATO, lub jako alternatywa, nie później niż 200 stóp ponad powierzchnią startu, z niesprawnym krytycznym zespołem napędowym są spełnione wymagania JAR-OPS 3.495 (a)(1), (2) oraz (b).				
6	JAR-OPS 3.530	<i>Przelot z niepracującym krytycznym zespołem napędowym</i>	-	-	-	-
		Operator zapewni, że wymagania JAR-OPS 3.500 są spełnione				
7	JAR-OPS 3.535	<i>Łądowanie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, że: 1. Masa śmigłowca do lądowania w przypuszczalnym czasie lądowania nie przekraczała maksymalnej masy właściwej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min [ft/min] na wysokości 300 m (1000 stóp) nad poziomem heliportu, z niepracującym krytycznym zespołem napędowym, przy pozostałych zespołach pracujących na odpowiednich zakresach mocy. 2. Jeżeli usterka krytycznego zespołu napędowego wystąpi w dowolnym punkcie toru schodzenia: i) Zaniechane lądowanie może zostać wykonane zgodnie z wymogami JAR-OPS 3.525, lub ii) Dla operacji innych niż określone w JAR-OPS 3.517(a) śmigłowiec może wykonać bezpieczne wymuszone lądowanie				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	JAR-OPS 3.535	<p>3.W operacjach wykonywanych zgodnie z JAR-OPS 3.517 (a) dodatkowo do wymagań zawartych w ust. (a)(1) powyżej:</p> <p>i) masa do lądowania nie przekracza maksymalnej masy określonej Instrukcji Użytkownika Śmigłowca dla zawisu w ciszy, bez wpływu ziemi (OGE), ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi (AEO) na odpowiednich zakresach mocy,</p> <p>ii) dla operacji do i z wyniesionej płaszczyzny lądowania: (A) śmigłowcem, który ma maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19; oraz (B) od 1 stycznia 2010 r., każdym śmigłowcem, operujący do i z wyniesionej płaszczyzny lądowania, znajdującej się w niezagęszczonym środowisku nieprzyjaznym jak określono w JAR-OPS 3.480 (13)(ii)(A), Przy ustalaniu masy do lądowania uwzględnia się: procedurę, opadnięcie odpowiednie do wysokości wyniesionej płaszczyzny lądowania – z niepracującym krytycznym zespołem napędowym i pozostałymi zespołami napędowymi pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.</p>				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej, uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c) dla przewidywanego czasu lądowania w heliporcie docelowym lub jakiegokolwiek lotniska zapasowego?				
		c) Czy część lądowania przed spełnieniem wymagania zawartego w JAR-OPS 3.525 jest przeprowadzana z widocznością terenu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiąarów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Klasa osiągnięć 3		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>	
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>	Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.540	Czy operator zapewni, aby: 1. Śmigłowce użytkowane w klasie osiągnięć 3 spełniały wymagania certyfikacji kategorii A albo kategorii B (Patrz także ACJ OPS 3.480 (a)(1) i (a)(2)). a) 2. Loty były wykonywane tylko do heliportów oraz na trasach, obszarach i odchyleniach od tych tras, które w całości są położone w środowisku przyjaznym (<i>non-hostile environment</i>), z wyjątkiem startów i lądowań jak określono w ust. (b) poniżej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.540	Operator może wykonywać operacje do lub z heliportu położonego poza zagęszczonym nieprzyjaznym środowiskiem, bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania podczas startu i lądowania (Patrz ACJ OPS 3.540(b): b) 1. Podczas startu, przed osiągnięciem V_y lub 200 stóp nad powierzchnią startu; lub 2. Podczas lądowania: poniżej 200 stóp nad powierzchnią lądowania; Pod warunkiem, że operator uzyskał odpowiednie zezwolenie Władzy zgodne z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.517 (a)				
		c) Czy operator zapewni, że operacje nie są prowadzone : 1. bez widoczności terenu, 2. w nocy, 3. kiedy pułap jest niższy niż 600 ft, 4. kiedy widzialność jest mniejsza niż 800 m.				
2	JAR-OPS 3.545	<i>Start</i>	-	-	-	-
		a) Czy rzeczywista masa śmigłowca do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej dla zawisu bez wpływu ziemi, ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej. Jeśli warunki lokalne uniemożliwiają zawis śmigłowca z wykorzystaniem wpływu ziemi, to masa śmigłowca do startu nie może przekroczyć maksymalnej masy do startu określonej dla zawisu bez wpływu ziemi, ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej?				
		b) Czy w razie niesprawności zespołu napędowego śmigłowiec jest zdolny do bezpiecznego lądowania przymusowego, z wyjątkiem lotu wykonywanego zgodnie z warunkami podanymi w JAR-OPS 3.540(b)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
3.	JAR-OPS 3.550	<i>Przelot</i>	-	-	-	-	
		a)	Czy śmigłowiec, przy wszystkich zespołach napędowych pracujących na wyznaczonej maksymalnej mocy trwałej (<i>maximum continuous power</i> .) jest zdolny kontynuować lot po zamierzonej trasie lub planowanej trasie odejścia, bez znalezienia się w dowolnym punkcie tej trasy na wysokości niższej od wymaganej minimalnej wysokości lotu?				
		b)	Czy w razie niesprawności zespołu napędowego śmigłowiec był zdolny do bezpiecznego lądowania przymusowego, z wyjątkiem lotu wykonywanego zgodnie z warunkami podanymi w JAR-OPS 3.540(a)(2)?				
4.	JAR-OPS 3.555	<i>Lądowanie</i>	-	-	-	-	
		a)	Czy masa śmigłowca do lądowania nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania, określonej dla zawisu z wpływem ziemi ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej. Jeśli warunki lokalne uniemożliwiają zawis śmigłowca z wykorzystaniem wpływu ziemi, to masa śmigłowca do lądowania nie może przekraczać maksymalnej masy do lądowania określonej dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej?				
		b)	Czy w razie niesprawności zespołu napędowego śmigłowiec był zdolny do bezpiecznego lądowania przymusowego, z wyjątkiem lotu wykonywanego zgodnie z warunkami podanymi w JAR-OPS 3.540(b)?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Masa i wyważenie		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/J			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Insert Non-conformity Report No.)</i>		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1.	JAR - OPS 3.605	a) Czy Operator zapewni, aby w każdej fazie operacji załadunek, masa i położenie środka ciężkości śmigłowca były zgodne z ograniczeniami podanymi w Instrukcji Użytkownika w Locie (HFM) lub w Instrukcji Operacyjnej, jeżeli jest bardziej wymagająca?				
		b) Czy Operator ustala masę i położenie środka ciężkości każdego śmigłowca przez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania, a następnie przez zważenie co 4 lata. Czy skumulowany wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie jest policzony oraz odpowiednio udokumentowany? Czy śmigłowce są ponownie ważone, jeśli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1.	JAR - OPS 3.605	c) Czy operator określa masę wszystkich pozycji operacyjnych i członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej śmigłowca (<i>Dry Operating Mass</i>) przez ważenie lub użycie mas standardowych? Czy wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości (SC) śmigłowca jest określony?				
		d) Czy operator określa masę każdego przewożonego ładunku, łącznie z każdym balastem, przez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu podanymi w JAR-OPS 3.620?				
		e) Czy operator określa masę zabieranego paliwa przez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą podaną w Instrukcji Operacyjnej, zgodnie z IEM OPS 3.605(e)?				
2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	<i>Masa i wyważenie</i>	-	-	-	-
		a) <i>Określenie suchej masy operacyjnej śmigłowca.</i> 1. <i>Ważenie śmigłowca.</i> i) Jeśli nowe śmigłowce są zważone w zakładach wytwórczych to wprowadzenie ich do użytkowania bez ponownego ważenia jest dozwolone, jeżeli bazy danych dotyczących wartości masy i wyważenia zostały uzupełnione o przeróbki lub modyfikacje śmigłowca				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	<p>ii) Czy indywidualna masa i położenie środka ciężkości (SC) każdego śmigłowca jest okresowo ponownie ustalana? Czy maksymalny odstęp czasu pomiędzy dwoma ważeniami został zdefiniowany przez operatora oraz czy spełnia wymagania JAR-OPS 3.605(b)? Dodatkowo, masa i położenie (SC) każdego śmigłowca podlega ponownemu ustaleniu zarówno przez:</p> <p>(A) Ważenie, albo</p> <p>(B) Obliczenie, pod warunkiem, że operator jest w stanie dostarczyć wiarygodne uzasadnienie dla udowodnienia ważności wybranej metody obliczenia, oraz zawsze, kiedy skumulowane zmiany suchej masy operacyjnej przekraczają $\pm 0,5$ % maksymalnej masy do lądowania lub zakumulowana zmiana położenia (SC) przekracza 0,5 % średniej ciężkości aerodynamicznej (SCA).</p> <p>2. Procedura ważenia.</p> <p>a) i) Czy ważenie jest dokonane przez producenta śmigłowca lub przez uprawnioną do tego organizację obsługi technicznej?</p> <p>ii) Czy przed przystąpieniem do ważenia śmigłowca realizowane jest:</p> <p>(A) Sprawdzenie, czy śmigłowiec i jego wyposażenie są kompletne;</p> <p>(B) Sprawdzenie, czy płyny techniczne są odpowiednio policzone;</p> <p>(C) Zapewniono, aby śmigłowiec był czysty;</p> <p>(D) Zapewniono, aby ważenie odbywało się w zamkniętym budynku.</p> <p>iii) Czy każdy sprzęt używany do ważenia jest prawidłowo kalibrowany, zerowany oraz używany zgodnie z instrukcją producenta? Czy sprzęt pomiarowy umożliwia dokładne ustalenie masy śmigłowca, zgodnie z AMC do Dodatku 1 do JAR-OPS 3.605(a)(2)(iii)?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	b) <i>Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku.</i> Cz w uzupełnieniu do standardowych mas pasażerów i bagażu operator skorzystał z możliwości wystąpienia o zatwierdzenie przez Władzę standardowych mas dla innych pozycji ładunkowych?				
		c) <i>Załadunek śmigłowca.</i> 1. Czy operator zapewnia, aby załadunek śmigłowca odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu? 2. Czy operator zapewnia, aby ładowanie frachtu odbywało się zgodnie z danymi wyznaczonymi przy obliczaniu masy i wyważenia śmigłowca? 3. Czy operator przestrzega dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na luk bagażowy i ograniczeń maksymalnej liczby miejsc? 4. Czy operator uwzględnia zmiany położenia ładunku w locie, np. w locie z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym?				
		d) <i>Graniczne położenia środka ciężkości.</i> 1. <i>Operacyjny zakres położenia środka ciężkości (SC).</i> Czy jeżeli operator nie stosuje metody wcześniejszego wyznaczania miejsc w śmigłowcu oraz nie uwzględnia dokładnie wpływu ilości pasażerów w każdym rzędzie siedzeń, ładunku w indywidualnych przedziałach bagażowych lub masy paliwa w indywidualnych zbiornikach, to czy do obliczeń certyfikowanego zakresu położenia środka ciężkości (SC) są zastosowane odpowiednie marginesy operacyjne położenia środka ciężkości (SC)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	Środek ciężkości w locie,	-	-	-	-
		Czy w uzupełnieniu do ust. (d)(1) powyżej, operator wykazuje, że jego procedury w pełni obejmują ekstremalne zmiany przesunięcia (SC) w czasie lotu powodowane przemieszczaniem się pasażerów i załogi oraz zużyciem i przepompowywaniem paliwa?				
3	JAR-OPS 3.607	Określenia	-	-	-	-
		Czy operator używa określeń zgodnych z JAR-OPS 3.607				
4	JAR-OPS 3.610	Załadowanie, masa i wyważenie	-	-	-	-
		Czy operator podaje w Instrukcji Operacyjnej zasady i metody stosowane w systemie załadowania, masy i wyważenia, który spełnia wymagania JAR-OPS 3.605? Czy ten system obejmuje wszystkie rodzaje zamierzonych operacji?				
5	JAR-OPS 3.615	Wartości masy załogi	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje następujące wartości mas dla określenia suchej masy operacyjnej: 1. Masy rzeczywiste łącznie z każdym bagażem załogi, albo 2. Masy standardowe, łącznie z bagażem ręcznym, wynoszące 85 kg dla członków załogi lotniczej, albo 3. Inne masy standardowe uznane przez Władzę				
		b) Czy operator koryguje suchą masę operacyjną śmigłowca przez wliczenie masy każdego bagażu dodatkowego? Czy rozmieszczenie tego dodatkowego bagażu jest uwzględnione przy ustalaniu położenia środka ciężkości śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	JAR-OPS 3.620	<i>Wartości mas pasażerów i bagażu</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator oblicza masę pasażerów i masę bagażu rejestrowanego, korzystając z rzeczywiście zważonej masy każdej osoby oraz rzeczywiście zważonej masy bagażu, bądź ze standardowych wartości mas podanych w Tabeli Nr 1, Nr 2 i Nr 3, z wyjątkiem śmigłowców z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) poniżej 6? Czy w takim przypadku (poniżej 6 miejsc) masa pasażerów jest ustalona przez ustną deklarację osobistą lub w imieniu każdego pasażera, bądź też przez szacunek oraz dodanie do niej wcześniej określonej stałej dla obliczenia masy bagażu ręcznego oraz ubrania, zgodnie z AMC-OPS 3.620(a)? Czy procedury określające, kiedy należy stosować masy rzeczywiste lub standardowe oraz procedury stosowania ustnych oświadczeń, są włączone do Instrukcji Operacyjnej				
		b) Czy jeżeli określenie rzeczywistej masy odbywa się przez ważenie, operator zapewnia, aby obejmowało ono rzeczy osobiste pasażerów oraz ich bagaż ręczny? Czy ważenie to jest przeprowadzane bezpośrednio przed wejściem na pokład i w miejscu do niego przyległym?				
c) Czy jeżeli określenie rzeczywistej masy odbywa się przy użyciu mas standardowych, to są użyte wartości mas standardowych podane w Tabeli Nr 1 i Nr 2. Czy masy standardowe obejmują bagaż ręczny oraz masę każdego niemowlęcia (<i>infant</i>) w wieku poniżej 2 lat, przewożonego przez osobę dorosłą na jednym miejscu pasażerskim? Czy niemowlęta zajmujące oddzielne miejsca są dla tego punktu uważane za dzieci?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.620	d) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19 stosowane są standardowe masy mężczyzn i kobiet podane w Tabeli Nr 1, natomiast na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 30, stosowane są wartości z kolumny „Sami dorośli” Tabeli Nr 1?				
		e) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9 do 19 włącznie stosowane są standardowe masy pasażerów podane w Tabeli Nr 2?				
		f) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) od 1 do 5 włącznie oraz od 6 do 9 włącznie stosowane są masy standardowe podane w Tabeli Nr 3?				
		g) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19, standardowa wartość masy każdej sztuki bagażu rejestrowanego wynosi 13 kg? Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 19 włącznie rzeczywista masa bagażu rejestrowanego jest określona przez jego zważenie?				
		h) Czy operator zamierzając używać mas standardowych innych niż podane w Tabeli Nr 1, Nr 2 i Nr 3, powiadomi Władzę o powodach i uzyska jego zezwolenie. Czy wtedy gdy poprawione wartości mas standardowych przekraczają wartości podane w Tabeli Nr 1, Nr 2 i Nr 3, stosowane są wartości wyższe, zgodnie z IEM OPS 3.620(h)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.620	i) Czy w każdym locie, w którym spodziewany jest przewóz znaczącej liczby pasażerów, których masa łącznie z ich bagażem ręcznym może przekroczyć standardowe masy pasażerów, operator określa rzeczywistą masę tych pasażerów przez ważenie lub dodanie odpowiednich poprawek na przyrost masy, zgodnie z IEM OPS 3.620(i) oraz (j)?				
		j) Czy jeżeli stosowane są standardowe wartości mas bagażu rejestrowanego i oczekuje się, że znaczna liczba pasażerów zgłosi do odprawy bagaż, który przekroczy standardową masę bagażu, operator określa rzeczywistą masę tego bagażu przez ważenie lub dodanie odpowiednich poprawek na przyrost masy, zgodnie z IEM OPS 3.620(i) oraz (j)?				
		k) Czy operator zapewnia, aby dowódca był powiadomiony o użyciu niestandardowej metody określenia masy ładunku oraz aby ta metoda była podana w dokumentacji masy i wyważenia?				
7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	a) <i>Pasażerowie.</i> 1. <i>Metoda próbkowania wagi.</i> Czy średnia masa pasażerów oraz ich bagażu ręcznego jest określona przez ważenie wybranych losowo próbek? Czy wybór losowych próbek jest reprezentatywny dla liczby przewożonych pasażerów, rodzaju operacji, częstotliwości lotów na różnych trasach, lotów tam i powrotnych, sezonowości oraz liczby miejsc w śmigłowcu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	<p>2. <i>Wielkość próbki.</i> Czy plan badań obejmuje ważenie co najmniej większej z poniższych wartości ?:</p> <p>i) Liczby pasażerów obliczonej z próbki pilotowej przy użyciu zwykłych procedur statystycznych oraz opartej na względnym rozkładzie błędów (dokładności) wynoszącym 1 % dla wszystkich osób dorosłych oraz 2 % dla oddzielnych średnich mas mężczyzn i kobiet (procedura statystyczna, uzupełniona rozwiązaniem przykładem określenia minimalnej wielkości próbki oraz średniej masy podana jest w IEM OPS 3.620(h)), oraz</p> <p>ii) Na śmigłowcach:</p> <p>(A) Z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 40 – próbki składającej się z 2000 pasażerów;</p> <p>(B) Z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 40 – próbki stanowiącej iloczyn wyników z 50 pomiarów rzeczywistej liczby miejsc pasażerskich (MAPSC).</p> <p>3. <i>Masy pasażerów.</i> Czy masy pasażerów obejmują także masę rzeczy należących do pasażerów, wnoszonych przez nich do śmigłowca? Czy przy pobieraniu losowych próbek mas pasażerów, niemowlęta są ważone wraz z towarzyszącymi im osobami dorosłymi, zgodnie z JAR-OPS 3.607(d) oraz JAR-OPS 3-620(c)(d) oraz (e)?.</p> <p>4. <i>Miejsce ważenia.</i> Czy miejsce ważenia pasażerów jest wybierane jak najbliższe śmigłowca, w takim punkcie, w którym zmiana masy pasażera ze względu na pozbycie się lub dodanie artykułów osobistych przed wejściem na pokład nie jest prawdopodobna?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	a) 5. <i>Urządzenie do ważenia.</i> Czy urządzenie przeznaczone do ważenia pasażerów ma posiadać zakres pomiarowy co najmniej do 150 kg? Czy minimalna rozdzielczość wskazywanej masy ma wynosić 500g? Czy dokładność wskazań urządzenia do ważenia mieści się w granicach 0,5 % lub 200 g; (obowiązuje wartość dokładniejsza)? 6. <i>Rejestracja wartości mas.</i> Czy masa pasażerów, odpowiadające im kategorie (mężczyźni, kobiety, dzieci) oraz numer rejsu są rejestrowane?				
		b) <i>Bagaż rejestrowany.</i> Czy ważenie bagaży realizowane jest w ten sam sposób jak opisano w pkt a) powyżej? Czy jako minimum dochowano wymagania zważenia minimum 2000 sztuk bagażu rejestrowanego?				
		c) <i>Określenie skorygowanych wartości mas pasażerów i bagażu rejestrowanego.</i> 1. Czy dla zapewnienia, kiedy operator stosuje rzeczywiste masy określone przez ważenie, że użycie skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu rejestrowanego nie wpłynie ujemnie na bezpieczeństwo operacyjne, przeprowadzana jest analiza statystyczna, zgodnie z IEM OPS 3.620(h)? 2. Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19 średnie wartości mas pasażerów stosuje się jako skorygowane średnie wartości mas mężczyzn i kobiet? 3. Czy na śmigłowcach mniejszych, dla wyznaczenia skorygowanych mas standardowych, stosowany jest przyrosty masy podane w Tabeli Nr 1?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	c) 4. Czy operator przedstawił Władzy do zatwierdzenia szczegółowy plan badań, a następnie stopniowo przeszedł do skorygowanej wartości masy standardowej, określonej przy użyciu procedury podanej w tym Dodatku? Czy takie odchylenia są sprawdzane w odstępach czasu nie dłuższych niż 5 lat, zgodnie z AMC do Dodatku 1 do JAR-OPS 3.620(h), ust. (c)(4)? 5 Czy wartości skorygowanych mas standardowych wszystkich dorosłych opierają się na proporcji liczby mężczyzn do kobiet wynoszącej 80/20? Czy operator, który chce uzyskać zezwolenie na użycie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, dostarczył Władzy danych wskazujących, że wnioskowana przez niego nowa proporcja mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84% rzeczywistej proporcji mężczyzn i kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach? 6. Czy wyznaczone średnie wartości mas są zaokrąglane do najbliższego kilograma? Czy wartości masy bagażu rejestrowanego są odpowiednio zaokrąglane do najbliższej połowy kilograma?				
8	JAR-OPS 3.625	Dokumentacja masy i wyważenia	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił dokumentowanie masy i wyważenia przed każdym lotem, specyfikujące ładunek oraz jego rozmieszczenie? Czy dokumentacja masy i wyważenia umożliwia dowódcy określenie przez sprawdzenie, że ładunek i jego rozmieszczenie są takie, że ograniczenia masy i wyważenia śmigłowca nie zostały przekroczone?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.625	b)	Czy operator opisał procedury dla zmian załadowania w ostatniej chwili (<i>Last Minute Changes</i>).			
		c)	Czy operator do użycia procedur alternatywnych do wymaganych w ust. (a) i (b) powyżej, uzyskał na to zezwolenie Władzy?			
9	Dodatek do JAR-OPS 3.625	<i>Dokumentacja masy i wyważenia</i>		-	-	-
		a)	<p>1 <i>Zawartość.</i></p> <p>i) Czy dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje?:</p> <p>(A) Znaki rejestracyjne i typ śmigłowca;</p> <p>(B) Numer oraz datę rejsu;</p> <p>(C) Nazwisko dowódcy;</p> <p>(D) Nazwisko osoby, która sporządziła dokument;</p> <p>(E) Suchą masę operacyjną i odpowiadające jej położenie SC śmigłowca;</p> <p>(F) Masę paliwa przy starcie oraz masę paliwa na przelot (<i>trip fuel</i>);</p> <p>(G) Masy materiałów zużywalnych, innych niż paliwo;</p> <p>(H) Składniki załadowania z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;</p> <p>(I) Masę do startu, masę do lądowania;</p> <p>(J) Rozmieszczenie ładunku;</p> <p>(K) Wyznaczone położenia środka ciężkości (SC) śmigłowca;</p> <p>(L) Ograniczenia wartości masy i położenia środka ciężkości (SC).</p> <p>ii) Operator może pominąć część tych danych w dokumentacji masy i wyważenia pod warunkiem uzyskania zezwolenia Władzy, zgodnie z IEM do Dodatku JAR-OPS 3.625 ust. (a)(1)(ii).</p>			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 9.	Dodatek do JAR-OPS 3.625	a) 2. <i>Zmiany w ostatniej chwili (Last minute changes)</i> . Czy jeżeli po wypełnieniu dokumentacji masy i wyważenia w ostatniej chwili nastąpi dowolna jej zmiana, to dowódca zostaje o tym powiadomiony, a zmiana ta jest wprowadzona do dokumentacji masy i wyważenia? Czy maksymalna dozwolona w ostatniej chwili zmiana liczby pasażerów lub masy ładunku jest podana w Instrukcji Operacyjnej? Czy jeżeli liczba ta zostanie przekroczona, to sporządzana jest nowa dokumentacja masy i wyważenia?				
		b) <i>Systemy komputerowe</i> . Czy jeżeli dokumentacja masy i wyważenia jest tworzona przez komputerowy system obliczania masy i wyważania, to operator sprawdza spójność otrzymywanych danych? Czy ustanowił w tym celu zasady sprawdzania, w odstępach nie- przekraczających 6 miesięcy, czy poprawki do wprowadzanych danych są prawidłowo przyjmowane przez system oraz czy system pracuje prawidłowo w sposób ciągły?				
		c) <i>Pokładowe systemy masy i wyważenia</i> . Czy operator uzyskał zgodę Władzy na korzystanie ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych o masie i położeniu środka ciężkości śmigłowca.				
		d) <i>Łącza danych (Data link)</i> . Czy jeśli dokumentacja masy i wyważenia jest wysyłana do śmigłowca przez cyfrowe łącza danych, to kopia końcowego dokumentu masy i wyważenia zaakceptowana przez dowódcę pozostaje dostępna na ziemi?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /					
Nazwa modułu (Module title)		Przyrządy i wyposażenie		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)		CAT(H)/K			
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /			
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)							
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zasady ogólne</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.630	a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca dopóki wymagane w tej Części przyrządy i wyposażenie pokładowe śmigłowca nie będą: 1. Zatwierdzone, z wyjątkiem podanym w ust. (c) i zainstalowane zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami eksploatacyjnymi, zdatności do lotu oraz minimalnymi standardami osiągnięć; oraz 2. Sprawne i zdolne do użycia w tym rodzaju operacji, jaka będzie przeprowadzona, z wyjątkami podanymi w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL) zgodnie z JAR-OPS 3.030.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.630	b) Czy minimalne wymagania dotyczące osiągnięć wyposażenia i przyrządów pokładowych określone przez Jednolite Standardy Techniczne (Joint Technical Standard Orders – JTSO) zebrane w wymaganiach JAR-TSO, chyba, że przepisy operacyjne lub wymagania dotyczące niezawodności wymagają zastosowania innego standardu osiągnięć są przestrzegane?. Czy przyrządy i wyposażenie, których projekt i wykonanie, w dniu wejścia przepisów JAR-OPS w życie, spełniały wymagania określone w specyfikacjach innych niż wymagania JTSO, mogą pozostać w użyciu bądź zostać zabudowane, jeśli spełniają podane w tej Części wymagania dodatkowe?				
		c) Czy nie wymaga się posiadania certyfikatów na następujące elementy wyposażenia: 1. Latarki elektryczne podane w JAR-OPS 3.640(a)(4); 2. Dokładne urządzenie do pomiaru czasu podane w JAR-OPS 3.650(b) i 1.652(b); 3. Uchwyt na mapy, wymieniony w JAR-OPS 3.652(n); 4. Apteczki pierwszej pomocy podane w JAR-OPS 3.745; 5. Megafony podane w JAR-OPS 3.810; 6. Wyposażenie do przetrwania i sygnalizacji pirotechnicznej podane w JAR-OPS 3.835(a) oraz (c); 7. Kotwice morskie i wyposażenie do cumowania, kotwiczenia i manewrowania śmigłowcami amfibijnymi na wodzie wymagane w JAR-OPS 3.840.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.630	d) Kiedy wyposażenie musi być używane przez jednego członka załogi na jego stanowisku, to jest ono łatwe do obsłużenia z tego stanowiska? Kiedy pojedyncze urządzenie musi być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, to jest ono zainstalowane w taki sposób, aby mogło być odczytane i obsługiwane z każdego stanowiska?				
		e) Czy przyrządy, które są używane wspólnie przez innych członków załogi, są tak rozmieszczone, aby pozwalały obserwować ich wskazania z ich stanowisk z praktycznie minimalnym odchyleniem od pozycji i linii wzroku, którą członek załogi normalnie przyjmuje, kiedy patrzy prosto przed siebie na tor lotu? Czy na śmigłowcu z załogą wieloosobową każdy pojedynczy przyrząd jest zainstalowany w taki sposób, aby mógł być widoczny ze stanowiska każdego członka załogi?				
2	JAR-OPS 3.640	Światła operacyjne śmigłowca	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony?:				
		a) Do lotów VFR w dzień: 1 W system światel antykolizyjnych;				
		b) Do lotów IFR oraz lotów VFR w nocy, oprócz wyposażenia wymaganego w ust. (a) powyżej: 1. W zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca przyrządów i wyposażenia;	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	JAR-OPS 3.640	b) 2. W zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające oświetlenie we wszystkich pomieszczeniach pasażerskich; 3. W latarki elektryczne dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im miejsc; 4. W światła nawigacyjne i pozycyjne; 5. W dwa światła lądowania, z których co najmniej jedno jest sterowane w locie tak, aby oświetlać powierzchnię przed i po obu stronach śmigłowca; 6. Śmigłowce zdolne do pływania na wodzie muszą być ponadto wyposażone w światła nawigacyjne wymagane zgodnie z przepisami międzynarodowymi o zapobieganiu kolizjom na morzu.				
3	JAR-OPS 3.647	Wyposażenie do lotów wymagających systemów łączności lub radionawigacji	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, na którym zainstalowane są urządzenia radiokomunikacyjne lub radionawigacyjne, dopóki śmigłowca ten nie będzie wyposażony w zestaw słuchawek z mikrofonem lub równoważne urządzenie oraz w przycisk nadawania umieszczony na drążku sterowym każdego wymaganego w tym locie pilota lub na każdym stanowisku pracy członków załogi?				
4	JAR-OPS 3.650	Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie owarzyszające do lotów z widocznością (VFR) w dzień	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach z widocznością (VFR) w dzień oraz, kiedy ma to zastosowanie, w warunkach podanych w dalszych punktach tej Części, dopóki nie będzie on wyposażony w następujące przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz urządzenia towarzyszące?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.650	a)	Magnetyczny wskaźnik kierunku;			
		b)	Urządzenie do dokładnego pomiaru czasu, pokazujące czas w godzinach, minutach i sekundach;			
		c)	Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane w podczas lotu;			
		d)	Miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz), wyskalowany w węzłach [kt];			
		e)	Wariometr, wyskalowany w stopach na minutę [ft/min];			
		f)	Chyłomierz poprzeczny;			
		g)	Czy urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza [$^{\circ}$ C], zgodne z AMC OPS 3.650(g) i 3.652 (k);			
		h)	Czy na śmigłowcu z załogą minimalną, złożoną z dwóch pilotów, stanowisko drugiego pilota jest wyposażone w następujące, oddzielne przyrządy: (1) Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu; (2) Miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz) wyskalowany w węzłach [kt]; (3) Wariometr wyskalowany w stopach na minutę [ft/min]; (4) Chyłomierz poprzeczny;			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.650	i) Czy w uzupełnieniu do wyposażenia pilotażowego i nawigacyjnego wymaganego w ust. (a) do (h) powyżej śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg oraz śmigłowiec użytkowany nad obszarem wodnym w locie poza zasięgiem widoczności brzegu, lub kiedy widoczność w locie będzie mniejsza niż 1500 metrów [m], musi być wyposażony w następujące przyrządy pilotażowe? (1) Wskaźnik położenia przestrzennego; (2) Żyroskopowy wskaźnik kierunku				
		j) Czy zdwojone zestawy przyrządów muszą mieć oddzielne wskaźniki i oddzielne pulpity sterujące dla każdego stanowiska pilota?				
		k) Czy wszystkie śmigłowce muszą być wyposażone w środki wskazujące, kiedy nie jest zapewnione odpowiednie zasilanie wymaganych przyrządów pokładowych?				
		l) Czy śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, ma system wskazywania prędkości, który jest wyposażony w ogrzewany odbiornik ciśnienia powietrza (Pitot tubes) lub równoważne środki zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem z powodu kondensacji lub oblodzenia?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.652	Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) oraz do lotów w nocy	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowiec w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) albo w lotach z widocznością (VFR) w nocy oraz, kiedy ma to zastosowanie, w warunkach podanych w dalszych punktach tej Części, dopóki nie będzie on wyposażony w następujące przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz urządzenia towarzyszące?	-	-	-	-
		a) Busołą magnetyczną;				
		b) Urządzenie do dokładnego pomiaru czasu, pokazujące czas w godzinach, minutach i sekundach;				
		c) Dwa czułe wysokościomierze barometryczne wyskalowane w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowane do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu, pokazujące wysokość lotu za pomocą wskazówek oraz w bezwzględnych wartościach liczbowych. W lotach VFR w nocy w załodze jednoosobowej wysokościomierz ciśnieniowy może być zastąpiony radiowysokościomierzem;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	d) System wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanymi odbiornikami ciśnień powietrza (<i>Pitot tubes</i>) lub równorzędnymi środkami zapobiegania wadliwemu działaniu z powodu kondensacji lub oblodzenia, łącznie z ostrzeganiem o uszkodzeniu ogrzewania odbiornika ciśnień powietrznych. Wskaźnik ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiorników ciśnień nie jest wymagany na śmigłowcu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 9 albo z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 3175 kg włącznie oraz na śmigłowcu, którego świadectwo zdolności do lotu (CoA) wydano zgodnie z AMC OPS 3.652(d) & (m)(2), przed dniem 1 sierpnia 1999r.;				
		f) Wariometr, wyskalowany w stopach na minutę [ft/min];				
		e) Chyłomierz poprzeczny				
		g) Wskaźnik położenia przestrzennego				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	<p>Pojedynczy, zapasowy wskaźnik położenia przestrzennego lub sztuczny horyzont możliwy do obserwacji z obu stanowisk pilotów, który:</p> <p>h)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy po wystąpieniu całkowitej niesprawności systemu normalnego zasilania elektrycznego zapewnia niezawodne działanie wyposażenia przez 30 minut albo, kiedy loty wykonywane są w terenie nieprzyjaznym lub nad obszarem wodnym, przez czas niezbędny na dół do odpowiedniego zapasowego miejsca do lądowania, (obowiązuje większa z tych wartości) z uwzględnieniem innych obciążeń źródeł zasilania awaryjnego i mających zastosowanie procedur operacyjnych. 2. Działa niezależnie od każdego innego systemu wskazań położenia przestrzennego; 3. Działa automatycznie po całkowitej niesprawności źródeł zasilania normalnego; 4. Jest odpowiednio oświetlony w każdej fazie lotu 				
		<p>i)</p> <p>Czy zgodnie z ust. (h) powyżej, dla załogi lotniczej jest zupełnie oczywistym, kiedy wymagany w tej Części rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania? Czy jeśli rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego posiada własne źródło zasilania, to musi być ono połączone z sygnalizacją na przyrządzie lub na tablicy przyrządów i jednoznacznie sygnalizować, że przyrząd jest zasilany z własnego źródła zasilania?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	j) Stabilizowany wskaźnik kierunku;				
		k) Urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza [°C], zgodne z AMC OPS 3.650(g) & 1.652				
		l) Zapasowe źródło ciśnienia statycznego dla wskaźników wysokości, prędkości lotu oraz prędkości pionowej (wariometru);				
		m) Czy na śmigłowcu z załogą minimalną złożoną z dwóch pilotów stanowisko drugiego pilota jest wyposażone w następujące, oddzielne przyrządy: 1 Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu, pokazujący wysokość lotu za pomocą wskazówek oraz w wartościach liczbowych, którym może być jeden z dwu wysokościomierzy wymaganych w ust. (c) powyżej; 2 System wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanymi odbiornikami ciśnień powietrza (Pitot tubes) lub równorzędnymi środkami zapobiegania wadliwemu działaniu z powodu kondensacji lub oblodzenia, łącznie z ostrzeganiem o uszkodzeniu ogrzewania odbiornika ciśnień powietrznych. Wskaźnik ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiorników ciśnień nie jest wymagany na śmigłowcu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 9 albo z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 3175 kg włącznie oraz na śmigłowcu, którego świadectwo zdolności do lotu (CoA) zostało wydane zgodnie z AMC OPS 3.652(d) & (m)(2), przed dniem 1 sierpnia 1999r.;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	3 Wariometr, wyskalowany w stopach na minutę [ft/min]; 4. Chyłomierz poprzeczny; m) 5 Wskaźnik położenia przestrzennego; 6. Żyroskopowy wskaźnik kierunku dla lotów VFR w nocy oraz magnetyczny żyroskopowy wskaźnik kierunku;				
		n) Czy w lotach IFR, w uchwyt na mapy, umocowany jest w miejscu dającym łatwość odczytu, wyposażony w podświetlenie do lotów w nocy;				
		o) Czy zdwojone zestawy przyrządów mają oddzielne wskaźniki i oddzielne pulpity sterujące dla każdego stanowiska pilota				
		p) Czy wszystkie śmigłowce są wyposażone w środki wskazujące, kiedy nie jest zapewnione odpowiednie zasilanie wymaganych przyrządów pokładowych?				
6	JAR-OPS 3.655	Wyposażenie dodatkowe do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w załodze jednoosobowej	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) w załodze jednoosobowej, dopóki nie będzie on wyposażony w dwukanałowego autopilota zdolnego do utrzymywania, co najmniej zadanej wysokości i kierunku lotu, z wyjątkiem śmigłowca z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 6, który został dopuszczony do wykonywania lotów IFR z załogą jednoosobową przed dniem 1 stycznia 1979 r. i został zarejestrowany przed dniem 1 sierpnia 1999 r. Taki śmigłowiec może być użytkowany do dnia 31 grudnia 2004 r. pod warunkiem otrzymania zgody Władzy.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7	JAR-OPS 3.660	Radiowysokościomierz	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach nad obszarami wodnymi, kiedy: 1 Wykonuje lot bez widoczności linii brzegowej; 2 Widzialność podczas lotu jest mniejsza niż 1500 metrów [m]; 3 Wykonuje lot w nocy; 4 Wykonuje lot w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową; dopóki nie będzie on wyposażony w radiowysokościomierz lub w inne, uznane przez Władzę, i podobnie działające urządzenie ostrzegające pilota sygnałem dźwiękowym lub optycznym o znizeniu się śmigłowca poniżej wcześniej wybranej przez niego wysokości lotu,				
8	JAR-OPS 3.670	Pokładowy radar meteorologiczny	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) oraz w lotach VFR w nocy śmigłowiec z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, kiedy bieżące meldunki meteorologiczne wskazują na to, że wzdłuż zamierzonej trasy lotu występuje burza lub inne potencjalnie niebezpieczne zjawiska meteorologiczne, możliwe do wykrycia przez pokładowy radar meteorologiczny, dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w radar wykrywający takie zjawiska.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.675	Wyposażenie do lotów w warunkach oblodzenia	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia, dopóki nie będzie on certyfikowany i wyposażony do wykonywania lotów w takich warunkach?				
		b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia w lotach w nocy, dopóki nie będzie on wyposażony w urządzenia do oświetlania lub wykrywania formacji lodu? Czy użyte oświetlenie nie może powodować oślepienia lub odbić, które mogłyby utrudniać członkom załogi wykonywanie ich obowiązków?				
10	JAR-OPS 3.685	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z załogą większą niż jednoosobowa, dopóki nie będzie on wyposażony w system telefonu pokładowego załogi lotniczej ze słuchawkami nakładanymi na głowę i mikrofonem pałkowym, nietrzymanym w rękę, lub w inne ekwiwalentne urządzenie dla każdego członka załogi w kabinie?				
11	JAR-OPS 3.690	System telefonu pokładowego członków załogi	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, na którym znajdują się członkowie personelu pokładowego, dopóki śmigłowiec ten nie będzie wyposażony w system telefonu pokładowego załogi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 11	JAR-OPS 3.690	<p>Czy system telefonu pokładowego członków załogi spełnia następujące warunki?</p> <p>1 Działać niezależnie od pokładowego systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej z wyjątkiem słuchawek, mikrofonów oraz urządzeń sterujących i sygnalizacji;</p> <p>2 Zapewniać dwustronną łączność z kabiną załogi lotniczej oraz z każdym aparatem na stanowisku członka personelu pokładowego;</p> <p>3 Być łatwo dostępny do użycia z każdego stanowiska personelu lotniczego wymaganego w kabinie załogi lotniczej;</p> <p>b) Oraz dodatkowo dla członków personelu pokładowego:</p> <p>4 Być łatwo dostępny do użycia przez członków personelu pokładowego, których stanowiska są ulokowane w pobliżu głównych wyjść awaryjnych;</p> <p>5 Posiadać dźwiękowo-optyczny system dwustronnego i wzajemnego alarmowania się członków załogi lotniczej i personelu pokładowego;</p> <p>6 Umożliwiać rozróżnianie sygnału, kiedy odbierane wywołanie jest normalne, a kiedy jest awaryjne, zgodnie z AMC OPS 3.690(b)(6);</p>				
		<i>System nagłaśniania kabiny pasażerskiej</i>	-	-	-	-
12	JAR-OPS 3.695	<p>a) Czy z wyjątkiem ustępu (c) poniżej, operator nie będzie użytkował śmigłowca z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, z wyjątkiem przypadku określonego w ust. (c) poniżej, dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 12	JAR-OPS 3.695	<p>Czy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej spełnia następujące warunki?</p> <p>1. Działa niezależnie od systemu telefonu pokładowego, z wyjątkiem słuchawek, mikrofonów oraz urządzeń sterujących i sygnalizacji;</p> <p>2. Jest łatwo dostępny na stanowisku członka załogi lotniczej;</p> <p>3. Mikrofon systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej jest umieszczony blisko stanowiska personelu pokładowego zlokalizowanego w rejonie każdego z głównych wyjść awaryjnych, chyba, że mikrofon służy do obsługi więcej niż jednego wyjścia awaryjnego i odległość pomiędzy wyjściami umożliwia komunikację głosową pomiędzy członkami personelu pokładowego;</p> <p>4. Jest gotowy do pracy w przeciągu 10 sekund, dla członka personelu pokładowego na każdym ze stanowisk w przedziale, z których jest do niego dostęp</p> <p>Jest słyszany i zrozumiały we wszystkich fazach lotu, z wszystkich miejsc pasażerskich, w toaletach oraz na stanowiskach i stanowiskach personelu pokładowego.</p> <p>6 W przypadku całkowitej niesprawności instalacji normalnego zasilania elektrycznego czy zapewnia niezawodne działanie przez okres, co najmniej 10 minut?</p>				
		<p>b)</p> <p>Czy na śmigłowcach z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą, niż 9, ale mniejszą niż 19, pokładowy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej nie jest wymagany, jeśli:</p> <p>1. Śmigłowiec nie posiada przegrody oddzielającej kabinę załogi od kabiny pasażerskiej. oraz</p> <p>2. Operator udowodni, że podczas lotu głos pilota jest słyszalny i jego komendy zrozumiałe ze wszystkich miejsc pasażerskich.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13	JAR-OPS 3.700	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR – I)	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) zostało wydane po raz pierwszy po dniu 1 sierpnia 1999r., dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (Cockpit Voice Recorder – CVR-I) zapisujący w odniesieniu do skali czasowej? 1. Ustne transmisje radiowe wysyłane lub odbierane przez załogę śmigłowca; 2. Tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego używanego mikrofonu członka załogi; 3. Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu załogowego telefonu pokładowego śmigłowca; 4. Foniczne lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia, słyszane w słuchawkach lub głośniku; 5. Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej, jeżeli jest zainstalowany.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.700	b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych, podczas co najmniej ostatniej godziny jego działania? Czy na śmigłowcu z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 7000 kg włącznie okres ten może być skrócony do 30 minut.				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) musi automatycznie rozpocząć zapisywanie przed uruchomieniem wirnika nośnego i kontynuować zapis do chwili zakończenia lotu, kiedy zostanie wyłączony wirnik nośny? Czy zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) powinien uruchamiać zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe podczas sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników i kontynuować zapis aż do chwili zakończenia czynności po całkowitym wyłączeniu napędu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		e) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) jest zespolony z pokładowym rejestratorem parametrów lotu (FDR), jeśli spełnia warunki podane w ACJ OPS 3.700(e).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
14	JAR-OPS 3.705	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR – 2)				
		<p>Czy operator nie będzie użytkował śmigłowiec z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, ale nie większą niż 7000 kg, dla którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 1987 r., ale nie później niż 31 czerwca 1999 r.; lub - śmigłowca z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999r., dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) zapisujący w odniesieniu do skali czasowej: <p>1 Ustne transmisje radiowe wysłane lub odbierane przez załogę śmigłowca;</p> <p>2 Tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego używanego mikrofonu członka załogi;</p> <p>3 Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu załogowego telefonu pokładowego śmigłowca;</p> <p>4 Foniczne lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia, słyszane w słuchawkach lub głośniku;</p> <p>5 Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej, jeżeli jest zainstalowany.</p> <p>Rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) zainstalowany na śmigłowcu, który nie ma pokładowego rejestratora parametrów lotu (FDR), musi ponadto rejestrować parametry konieczne dla określenia liczby obrotów wirnika nośnego.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 14	JAR-OPS 3.705	b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych w czasie, podczas co najmniej ostatnich 30 minut jego działania?				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) jest automatycznie rozpocząć zapisywanie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego zespołu napędowego i kontynuować zapis do chwili zakończenia lotu, kiedy śmigłowiec nie jest zdolny do dalszego poruszania się za pomocą własnego napędu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) posiada urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		e) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) jest zespolony z pokładowym rejestratorem parametrów lotu (FDR), jeśli zostaną spełnione warunki podane w ACJ OPS 3.700(e)?				
		f) Czy operator, który użytkował śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, ale nie większą niż 7000 kg w operacjach HEMS przed dniem wejścia przepisów JAR-OPS 3 w życie, może go użytkować w lotach HEMS bez wyposażenia w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) do dnia 31 grudnia 2010 r., jeśli uzyska na to zgodę Władzy.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR – 1)</i>	-	-	-	-
15	JAR-OPS 3.715	a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, którego świadectwo zdolności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 sierpnia 1999r., dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1), który używa cyfrowej metody zapisu i składowania danych oraz bezbłędnego i czytelnego ich odtwarzania z nośnika, na którym są przechowywane.				
		b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) musi być zdolny do zachowania danych zapisywanych, jest zdolny do zachowania informacji zapisanych w czasie, co najmniej ostatnich 8 godzin jego działania.				
		c) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) zapisuje w odniesieniu do skali czasowej: 1 Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, ale nie większą niż 7000 kg, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela A; 2 Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela B, z wyjątkiem pozycji 19, która nie musi być rejestrowana, jeśli: (i) Brak jest możliwości zainstalowania na śmigłowcu wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej; (ii) Zabudowa wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej wymaga wprowadzenia zmian do arkusza danych śmigłowca.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 15	JAR-OPS 3.715	c) 3 Na śmigłowcach mających nowatorskie lub unikalne rozwiązania konstrukcyjne albo eksploatacyjne, każdy parametr przypisany do tego urządzenia lub charakterystyki użytkowej tego śmigłowca; 4 Na śmigłowcach wyposażonych w elektroniczne systemy wskaźników (<i>electronic display systems</i>), parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela C.				
		d) Czy dane zapisywane przez pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) pochodzą z tych samych źródeł i są identyczne z danymi, na podstawie których wytwarzane są informacje podawane załodze lotniczej?				
		e) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) jest w stanie automatycznie rozpocząć zapisywanie, zanim śmigłowiec będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego zespołu napędowego i automatycznie zatrzymać się, kiedy śmigłowiec nie jest zdolny do poruszania się za pomocą własnego napędu?				
		f) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) posiada urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		g) Czy wymagany w tym punkcie pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) jest zespolony z pokładowym rejestratorem rozmów w kabinie (CVR), jeśli zostaną spełnione warunki podane w ACJ OPS 3.700(e)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR – 2)</i>	-	-	-	-
16	JAR-OPS 3.720	<p>a) Czy operator nie będzie użytkował po dniu wejścia przepisów JAR-OPS 3 w życie śmigłowca z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy 1 stycznia 1989 r. aż do dnia 1 sierpnia 1999r. włącznie, dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2), który używa cyfrowej metody zapisu i składowania danych oraz bezbłędnego i czytelnego ich odtwarzania z nośnika, na którym są przechowywane? Śmigłowce, które nie były wyposażone w pokładowy rejestrator parametrów lotu przed dniem 1 sierpnia 1999r. muszą spełnić ten warunek do dnia 1 stycznia 2005r.</p>				
		<p>b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) jest zdolny do zachowania danych zapisywanych w czasie, co najmniej ostatnich 5 godzin jego działania?</p>				
		<p>c) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) zapisuje w odniesieniu do skali czasowej:</p> <p>1. Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 7000 kg, mających zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela A;</p> <p>2. Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela B, z wyjątkiem pozycji 19, która nie musi być rejestrowana, jeśli:</p> <p>i) Brak jest możliwości zainstalowania na śmigłowcu wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej;</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 16	JAR-OPS 3.720	ii) Zabudowa wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej wymaga wprowadzenia zmian do arkusza danych śmigłowca. 3. Na śmigłowcach mających nowatorskie lub unikalne rozwiązania konstrukcyjne albo eksploatacyjne, każdy parametr przypisany do tego urządzenia lub charakterystyki użytkowej tego śmigłowca; 4. Na śmigłowcach wyposażonych w elektroniczne systemy wskaźników (<i>electronic display systems</i>), parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela C.				
		c) ii) Zabudowa wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej wymaga wprowadzenia zmian do arkusza danych śmigłowca. 3. Na śmigłowcach mających nowatorskie lub unikalne rozwiązania konstrukcyjne albo eksploatacyjne, każdy parametr przypisany do tego urządzenia lub charakterystyki użytkowej tego śmigłowca; 4. Na śmigłowcach wyposażonych w elektroniczne systemy wskaźników (<i>electronic display systems</i>), parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela C.				
		d) Czy za zgodą Władzy, niektóre parametry lotu, które nie muszą być rejestrowane, jeśli mogą być obliczone z innych parametrów zapisanych przez pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2), są obliczane?				
		e) Czy dane zapisywane przez pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) pochodzą z tych samych źródeł i są identyczne z danymi, na podstawie których wytwarzane są informacje podawane załodze lotniczej?				
		f) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) jest w stanie automatycznie rozpocząć zapisywanie, zanim śmigłowiec będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego zespołu napędowego, i automatycznie zatrzymać się, kiedy śmigłowiec nie jest zdolny do poruszania się za pomocą własnego napędu?				
		g) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) posiada urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		h) Czy wymagany w tym punkcie pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) jest zespolony z pokładowym rejestratorem rozmów w kabinie (CVR), jeśli zostaną spełnione warunki podane w ACJ OPS 3.700(e)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
17	JAR-OPS 3.730	Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, uprząże i urządzenia do unieruchamiania dzieci				
		a) Operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w: 1. Siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 2 lat lub starszej; 2. Dla śmigłowców, których świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy w państwie JAA lub przed dniem 31 lipca 1999 r. w innym państwie, pasy bezpieczeństwa z ukośną lub bez ukośnej taśmy barkowej, lub uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim dla pasażerów w wieku 2 lat lub starszych; 3. Dla śmigłowców, których świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy w państwie JAA lub 1 sierpnia 1999 r., lub później w innym państwie, pasy bezpieczeństwa z ukośną taśmą barkową, lub uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim dla pasażerów w wieku 2 lat lub starszych; 4. Uzupełniający pas lub inne urządzenie mocujące dla każdego pasażera młodszego niż 2 lata; 5. Uprząż bezpieczeństwa dla każdego siedzenia członka załogi lotniczej i każdego siedzenia położonego za siedzeniem pilota wyposażonego w urządzenie, które automatycznie powstrzyma tors siedzącego w razie gwałtownego hamowania; 6. Uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu personelu pokładowego i siedzeniu obserwatora.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 17	JAR-OPS 3.730	a) 7. Siedzenia członków personelu pokładowego ulokowane, tam gdzie to możliwe, blisko wyjść awaryjnych z poziomu podłogi, z wyjątkiem przypadków, kiedy ewakuacja pasażerów będzie wspomagana przez członków personelu pokładowego, siedzących w innych wyznaczonych im miejscach. Siedzenia takie będą skierowane do przodu lub do tyłu w zakresie 15° w stosunku do osi podłużnej śmigłowca.				
		b) Czy pasy bezpieczeństwa mają jeden punkt ich zwalniania? Dozwolone jest stosowanie pasa bezpieczeństwa tylko z taśmą ukośną, jeśli zapięcie taśmy poziomej nie jest praktyczne.				
18	JAR-OPS 3.731	<i>Sygnalizacja obowiązku zapięcia pasów i zakazu palenia</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, na którym dowódca ze swojego miejsca nie może widzieć wszystkich miejsc pasażerskich w śmigłowcu, dopóki nie będą zainstalowane urządzenia pokazujące wszystkim pasażerom i załodze pokładowej, kiedy pasy siedzeniowe mają być zapięte oraz kiedy palenie tytoniu jest zabronione?				
19	JAR-OPS 3.745	<i>Apteczki pierwszej pomocy</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w łatwo dostępną do użycia apteczkę pierwszej pomocy (<i>First-Aid Kit</i>)?				
		b) Czy operator zapewni, aby apteczki pierwszej pomocy były: 1. Okresowo sprawdzane w celu upewnienia się, że ich zawartość znajduje się w stanie właściwym do zamierzonego użycia; 2. Uzupelniane w regularnych odstępach czasu, zgodnie z instrukcjami podanymi na etykietach lub zgodnie z warunkami gwarancji środków medycznych.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
20	JAR-OPS 3.775	Tlen dodatkowy. Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji	-	-	-	-
		<p><i>Zasady ogólne.</i></p> <p>1. czy operator nie będzie użytkował śmigłowca na wysokości ciśnieniowej powyżej 10000 stóp [ft], dopóki nie będzie on wyposażony w dodatkowe urządzenia tlenowe zdolne do składowania i dostarczania wymaganych ilości tlenu?</p> <p>2. czy ilość tlenu dodatkowego, wymaganego dla podejmowanej operacji, jest określona w oparciu o przebieg trasy, wysokość i długotrwałość lotu, zgodnie z procedurami operacyjnymi i procedurami awaryjnymi ustalonymi dla każdej z tych operacji w Instrukcji Operacyjnej?</p> <p>3. czy śmigłowiec, który będzie użytkowany na wysokości ciśnieniowej powyżej 10000 stóp [ft], jest wyposażony w urządzenia zdolne do przechowania i dawkowania wymaganej ilości tlenu?</p>				
		<p><i>Wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen.</i></p> <p>1. <i>Członkowie załogi lotniczej.</i> Każdy członek załogi lotniczej wykonujący czynności na pokładzie musi być zaopatrywany w tlen dodatkowy zgodnie z wymaganiami podanymi w Dodatku 1. Jeżeli osoba zajmująca miejsce w kabinie załogi zaopatrywana jest z załogowego źródła zaopatrzenia w tlen, to musi być uważana za członka załogi lotniczej wykonującego czynności na pokładzie.</p> <p>2. <i>Członkowie personelu pokładowego, dodatkowi członkowie załogi i pasażerowie.</i> Członkowie personelu pokładowego i pasażerowie będą zaopatrywani w tlen zgodnie z wymaganiami podanymi w Dodatku 1. Dodatkowi członkowie personelu pokładowego, ponad wymaganą ich liczbę, muszą być, z punktu potrzeb zaopatrzenia w tlen, uważani za pasażerów.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
21	JAR-OPS 3.790	<i>Gaśnice ręczne</i>	-	-	-	-	
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w gaśnice przeznaczone do użycia w pomieszczeniach załogi, pasażerów i kiedy ma to zastosowanie, w pomieszczeniach ładunkowych oraz kuchniach, spełniające następujące wymagania:					
		a)	Rodzaj i ilość środka gaśniczego musi być dobrana do grup pożarów, jakie mogą powstać w pomieszczeniu, w którym gaśnica będzie użyta, a ryzyko toksycznego stężenia gazu w kabinach personelu musi być ograniczone do minimum;				
		b)	Co najmniej jedna gaśnica musi być napełniona HALONEM 1211 (bromochlorodifluoro-methane, CBrClF ₂) lub zamiennym gazowym środkiem gaśniczym i umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w kabine załogi;				
		c)	Co najmniej jedna gaśnica musi być umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w każdej kuchni znajdującej się na pokładzie innym niż pasażerski;				
		d)	Co najmniej jedna gaśnica musi być umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w każdym przedziale ładunkowym, który jest dostępny w czasie lotu dla załogi;				
e)	Operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki w każdym przedziale pasażerskim nie będzie umieszczona w łatwo dostępnym miejscu co najmniej liczba gaśnic podana w Tabeli Nr 1.						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Oznaczenie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba</i>	-	-	-	-
22	JAR-OPS 3.800	Czy operator zapewni, aby strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia lub wyłamania (<i>break-in</i>) przez służby ratownicze, jeżeli są wyznaczone, były oznakowane w sposób podany na Rysunku Nr 1 poniżej. Miejsca awaryjnego cięcia mają być oznakowane kolorem czerwonym lub żółtym i, jeśli to konieczne, umieszczone dla kontrastu na białym tle. Jeżeli odległość pomiędzy znakami narożnymi wynosi więcej niż 2 metry, to pomiędzy nimi będą wstawione linie pośrednie o wymiarach 9 x 3 cm, tak aby odstęp pomiędzy sąsiadującymi znakami był mniejszy niż 2 metry.				
		<i>Megafony</i>	-	-	-	-
23	JAR-OPS 3.810	Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19, kiedy przewozi jednego lub więcej pasażerów, dopóki nie będzie wyposażony w przenośne, zasilane z baterii megafony łatwo dostępne do użytku przez członków załogi podczas ewakuacji?				
		<i>Oświetlenie awaryjne</i>	-	-	-	-
24	JAR-OPS 3.815	<p>Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19, dopóki nie będzie on wyposażony w:</p> <p>a)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Awaryjny system oświetlenia, posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny przy ewakuacji ze śmigłowca, oraz 2. Oświetlone oznaczenia wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
25	JAR-OPS 3.820	Nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT)	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (Emergency Locator Transmitter - ELT)?				
		b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjnym środowisku, zdefiniowanym w JAR-OPS 3.480(a)(12)(ii)(A), w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub w lotach związanych z obsługą eksploatacji pomorskich złóż mineralnych, w tym gazu, dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w automatycznie uruchamiany nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (Automatically Deployable Emergency Locator Transmitter – ELT(AD)).				
		c) Czy operator zapewni, aby wszystkie automatyczne, awaryjne nadajniki pozycji (ELT) były zdolne do nadawania równocześnie sygnału na częstotliwości 121,5 MHz oraz 406 MHz, posiadał kod przydzielony zgodnie z wymaganiami Aneksu 10 ICAO i był zarejestrowany w narodowej agencji odpowiedzialnej za wszczęcie poszukiwania i ratownictwa lub innej wyznaczonej do tego organizacji?				
26	JAR-OPS 3.825	Kamizelki ratunkowe	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował w operacjach lub lotach nad wodą: 1. Śmigłowca w klasie osiągow 3, w odległości od lądu większej niż zasięg lotu autorotacyjnego; albo				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 26	JAR-OPS 3.825	a) 2. Śmigłowca w klasie osiąarów 1 lub 2, w odległości od lądu umożliwiającego bezpieczne lądowanie przymusowe odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu na normalnej prędkości przelotowej; albo 3. Śmigłowca w klasie osiąarów 2 lub 3, kiedy startuje lub ląduje w heliporcie, gdzie trasy odlotu lub ścieżka podejścia przebiegają nad wodą, dopóki nie będzie on wyposażony w kamizelki ratunkowe posiadające światło lokalizujące rozbitka dla każdej osoby na pokładzie, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym przy zapiętych pasach bezpieczeństwa, z miejsca lub koi osoby, dla użytku której są one przeznaczone, i w indywidualny środek wypornościowy, wyposażony w światło lokalizujące rozbitka dla każdego niemowlęcia (<i>infant</i>) na pokładzie.				
27	JAR-OPS 3.827	<i>Ubrania służące do przetrwania dla załogi (Crew Survival Suits)</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiąarów 1 lub 2 w lotach związanych z eksploatacją z dna morza zasobów mineralnych, w tym gazu, w odległości od lądu większej niż 10 minut lotu na normalnej prędkości przelotowej, kiedy dostępne dowódcy rzeczywiste lub prognozowane warunki meteorologiczne wskazują, że temperatura morza w tym czasie będzie niższa niż + 10° C lub spodziewany czas udzielenia pomocy lub uratowania rozbitków przekracza przewidywany czas przetrwania, dopóki każdy członek załogi nie będzie miał założonego na sobie ubrania służącego do przetrwania w wodzie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 27	JAR-OPS 3.827	b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 3 w lotach nad wodą w odległości od lądu, będącej poza zasięgiem lotu autorotacyjnego lub bezpiecznego lądowania przymusowego, kiedy temperatura wody spadnie poniżej + 10° C, dopóki każdy członek załogi nie będzie miał założonego na siebie ubrania służącego do przetrwania w wodzie.				
28	JAR-OPS 3.830	<i>Tratwy ratunkowe i ratunkowe wyposażenie radiowe dla lotów nad rozległymi obszarami wodnymi</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 1, lub 2 w lotach nad rozległymi obszarami wodnymi, w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, albo śmigłowca w klasie osiągow 3 w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, dopóki: 1. Śmigłowiec z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) mniejszą niż 12 nie będzie wyposażony co najmniej w jedną tratwę o maksymalnej pojemności nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie; 2. Śmigłowiec z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 11 nie będzie wyposażony co najmniej w dwie tratwy o łącznej pojemności wystarczającej na pomieszczenie wszystkich osób, jakie mogą być przewożone. Nawet w przypadku utraty jednej tratwy o największej pojemności pozostały zapas wyporności i liczby miejsc w innych tratwach musi być wystarczający dla pomieszczenia wszystkich przewożonych na pokładzie osób (Patrz AMC OPS 3.830(a)(2));				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 28	JAR-OPS 3.830	a) 3. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w co najmniej jeden zestaw ratowniczego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT(S)) dla każdej trasy ratunkowej, ale nie więcej niż 2 nadajniki ELT, zdolne do nadawania sygnałów na częstotliwościach alarmowych (<i>distress frequencies</i>) podanych w dodatku 1 do JAR-OPS 3.830 (a)(3)) (Patrz także AMC OPS 3.830 (a)(3)); 4. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w oświetlenie wyjść awaryjnych; oraz 5. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w środki ratownicze, służące do przetrwania w wodzie oraz środki podtrzymania życia właściwe dla rodzaju podejmowanego lotu.				
29	JAR-OPS 3.835	<i>Wyposażenie do przetrwania</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca nad obszarami, na których poszukiwanie i ratownictwo mogłoby być szczególnie trudne, dopóki nie będzie on wyposażony w:	-	-	-	-
		a) Wyposażenie sygnałowe do dawania pirotechnicznych sygnałów o niebezpieczeństwie, określonych w Aneksie 2 ICAO;				
		b) Co najmniej jeden zestaw ratowniczego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT(S)) zdolnego do nadawania sygnałów na częstotliwościach alarmowych (<i>distress frequencies</i>) podanych w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.830 (Patrz także AMC OPS 3.835 (c))?				
		c) Dodatkowe wyposażenie ratunkowe, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie, zgodnie z AMC OPS 3.835(c).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Dodatkowe wymagania dla śmigłowców użytkowanych w lotach na wyniesione płaszczyzny lądowania (helideck) położone w nieprzyjnym środowisku morskim zdefiniowanym w JAR-OPS 3.480(a)(11)(ii)(A)</i>	-	-	-	-
30	JAR-OPS 3.837	<p>a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach nad wodą, związanych z eksploatacją z dna morza zasobów mineralnych, w tym gazu, na wyniesione płaszczyzny lądowania (<i>helidecks</i>) położone w środowisku nieprzyjnym w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, dopóki:</p> <p>1. W locie w nocy albo, kiedy dostępne dowódcy rzeczywiste lub prognozowane warunki meteorologiczne wskazują, że temperatura morza w tym czasie będzie niższa niż + 10° C lub spodziewany czas udzielenia pomocy lub uratowania rozbitków przekracza obliczeniowy czas przetrwania, dopóki każda osoba na pokładzie nie będą miała założonego ubrania służącego do przetrwania w wodzie, które spełnia wymagania podane w IEM OPS 3.827;</p> <p>2. Tratwy ratunkowe, wymagane w JAR-OPS 3.830, nie będą zainstalowane w taki sposób, aby mogły być skutecznie użyte w takich warunkach falowania morza, w jakich dokonywana była ocena charakterystyk wodowania, pływalności i wyważenia śmigłowca wykazanych w procesie certyfikacji dopuszczenia śmigłowca do wodowania (Patrz IEM OPS 3.837(a)(2));</p> <p>3. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w zasilany z niezależnego źródła system oświetlenia awaryjnego ułatwiającego ewakuację;</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.837	a) 4. Wszystkie wyjścia awaryjne, łącznie z wyjściami awaryjnymi załogi, wraz z mechanizmami ich otwierania, nie będą jednoznacznie oznakowane w sposób ułatwiający ich odnalezienie przez pasażerów w oświetleniu dziennym i w ciemności. Oznakowania te muszą pozostawać widoczne nawet po wywróceniu się albo zatonięciu śmigłowca w wodzie; 5. Wszystkie drzwi wyznaczone do awaryjnej ewakuacji w razie wodowania (<i>Ditching Emergency Exit</i>), które nie mogą być odrzucone, będą wyposażone w mechanizm ich zabezpieczenia w pozycji otwartej tak, aby nie utrudniały ewakuacji w najgorszych warunkach, w jakich wodowanie i utrzymanie się śmigłowca na wodzie jest dopuszczalne lub możliwe; 6. Wszystkie drzwi, okna i inne otwory w kabinie pasażerskiej, zatwierdzone przez Władzę, jako odpowiednie do ucieczki po zatonięciu kadłuba, nie będą wyposażone w urządzenia umożliwiające ich użycie do tego celu po zatonięciu kadłuba; 7. Wszyscy pasażerowie i członkowie załogi nie założą na siebie kamizełek ratunkowych (<i>lifejackets</i>) chyba, że za zgodą Władzy funkcje kamizelki spełniają zintegrowane ubrania służące do przetrwania w wodzie.				
31	JAR-OPS 3.840	Śmigłowce certyfikowane do lądowania na wodzie (<i>amfibie</i>) Wyposażenie różne				
		a) Czy operator nie będzie użytkował w lotach nad wodą śmigłowca certyfikowanego do lądowania na wodzie (<i>amfibii</i>), dopóki nie będzie on wyposażony w: 1 Kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i charakterystyki obsługi;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 31	JAR-OPS 3.840	a) 2. Urządzenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu kolizjom na morzu, tam gdzie ma to zastosowanie.				
32	JAR-OPS 3.843	<i>Śmigłowce użytkowane w lotach nad wodą Wodowanie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiąarów 1 lub 2 w lotach nad wodą w środowisku nieprzyjaznym, w odległości od lądu większej niż odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu na normalnej prędkości przelotowej, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatości do lotu?				
		b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiąarów 1 lub 2 w lotach nad wodą w środowisku przyjaznym, w odległości od lądu większej niż odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu na normalnej prędkości przelotowej, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub jest certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatości do lotu, albo nie zostanie wyposażony w awaryjne urządzenia wypornościowe (Emergency flotation equipment)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 32	JAR-OPS 3.843	c) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 2 w lotach, kiedy tor lotu przy lądowaniu lub po starcie prowadzi nad wodą, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub jest certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatności do lotu, albo nie zostanie wyposażony w awaryjne urządzenia wypornościowe (Emergency flotation equipment) z wyjątkiem operacji HEMS prowadzonych z lądowisk położonych na obszarze zagęszczonym, kiedy za zgodą Władzy śmigłowiec użytkowany jest w warunkach doraźnego przekroczenia osiągow podczas startu lub lądowania (exposure time), zgodnie z JAR-OPS 3.517(a)?				
		d) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 3 w lotach nad wodą poza zasięgiem lotu autorotacyjnego od lądu, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub jest certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatności do lotu, albo nie zostanie wyposażony w awaryjne urządzenia wypornościowe (Emergency flotation equipment)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
33	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.715/3.720	Rejestratory parametrów lotów FDR-1 i FDR-2. Wykaz parametrów podlegających rejestracji	-	-	-	-
		Tabela A				
		Tabela B				
		Tabela C				
34	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.775	Dodatkowy tlen na śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji.	-	-	-	-
		Tabela nr 1				
35	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.830	Nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku pow. (ELT)	-	-		-
		Czy operator zapewni, żeby nadajniki sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT) były zdolne do nadawania równocześnie sygnału na częstotliwości 121,5 MHz oraz 406 MHz, posiadał kod przydzielony zgodnie z wymaganiami Aneksu 10 ICAO i był zarejestrowany w narodowej agencji odpowiedzialnej za wszczęcie poszukiwania i ratownictwa lub innej wyznaczonej do tego organizacji				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Wypożyczenie nawigacyjne i łączności		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/L			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
		<i>Zasady ogólne</i>	-	-	-	-
1	JAR-OPS 3.845	a) Czy operator zapewni, aby nie przystąpiono do lotu dopóki wymagane w tej Części wyposażenie nawigacyjne i łączności nie będzie: 1. Zatwierdzone i zainstalowane zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami użytkowymi oraz zdatności i minimalnych standardów osiągnięć;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.845	a) 2. Zainstalowane tak, aby niesprawność dowolnego z urządzeń łączności lub nawigacji lub ich obu nie spowodowała niesprawności w innych urządzeniach łączności lub nawigacji; 3. Właściwe dla rodzaju podejmowanej operacji oraz sprawne, z wyjątków przewidzianych w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL), zgodnie z JAR-OPS 3.030; 4. Zainstalowane tak, aby były łatwo dostępne podczas lotu ze stanowiska tego członka załogi, który je obsługuje. Kiedy wymagane jest, aby urządzenie było obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, to musi być tak zainstalowane, aby możliwy był łatwy dostęp z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.				
		b) Minimalne wymagania dotyczące osiągnięć wyposażenia i przyrządów pokładowych określają Jednolite Standardy Techniczne (Joint Technical Standard Orders – JTSO) zebrane w wymaganiach JAR-TSO, chyba że przepisy operacyjne lub wymagania dotyczące niezawodności wymagają zastosowania innego standardu osiągnięć. Przyrządy i wyposażenie, których projekt i wykonanie, w dniu wejścia przepisów JAR-OPS w życie, spełniały wymagania określone w specyfikacjach innych niż wymagania JTSO, mogą pozostać w użyciu, bądź zostać zabudowane, jeśli spełniają podane w tej Części wymagania dodatkowe.				
2	JAR-OPS 3.850	Wyposażenie radiowe	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca dopóki nie będzie on wyposażony w radiostację wymaganą dla danego rodzaju prowadzonej operacji?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	JAR-OPS 3.850	b) Kiedy wymagane są dwa oddzielne i kompletne zestawy radiostacji, to każdy zestaw musi posiadać niezależną instalację antenową chyba, że zastosowano antenę zintegrowaną lub instalację antenową o porównywalnej niezawodności?				
		c) Czy wyposażenie radiowe spełnia wymagania ust. (a) powyżej oraz zapewniać łączność na lotniczej częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz.				
3	JAR-OPS 3.855	<i>Pulpit sterowania urządzeń łączności</i> Operator nie będzie wykonywał lotów wg wskazań przyrządów (IFR), dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny dla każdego członka załogi.	-	-	-	-
4	JAR-OPS 3.860	<i>Wyposażenie radiowe w lotach z widocznością (VFR) na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie wykonywał lotów z widocznością (VFR) na trasach, gdzie nawigacja przeprowadzana jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w urządzenia radiowe, które w normalnych warunkach operacyjnych zapewnią	-	-	-	-
		a) Utrzymanie łączności radiowej z odpowiednimi stacjami naziemnymi;				
		b) Utrzymanie łączności radiowej z odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego w dowolnym punkcie przestrzeni kontrolowanej, w której lot jest zamierzony				
		c) Odbiór informacji meteorologicznych.				
d) Automatyczne wysłanie odpowiedzi na zapytania radaru wtórnego SSR, z podaniem wysokości barometrycznej, w formacie określonym w Tomie IV Załącznika 10 do Konwencji, jeśli obowiązek wysłania takiej odpowiedzi wynika z przepisów dotyczących przestrzeni powietrznej						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.865	<i>Wyposażenie nawigacyjne i łączności w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR), na trasach nawigowanych bez terenowych punktów odniesieni</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR) na trasach, na których nie można prowadzić nawigacji z wykorzystaniem terenowych, wzrokowych punktów odniesienia, dopóki nie będzie on wyposażony w urządzenia łączności radiowej oraz radionawigacyjne, które spełniają wymagania służb kontroli ruchu lotniczego ustanowione na obszarze prowadzonych operacji?				
		b) <i>Wyposażenie radiowe. Czy operator zapewnił, aby wyposażenie służące do prowadzenia łączności radiowej składało się, co najmniej z:?</i> 1. Dwu niezależnych od siebie systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych zapewnią łączność ze stacjami naziemnymi z każdego punktu na trasie lotu oraz możliwymi odchyleniami od tej trasy. 2 Transpondera automatyczne wysyłającego odpowiedzi na zapytania radaru wtórnego SSR, z podaniem wysokości barometrycznej, w formacie określonym w Tomie IV Załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, jeśli obowiązek wystania takiej odpowiedzi wynika z przepisów dotyczących przestrzeni powietrznej, w której śmigłowiec wykonuje lot				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.865	c) <i>Wyposażenie nawigacyjne.</i> 1. Czy operator zapewnił, aby wyposażenie nawigacyjne śmigłowca składało się, co najmniej z? (i) Dwu niezależnych urządzeń nawigacyjnych odpowiednich dla trasy lub obszaru wykonywanego lotu; (ii) Urządzenia odpowiedniego dla typu podejścia w heliportcie docelowym i w heliportach zapasowych; (iii) Systemu nawigacji obszarowej (R-NAV), na każdej trasie lub jej części, gdzie nawigacja obszarowa jest wymagana; (iv) Dwu zestawów odbiorczych sygnałów VOR na każdej trasie lub jej części, gdzie nawigacja oparta jest wyłącznie o radiolatarnie VOR; oraz (v) Dwu radionamierników (ADF) na każdej trasie lub jej części, gdzie nawigacja oparta jest wyłącznie o radiolatarnie NDB; albo 2. Spełniało wymagania dotyczące osiągnięć nawigacyjnych (<i>Required Navigation Performance (RNP)</i>) właściwe dla przestrzeni powietrznej, w której operacje będą wykonywane, zgodnie z IEM OPS 3.243.				
		d) Czy operator wie, że może użytkować śmigłowiec, który nie jest wyposażony w urządzenia nawigacyjne podane w ust. (c)(1)(iv) lub (c)(1)(v) pod warunkiem, że śmigłowiec będzie wyposażony w równoważne urządzenia, zatwierdzone przez Władzę, właściwe dla trasy zamierzonego lotu. Niezawodność i dokładność wyposażenia równoważnego musi pozwalać na prowadzenie bezpiecznej nawigacji na całej zamierzonej trasie lotu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.865	e) Operator zapewni, aby urządzenia łączności VHF, odbiorniki sygnałów kierunku (ILS LOC) oraz odbiorniki systemu VOR zainstalowane na śmigłowcu wykonującym lot wg wskazań przyrządów pokładowych (IFR) były zabezpieczone przed zakłóceniami pochodzącymi z nadajników z modulacją częstotliwości (<i>FM immunity performance standard</i>), zgodnie z ACJ OPS 3865(e).				
		f) Kiedy bezpośrednio przed rozpoczęciem lotu nie więcej niż jedno urządzenie z wyposażenia podanego w ust. (a) powyżej jest niesprawne, śmigłowiec może rozpocząć lot pod warunkiem, że: 1. Naprawa lub wymiana tego urządzenia przed lotem nie jest praktycznie uzasadniona; 2. Śmigłowiec wykona nie więcej niż jeden lot z niesprawnym urządzeniem; 3. Dowódca uzna, biorąc pod uwagę ostatnie dostępne informacje dotyczące zamierzonej trasy lub obszaru i heliportu, łącznie z każdym planowanym odchyleniem, oraz warunki meteorologiczne, jakich można się spodziewać, że lot może być wykonany bezpiecznie i zgodnie z każdym mającym zastosowanie wymaganiem lub ograniczeniem odpowiedniej jednostki kontroli ruchu lotniczego				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /					
Nazwa modułu (Module title)		Obsługa techniczna samolotu		Auditor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)		CAT(H)/M			
Operator/Organizacja (Operator/Organization)		Wydział (Department)		Kierownik (Manager)		Nr AOC (AOC No)	 /			
Kategoria audytu (*) (Audit Category)						Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.		
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDITORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDITORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks) (Podpisuje IKCSP)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Zasady ogólne.	-	-	-	-
1.	OPS 3.875	a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie jest on obsługiwany i którego poświadczenie wykonania bieżącej obsługi technicznej nie jest wydane przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003, Part-145 z wyjątkiem przeglądów przed lotem, które mogą być wykonywane przez organizację obsługi technicznej statków powietrznych nieposiadającą zatwierdzenia Part-145				
		b) Wymagania ciągłej zdatności do lotu, jakie musi spełniać operator w trakcie certyfikacji, zawarte w JAR-OPS 3.180, są ujęte w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003, Part M Określone są w części M (PART M).				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)			Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Załoga lotnicza			Audytor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT(H)/N
Operator/Organizacja <i>(Operator /Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>		
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Random)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Skład załogi lotniczej</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.940	a) 1. Czy skład załogi oraz liczba członków załogi lotniczej (<i>flight crew</i>) śmigłowca na wyznaczonych stanowiskach załogi są zgodne i nie mniejsze od minimalnych, określonych w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM); 2. Czy załoga lotnicza została powiększona o dodatkowych członków załogi, kiedy jest to wymagane dla danego typu operacji i nie była mniejsza od liczby określonej w Instrukcji Operacyjnej? 3. Czy każdy członek załogi lotniczej posiada odpowiednią do wykonywanych zadań i ważną licencję lotniczą, wydaną lub uznaną przez Władzę za ważną oraz posiada odpowiednie kwalifikacje i umiejętności do wykonania powierzonych mu obowiązków?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.940	4. Czy zostały wprowadzone uznane przez Władzę procedury zapobiegające komponowaniu załogi z niedoświadczonych członków załogi, zgodnie z AMC OPS 3.940(a)(4);				
		a) 5. Czy wyznaczony jest spośród członków załogi lotniczej jeden pilot do pełnienia funkcji dowódcy śmigłowca (<i>pilot-in-command (PIC)</i>), który posiada kwalifikacje określone w przepisach w sprawie licencjonowania personelu lotniczego JAR-FCL. Dowódca może powierzyć pilotowanie śmigłowca innemu, odpowiednio wykwalifikowanemu pilotowi.				
		6. Czy są członkowie załogi lotniczej zatrudnieni na części etatu lub, których stosunek służbowy z operatorem polega na przepisach o samozatrudnieniu albo też wywodzi się z pracy ochotniczej, i spełniają wymagania określone w tej Części.				
		7. Czy na dowódcę śmigłowca w lotach liniowych nie został wyznaczony pilot, który wcześniej nie zakończył szkolenia podstawowego w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) JAR-OPS 3.943.				
		<i>Piloci - Operator zapewni, aby:</i>	-	-	-	-
		b) 1. Czy dowódca i drugi pilot, którzy wykonują loty wg wskazań przyrządów, (IFR), posiadają ważne uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR). Uprawnienie do wykonywania lotów IFR nie jest wymagane, jeśli lot odbywa się w nocy w warunkach VMC, a pilot posiada kwalifikacje do wykonywania lotów w warunkach VMC w nocy oraz zna procedury i zasady wykonywania lotów w przestrzeni, w której operuje. Wymagania dotyczące tych kwalifikacji muszą być opisane w Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzone przez Władzę, zgodnie z IEM OPS 3.940(b)(1).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1.	JAR-OPS 3.940	b)	2. Czy w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9: (i) Minimalny skład załogi wynosił 2 wykwalifikowanych pilotów; (ii) Dowódca śmigłowca posiada ważną licencję pilota liniowego, śmigłowcowego (ATPL(H));			
			3. Czy w lotach na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19: (i) Minimalny skład załogi wynosi 2 wykwalifikowanych pilotów; (ii) Dowódca śmigłowca posiada ważną licencję pilota liniowego, śmigłowcowego (ATPL(H))			
		c)	Czy śmigłowce inne niż podano w ust. (b)(2) i (b)(3) powyżej są użytkowane w jednoosobowym składzie załogi pod warunkiem, że zostaną spełnione wymagania podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.940(c).			
2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.940(c)	Loty w załodze jednoosobowej wg IFR oraz w nocy	-	-	-	-
		Śmigłowce, których dotyczy wymaganie JAR-OPS 3.940(c), mogą być użytkowane w załodze jednoosobowej w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) oraz w lotach w nocy, jeśli zostaną spełnione następujące wymagania dodatkowe: 1. Czy operator włączył do Instrukcji Operacyjnej program szkolenia przejściowego oraz program szkolenia okresowego, w których określi dodatkowe wymagania kwalifikacji wymagane dla wykonywania lotów w załodze jednoosobowej? Ponadto, operator uwzględni warunki podane w JAR-OPS 3.655 dotyczące wyposażenia dodatkowego dla zmniejszenia obciążenia pilota obowiązkami podczas lotu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2.	Dodatek 1do JAR-OPS 3.940(c)	2.Czy w programie szkolenia i praktyki bieżącej są zawarte zagadnienia?: (i) Obsługi zespołu napędowego i postępowania w sytuacjach awaryjnych; (ii) Korzystania z listy kontrolnej czynności normalnych, nienormalnych i awaryjnych; (iii) Prowadzenia łączności z kontrolą ruchu lotniczego (iv) Procedur w kabinie podczas odlotu i podejścia; (v) Obsługi pilota automatycznego; (vi) Prowadzenia w locie uproszczonej dokumentacji.				
		3. Czy sprawdziany okresowe, wymagane w JAR-OPS 3.965, będą przeprowadzane na typie śmigłowca z załogą jednoosobową w środowisku załogi jednoosobowej, reprezentatywnym dla rodzaju wykonywanego lotu.				
		4. Czy piloci spełniają wymagania dotyczące kwalifikacji dowódcy podane w JAR-OPS 3.960.				
		5. Czy piloci posiadają następujące doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) oraz na typie śmigłowca? (i) 25 godzin łącznego nalotu w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) w odpowiednim środowisku operacyjnym; (ii) 25 godzin łącznego nalotu na typie śmigłowca zatwierdzonym do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w załodze jednoosobowej, w tym 10 godzin jako pilot-dowódca (PIC) lub pilot-dowódca pod nadzorem (SPIC) na 5 odcinkach lotów liniowych wg wskazań przyrządów (IFR) pod nadzorem z użyciem procedur wykonywania lotów w załodze jednoosobowej;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.940(c)	(iii) Czy wprowadzono wymóg, że pilot nie będzie pilotował śmigłowca z załogą jednoosobową w locie wg wskazań przyrzędów(IFR), jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał na typie śmigłowca, dopuszczonego do wykonywania lotów z załogą jednoosobową, 5 lotów wg wskazań przyrzędów (IFR), z których 3 zakończone zostały podejściami instrumentalnymi. Wymaganie to może być zastąpione przez sprawdzian podejścia instrumentalnego, wykonany na śmigłowcu lub zatwierdzonym do tego symulatorze lotu (STD).				
3	JAR-OPS 3.943	<i>Szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)</i>	-	-	-	-
		a) Czy każdy członek załogi lotniczej przeszedł szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM). Członek załogi, który jest już zatrudniony, ale nie odbył wcześniej szkolenia CRM, musi odbyć to szkolenie najpóźniej w przeciągu roku od dnia wejścia przepisów JAR-OPS 3 w życie.				
		b) Czy szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) jest prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie z ACJ Nr 1 do JAR-OPS 3.943				
		c) Czy szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) jest prowadzone zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w Instrukcji Operacyjnej. Program musi obejmować, właściwe zagadnienia				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3.	JAR-OPS 3.945	Szkolenie na nowy typ oraz sprawdziany	-	-	-	-
		a) 1. Czy każdy członek załogi lotniczej ukończył szkolenie na typ śmigłowca (<i>type rating course</i>), spełniające wymagania przepisów w sprawie licencjonowania personelu lotniczego JAR-FCL, jeśli posiadanie takiego uprawnienia jest wymagane.				
		2. Czy każdy członek załogi lotniczej, przed przystąpieniem do wykonywania samodzielnych lotów na linii, ukończył szkolenie przejściowe u operatora (<i>Operator's conversion course</i>): (i) Przy zmianie typu samolotu na typ, dla którego wymagane jest posiadanie oddzielnego uprawnienia na typ, albo (ii) Przy zmianie operatora;				
		3. Czy szkolenie przejściowe u operatora było przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w Instrukcji Operacyjnej?				
		4. Czy zakres szkolenia wymaganego w programie szkolenia przejściowego operatora był określany po zbadaniu odpowiednich danych o wcześniej odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleniach zapisanych w jego dokumentach, jak podano w JAR-OPS 1.985;				
		5. Czy minimalne wymagania kwalifikacji i doświadczenia członków załogi lotniczej dla przystąpienia do szkolenia przejściowego były podane w Instrukcji Operacyjnej;				
		6. Czy każdy członek załogi lotniczej, przed przystąpieniem do wykonywania lotów na linii pod nadzorem, przeszedł sprawdziany wymagane w JAR-OPS 1.965(b) oraz szkolenie i sprawdziany wymagane w JAR-OPS 1.965(d);				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.945	7. Czy po zakończeniu lotów na linii pod nadzorem został przeprowadzony sprawdzian wymagany w JAR-OPS 1.965(c);				
		a) 8. Czy z chwilą rozpoczęcia szkolenia przejściowego członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na innych typach lub klasach samolotów, dopóki szkolenie to nie zostanie zakończone albo przerwane?				
		9. Czy szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) było włączone do szkolenia przejściowego, zgodnie z ACJ Nr 1 do JAR-OPS 3.943, ACJ Nr 2 do JAR-OPS 3.943 oraz AMC OPS 3.945(a)(9) i IEM OPS 3.945(a)(9).				
		b) Czy w razie zmiany typu lub klasy śmigłowca, sprawdzian wymagany w JAR-OPS 3.965(b) może być połączony z egzaminem praktycznym na typ śmigłowca wymagany w przepisach JAR-FCL.				
		c) Szkolenie przejściowe operatora wymagane w przepisach JAR-OPS 3 oraz szkolenie dla uzyskania uprawnienia na typ śmigłowca wymagane w przepisach JAR-FCL mogą być łączone				
4	JAR-OPS 3.950	Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby członek załogi lotniczej ukończył? 1. Szkolenie w różnicach, (differences training) zawsze, kiedy wymagane jest nabycie dodatkowej wiedzy oraz szkolenie na odpowiednim urządzeniu treningowym: (i) Przed przystąpieniem do wykonywania lotów na odmiennym wersji tego samego typu śmigłowca lub na odmiennym typie w aktualnie użytkowanej klasie albo (ii) Gdy zmiany w wyposażeniu lub procedurach na użytkowanych typach lub wersjach śmigłowca wymagają nabycia dodatkowej wiedzy i szkolenia na odpowiednim urządzeniu treningowym				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 4	JAR-OPS 3.950	a)	2. Szkolenie zapoznawcze (familiarisation training) zawsze, kiedy wymagane jest nabycie dodatkowej wiedzy: (i) Przed przystąpieniem do wykonywania lotów na innym śmigłowcu tego samego typu; albo (ii), Gdy zmiany w wyposażeniu lub procedurach na typach lub wersjach śmigłowców będących w użytkowaniu wymagają nabycia dodatkowej wiedzy.				
		b)	Czy operator określił w Instrukcji Operacyjnej, kiedy takie szkolenie w różnicach lub zapoznawcze jest wymagane?				
5	JAR-OPS 3.955	<i>Awansowanie na dowódcę</i>		-	-	-	-
		a)	Pilot awansowany na dowódcę musi ukończyć odpowiednie szkolenie dowódcze				
		b)	Operator poda w Instrukcji Operacyjnej stosowany przez niego poziom minimalnych wymagań dla awansowania na dowódcę oraz dla dowódców przychodzących od innych operatorów.				
6	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.955	a)	1. Szkolenie na dowódcę, wymagane w JAR-OPS 3.955(a), musi być opisane w Instrukcji Operacyjnej i obejmować co najmniej następujące zagadnienia: (i) Szkolenie na symulatorze (łącznie ze szkoleniem ukierunkowanym na loty liniowe (<i>Line Oriented Flying Training – (LOFT)</i>) lub szkolenie w locie obejmujące sprawdzian kwalifikacji (<i>proficiency check</i>) jako pilota-dowódcy; (ii) Zakres odpowiedzialności dowódcy wyznaczony w przez operatora; (iii) Szkolenie liniowe jako pilot-dowódca pod nadzorem (<i>Pilot-in-command under Supervision – PICUS</i>). Dla pilotów posiadających kwalifikacje na danym typie śmigłowca wymagane jest minimum 10 godzin lotu obejmujących, co najmniej 10 odcinków trasy;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.955	(iv) Zaliczenie sprawdzianu w lotach liniowych, jako pilot-dowódca oraz sprawdzianu ze znajomości tras, obszaru; (v) Dla uzyskania awansu na dowódcę (PIC) po raz pierwszy kandydat musi ukończyć także szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), zgodnie z ACJ Nr 1 do JAR-OPS 3.943.				
		a) 2. <i>Szkolenie na dowódcę połączone ze szkoleniem przejściowym.</i> Jeśli pilot jest przeszkalany z jednego typu lub wersji śmigłowca na inny z jednoczesnym szkoleniem na pilota-dowódcę (PIC), to: (i) Szkolenie dowódcze ma obejmować także szkolenie przejściowe zgodne z JAR-OPS 3.945. (ii) Wymagane jest odbycie dodatkowej praktyki na nowym typie, na wybranych sektorach tras.				
7	JAR-OPS 3.960	<i>Wymagane kwalifikacje minimalne dowódcy</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca śmigłowca musi posiadać, co najmniej następujące kwalifikacje? 1. Licencję pilota liniowego, śmigłowcowego (ATPL(H)); albo Licencję pilota zawodowego, śmigłowcowego (CPL(H)) pod warunkiem, że: (i) Nie będzie pełnił funkcji pilota-dowódcy (PIC) w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) do czasu uzyskania łącznego nalotu na śmigłowcu 700 godzin, z czego 300 godzin, jako pilot-dowódca (PIC), oraz 100 godzin w lotach wg wskazań przyrządów (IFR). Nalot dowódcy 300 godzin może zostać zastąpiony nalotem, jako drugi pilot. Każde dwie godziny lotu drugiego pilota są liczone, jako jedna godzina pilota-dowódcy pod warunkiem, że godziny te zostały wylatane w systemie ustalonym i opisanym w Instrukcji Operacyjnej dla załogi wieloosobowej, a także				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	JAR-OPS 3.960	a) (ii) Dowódca, który nie posiada uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR), nie będzie pełnił funkcji pilota-dowódcy (PIC) w lotach w nocy w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) do czasu uzyskania łącznego nalotu na śmigłowcu 300 godzin, w tym 100 godzin, jako pilot-dowódca (PIC) oraz 10 godzin lotów w nocy.				
8.	JAR-OPS 3.965	Szkolenie i sprawdziany okresowe	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby? 1. Każdy członek załogi lotniczej przechodził okresowe szkolenie i sprawdzian (<i>recurrent training & checking</i>) na każdym z tych typów lub wersji śmigłowca, na którym wykonuje loty;				
		2. Programy szkolenia i sprawdzianów okresowych były ustalone w Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzone przez Władzę.				
		3. Szkolenie okresowe było prowadzone przez następujący personel: i) <i>Szkolenie naziemne i okresowe (ground and refresher training)</i> przez odpowiednio wykwalifikowaną osobę; ii) <i>Szkolenie w powietrzu oraz na symulatorze (helicopter/flight simulator training)</i> , odpowiednio do zadania, przez instruktora typu (<i>Type Rating Instructor – TRI</i>) lub egzaminatora typu (<i>Type Rating Examiner – TRE</i>), lub w części prowadzonej na symulatorze przez instruktora symulatora (<i>Synthetic Flight Instructor – SFI</i>), pod warunkiem, że instruktorzy spełniają wymagania operatora dotyczące wiedzy i praktyki dla prowadzenia szkolenia w zakresie podanym w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.965(a)(1)(i)(A) oraz (B);				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.965	iii) Szkolenie i sprawdziany w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (emergency & safety equipment training) przez odpowiednio wykwalifikowany personel; iv) Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) przez odpowiednio wykwalifikowany personel.				
		4. Sprawdziany okresowe (recurrent checking) były przeprowadzane przez następujący personel: i) Sprawdzian umiejętności prowadzony przez operatora (Operator proficiency check), przez egzaminatora typu (TRE) lub egzaminatora (FE), posiadającego uprawnienia na dany typ śmigłowca albo przez egzaminatora symulatora (Synthetic Flight Examiner – SFE), jeśli sprawdzian przeprowadzany jest na zatwierdzonym do tego symulatorze lotu. ii) Sprawdzian w lotach liniowych (Line check), przez dowódców, mających kwalifikacje do prowadzenia oceny umiejętności z zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM), wyznaczonych przez operatora i zatwierdzonych przez Władzę, zgodnie z ACJ-2 OPS 3.943 ust. 4;				
		5. Każdy członek załogi lotniczej przechodził u operatora sprawdziany umiejętności, jako część normalnych obowiązków członka załogi lotniczej				
		Sprawdzian umiejętności prowadzony przez operatora (Operator proficiency check). 1. Operator zobowiązany jest, aby: i) Każdy członek załogi lotniczej przechodził u operatora sprawdziany umiejętności dla wykazania fachowości w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.965	ii) Sprawdzian był przeprowadzony w locie bez zewnętrznych punktów odniesienia wizualnego, jeśli od członka załogi będzie wymagane wykonywanie lotów wg wskazań przyrządów (IFR).				
		b) 2. Okres ważności sprawdzianu umiejętności przez operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałości miesiąca wydania. Jeśli ważność sprawdzianu jest wydawana w okresie ostatnich 3 miesięcy do zakończenia ważności poprzedniego sprawdzianu, to okres ważności tego sprawdzianu będzie przedłużony o 6 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu.				
		c) <i>Sprawdzian w lotach liniowych (line check)</i> – Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdzian w lotach liniowych dla wykazania fachowości w wykonywaniu normalnych lotów liniowych opisanych w Instrukcji Operacyjnej. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałości miesiąca wydania. Jeśli ważność sprawdzianu na linii jest wydawana w okresie ostatnich 3 miesięcy przed końcem ważności poprzedniego sprawdzianu w lotach liniowych, to okres ważności przeprowadzonego sprawdzianu w lotach liniowych będzie przedłużony o 12 miesięcy, licząc od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu w lotach liniowych.				
		d) <i>Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (emergency & safety equipment training & checking).</i> Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przechodził szkolenie i sprawdzian ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z przewożonego w śmigłowcu wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.965	e) <i>Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM). Operator zapewni, aby:</i> 1. Do każdego szkolenia okresowego były włączone elementy szkolenia CRM. 2. Każdy członek załogi lotniczej odbył określony program modułowy szkolenia CRM. Wszystkie moduły programu szkolenia okresowego CRM muszą być zrealizowane w cyklu nie dłuższym niż 3 lata.				
		f) <i>Szkolenie naziemne i okresowe (ground and refresher training). Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przeszedł, co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie naziemne i okresowe. Jeśli szkolenie jest przeprowadzone w okresie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności 12 miesięcy, to następne szkolenie naziemne i okresowe musi być przeprowadzone przed upływem 12 miesięcy od daty poprzedniego szkolenia.</i>				
		g) <i>Szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu (helicopter/flight simulator training). Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przeszedł, co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu. Jeśli szkolenie jest przeprowadzone w okresie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności 12 miesięcy, to następne szkolenie na śmigłowcu lub symulatorze lotu musi być przeprowadzone przed upływem 12 miesięcy od daty poprzedniego szkolenia.</i>				
9.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965	<i>Szkolenie okresowe (recurrent training) ma obejmować</i>	-	-	-	-
		a) 1. Czy program szkolenia naziemnego i okresowego obejmuje: (A) Systemy pokładowe śmigłowca (B) Procedury i wymagania operacyjne, obejmujące odładzanie i zapobieganie oblodzeniu, śmigłowca oraz niezdolność pilota do pełnienia obowiązków				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 9	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965	(C) Omówienie wypadków, zdarzeń i przesłanek do wypadków. (i) Wiedzę nabytą podczas szkolenia naziemnego i okresowego należy sprawdzać przy użyciu pytań testowych lub innych odpowiednich metod				
		2.Szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu (helicopter/flight simulator training); (i) Program szkolenia na śmigłowcu lub na symulatorze lotu ma obejmować wszystkie poważne niesprawności systemów pokładowych śmigłowca oraz związane z nimi procedury postępowania, jakie wydarzyły się w okresie poprzednich 3 lat. (ii) Jeśli nie ma zatwierzonego urządzenia treningowego (STD), to przy symulowaniu niesprawności zespołu napędowego w locie należy zachować niezbędne środki bezpieczeństwa (iii) Szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu może być łączone ze sprawdzianem umiejętności przez operatora.				
		3. Szkolenie zapoznające z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa (Emergency and Safety Equipment Training); (i) Program szkolenia zapoznający z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa może być łączony ze sprawdzianem znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa, który może być przeprowadzony na śmigłowcu lub na odpowiednim treningowym urządzeniu zastępczym. (ii) Czy program szkolenia okresowego zapoznającego z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa realizowany w cyklu rocznym obejmuje wszystkie wymagane elementy:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 9	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965	a)	4. Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM);			
		b)	Czy sprawdzian okresowy (recurrent checking) obejmuje: 1. Sprawdzian umiejętności przeprowadzony przez operatora (Operator proficiency check) zawierający wymagane elementy:			
			2. Sprawdzian znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa ma obejmować ćwiczenia podane w ust. (a) (3) powyżej.			
			3. Sprawdzian w lotach liniowych (line checks). i) Sprawdzian w lotach liniowych musi potwierdzić zdolność pilota do wykonania lotu liniowego w sposób podany w Instrukcji Operacyjnej, łącznie z wykonaniem procedur przed i po locie oraz użyciem posiadanego wyposażenia pokładowego. ii) Załoga lotnicza musi być oceniona w umiejętnościach zarządzania zasobami załogi (CRM) iii) Kiedy piloci są wyznaczani do pełnienia funkcji pilota lecącego (PF) i pilota monitorującego (PNF), to muszą być sprawdzeni w obu tych funkcjach. iv) Sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzone na śmigłowcu. v) Osoba przeprowadzająca sprawdzian w locie liniowym, zgodnie z JAR-OPS 3.965(a)(4)(ii) zajmuje miejsce obserwatora, jeśli jest to możliwe.			
		4. Wykonywanie lotów w załodze jednoosobowej. i) Sprawdziany okresowe wymagane w ust. (1) do (3) powyżej będą przeprowadzane w jednoosobowym składzie załogi na określonym typie śmigłowca, w środowisku reprezentatywnym dla rodzaju wykonywanego lotu				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
10	JAR-OPS 3.968	<i>Kwalifikacje do wyk. lotów z każdego stanowiska pilota</i>	-	-	-	-
		1. Czy pilot, który może być wyznaczony do wykonywania lotów z obu stanowisk ukończył odpowiednie szkolenie i sprawdziany?				
		2. Czy Program szkolenia i sprawdzianu był podany w zatwierdzonej przez Władzę Instrukcji Operacyjnej?				
11.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.968	<i>Kwalifikacje do wykonywania lotów z obu stanowisk pilota</i>	-	-	-	-
		a) Czy pilot z uprawnieniami dowódcy śmigłowca, którego operator wyznacza także do pełnienia obowiązków drugiego pilota albo, od którego wymaga się prowadzenia szkolenia lub egzaminów w locie z prawego siedzenia musi zaliczyć sprawdzian umiejętności (<i>proficiency check</i>) odpowiednio z lewego i prawego miejsca pilota. Wszystkie sprawdziany muszą być prowadzone zgodnie z JAR-OPS 3.965(b).				
		b) Czy manewry i ćwiczenia w locie związane z niesprawnością zespołu napędowego są wykonywane na śmigłowcu, i niesprawność zespołu napędowego jest tylko symulowana?				
		c) Czy pilot, o którym mowa w ust (a) powyżej, który wykonuje loty z miejsca II-go pilota, musi posiadać także ważny sprawdzian do wykonywania lotów z miejsca dowódcy wymagany w JAR-OPS 3.965 oraz JAR-OPS 3.968.				
		d) Pilot zastępujący dowódcę statku za sterami jako pilot-dowódca (PIC) musi wykazać się umiejętnością wykonywania czynności i procedur zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności podanymi w JAR-OPS 3.965(b), które należą do zakresu obowiązków dowódcy statku powietrznego (PIC).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 11.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.968	e) Czy pilot inny niż dowódca statku, zajmujący miejsce dowódcy, musi wykazać się umiejętnością wykonania czynności i procedur, zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności podanymi w JAR-OPS 3.965(b), które należą do zakresu obowiązków dowódcy statku powietrznego (PIC) kiedy pełni funkcję pilota monitorującego (PNF)				
12	JAR-OPS 3.970	<i>Ciągłość praktyki zawodowej</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby z wyjątkiem podanym w ust. (b), aby: 1. Pilot nie pilotował śmigłowca, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał na śmigłowcu tego samego typu lub klasy albo na symulatorze lotu (STD) co najmniej trzech startów, trzech kręgów i trzech lądowań jako pilot lecący (<i>Pilot Flying - PF</i>); 2. W lotach, w warunkach VMC, w nocy: i) Pilot, który nie ma ważnych uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR) nie wykonywał lotów w nocy, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał, co najmniej trzech startów, trzech kręgów i trzech lądowań w nocy na śmigłowcu tego samego typu lub klasy albo na symulatorze lotu (STD). ii) Pilot, który ma ważne uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR), nie wykonywał lotów w nocy, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał, co najmniej trzech podejść instrumentalnych na śmigłowcu tego				
		b) Okres 90 dni podany w ust. (a) (1) i (a) (2) powyżej, może zostać przedłużony maksymalnie do 120 dni, jeśli w tym czasie pilot będzie wykonywał loty liniowe pod nadzorem wyznaczonego pilota-dowódcy (PIC).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13.	JAR-OPS 3.975	<i>Kwalifikacje fachowości w zakresie tras i heliportów</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby przed wyznaczeniem pilota do pełnienia czynności dowódcy posiadał on odpowiednią wiedzę o trasach planowanych lotów oraz o lotniskach i heliportach, łącznie z zapasowymi, urządzeniach i obowiązujących tam procedurach?				
		b) Czy okres ważności kwalifikacji dotyczących fachowości w zakresie tras, lotnisk i heliportów wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca: -Miesiąca uzyskania kwalifikacji; albo - Miesiąca ostatniego lotu, jako dowódcą na tej trasie lub w tym rejonie.				
		c) Ważność kwalifikacji dotyczących fachowości w zakresie tras, lotnisk i heliportów będzie odnawiana przez wykonywanie lotów na trasie lub do heliportu z częstotliwością podaną w ust. (b) powyżej				
		d) Jeśli kwalifikacje dotyczące fachowości w zakresie tras i heliportów są odnawiane w okresie ostatnich 3 miesięcy bieżącej ważności, okres ważności kwalifikacji fachowości tras i heliportów będzie przedłużony na następne 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty wygaśnięcia ważności tych uprawnień				
14.	JAR-OPS 3.980	<i>Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wersji</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wersji śmigłowca, dopóki nie upewni się, że członek załogi lotniczej jest fachowy w wykonywaniu takich lotów; oraz odpowiednie procedury są włączone do Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzone przez Władzę.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
15	JAR-OPS 3.985	Rejestry szkolenia	-	-	-	-
		1. Czy operator prowadzi rejestry wszystkich odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleń i sprawdzianów wymaganych w JAR-OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 oraz 3.975; Czy operator będzie sporządzał i udostępniał na żądanie? 2. Czy operator będzie sporządzał i udostępniał na żądanie zainteresowanego członka załogi lotniczej rejestry każdego szkolenia przejściowego, szkoleń okresowych oraz sprawdzianów, jakie ten członek załogi przebył w okresie zatrudnienia u tego operatora.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia, jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje, jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nierejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Członkowie załogi inni niż załoga lotnicza i personel pokładowy			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/O
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR-OPS 3.988	Zastosowanie Czy operator zapewni, aby wszyscy członkowie załogi śmigłowca, inni niż załoga lotnicza, wyznaczeni przez operatora do pełnienia obowiązków podczas lotu, spełniali wymagania tej Części, z wyjątkiem członków personelu pokładowego, którzy muszą spełniać tylko wymagania podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.988	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2	Dodatek do JAR-OPS 3.988	a) Czy operator zapewni, aby wszyscy członkowie personelu pokładowego (<i>cabin crew</i>), którzy zostali przez niego wyznaczeni do pełnienia obowiązków w przedziale pasażerskim śmigłowca spełniali wymagania JAR-OPS-1, Część O, z wyjątkiem odmiian opisanych w tym Dodatku.				
		b) Czy przy stosowaniu tekstu JAR-OPS-1 Część O do potrzeb wymagań tego Dodatku, tekst wymagań JAR-OPS-1 oznacza: 1. Użyte w JAR-OPS 1.988 pojęcie „członek personelu pokładowego”, nie może być w odniesieniu do wymagań JAR-OPS 3 Część O, utożsamiane z pojęciem „członka załogi śmigłowca”; 2. Słowo „samolot” należy rozumieć, jako „śmigłowiec”; 3. Pojęcie „lotnisko” obejmuje także „heliport”; 4. Odnośniki do innych Części wymagań JAR-OPS 1 oznaczają odpowiednie Części wymagań JAR-OPS-3.				
		c) Czy operator wie, że do personelu pokładowego na śmigłowcach nie mają zastosowania następujące zasady? 1. Dodatek 1 do JAR-OPS 1.1010 – Szkolenie przejściowe i w różnicach; i) paragraf (d) – szkolenie w użyciu trapów; ii) paragraf (e)(2)(ii) – silna turbulencja; iii) paragraf (e)(2)(iii) – gwałtowna dekompresja; iv) paragraf (h)(1) – szkolenie w użyciu ześlizgów; v) paragraf (h)(2) – szkolenie w użyciu tratw; vi) paragraf (h)(2) – szkolenie w użyciu masek tlenowych.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	JAR-OPS 3.995	<i>Wymagania minimalne</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby każdy członek załogi śmigłowca, o którym mowa w JAR-OPS 3.988, nazywany dalej „członkiem załogi śmigłowca”, spełniał następujące wymagania: 1. Wiek – miał ukończone 18 lat; 2. Przeszedł wstępne badania medyczne lub ocenę zdolności medycznej do wykonywania czynności członka załogi śmigłowca przewidzianych w Instrukcji Operacyjnej, zgodnie z ACJ OPS 3.995(a)(2); 3. Pozostawał psychofizycznie zdolny do wypełnienia obowiązków członka załogi śmigłowca określonych w Instrukcji Operacyjnej.				
		b) Czy operator zapewni, aby każdy członek załogi śmigłowca posiadał kwalifikacje fachowe do pełnienia wyznaczonym mu obowiązków, zgodnie z procedurami podanymi w Instrukcji Operacyjnej				
4	JAR-OPS 3.1005	<i>Szkolenie podstawowe</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby każdy członek załogi śmigłowca, ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie podstawowe (<i>initial training</i>), do którego zostaną włączone odpowiednie i wyznaczone przez Władzę elementy JAR-OPS 3.943 oraz sprawdziany wymagane w JAR-OPS 3.1025.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.1010	<i>Szkolenie przejściowe i w różnicach</i>	-	-	-	-
		<p>Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca, przed podjęciem wyznaczonych obowiązków, ukończył następujące szkolenia, których zakres ma być określony w Instrukcji Operacyjnej:</p> <p>1. <i>Szkolenie przejściowe (conversion training)</i>. Szkolenie przejściowe musi zostać ukończone:</p> <p>i) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności po raz pierwszy; albo</p> <p>ii) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności na innym typie śmigłowca.</p> <p>2. <i>Szkolenie w różnicach (differences training)</i>. Szkolenie w różnicach musi zostać ukończone:</p> <p>i) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności na innym wariantcie dotychczas użytkowanego przez operatora typu śmigłowca; albo</p> <p>ii) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności na typach lub wersjach śmigłowca, których wyposażenie, rozmieszczenie wyposażenia lub procedury bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych różnią się zasadniczo między sobą.</p>				
		b) Czy operator ustalił programy szkolenia przejściowego i szkolenia w różnicach, uwzględniające nabyte wcześniej przez członka załogi śmigłowca kwalifikacje, potwierdzone w jego dokumentacji szkoleniowej zgodnie z JAR-OPS 3.1035				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.1010	c) Czy operator zapewnił, aby: 1. Szkolenie przejściowe było przeprowadzone w sposób zorganizowany i realistyczny. 2. Szkolenie w różnicach było prowadzone w sposób zorganizowany. 3. Szkolenie przejściowe i szkolenie w różnicach, jeśli jest potrzebne, obejmowało użycie całego wyposażenia ratunkowego i do przetrwania oraz wszystkie procedury normalne i awaryjne mające zastosowanie do typu lub wariantu śmigłowca wraz z ćwiczeniami i praktyką na rzeczywistym śmigłowcu lub na reprezentatywnych urządzeniach treningowych. 4. W programach szkolenia przejściowego i szkolenia w różnicach uwzględnione zostały elementy szkolenia CRM.				
5	JAR-OPS 3.1012	<i>Loty zapoznawcze</i> Czy operator zapewnił, aby po zakończeniu szkolenia przejściowego, ale przed rozpoczęciem lotów jako jeden z członków załogi śmigłowca wymaganych w JAR-OPS 3, każdy członek załogi śmigłowca odbył loty zapoznawcze (<i>familiarisation flights</i>).	-	-	-	-
6	JAR-OPS 3.1015	a) <i>Szkolenie okresowe</i> Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca przechodził szkolenia okresowe (<i>recurrent training</i>), obejmujące przydzielone mu w czasie ewakuacji zadania, procedury normalne i awaryjne oraz czynności właściwe dla typów lub wariantów śmigłowców, na których wykonuje loty.	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.1015	b)	Czy operator zapewnił, aby szkolenie okresowe i zatwierdzone przez Władzę programy sprawdzianów obejmowały zajęcia teoretyczne i praktyczne, razem z indywidualną praktyką.			
		c)	Czy okres ważności szkolenia okresowego i towarzyszących mu sprawdzianów wymaganych w JAR-OPS 3.1025 wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, liczonych z dodaniem pozostałości miesiąca przeprowadzenia. Jeżeli przeprowadzono je w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu, to okres ważności będzie przedłużony od daty wydania o 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty upływu ważności poprzedniego sprawdzianu.			
		d)	Czy operator zapewnił, aby: 1. W programach szkolenia okresowego uwzględnione zostały elementy szkolenia CRM 2. Każdy członek załogi śmigłowca odbywał szkolenia okresowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), które w cyklu 3-letnim obejmą wszystkie elementy przewidziane w programie szkolenia podstawowego CRM dla członków załogi śmigłowca			
7	JAR-OPS 3.1020	<i>Szkolenie wznowiające</i>		-	-	-
		a)	Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca, który nie uczestniczył w lotach przez okres czasu dłuższy niż 6 miesięcy, ale nadal zachowuje ważność poprzedniego sprawdzianu okresowego, ukończył szkolenie wznowiające (<i>refresher training</i>), którego program ma być podany w Instrukcji Operacyjnej.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	JAR-OPS 3.1020	b) Czy operator zapewnił, aby w przypadku, kiedy członek załogi śmigłowca, który uczestniczył w lotach, ale w poprzedzających 6 miesiącach nie wykonywał lotów na danym typie śmigłowca, przed podjęciem takich obowiązków: 1. Ukończył szkolenie wznawiające (<i>refresher training</i>) na typie śmigłowca; albo 2. Wykonał w lotach zarobkowych na danym typie śmigłowca loty wznawiające, na co najmniej dwóch odcinkach trasy (<i>re-familiarisation sectors</i>).				
		<i>Sprawdziany</i>	-	-	-	-
8	JAR-OPS 3.1025	a) Czy operator zapewnił, aby po zakończeniu szkolenia wymaganego w JAR-OPS 3.1005, 3.1010 i 3.1015 członek załogi śmigłowca przeszedł sprawdzian obejmujący zakres tego szkolenia w celu upewnienia się, że członek załogi śmigłowca nabył umiejętności wykonania obowiązków związanych z wykonaniem procedur bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych. Sprawdziany te muszą być prowadzone przez personel uznany przez Władzę. b) Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca przeszedł następujące sprawdziany: 1. Po zakończeniu szkolenia podstawowego – w zakresie podanym w ACJ OPS 3.1005; 2. Po zakończeniu szkolenia przejściowego i w różnicach – w zakresie podanym w ACJ OPS 3.1010; 3. Po zakończeniu szkolenia wznawiającego – w zakresie podanym w ACJ OPS 3.1015				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.1030	<i>Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby żaden członek załogi śmigłowca nie wykonywał lotów na więcej niż 3 typach śmigłowców, chyba że uzyska zgodę Władzy na pracę na 4 typach śmigłowców, z których co najmniej dwa mają podobne wyposażenie i procedury awaryjne				
		b) Czy w rozumieniu ust. (a) powyżej warianty tego samego typu śmigłowca są uznane za różne typy, jeżeli nie są podobne w każdym z następujących aspektów: 1. Użycie wyjść awaryjnych; 2. Rozmieszczenie i rodzaj wyposażenia awaryjnego; 3. Procedury awaryjne.				
10	JAR-OPS 3.1035	<i>Rejestry szkolenia</i>	-	-	-	-
		Czy operator będzie: 1. Przechowywał rejestry wszystkich szkoleń i sprawdzianów wymaganych w JAR-OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.3020 i 3.1025; 2. Prowadził rejestry wszystkich szkoleń przejściowych, okresowych i sprawdzianów oraz udostępniał je Władzy i zainteresowanym członkom załogi śmigłowca, na każde ich żądanie.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Instrukcje, dzienniki i rejestry		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/P			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1	JAR-OPS 3.1040	a) Czy operator zapewnił, aby Instrukcja Operacyjna zawierała wszystkie instrukcje i informacje, jakie są niezbędne personelowi operacyjnemu do wykonywania wyznaczonych obowiązków?				
		b) Czy Operator zapewnił, aby Instrukcja Operacyjna, łącznie z wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie AOC oraz z każdym, mającym zastosowanie, innym przepisem lub wymaganiem? Instrukcja Operacyjna i każda jej zmiana podlegają obowiązkowi uzgodnienia, a w odniesieniu do zagadnień podanych w IEM OPS 3.1040(b), zatwierdzenia przez Władzy.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.1040	c) Czy operator przygotował Instrukcję Operacyjną w języku angielskim? Na uzasadniony wniosek operatora Władza może zezwolić, aby Instrukcja Operacyjna w całości lub w części została wydana i używana w innym języku, zgodnie z IEM OPS 3.1040(c).				
		d) Czy gdyby operator stanął przed koniecznością opracowania nowej Instrukcji Operacyjnej lub jej głównych części, lub tomów, to postąpi zgodnie z ust. (c) powyżej. We wszystkich innych przypadkach operator musi spełnić wymagania ust. (c) powyżej tak szybko, jak tylko jest to możliwe, lecz nie później niż do dnia 1 sierpnia 1999r.				
		e) Czy operator wie, że może wydać Instrukcję Operacyjną w oddzielnych częściach?				
		f) Czy operator zapewnił, aby cały personel operacyjny miał łatwy dostęp do egzemplarza każdej części Instrukcji Operacyjnej, która dotyczy jego obowiązków? Ponadto operator zaopatrzy członków załóg lotniczych w osobistą kopię Części A i Części B Instrukcji Operacyjnej.				
		g) Czy operator zapewnił, aby Instrukcja Operacyjna była poprawiana i zmieniana tak, aby zawarte w niej instrukcje i informacje były aktualne? Operator zapewni, aby cały personel operacyjny był uprzedzany o zmianach, które odnoszą się do jego obowiązków.				
		h) Czy każdy posiadacz Instrukcji Operacyjnej lub odpowiedniej jej części ma obowiązek jej aktualizacji, wprowadzając poprawki oraz zmiany dostarczone mu przez operatora?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 1	JAR-OPS 3.1040	i)	Czy operator będzie dostarczał Władzy z odpowiednim wyprzedzeniem każdą poprawkę i zmianę, jaką zamierza wprowadzić? Jeśli poprawka dotyczy tej części Instrukcji Operacyjnej, która zgodnie z JAR-OPS musi być zatwierdzona przez Władzę, to zatwierdzenie musi być uzyskane, zanim poprawka wejdzie w życie. Jeśli względy bezpieczeństwa wymagają natychmiastowego wprowadzenia poprawek lub zmian, to mogą być one opublikowane i zastosowane natychmiast z zastrzeżeniem, że wystąpiono o ich zatwierdzenie				
		j)	Czy operator wprowadzi do Instrukcji Operacyjnej każdą poprawkę i zmianę nakazaną przez Władzę.				
		k)	Czy operator, w przypadku, kiedy wprowadza do Instrukcji Operacyjnej dane pochodzące z innych, wcześniej zatwierdzonych dokumentów, zapewni, aby każda późniejsza poprawka wniesiona do tych dokumentów została także wprowadzona do Instrukcji Operacyjnej tak, aby Instrukcja Operacyjna nie zawierała informacji sprzecznych z wcześniej zatwierdzoną dokumentacją?				
		l)	Czy operator zapewnił, aby zawartość Instrukcji Operacyjnej była przedstawiona w formie, której użycie nie nastręcza żadnych trudności? Przy projektowaniu instrukcji należy uwzględnić wpływ czynnika ludzkiego (<i>Human Factor</i>).				
		m)	Czy operator otrzymał zezwolenie Władzy na przedstawienie Instrukcji Operacyjnej lub jej części w formie innej niż wydrukowana na papierze? W takich przypadkach musi być zapewniony uznany standard dostępności, użyteczności i wiarygodności.				
		n)	Czy operator wie, że stosowanie streszczonej lub skróconej formy Instrukcji Operacyjnej nie zwalnia operatora z obowiązku stosowania się do wszystkich wymagań JAR-OPS 3.130.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
2	JAR-OPS 3.1045	<i>Instrukcja Operacyjna Struktura i zawartość</i>	-	-	-	-	
		A	Czy część A Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie ogólne zasady operacyjne, instrukcje i procedury niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji, nieodnoszące się do określonego typu śmigłowca, i musi być zgodna z wszystkimi odnośnymi przepisami?				
		B	Czy część B Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie zasady, instrukcje i procedury niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji odnoszące się do określonego typu śmigłowca, a jednocześnie musi uwzględniać każdy odrębny wariant?				
		C	Czy część C Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie instrukcje i procedury dotyczące tras i lotnisk wymagane i właściwe dla obszaru prowadzonych operacji?				
		D	Czy część D Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie zasady, instrukcje i procedury określające zasady szkolenia, utrzymania i sprawdzania kwalifikacji personelu operacyjnego operatora? Czy operator zapewnił, aby zawartość Instrukcji Operacyjnej była zgodna z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.1045 i właściwa dla obszarów i typów prowadzonych operacji. Czy operator zapewnił, aby szczegółowa struktura Instrukcji Operacyjnej była zatwierdzona przez Władzę, zgodnie z IEM OPS 3.1045(c).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.1045	DZIAŁ A. ADMINISTROWANIE I PROWADZENIE IN- STRUKCJI OPERACYJNEJ				
		<i>01 Wprowadzenie</i>				
		<i>02 System wprowadzania poprawek i zmian</i>				
		1. ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI				
		2. KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY				
		3. SYSTEM JAKOŚCI				
		4. SKŁAD ZAŁOGI				
		5. WYMAGANE KWALIFIKACJE				
		6. ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DLA ZDROWIA ZAŁOGI				
		7. OGRANICZENIA CZASU LOTU				
		8. PROCEDURY OPERACYJNE				
		9. MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BROŃ				
		10. OCHRONA				
		11. POSTĘPOWANIE Z WYPADKAMI I INCYDENTAMI LOTNICZYMI				
		12. ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW				
		13. LEASING ŚMIGŁOWCÓW				
		DZIAŁ B. ZAGADNIENIA OPERACYJNE ZWIĄ- ZANE Z TYPEM ŚMIGŁOWCA				
		0. ZASADY OGÓLNE I JEDNOSTKI MIAR				
		2. PROCEDURY NIENORMALNE I AWARYJNE				
		3. PROCEDURY NORMALNE				
4. OSIĄGI						
5. MASA I WYWAŻENIE						
6. ZAŁADUNEK						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.1045	7. PLANOWANIE LOTU				
		8. WYKAZ ODSTĘPSTW OD KONFIGURACJI				
		9. WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO				
		10. WYPOSAŻENIE AWARYJNE, RATUNKOWE I TLEN				
		11. PROCEDURY EWAKUACYJNE W NIEBEZ- PIECZENSTWIE				
		12. INSTALACJE ŚMIGŁOWCOWE				
		DZIAŁ C. INSTRUKCJE I INFORMACJE DOTY- CE TRAS I HELIPORTÓW				
	DZIAŁ D. SZKOLENIE					
4	JAR-OPS 3.1050	<i>Instrukcja użytkowania w locie</i>	-	-	-	-
		Czy operator zaopatrzył każdy z użytkowanych śmigłowców w zatwierdzonej przez Władzę Instrukcję Użytkowania w Locie (<i>Helicopter Flight Manual – HFM</i>) lub w inny równoważny dokument.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.1055	Dziennik podróży	-	-	-	-
		a) Czy operator zachowuje w formie dziennika podróży (Journey Log) następujące informacje o każdym locie: 1. Znaki rejestracyjne śmigłowca; 2. Datę lotu; 3. Nazwiska członków załogi lotniczej; 4. Przydzielone członkom załogi obowiązki; 5. Miejsce odlotu; 6. Miejsce przylotu; 7. Godzinę odlotu (off-block time); 8. Godzinę przylotu (on-block time); 9. Czas lotu; 10. Rodzaj lotu; 11. Zdarzenia, obserwacje, jeżeli są; 12. Podpis pilota-dowódcy (PIC) bądź jego równoważnik, zgodnie z IEM OPS 3.1055 (a)(12).				
		b) Czy operator jest świadomy, że Władza może zwolnić operatora z obowiązku prowadzenia dziennika podróży śmigłowca lub jego części, jeżeli odnośne informacje mogą być uzyskane z innej dokumentacji, zgodnie z IEM OPS 3.1055(b).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		Czy operator zapewnił, aby stosowany przez niego operacyjny plan lotu oraz zapisy dokonywane w czasie lotu zawierały,:	-	-	-	-
6	JAR-OPS 3.1060	a) <ol style="list-style-type: none"> 1. Znaki rejestracyjne śmigłowca; 2. Typ śmigłowca i wariant; 3. Datę lotu; 4. Oznaczenie lotu (<i>flight identification</i>); 5. Nazwiska członków załogi lotniczej; 6. Obowiązki przydzielone członkom załogi lotniczej; 7. Miejsce odlotu; 8. Godzinę odlotu (<i>off-block time</i>); 9. Miejsce przylotu (planowane i rzeczywiste); 10. Godzinę przylotu (<i>on-block time</i>); 11. Typ operacji (np. VFR; HEMS itp.); 12. Trasę i jej odcinki z punktami kontrolnymi lub punktami trasy, odległościami, czasami i drogami (trakami); 13. Planowaną prędkość podróżną i czas lotu pomiędzy punktami kontrolnymi lub punktami trasy. Obliczeniowe i rzeczywiste czasy przelotów tych punktów; 14. Bezpieczne wysokości (<i>altitude</i>) i minimalne poziomy lotu; 15. Planowane wysokości (<i>altitude</i>) i poziomy lotu; 16. Obliczenia paliwa (zapasy paliwa na lot); 17. Ilość paliwa na pokładzie przy uruchamianiu silników; 18. Heliport zapasowy dla heliportu startu i, kiedy ma to zastosowanie, dla lotu po trasie i dla heliportu docelowego, łącznie z informacjami wymaganymi w ust. (12); (13); (14); (15) powyżej; 19. Wstępne zezwolenie ATS na lot i kolejne zmiany zezwolenia; 20. Obliczenia zmiany planu podczas lotu; 21. Stosowne informacje meteorologiczne. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.1060	b) Czy operator wie, że może pominąć w operacyjnym planie lotu pewne pozycje nieodnoszące się do typu operacji lub będące łatwo dostępne w innej dokumentacji lub w powszechnie uznanych źródłach?				
		c) Czy operator zapewnił, aby operacyjny plan lotu i jego użycie było opisane w Instrukcji Operacyjnej.				
		d) Czy operator zapewnił, aby wszystkie zapisy w operacyjnym planie lotu były dokonywane na bieżąco i w sposób ciągły?				
7	JAR-OPS 3.1065	<i>Okresy przechowywania dokumentów</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby wszystkie zapisy i informacje operacyjne oraz techniczne dotyczące każdego lotu były zachowane przez okres przewidziany w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.1065.				
8	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.1065	<i>Czy zapewnione są okresy przechowywania dokumentów zgodnie z:</i>	-	-	-	-
		<i>Tabela Nr 1</i>				
		<i>Tabela Nr 2</i>				
		<i>Tabela Nr 3</i>				
		<i>Tabela Nr 4</i>				
		<i>Tabela Nr 5</i>				
		<i>Tabela Nr 6</i>				



LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.1070	<i>Instrukcja zarządzania obsługą techniczną przez operatora</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił i będzie stosował zatwierdzoną przez Władzy instrukcję zarządzania obsługą techniczną (MME) zgodną z wymaganiami Part-M - M.A.704 warunki zarządzania nieprzerwaną zdadnością do lotu.				
10	JAR-OPS 3.1071	<i>Pokładowy dziennik techniczny śmigłowca</i>	-	-	-	-
		Czy operator prowadzi pokładowy dziennik techniczny śmigłowca, zgodnie z wymaganiami Part-M - M.A.706 System technicznej rejestracji operatora				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Czas pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/Q
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Przepisy ogólne</i>	-	-	-	-
1	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§1 Rozporządzenie określa szczegółowe warunki rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego oraz warunki wykonywania przez nich czynności				
		§2 Czy użyte w IO określenia odpowiadają zapisanym w §2.				
		§3 Czy członek załogi statku powietrznego oraz kontroler ruchu lotniczego może przystąpić do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli jego stan psychiczny lub fizyczny uniemożliwia mu pełnienie obowiązków w wymaganym przez pracodawcę zakresie lub może zagrażać bezpieczeństwu lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§4	Czy niezależnie od ewidencji wynikających z Kodeksu pracy, pracodawca prowadzi dla każdego członka załogi statku powietrznego odrębną ewidencję zawierającą informacje dotyczące jego: a) czasu pracy; b) czasu wykonywania czynności lotniczych; c) czasu lotu; d) czasu wypoczynku i dni wolnych.			
		§5	Czy do ewidencji, o której mowa w § 4, dołącza się kopie meldunków o przekroczeniu czasu wykonywania czynności lotniczych i skróceniu czasu wypoczynku?			
		§6	Czy członkowie załóg statków powietrznych wchodzący w skład personelu lotniczego, wykonujący loty w różnych rodzajach lotnictwa, obowiązani są do prowadzenia wykazu czasu lotów, czasu pełnienia czynności lotniczych i czasu wypoczynku oraz do przedstawiania ich pracodawcy?			
		§7	Czy czas wykonywania czynności lotniczych na symulatorze lotu lub w przypadku lotów szkolnych i treningowych może przekroczyć 10 godzin w okresie dobowym?			
2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu lotniczego w przewozie lotniczym</i>		-	-	-
		§8	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego, wykonującego loty w przewozie lotniczym, nie może przekroczyć norm czasu pracy: a) przeciętnie 40 godzin na tydzień oraz 480 godzin — w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym; b) 1 900 godzin — w ciągu roku kalendarzowego, z zastrzeżeniem § 11.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§9	Czy czas wykonywania czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego, w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu, składu załogi oraz ilości lądowań, nie przekracza wymagań określonych w tabelach nr 1 i 2:			
		§10	Czy czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabelach nr 1 i 2 może być przedłużony tylko w przypadku? a) zastosowania pracy z przerwą; b) zwiększenia składu załogi statku powietrznego o członków personelu lotniczego; c) decyzji dowódcy statku powietrznego w razie nieprzewidzianych okoliczności w czasie wykonywania operacji lotniczych.			
		§11	1. Czy czas lotu członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego może przekroczyć? a) 900 godzin — w roku kalendarzowym; b) 100 godzin — w miesiącu kalendarzowym. 2. Czy dopuszczalny nieprzerwany czas lotu w załodze wieloosobowej nie przekracza wartości określonych w tabeli nr 3:			
		§12	Czy pracodawca (jest obowiązany) określił czas zgłoszenia się do lotu obejmujący czas niezbędny do przygotowania lotu, jednak nie krótszy niż 30 minut przed czasem planowanego lotu?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§13	1. Czy jeżeli czas pracy jest przedzielony planowaną i uwzględnioną w rozkładzie lotów przerwą, to czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabelach nr 1 i 2 ulega przedłużeniu w następujący sposób: a) przerwa wynosząca 3—6 godzin 59 minut — przedłużenie o 1/2 czasu przerwy; b) przerwa wynosząca 7—9 godzin 59 minut — przedłużenie o 2/3 czasu przerwy albo 11/2 czasu przerwy, jeżeli przerwa nastąpiła pomiędzy godziną 20:00 a 8:00 czasu lokalnego. 2. Czy przedłużenie czasu wykonywania czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 1, przed przerwą i po przerwie, nie przekracza 8 godzin, a przedłużony w ten sposób czas pracy nie jest dłuższy niż 18 godzin? 3. Czy czasie jednego okresu wykonywania czynności lotniczych uwzględniono tylko jedną dopuszczalną przerwę? 4. Przepisów ust. 1—3 nie stosuje się do czasu pracy w zwiększonym składzie załogi statku powietrznego, o którym mowa w § 15.				
		§14	Czy czas pobytu członka załogi statku powietrznego, wchodzącego w skład personelu lotniczego, na lotnisku położonym poza portem macierzystym, przekraczający 6 godzin, uprawnia do wypoczynku w warunkach hotelowych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§15 1. Czy w przypadku zwiększenia składu wieloosobowej załogi statku powietrznego o druga kompletna załóg, w skład, której wchodzi członkowie personelu lotniczego, czas wykonywania czynności lotniczych może być przedłużony do 18 godzin, a nieprzerwany czas lotu do 15 godzin? 2. Czy w przypadku zwiększenia składu załogi statku powietrznego o jednego pilota, który ma uprawnienia do wykonywania funkcji dowódcy statku powietrznego na danym typie statku powietrznego, czas wykonywania czynności lotniczych nie może przekroczyć 15 godzin, a nieprzerwany czas lotu 12 godzin? 3. Załoga statku powietrznego w zwiększonym składzie nie może wykonywać więcej niż 2 lądowania w przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 2. 4. Jeżeli planowany czas wykonywania czynności lotniczych członków personelu lotniczego wchodzących w skład wieloosobowej załogi statku powietrznego, o której mowa w ust. 1 i 2, w zwiększonym składzie: a) nie przekracza 16 godzin — to załozde niewykonywającej czasowo czynności należy zapewnić rozkładane fotele oddzielone od kabiny załogi i pasażerów; b) wynosi 16 lub więcej godzin — to załozde niewykonywającej czasowo czynności należy zapewnić miejsca do leżenia oddzielone od kabiny załogi i pasażerów.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§16 Czy jeżeli członek personelu lotniczego wchodzący w skład załogi statku powietrznego przystępuje do pracy? 1) poza portem macierzystym — pracodawca zapewnia mu czas wypoczynku, co najmniej tak długi, jak poprzedni czas pracy, lub w wymiarze 10 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; 2) w porcie macierzystym — pracodawca zapewnia mu czas wypoczynku określony w pkt 1, z tym że: a) po pracy z przerwą — czas wypoczynku powinien wynosić, co najmniej tyle, ile wynosił poprzedni czas pracy łącznie z przerwą, obliczony zgodnie z § 13, b) po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu — czas wypoczynku powinien wynosić co najmniej 48 godzin czasu liczonego od godziny 24:00 czasu lokalnego dnia przylotu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§17 1. Czas wypoczynku określony w § 16 pkt 1 może być skrócony maksymalnie o 3 godziny, lecz wypoczynek nie może być krótszy niż 10 godzin, pod warunkiem, że: a) poprzedni czas wypoczynku wynosił, co najmniej tyle, ile czas wypoczynku określony w § 16 pkt 1; b) liczbę godzin, o którą został skrócony wypoczynek, dodaje się do następnego czasu wypoczynku, który nie może już ulec skróceniu; c) czas wypoczynku nie może być skracany przed lub po wykonywaniu pracy z przerwą. 2. Czas wypoczynku określony w § 16 pkt 2 lit. a powinien być przedłużony do: a) 36 godzin — w ciągu kolejnych 7 dni albo b) 60 godzin — w ciągu kolejnych 10 dni. 3. Członkowi personelu lotniczego przysługuje: a) tyle dni wolnych do wszelkich zajęć w porcie macierzystym, ile w przyjętym okresie rozliczeniowym przypada dni wolnych od pracy, w tym w każdym miesiącu co najmniej 1 dzień wolny przypadający w niedzielę lub święto; w skład tych dni mogą wchodzić okresy wypoczynku; b) wyznaczone dni wolne podawane są do wiadomości z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem i tak rozplanowane, aby mogły być wykorzystane w porcie macierzystym. 4. Jeżeli w ciągu 7 kolejnych dni jeden z co najmniej trzech planowanych rozkładów czasu pracy przypada między godzinami 01:00—06:00 czasu lokalnego i różnica czasu między dwoma miejscami, w których wypada wypoczynek, jest mniejsza niż 4 godziny, to okres wypoczynku 36 godzin, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, należy przedłużyć do 48 godzin.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§18	1. Jeżeli planowany czas dojazdu z miejsca pracy do miejsca zakwaterowania wyznaczonego przez pracodawcę poza portem macierzystym przekracza 2 godziny w obu kierunkach, to do czasu wypoczynku dodaje się nadwyżką czasu dojazdu ponad planowane 2 godziny tego dojazdu. 2. Jeżeli czas pobytu w miejscu zakwaterowania nie jest krótszy niż 10 godzin, a planowany czas dojazdu jest krótszy niż 1 godzina i 30 minut, to różnica między tym czasem a czasem dojazdu może być odjęta od czasu wypoczynku.			
		§19	Poza portem macierzystym członek personelu lotniczego wykonujący lot w pasie strefowej zmiany czasu może przystąpić do pracy, jeżeli nieprzerwany zajęciami służbowymi okres wypoczynku wynosił co najmniej tyle, ile czas wykonywania czynności lotniczych, jednak nie mniej niż 14 godzin — gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 4 godziny, a nie mniej niż 16 godzin — gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 6 godzin.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§20	<p>1. Czy dopuszcza się przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych, w tym czasu lotu, w ciągu kolejnych 24 godzin, co może nastąpić za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie?</p> <p>a) konieczności wykonania lotu w celach poszukiwawczych lub ratowniczych;</p> <p>b) opóźnienia lotu z przyczyn uzasadnionych, a w szczególności z powodu:</p> <ul style="list-style-type: none"> - niesprzyjających warunków atmosferycznych, - oczekiwania na pasażerów, - usuwania usterek, - wydłużonego kołowania — nie więcej jednak niż o 2 godziny, z zastrzeżeniem ust. 2. <p>2. Czas wykonywania czynności lotniczych w ciągu kolejnych 24 godzin może zostać przekroczony o 3 godziny w przypadku wykonywania lotu w zwiększonym składzie załogi.</p> <p>3. Dowódca składa pracodawcy pisemny meldunek o każdorazowym przekroczeniu czasu wykonywania czynności lotniczych lub skróceniu czasu wypoczynku.</p> <p>4. W przypadku przekroczenia czasu wykonywania czynności lotniczych lub skrócenia czasu wypoczynku o 1 godzinę lub więcej, pracodawca przesyła kopię meldunku, o którym mowa w ust. 3, wraz z wyjaśnieniem okoliczności przekroczenia czasu wykonywania czynności lotniczych lub skróceniu czasu wypoczynku, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia złożenia meldunku.</p>				
		§21	Czy dyżury pełnione w porcie macierzystym, w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę lub telefonicznie zgodne są z tabelą nr 4				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§22 1. Czy w przypadku pełnienia dyżuru poza portem macierzystym, gdy czas dyżuru przekracza 6 godzin albo ponad 4 godziny dyżuru przypadają między godziną 22:00—06:00 czasu lokalnego, pracodawca zapewnia odpowiednie warunki zakwaterowania. 2. W przypadku, gdy dyżur pełniony jest w porcie lotniczym, pracodawca zapewnia odpowiednie warunki pełnienia dyżuru. 3. Czas dyżuru telefonicznego wlicza się do czasu pracy w wymiarze 50% czasu dyżuru, z wyłączeniem pierwszych 4 godzin. 4. W przypadku opóźnienia odlotu, czas pomiędzy planowaną godziną odlotu a ponownie wyznaczona godzina odlotu zalicza się do czasu pełnienia dyżuru.				
		<i>Czas pracy personelu lotniczego w lotnictwie ogólnym</i>	-	-	-	-
		§23 Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie ogólnym nie przekracza norm czasu pracy, o których mowa w § 8.				
3	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§24 1. Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego nie przekracza? a) 10 godzin czasu wykonywania czynności lotniczych — w ciągu kolejnych 24 godzin; b) 6 godzin czasu lotu — w ciągu kolejnych 24 godzin; c) 30 godzin czasu lotu — w tygodniu kalendarzowym; d) 100 godzin czasu lotu — w miesiącu kalendarzowym; e) 600 godzin czasu lotu — w roku kalendarzowym. 2. Członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego wykonujący loty krótkie (loty po kręgu, do strefy i loty w rejonie lotniska), w czasie, których start i lądowania odbywają się na tym samym lotnisku, powinien mieć zapewnioną przerwę w pracy, określona w tabeli nr 5:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§25	Czy przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych w ciągu kolejnych 24 godzin za zgoda dowódcy statku powietrznego nie jest większe niż 2 godziny?			
		§26	Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.			
4	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu lotniczego w lotnictwie usługowym</i>		-	-	-
		§27	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym nie przekracza norm czasu pracy, o których mowa w § 8.			
		§28	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym przekracza? a) czasu wykonywania czynności lotniczych — określonego w tabelach nr 1 i 2; b) czasu lotu w ciągu kolejnych 24 godzin: - w załodze wieloosobowej — określonego w tab. nr 3, - w załodze jednoosobowej — określonego w tab. nr 6:			
		§29	Czy jedna godzina lotu wykonanego na wysokości poniżej 50 metrów od powierzchni ziemi jest przyjmowana, jako 1 godzina i 20 minut czasu wykonywania czynności lotniczych?			
		§30	Czy jedna godzina lotu wykonywanego na wysokości powyżej 3 600 metrów od powierzchni ziemi na statku powietrznym, który nie ma kabiny ciśnieniowej, jest przyjmowana, jako 1 godzina i 20 minut czasu wykonywania czynności lotniczych?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 4	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§31	1. Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym nie przebywa za sterami statku powietrznego bez przerwy dłużej niż 3 godziny, z wyłączeniem planowanych przelotów? 2. Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym, wykonujący loty krótkie w rejonie lotniska, ma przerwy w wykonywaniu czynności lotniczych, określone w tabeli nr 7:				
		§32	Czy przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych określonego w tabelach nr 1 i 2 w ciągu kolejnych 24 godzin za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie: 1 udziału w akcji poszukiwawczo-ratowniczej, patrolowaniu akwenów wodnych i obszarów leśnych oraz w akcjach gaśniczych — nie przekracza 2 godzin; 2 wykonywania zabiegów agrochemicznych upraw rolnych i leśnych zagrożonych przez szkodniki — nie przekracza 3 godzin.				
		§33	Czy przekroczenie czasu lotu określonego w § 28 pkt 2 za zgoda dowódcy statku powietrznego w sytuacji, o której mowa w § 32 pkt 1 i 2 - nie przekracza 2 godzin?				
		§34	Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych, o którym mowa w § 32, lub przekroczenie czasu lotu, o którym mowa w § 33, może nastąpić jedynie w dwóch kolejnych dniach z zachowaniem 40-godzinnego tygodniowego czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym.				
		§35	Do spraw nieregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Czas pracy personelu lotniczego w Lotniczej Służbie Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznego</i>	-	-	-	-
5	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<p>§36 Czy czas pracy członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego w Lotniczej Służbie Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznym nie przekracza?</p> <p>1. norm czasu: a) wykonywania czynności lotniczych — 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, b) pracy — przeciętnie 40 godzin na tydzień oraz 480 godzin w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym, c) pracy — 1 900 godzin w roku kalendarzowym; 2. czasu lotu: a) 8 godzin — w ciągu kolejnych 24 godzin, b) 80 godzin — w miesiącu kalendarzowym, c) 800 godzin — w roku kalendarzowym.</p>				
		<p>§37 Czy przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych określonego w § 36 pkt 1 lit. a w ciągu kolejnych 24 godzin za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie: 1. udziału w akcji ratowniczej — nie wynosi więcej niż 2 godziny; 2. lotu z chorym lub rannym pacjentem do punktu opieki medycznej lub w celu dostarczenia krwi lub organów ludzkich do przeszczepów — nie wynosi więcej niż 3 godziny.</p>				
		<p>§38 Czy przekroczenie czasu lotu określonego w § 36 pkt 2 lit. za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie wykonywania zadań określonych w § 37 —nie wynosi więcej niż 2 godziny?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 5	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§39	Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych, o którym mowa w § 37, lub czasu lotu, o którym mowa w § 38, może nastąpić jedynie w dwóch kolejnych dniach z zachowaniem tygodniowej normy czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.				
		§40	Czy minimalny czas wypoczynku po okresie wykonywania czynności lotniczych wynosi 8 godzin i 30 minut?				
		§41	1. Czy okres dyżuru obejmuje maksymalnie 8 dni, w których wypełniane są obowiązki Lotniczej Służby Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznego? 2. Okres dyżuru, w którym zawarty jest czas wypoczynku krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, nie może trwać dłużej niż 4 dni.				
		§42	Czy czas pełnienia dyżuru nie przekracza 15 godzin i 30 minut na dobę?				
		§43	Czy czas przerwy w wykonywaniu czynności lotniczych przekraczający 1 godzinę w czasie pełnienia dyżuru nie jest zaliczany do czasu wykonywania czynności lotniczych?				
		§44	Czy jeżeli ze względu na szczególne okoliczności wystąpiło przedwczesne, zagrażające bezpieczeństwu, zmęczenie pilota, jest on obowiązany podjąć decyzje o wcześniejszym zakończeniu dyżuru?				
		§45	Czy przed każdym okresem dyżuru określonym w § 41 wypoczynek nie jest krótszy niż 24 godziny?				
		§46	Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
6	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	Czas pracy personelu lotniczego wykonującego loty na śmigłowcach	-	-	-	-	
		§47	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego wykonujący loty na śmigłowcach przekracza normy czasu pracy określone w § 8.				
		§48	Czy przestrzegane są graniczenia czasu wykonywania czynności lotniczych i czasu lotu z tabeli nr 8?				
		§49	Czy czas przerwy członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego wykonującego w szczególności loty widokowe, dowoży do i z platformy wiertniczej, ze średnią ilością 6 lub więcej lądowań w ciągu godziny, powinien wynosi, co najmniej 30 minut na każde 3 godziny pracy?				
		§50	1. Czy w przypadku wykonywania skomplikowanych operacji lotniczych, w szczególności przy przewożeniu ładunków oraz pracach montażowych, pracodawca określa maksymalna długość czasu pracy członka załogi statku powietrznego z zachowaniem ograniczeń określonych w tabeli nr 8. 2. Czas pracy, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego				
		§51	Czy czas lotu nie przekracza? 1) 80 godzin czasu lotu — w miesiącu kalendarzowym; 2) 800 godzin czasu lotu — w roku kalendarzowym.				
		§52	Czy czas wypoczynku członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego po zakończeniu czynności lotniczych nie jest krótszy niż 12 godzin?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§53 Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.				
7	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu pokładowego</i>	-	-	-	-
		§54 Czy członek personelu pokładowego nie przekracza norm czasu pracy określonych w § 8.?				
		§55 Czy czas wykonywania czynności lotniczych personelu pokładowego, w zależności od czasu zgłoszenia się do pracy, jest zgodny z określonym jest w tabeli nr 9.?				
		§56 Czy czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabeli nr 9 może być zwiększony? 1) w przypadku, o którym mowa w § 13; 2) na polecenie dowódcy statku powietrznego w przypadku zakłóceń operacyjnych.				
		§57 1.Czy w przypadku zwiększenia czasu wykonywania czynności lotniczych, nie przekracza 18 godzin na dobę w locie długodystansowym? 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, personelowi pokładowemu należy zapewnić odpowiednie warunki wypoczynku.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§58 Czy jeżeli czas wykonywania czynności lotniczych: 1) przekracza 16 godzin — każdy członek personelu pokładowego powinien być zwolniony od wszelkich zajęć w czasie lotu na 1/3 czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, pozostałość dzieli się przez 3, a dla 1/3 liczby personelu pokładowego zapewnione są oddzielone od kabiny załogi i pasażerów miejsca do leżenia; 2) przekracza 14 godzin, a nie przekracza 16 godzin — każdy członek personelu pokładowego powinien być zwolniony od wszelkich zajęć w czasie lotu na 1/4 czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, pozostałość dzieli się przez 4, a dla 1/4 liczby personelu pokładowego zapewnione są oddzielone od kabiny załogi i pasażerów rozkładane fotele; 3) przekracza czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabeli nr 9, a nie jest dłuższy niż 14 godzin — każdy członek personelu pokładowego powinien być zwolniony od wszelkich zajęć w czasie lotu co najmniej na 1 godzinę.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego	-	-	-	-
		§59 Czy czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego nie przekracza 12 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy? 2. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego obejmuje w szczególności: 1) pracę na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego; 2) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym; 3) czas odprawy przed rozpoczęciem pracy zmiany dziennej lub nocnej; 4) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego; 5) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia praktycznego oraz egzaminowania; 6) przerwę, o której mowa w ust. 3. 3. W czasie pracy kontrolerów ruchu lotniczego zapewnia się przerwy w wymiarze do 50% dobowego wymiaru czasu pracy, w ciągu, której pracownik pozostaje w gotowości do pracy.				
		§60 Czy szczegółowy rozkład czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego określa regulamin pracy?	-	-	-	-
		§61 1. Czy liczba następujących po sobie bezpośrednio dni pracy nie przekracza czterech? 2. Liczba następujących po sobie bezpośrednio dni wolnych nie może przekroczyć czterech. 3. Po pracy w porze nocnej pracodawca zapewni 12-godzinny nieprzerwany okres wypoczynku.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 8	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§62	1. Czy maksymalny czas pracy bez przerwanie przekracza : 1) na stanowisku operacyjnym kontrolera radarowego — do 2 godzin; 2) na stanowisku operacyjnym kontrolera proceduralnego — do 2 godzin; 3) na pozostałych stanowiskach operacyjnych wymagających kwalifikacji kontrolera ruchu lotniczego — do 3 godzin; 4) na stanowisku operacyjnym asystenta kontrolera ruchu lotniczego — do 3 godzin. 2. W organach kontroli ruchu lotniczego portów lotniczych o małym natężeniu ruchu lotniczego czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być zwiększony o 3 godziny na stanowisku operacyjnym kontrolera radarowego i kontrolera proceduralnego. 3. Okres przerwy, o której mowa w § 59 ust. 3, na stanowisku operacyjnym wynosi nie mniej niż 1 godzinę dla każdego rodzaju stanowiska operacyjnego.				
		§63	Przepisy § 59—62 stosuje się odpowiednio do osób nieposiadających licencji kontrolera ruchu lotniczego podczas ich szkolenia lotniczego na stanowiskach operacyjnych kontroli ruchu lotniczego.				
		§64	Traci moc zarządzenie Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności z dnia 28 marca 1989 (M. P.Nr 8, poz. 76, z 1990 r. Nr 14, poz. 113 oraz z 1996 r.Nr 60, poz. 565 i Nr 68, poz. 644).				
		§65	Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/R
Operator/Organizacja (Operator/Organization)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /	
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Random)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.1150	Terminologia. Czy operator stosuje nazewnictwo zgodne z definicjami za wartymi w przepisie?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2.	JAR-OPS 3.1155	Zezwolenie na transport materiałów niebezpiecznych.	-	-	-	-
		Czy operator posiada zezwolenie organu na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych?				
3.	JAR-OPS 3.1160	Zakres.	-	-	-	-
		a) Czy operator spełni, bez względu na trasę i zwierchnictwo nad przestrzenią powietrzną, w której materiały niebezpieczne są przewożone drogą lotniczą, wszystkie warunki podane w Instrukcjach Technicznych				
		b) Artykuły i substancje, które byłyby inaczej sklasyfikowane, jako materiały niebezpieczne, będą wyłączone z ustaleń w tej Części, jeśli spełnione są ograniczenia podane w Instrukcjach Technicznych oraz jeśli: 1 Wymagane jest, aby zgodnie z odnośnymi przepisami zdatności lub z przyczyn operacyjnych znalazły się one na pokładzie śmigłowca, zgodnie z IEM OPS 3.1160 (b)(1); 2 Będą przewożone, jako catering lub zaopatrzenie kabinowe; 3 Będą przewożone dla zużycia w locie, jako pomoc weterynaryjna lub jako humanitarny środek uśmiercający dla zwierząt, zgodnie z IEM OPS 3.1160(b)(3); 4 Będą przewożone dla zużycia w locie, jako środek medyczny dla pacjenta zgodnie z IEM OPS 3.1160 (b)(4), biorąc pod uwagę, aby:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.1160	b) (i) Pojemniki z gazem były wyprodukowane specjalnie do napełniania i transportowania danego gazu; (ii) Środki apteczne, lekarstwa i inne środki medyczne były pod kontrolą wykwalifikowanego personelu, kiedy są na śmigłowcu; (iii) Wyposażenie zawierające mokre ogniwa zasilające było mocowane i zabezpieczone w pozycji pionowej dla uniknięcia wylania elektrolitu; (iv) Były wydawane przez dowódcę śmigłowca odpowiednie polecenia dotyczące składowania i zabezpieczania całego wyposażenia podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy jest to konieczne dla zachowania bezpieczeństwa; 5. Były przewożone przez pasażerów lub członków załogi zgodnie z IEM OPS 3.1160(b)(5).				
		c) Czy artykuły i substancje, będące w zamierzeniu zastępczymi dla tych, które podano w ust. (b)(1) oraz (a)(2) powyżej, będą przewożone śmigłowcem zgodnie z wymaganiami podanymi w Instrukcjach Technicznych				
4	JAR-OPS 3.1165	<i>Ograniczenia w przewozie materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby na śmigłowcu nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w Instrukcjach Technicznych są z nazwy lub pochodzenia zabronione do przewozu lotniczego				
		b) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby przedmioty i substancje lub inne materiały, które są określone w Instrukcjach Technicznych, jako zabronione do przewozu w normalnych warunkach, były przewożone wyłącznie kiedy: <ol style="list-style-type: none"> Zostaną zwolnione z zakazu przewozu przez zainteresowane państwa na podstawie Instrukcji Technicznych, zgodnie z IEM OPS 3.1165(b)(1); Instrukcje Techniczne wskazują, że mogą być przewożone za zgodą wydaną przez państwo pochodzenia. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd. 4	JAR-OPS 3.1170	<i>Klasyfikacja</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby artykuły i substancje były klasyfikowane, jako materiały niebezpieczne zgodnie z Instrukcjami Technicznymi?				
5	JAR-OPS 3.1175	<i>Pakowanie</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby materiały niebezpieczne były zapakowane tak, jak określono to w Instrukcjach Technicznych?				
6	JAR-OPS 3.1180	<i>Etykiety i oznakowania</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby paczki, opakowania i kontenery przewozowe posiadały etykiety oraz były oznakowane zgodnie z wymaganiami podanymi w Instrukcjach Technicznych?				
		b) Czy operator zapewni, żeby wszystkie pakunki i kontenery były oznaczone w sposób zgodny z opisanym w Technicznych Instrukcjach lub zgodnie z wytycznymi Władzy (Patrz AMC OPS 3.1180(b)).				
		c) Czy kiedy lot z materiałem niebezpiecznym odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, etykiety i oznakowania materiałów niebezpiecznych muszą być dodatkowo sformułowane w języku angielskim, niezależnie od sformułowania w każdym innym języku?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7	JAR-OPS 3.1185	<i>Dokumenty przewozowe materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby, z wyjątkiem przypadków podanych w Instrukcjach Technicznych, do materiałów niebezpiecznych dołączony był dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych?				
		b) Czy tam, gdzie lot z materiałem niebezpiecznym odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych musi być dodatkowo sformułowany w języku angielskim, niezależnie od sformułowania w każdym innym języku?				
8.	JAR-OPS 3.1195	<i>Przyjmowanie materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie przyjmie do przewozu materiałów niebezpiecznych, dopóki paczki, opakowanie lub pojemnik przewozowy nie zostaną sprawdzone zgodnie z procedurą podaną w Instrukcjach Technicznych?				
		b) Czy operator lub jego agent przewozowy użyją listy kontrolnej przyjęcia. Lista ta pozwoli na sprawdzenie wszystkich odnośnych szczegółów podlegających kontroli i będzie posiadać formę umożliwiającą odznaczanie sprawdzenia przyjęcia w sposób ręczny, mechaniczny lub skomputeryzowany.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.1200	a) Czy operator zapewni, aby: 1. Paczki, opakowania i pojemniki przewozowe były sprawdzone pod kątem wycieków lub zniszczeń bezpośrednio przed załadowaniem do śmigłowca lub do urządzenia jednostki ładunku (ULD), jak podano w Instrukcjach Technicznych; 2. Urządzenie jednostki ładunku (ULD) nie zostało załadowane do śmigłowca, dopóki nie zostanie sprawdzone, zgodnie z wymaganiami Instrukcji Technicznych, czy nie ma wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych; 3. Nie zostały załadowane do śmigłowca paczki, opakowania i pojemniki ładunkowe ciekące lub uszkodzone; 4. Zostały usunięte ze śmigłowca wszystkie paczki, których wygląd świadczy, że są zniszczone lub ciekące oraz aby właściwe miejscowo lub rzeczowo władze lub instytucje podjęły kroki w celu ich usunięcia. W takim przypadku należy ponownie sprawdzić stan wszystkich pozostałych przesyłek oraz śmigłowca w celu upewnienia się, że są one w stanie właściwym do przewozu lotniczego i nie nastąpiły żadne uszkodzenia lub zanieczyszczenia śmigłowca lub jego ładunku;				
		<i>Usuwanie zanieczyszczeń</i>	-	-	-	-
10.	JAR-OPS 3.1205	a) Czy operator zapewni, aby: 1. Każde zanieczyszczenie będące skutkiem wycieku lub zniszczenia materiału niebezpiecznego zostało niezwłocznie usunięte;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 10	JAR-OPS 3.1205	a) 2. Śmigłowiec, który został skażony substancjami radioaktywnymi, został natychmiast wycofany z eksploatacji i nieprzywrócony do lotów, dopóki poziom promieniowania radioaktywnego na każdej dostępnej powierzchni śmigłowca oraz poziom promieniowania niestałego nie będzie niższy od wartości podanych w Instrukcjach Technicznych.				
		<i>Ograniczenia załadunku.</i>	-	-	-	-
11.	JAR-OPS 3.1210	a) Kabina pasażerska pokład przedziały towarowe: Czy operator zapewni, aby materiały niebezpieczne były załadowane, podzielone, złożone i zabezpieczone w śmigłowcu zgodnie z Technicznymi Instrukcjami?				
		b) Materiały niebezpieczne przeznaczone do przewozu wyłącznie śmigłowcami towarowymi (Cargo) Czy operator zapewni, aby paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone etykietami „przewóz wyłącznie śmigłowcem transportowym (Cargo) „, były załadowane zgodnie z Instrukcjami Technicznymi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Dostarczanie informacji.</i>	-	-	-	-
		<p>Czy operator zapewni, aby?</p> <p>1. Personelowi naziemnemu dostarczano informacje umożliwiające wykonywanie obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych, łącznie z czynnościami, jakie mają podjąć w przypadku zdarzeń lub wypadków z materiałami niebezpiecznymi;</p> <p>2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, informacje zawarte w ust. (a) (1) powyżej były przekazywane także agentowi handlingowemu.</p>				
12.	JAR-OPS 3.1215	<p>Informacje przekazywane pasażerom i innym osobom:</p> <p>1. Czy operator zapewni, aby informacje wymagane w Instrukcjach Technicznych zostały publicznie ogłoszone, a pasażerowie byli uprzedzeni o zakazie przewozu śmigłowcem materiałów zabronionych?</p> <p>2. Czy operator oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, agent handlingowy zapewnią, aby w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone zawiadomienia dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych?</p>				
		<p>Informacje dla załogi - Operator zapewni, aby w Instrukcji Operacyjnej były zawarte informacje dotyczące zakresu odpowiedzialności członków załogi podczas przewożenia materiałów niebezpiecznych, łącznie z czynnościami, jakie należy podjąć w razie sytuacji awaryjnych.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 12.	JAR-OPS 3.1215	d) <i>Informacje dla dowódcy (PIC). Czy operator zapewni, aby dowódca otrzymał pisemną informację o przewożonych materiałach niebezpiecznych (Notification to the Commander – NOTOC) wymaganą w Instrukcjach Technicznych. Okres przechowywania tych informacji podany jest w Tabeli 1 do Dodatku 1 do JAR-OPS 3.1056.</i>				
		e) <i>Informacje na wypadek zdarzenia lub wypadku lotniczego. Zgodnie z wymaganiami AMC OPS 3.1215(e). 1 Operator, którego śmigłowiec brał udział w zdarzeniu lotniczym, dostarczy na żądanie właściwej miejscowo lub rzeczowo władzy każdą informację wymaganą dla zmniejszenia ryzyka spowodowanego przewozem materiałów niebezpiecznych. 2 Operator, którego śmigłowiec brał udział w wypadku lotniczym, najszybciej jak to możliwe, poinformuje właściwe rzeczowo władze państwa, w którym wypadek śmigłowca miał miejsce, o każdym przewożonym na tym śmigłowcu materiale niebezpiecznym.</i>				
13	JAR-OPS 3.1220	<i>Programy szkolenia</i>	-	-	-	-
		a) <i>Czy operator opracuje, uzyska zatwierdzenie Władzy i będzie realizował programy szkolenia personelu wymagane w Instrukcjach Technicznych?</i>				
		b) <i>Operatorzy niemający stałego zezwolenia na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych. Operator zapewni, aby: 1. Personel związany z ogólnym przewozem towarów i bagażu odbył szkolenie związane z przewozem materiałów niebezpiecznych. Minimum szkolenia musi obejmować zagadnienia podane w Kolumnie 1, Tabeli Nr 1 i być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z przewozem materiałów niebezpiecznych oraz nauczania metod rozpoznawania takich materiałów i ograniczeń, jakie mają zastosowanie do bagażu pasażerów.</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.1220	b) 2 Następujący personel: (i) Członkowie załogi lotniczej; (ii) Personel odprawy pasażerskiej; (iii) Personel do spraw bezpieczeństwa, zatrudniony przez operatora, zajmujący się prześwietlaniem bagażu i kontrolą pasażerów, odbył szkolenie, które musi obejmować zagadnienia podane w Kolumnie 2 Tabeli Nr 1				
		c) <i>Operatorzy posiadający stałe zezwolenie na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych.</i> Operator zapewni, aby: 1. Personel związany z przyjmowaniem do przewozu materiałów niebezpiecznych odbył szkolenie i był przygotowany do pełnienia swoich obowiązków 2. Personel związany z obsługą naziemną, składowaniem i załadunkiem materiałów niebezpiecznych odbył szkolenie wymagane do pełnienia tych obowiązków.; 3. Personel związany z ogólnym przewozem towarowym odbył szkolenie związane z przewozem materiałów niebezpiecznych i był przygotowany do wypełniania swoich obowiązków. 4. Członkowie załóg odbyli szkolenie, którego minimalny zakres podany jest w Kolumnie 4 Tabeli Nr 2. 5. Następujący personel: i) Personel odprawy pasażerskiej; ii) Personel do spraw bezpieczeństwa, zatrudniony przez operatora i zajmujący się prześwietlaniem bagażu i kontrolą pasażerów; iii) Członkowie załogi inni niż członkowie załogi lotniczej odbyli szkolenie, którego minimalny zakres podany jest w Kolumnie 5 Tabeli Nr 2.				
		d) Czy operator zapewni, aby szkolenia były kończone egzaminem, podczas którego zostanie sprawdzona wiedza i znajomość obowiązków.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd. 13	JAR-OPS 3.1220	e) Czy operator zapewni, aby cały personel wymagający przeszkolenia w przewozie materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia odświeżające nie rzadziej, niż co 2 lata?				
		f) Czy operator zapewni, aby rejestry szkolenia w przewozie materiałów niebezpiecznych były zachowane dla całego personelu, który odbył szkolenie jak w ust. (d) powyżej?				
		g) Czy operator zapewni, aby personel agenta przewozowego był przeszkolony zgodnie z zakresami podanymi w odpowiednich kolumnach Tabeli Nr 1 i Nr 2.				
14	JAR-OPS 3.1225	Zgłaszanie zdarzeń i wypadków z materiałami niebezpiecznymi	-	-	-	-
		a) Czy operator zgłosi Władzy każde zdarzenie lub wypadek z materiałami niebezpiecznymi? Wstępny raport ma być dostarczony w ciągu 72 godzin od chwili zdarzenia, chyba, że uniemożliwiają to szczególne okoliczności				
		b) Czy operator zgłosi Władzy każdy przypadek odkrycia na pokładzie śmigłowca niezadeklarowanego lub błędnie deklarowanego materiału niebezpiecznego odprawionego w przesyłkach cargo lub pasażerskich bagażach rejestrowanych lub nierejestrowanych? Raport będzie złożony w ciągu 72 godzin od chwili zdarzenia, chyba, że uniemożliwiają to szczególne okoliczności				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Ochrona		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/S			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.1235	<p><i>Wymagania ochrony</i></p> <p>Czy operator zapewnia, że cały personel jest odpowiednio zapoznany i postępuje zgodnie z odnośnymi wymaganiami programu i instrukcji ochrony linii operatora? Czy programy i instrukcje ochrony linii nie objęte klauzulą poufności są umieszczone w Instrukcji Operacyjnej.</p>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2.	JAR-OPS 3.1240	<p><i>Programy szkoleniowe</i></p> <p>Czy operator opracował i realizuje programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie śmigłowcem oraz zminimalizowanie skutków, jakie mogą z nich wynikać? Programy szkolenia mają uwzględniać postanowienia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Członkowie załóg mają znać i umieć wykonać wszystkie procedury objęte programami szkolenia.</p>	-	-	-	-
3	JAR-OPS 3. 1245	<p><i>Zgłaszanie przypadków bezprawnej ingerencji</i></p> <p>Czy operator zobowiązał zgłaszać zdarzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego przez dowódcę załogi lub pod jego nieobecność operator sam, bez zbędnej zwłoki, zgłosi takie zdarzenie Prezesowi oraz właściwej władzy lokalnej w miejscu zdarzenia?</p>	-	-	-	-
4	JAR-OPS 3. 1250	<p><i>Lista kontrolna procedur przeszukiwania śmigłowca</i></p> <p>Czy operator zapewnił, aby na pokładzie samolotu znajdowała się lista kontrolna procedur poszukiwania na pokładzie samolotu ukrytych materiałów wybuchowych, broni i tym podobnych niebezpiecznych przedmiotów (<i>Improvised Explosive Device – IED</i>) w razie uzasadnionego podejrzenia zamachu? Lista kontrolna ma być uzupełniona wytycznymi dotyczącymi postępowania w przypadku wykrycia na pokładzie ładunku wybuchowego lub podejrzanego przedmiotu.</p>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.1255	<p><i>Bezpieczeństwo kabiny załogi</i></p> <p>Czy operator zapewnił, aby śmigłowiec, który ma drzwi wejściowe do kabiny załogi, jest wyposażony w zamek, który jest zamykany od strony kabiny załogi? Ponadto czy operator ustanowił uznane przez Prezesa procedury oraz zapewni środki, jakimi personel pokładowy będzie porozumiewał się z załogą lotniczą śmigłowca w przypadku podejrzanych zachowań na pokładzie albo zagrożenia bezpieczeństwa lotu.</p>	-	-	-	-

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Masa i wyważenie			Audytory <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/J
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /	
		Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.	
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Random)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezasadovalajaca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zasady ogólne.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 1.605	a) Czy operator zapewnia, by w każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości samolotu były zgodne z ograniczeniami określonymi w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub w instrukcji operacyjnej, w przypadku gdy jest ona bardziej restrykcyjna?				
		b) Czy operator ustalił według odpowiedniej procedury masę i położenie środka ciężkości każdego samolotu, a następnie przeprowadza ważenie co 4 lata (jeżeli stosuje masy indywidualne) lub co 9 lat w przypadku mas floty?				
		c) Czy operator określił masę wszystkich składników (ważenie lub standardowe masy) <i>Dry Operating Mass</i> i wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1.	OPS 1.605	d) Czy operator określa masę przewożonego ładunku (w tym balastu) - poprzez ważenie lub użycie standardowych mas określonych w OPS 1.620?				
		e) Czy operator określa w Instrukcji Operacyjnej masę zabieranego na lot paliwa używając właściwie określonej gęstości?				
2.	OPS 1.607	<i>Terminologia.</i> Czy operator używa terminologii zgodnie z zaleceniami zawartymi w OPS 1.607 (a-f)?	-	-	-	-
3.	OPS 1.610	<i>Zaladunek, masa i wyważenie.</i> Czy operator określił w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymogi określone w OPS 1.605?	-	-	-	-
		Czy system ten uwzględnia wszystkie rodzaje planowanych Operacji?				
4.	OPS 1.615	<i>Wartość masy załogi.</i> Czy w celu określenia suchej masy operacyjnej operator stosuje następujące wartości mas:	-	-	-	-
		a) 1) masy rzeczywiste łącznie z wszelkim bagażem załogi?				
		2) masy standardowe, łącznie z bagażem podręcznym, wynoszące 85 kg dla członków załogi lotniczej oraz 75 kg dla członków personelu pokładowego?				
		3) inne masy standardowe możliwe do przyjęcia przez organ?				
b) Czy operator koryguje DOM i położenie środka ciężkości w przypadku bagażu dodatkowego?						
5.	OPS 1.620	<i>Wartości mas pasażerów i bagażu.</i> a) Czy operator oblicza masę pasażerów i bagażu rejestrowanego zgodnie z wymaganiami (tabele 1,2, i 3 w OPS 1.620), a procedury włączone są do Instrukcji Operacyjnej?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 5	OPS 1.620	b)	Czy operator zapewnił, aby określanie masy rzeczywistej pasażerów i bagażu podręcznego, odbywało się poprzez ważenie bezpośrednio przed wejściem na pokład lub w miejscu do niego przyległym?				
		c)	Czy operator stosuje odpowiednie tabele mas standardowych?				
		d)	1)	Czy w przypadku gdy całkowita liczba dostępnych na pokładzie samolotu miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 20, operator stosuje standardowe masy kobiet i mężczyzn określone w tabeli 1?			
			2)	Czy jako alternatywę, w przypadkach gdy całkowita liczba dostępnych miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 30, operator stosuje wartości z kolumny tabeli 1 »sami dorośli«?			
			Czy wartości mas czarteru wakacyjnego stosowane są, pod warunkiem że do niepłatnego przewozu niektórych kategorii pasażerów wykorzystywanych jest nie więcej niż 5 % miejsc pasażerskich samolotu?				
			<i>Dla celów tabeli 1 czarter wakacyjny oznacza lot czarterowy, który stanowi wyłącznie element pakietu wakacyjnego.</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		1) Czy w przypadku gdy całkowita liczba miejsc pasażerskich dostępnych na pokładzie samolotu wynosi 19 lub mniej, operator stosuje standardowe masy określone w tabeli 2?				
		e) 2) Czy w przypadku lotów, w czasie których nie przewozi się bagażu podręcznego w kabinie lub gdy bagaż podręczny uwzględniany jest oddzielnie, od powyższych mas dla mężczyzn i kobiet operator odejmuje 6 kg ? (operator ma taką możliwość) <i>Do celów niniejszego punktu artykuły takie, jak płaszcz, parasol, mała torebka lub torebka damska, materiały do czytania lub mały aparat fotograficzny nie są uznawane za bagaż podręczny.</i>				
		f) 1) Czy w przypadku gdy całkowita liczba dostępnych na pokładzie samolotu miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 20, do każdej sztuki bagażu rejestrowanego operator stosuje standardowe masy określone w tabeli 3? Czy dla samolotów posiadających do 19 miejsc pasażerskich włącznie operator stosuje rzeczywistą masę bagażu rejestrowanego określoną poprzez ważenie?				
		2) Czy operator uzależnia wyznaczenia wartości masy bagażu od rodzaju lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.620	g) Jeżeli operator zamierza stosować wartości mas standardowych inne niż w tabelach 1, 2, i 3 zamieszczonych w OPS 1.620, to czy operator powiadomił organ o powodach swojej decyzji oraz uzyskał wcześniej zezwolenie?				
		h) Czy w przypadku każdego lotu, w którym spodziewany jest przewóz znaczącej liczby pasażerów, których masa, łącznie z ich bagażem podręcznym, może przekroczyć standardowe masy pasażerów, operator określa rzeczywistą masę tych pasażerów poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy?				
		i) Czy w przypadku kiedy stosowane są standardowe wartości mas bagażu rejestrowanego i zachodzi podejrzenie, że znaczna liczba pasażerów zgłosi do odprawy bagaż, który przekroczy standardową masę bagażu, operator określa rzeczywistą masę tego bagażu poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy?				
		j) Czy operator zapewnia, by dowódca był powiadomiony o użyciu niestandardowej metody określenia masy ładunku oraz by ta metoda została podana w dokumentacji masy i wyważenia?				
6.	OPS 1.625	<i>Dokumentacja masy i wyważenia.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił właściwe dokumentowanie (w tym podpis sporządzającego oraz osoby nadzorującej załadunek) masy i wyważenia przed każdym lotem tak, aby umożliwiło to dowódcy spełnienie ograniczeń odnośnie masy i położenia środka ciężkości, co potwierdza również swoim podpisem na w/w dokumencie?				
		b) Czy operator opracował procedury zmian w ostatniej chwili (<i>last minute change</i>)?				
		c) Kiedy operator może stosować procedury alternatywne?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7.	Dodatek 1 do OPS 1.605	<i>Masa i wyważenie – zasady ogólne.</i>	-	-	-	-
		a) Kiedy operator określa indywidualną suchą masę operacyjną samolotu, położenie środka ciężkości i o ile procent może ona odbiegać od maksymalnej masy do lądowania?				
		b) Czy operator może wystąpić do organu o zatwierdzenie standartowych mas dla innych elementów ładunku?				
		c) Czy operator zapewnia, by załadunek odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu?				
		d) Czy operator podczas załadunku, bierze pod uwagę położenie środka ciężkości?				
8.	Dodatek 1 do OPS 1.620 lit f	<i>Definicja obszaru lotów w regionie europejskim.</i> Czy operator bierze pod uwagę punkty geograficzne ograniczone loksodromami w obszarze europejskim?	-	-	-	-
9.	Dodatek 1 do OPS 1.620 lit g	<i>Procedura ustanawiania skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu.</i> Czy operator zna procedury, ustanawiania skorygowanych standartowych wartości mas pasażerów i bagażu?	-	-	-	-
10.	Dodatek 1 do OPS 1.625	<i>Dokumentacja masy i wyważenia.</i>	-	-	-	-
		a) 1) Jeśli operator nie uzyskał zgody od organu na pominięcie niektórych informacji w dokumentacji masy i wyważenia, - to czy posiada on pełną dokumentację która zawiera dane wymienione w punkcie a) 1) w Dodatku 1 do OPS 1.625 ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 10.	Dodatek 1 do OPS 1.625	a) 2) Czy operator zapewnia że - jeśli po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia wprowadzone zostaną w ostatniej chwili jakiegokolwiek zmiany, to dowódca zostanie o tym powiadomiony, i wprowadzona w ostatniej chwili zmiana zostanie uwzględniona w dokumentacji masy i wyważenia. I że maksymalna możliwa do przyjęcia zmiana wprowadzana w ostatniej chwili jest określona w instrukcji operacyjnej?				
		b) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, to czy operator sprawdza spójność otrzymanych danych w odstępach nie przekraczających 6 miesięcy, - sprawdzając czy poprawki do wprowadzanych danych są prawidłowo przyjmowane przez system oraz czy system funkcjonuje prawidłowo w sposób ciągły?				
		c) W przypadku kiedy operator korzysta ze skomputeryzowanego pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia, jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu, - to czy uzyskał on odpowiednia zgodę organu do prowadzenia takiej operacji?				
		d) Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia wysyłana jest do samolotów poprzez łącza danych, to: Czy kopia końcowej dokumentacji, masy i wyważenia zaakceptowana przez dowódcę jest dostępna na ziemi?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT - / /	
Nazwa modułu (Module title)		Przyrządy i wyposażenie		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAT/K
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 / /
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / .....	r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)		

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Ogólne wprowadzenie.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by nie doszło do rozpoczęcia lotu jeśli przyrządy i wyposażenie nie są:	-	-	-	-
1.	OPS 1.630	a) 1) Zatwierdzone (Z wyjątkiem w lit c), oraz zainstalowane zgodnie z mającymi do nich zastosowanie wymogami obejmującymi minimalne standardy osiągnięć, wymogi operacyjne oraz wymogi dotyczące zdatości do lotu? 2) Sprawne i zdadne do użycia w prowadzonym rodzaju operacji, z wyjątkami przewidzianymi w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL)?				
		b) Czy minimalnymi standardami osiągnięć przyrządów są Europejskie Standardy Techniczne (ETSO)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 1.	OPS 1.630	Czy operator jest świadomy tego że, nie wymaga się posiadania certyfikatów na następujące elementy:					
		1) Bezpieczniki topikowe (mowa w OPS 1.635)					
		2) Latarki elektryczne (mowa w OPS 1.640 lit. a) pkt. 4)					
		3) Precyzyjne urządzenia do pomiaru czasu (mowa w OPS 1.650 lit. b) i 1.652 lit. b)					
		4) Uchwyt na mapy (mowa w OPS 1.652 lit. n)					
		c) 5) Apteczka pierwszej pomocy (mowa w OPS 1.745)					
		6) Ratunkowy zestaw medyczny (mowa w OPS 1.755)					
		7) Megafony (mowa w OPS 1.810)					
		8) Wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne (mowa w OPS 1.835 a),c)					
		9) Kotwice morskie i wyposażenie do cumowania (opisane w OPS 1.840)					
		10) Urządzenia przytrzymujące dla dzieci, o których mowa w OPS 1.730 lit. a) pkt. 3.					
			Czy wyposażenie, które ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego członka załogi lotniczej na jego stanowisku, jest łatwe do obsługi z tego stanowiska?				
		d)	Czy w przypadku gdy pojedyncze urządzenie jest obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, jest ono zainstalowane w taki sposób, by było łatwe w obsłudze z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1	OPS 1.630	e) Czy przyrządy, które są wykorzystywane przez któregośkolwiek z członków załogi lotniczej, są rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą? Czy w samolocie z załogą wieloosobową każdy pojedynczy przyrząd jest zainstalowany w taki sposób, by był on widoczny ze stanowiska każdego członka załogi?				
2.	OPS 1.635	<i>Urządzenia zabezpieczenia obwodów.</i> Czy operator zapewnia że, nie użytkuje samolotu wyposażonego w bezpieczniki, jeżeli podczas lotu na pokładzie nie są dostępne bezpieczniki zapasowe w liczbie równej co najmniej 10 % liczby bezpieczników każdej wartości, bądź po trzy z każdego rodzaju? <i>Przy czym stosuje się większą z tych liczb.</i>	-	-	-	-
3.	OPS 1.640	<i>Światła operacyjne samolotu.</i>	-	-	-	-
		Czy samoloty użytkowane przez operatora są wyposażone w:	-	-	-	-
		Do lotów w dzień:	-	-	-	-
		a) 1) W system światel antykolizyjnych?				
		2) W zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu?				
3) W zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich?						
4) W latarki elektryczne dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im stanowisk?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 3.	OPS 1.640	Oraz, - dodatkowo do lotów w nocy:	-	-	-	-
		b) 1) W światła nawigacyjne i pozycyjne?				
		2) W dwa światła lądowania lub pojedyncze światło mające dwa oddzielnie zasilane włókna?				
		3) W światła wymagane zgodnie z przepisami międzynarodowymi o zapobieganiu kolizjom na morzu w przypadku wodnosamolotów i amfibii?				
4.	OPS 1.645	<i>Wycieraczki szyby przedniej.</i>	-	-	-	-
		Czy operator użytkuje samoloty o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, jeżeli nie są one wyposażone na każdym stanowisku pilota w wycieraczkę szyby przedniej lub równoważny system utrzymujący w czystości część szyby podczas opadów atmosferycznych?				
5.	OPS 1.650	<i>Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące do lotów z widocznością (VFR) w dzień.</i>	-	-	-	-
		Czy samoloty używane w lotach VFR w dzień są wyposażone w przyrządy pilotażowe, nawigacyjne i urządzenia towarzyszące oraz, w stosownych przypadkach, spełniają warunki określone w poniższych literach:	-	-	-	-
		a) Busola magnetyczna?				
		b) Precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu, wskazujące czas w godzinach, minutach i sekundach?				
		c) Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu?				
		d) Miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz) wyskalowany w węzłach?				
e) Wariometr?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.650	f) Wskaźnik zakrętu i ślizgu lub koordynator zakrętu (zakrętomierz) ze wskaźnikiem ślizgu (chylomierzem poprzecznym)?				
		g) Wskaźnik położenia przestrzennego?				
		h) Żyroskopowy wskaźnik kursu?				
		i) Urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza?				
		j) Czy operator jest świadomy że, w przypadku lotów, które nie trwają dłużej niż 60 minut, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku i które odbywają się w odległości do 50 mil morskich od lotniska, przyrządy określone w lit. f), g) oraz h) powyżej, oraz w lit. k) pkt 4, pkt 5 i pkt 6 poniżej, mogą być zastąpione przez wskaźnik zakrętu i ślizgu lub koordynator zakrętu ze wskaźnikiem ślizgu lub przez wskaźnik położenia przestrzennego (sztuczny horyzont) ze wskaźnikiem ślizgu?				
		W przypadku gdy wymagana jest obecność dwóch pilotów, to czy stanowisko II pilota wyposażone jest w następujące oddzielne przyrządy:	-	-	-	-
		k) 1) Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu?				
		2) Miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz) wyskalowany w węzłach?				
		3) Wariometr?				
		4) Wskaźnik zakrętu i ślizgu lub koordynator zakrętu (zakrętomierz) ze wskaźnikiem ślizgu (chylomierzem poprzecznym)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.650	5) Wskaźnik położenia przestrzennego?				
		6) Żyroskopowy wskaźnik kursu?				
		l) Każdy system wskazywania prędkości jest wyposażony w ogrzewany odbiornik ciśnienia powietrza (rurka Pitota) lub równoważne urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem dla samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, oraz samolotów, których świadectwo zdatności do lotu zostało wydane po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 kwietnia 1999 r.?				
		m) W przypadku gdy wymagane są podwójne zestawy przyrządów, wymóg obejmuje oddzielne dla każdego pilota wyświetlacze i pulpity sterujące lub inne wyposażenie towarzyszące, stosownie do potrzeb?				
		n) Wszystkie samoloty są wyposażone w urządzenie sygnalizujące brak odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych?				
		o) Wszystkie samoloty, w których ograniczenia ściśłości powietrza nie są wskazywane na prędkościomierzach, wyposażone są na każdym stanowisku pilota we wskaźnik liczby Macha?				
		p) Operator nie prowadzi operacji VFR w dzień, jeżeli samolot nie jest wyposażony w słuchawki nagiłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6.	OPS 1.652	Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) i lotów w nocy.	-	-	-	-
		Czy samoloty używane w lotach IFR i VFR w nocy, są wyposażone w przyrządy pilotażowe, nawigacyjne i urządzenia towarzyszące, i w stosownych przypadkach, spełniają warunki określone w poniższych literach:	-	-	-	-
		a) Busola magnetyczna?				
		b) Precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu, wskazujące czas w godzinach, minutach i sekundach?				
		c) Dwa dokładne wysokościomierze barometryczne wyskalowane w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowane do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu. Wysokościomierze te muszą mieć licznik wskazówkowy lub wskazywać wysokość w podobny sposób?				
		d) System wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanym odbiornikiem ciśnienia powietrza (rurka Pitota) lub równorzędnym urządzeniem zabezpieczającym przed nieprawidłowym działaniem spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem, łącznie ze wskaźnikiem ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnienia powietrza? <i>Wymóg posiadania wskaźnika ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnienia nie ma zastosowania do samolotów z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie lub o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie i których świadectwo zdolności do lotu zostało wydane przed dniem 1 kwietnia 1998 r.</i>				
e) Wariometr?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6	OPS 1.652	f) Wskaźnik zakrętu i ślizgu?				
		g) Wskaźnik położenia przestrzennego?				
		h) Żyroskopowy wskaźnik kursu?				
		i) Urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza?				
		j) Dwa niezależne systemy ciśnienia statycznego, z wyjątkiem samolotów o napędzie śmigłowym o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie, na których dopuszcza się jeden system ciśnienia statycznego i jedno alternatywne źródło ciśnienia statycznego?				
		k) W przypadku gdy wymagana jest obecność dwóch pilotów, stanowisko drugiego pilota wyposażone jest w następujące oddzielne przyrządy: 1) Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu; może to być jeden z dwóch wysokościomierzy wymaganych w lit. c) powyżej? <i>Wysokościomierze te muszą mieć licznik wskazówkowy lub wskazywać wysokość w podobny sposób.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6	OPS 1.652	2) System wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanym odbiornikiem ciśnień powietrza (rurka Pitota) lub równorzędym urządzeniem zabezpieczającym przed nieprawidłowym działaniem spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem, łącznie ze wskaźnikiem ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnień powietrza? <i>Wymóg posiadania wskaźnika ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnień nie ma zastosowania do samolotów z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie lub o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie i których świadectwo zatności do lotu zostało wydane przed dniem 1 kwietnia 1998r.</i>				
		cd. k				
		3) Wariometr?				
		4) Wskaźnik zakrętu i ślizgu?				
		5) Wskaźnik położenia przestrzennego?				
		6) Żyroskopowy wskaźnik kursu?				
		1) Samoloty o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 jest wyposażone w dodatkowy rezerwowany wskaźnik położenia przestrzennego (sztuczny horyzont) możliwy do obsługi z obu stanowisk pilotów, który				
1) W czasie normalnego użytkowania jest nieprzerwanie zasilany, a po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego zasilany jest ze źródła niezależnego od normalnego systemu zasilania elektrycznego?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6.	OPS 1.652	2) Zapewnia niezawodne kontynuowanie lotu przez minimum 30 minut po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, z uwzględnieniem innych obciążeń awaryjnego źródła zasilania oraz procedur operacyjnych?				
		3) Działa niezależnie od jakichkolwiek innych systemów wskazywania położenia przestrzennego?				
		4) Uruchamia się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego?				
		l) 5) Jest odpowiednio oświetlony we wszystkich fazach operacji? <i>Z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg, które były już zarejestrowanych w państwie członkowskim w dniu 1 kwietnia 1995 r., wyposażonych w rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego po lewej stronie tablicy przyrządów.</i>				
		m) Zgodnie z lit. l) powyżej, dla załogi lotniczej jest zupełnie oczywiste, kiedy wymagany zgodnie z niniejszą literą rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego zasilany jest z awaryjnego źródła zasilania?				
		n) Czy w przypadku gdy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego posiada własne źródło zasilania, jest ono połączone z sygnalizacją na przyrządzie lub na tablicy przyrządów wskazującą, że zasilanie to jest w użyciu?				
		o) Uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie lotów w nocy? Czy jeżeli system rezerwowego wskaźnika położenia przestrzennego posiada certyfikat zgodny z CS 25.1303 lit. b) pkt 4 lub jego odpowiednik, to wskaźniki zakreślu i ślizgu zostały zastąpione przez wskaźniki ślizgu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6.	OPS 1.652	p) W przypadku gdy wymagane są podwójne zestawy przyrządów, wymóg obejmuje oddzielne dla każdego pilota wyświetlacze i pulpity sterujące lub inne wyposażenie towarzyszące, stosownie do potrzeb?				
		q) Wszystkie samoloty są wyposażone w urządzenie sygnalizujące brak odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych?				
		r) Wszystkie samoloty, w których ograniczenia ściśliwości powietrza nie są wskazywane na prędkościomierzach, wyposażone są na każdym stanowisku pilota we wskaźnik liczby Macha?				
		s) Czy operator prowadzi loty według wskazań przyrządów (IFR) oraz w nocy, tylko pod warunkiem że jego samoloty są wyposażone w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadając im urządzenie dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie oraz przycisk nadawania na kole (drażku) sterowym dla każdego wymaganego pilota?				
7.	OPS 1.655	Wyposażenie dodatkowe do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy z jednym pilotem.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia że loty IFR z jednym pilotem są wykonywane na samolotach wyposażonych w autopilota zdolnego do utrzymywania co najmniej żądanej wysokości i kierunku?				
8.	OPS 1.660	System ostrzegania o wysokości lotu.	-	-	-	-
		a) Czy użytkowane samoloty o napędzie turbośmigłowym i MTOW > 5700 kg lub MAPSC >9 lub turbodrzutowym, wyposażone są w system ostrzegania o wysokości? Oraz: 1) Czy ostrzega o zbliżaniu się do wcześniej wybranej wysokości lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 8	OPS 1.660	2) Czy ostrzega załogę za pomocą sygnału dźwiękowego o odchyleniach w górę lub w dół od wcześniej wybranej wysokości?				
9.	OPS 1.665	System ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) oraz zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS).	-	-	-	-
		a) Czy użytkowane samoloty, o napędzie turbinowym i MTOW > 5700 kg lub MAPSC > 9, wyposażone są w system ostrzegania o bliskości ziemi GPWS posiadający funkcję ostrzegania o przeszkodach terenu TAWS?				
		b) Czy system GPWS posiada sygnalizację dźwiękową, uzupełnioną sygnałami wizualnymi ostrzegającym załogę o prędkości schodzenia, odległości od powierzchni ziemi, utracie wysokości po starcie lub podczas odejścia na drugi krąg, nieprawidłowej konfiguracji, oraz zejścia poniżej wyznaczonej ścieżki schodzenia?				
		c) Czy zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (Terrain Awareness Warning System — TAWS) automatycznie zapewnia załodze samolotu, za pomocą sygnałów wizualnych i dźwiękowych oraz wyświetlacza (Terrain Awareness Display) ostrzeżenie z takim wyprzedzeniem czasowym, które pozwoli zapobiec zderzeniu z przeszkodą oraz zapewni dostateczne przewyższenie toru lotu nad tą przeszkodą lub terenem?				
10.	OPS 1.668	<i>Pokładowy system unikania kolizji.</i> Czy operator zapewnia że, nie użytkuje samolotu z napędem turbinowym o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy system unikania kolizji, który spełnia wymogi osiągnięć właściwe dla urządzenia ACAS II?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11.	OPS 1.670	<i>Pokładowy radar meteorologiczny.</i>	-	-	-	-
		a) Czy w przypadku samolotu z kabiną ciśnieniową; lub samolotu z kabiną bez hermetyzacji i o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg; lub samolotu z kabiną bez hermetyzacji i z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 - jest on wyposażony w pokładowy radar meteorologiczny, zawsze gdy samolot ten użytkowany jest w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, gdzie na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych?				
		b) Czy w samolotach z napędem śmigłowym i kabiną ciśnieniową, o certyfikowanej maksymalnej masie do startu nie większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich nie większą niż 9, pokładowy radar meteorologiczny został zastąpiony, po uzyskaniu zezwolenia organu, przez inne wyposażenie zdolne do wykrywania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez radar meteorologiczny?				
12.	OPS 1.675	<i>Wyposażenie do lotów w warunkach oblodzenia.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia że, nie użytkuje samolotu w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia, jeżeli nie jest certyfikowany i nie posiada wyposażenia do lotów w warunkach oblodzenia?				
		b) Czy operator zapewnia że, nie użytkuje samolotu w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia, jeżeli nie jest on wyposażony w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13.	OPS 1.680	<i>Wyposażenie do wykrywania promieniowania kosmicznego.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia że, użytkuje samolot powyżej 15 000 m (49 000 stóp), tylko pod warunkiem że:	-	-	-	-
		1) Jest on wyposażony w przyrząd do ciągłego pomiaru i wskazywania odbieranej i kumulowanej w każdym locie dawki promieniowania kosmicznego? - lub				
		2) Zostanie wprowadzony system kwartalnego pokładowego badania promieniowania możliwy do przyjęcia przez organ?				
14.	OPS 1.685	<i>System telefonu pokładowego załogi lotniczej.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia że, nie użytkuje samolotu, na którym wymagana jest załoga lotnicza większa niż jednoosobowa, jeżeli samolot ten nie jest wyposażony w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony, do użytku dla każdego członka załogi lotniczej?				
15.	OPS 1.690	<i>System telefonu pokładowego załogi.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 15 000 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, tylko pod warunkiem że, samolot ten jest wyposażony w system telefonu pokładowego załogi? <i>Z wyjątkiem samolotów, których świadectwo zdolności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1965 r. i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w państwie członkowskim</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 15	OPS 1.690	Czy System telefonu pokładowego członków załogi:	-	-	-	-
		1) Działa niezależnie od systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej, z wyjątkiem słuchawek telefonicznych, słuchawek nagłownych, mikrofonów, przełączników selektora i urządzeń sygnalizacyjnych?				
		2) zapewnia dwustronną łączność z kabiną załogi lotniczej oraz:				
		(i) Z każdym przedziałem pasażerskim?				
		(ii) Z każdą kuchnią ulokowaną na innym poziomie niż pokład pasażerski?				
		(iii) Z każdym odległym przedziałem załogi, który nie znajduje się na pokładzie pasażerskim i nie jest łatwo z niego dostępny?				
		b) 3) Jest łatwo dostępny do użycia z każdego stanowiska załogi lotniczej wymaganego w kabine załogi lotniczej?				
		4) Jest łatwo dostępny do użycia z wymaganych stanowisk personelu pokładowego usytuowanych w pobliżu oddzielnych lub podwójnych wyjść awaryjnych z poziomu podłogi?				
		5) Posiada dźwiękowo-wizualny system dwustronnego i wzajemnego alarmowania się członków załogi lotniczej i personelu pokładowego?				
		6) Umożliwia odbiorcy odróżnienie połączenia normalnego od awaryjnego?				
7) Zapewnia na ziemi dwustronną łączność pomiędzy personelem naziemnym i co najmniej dwoma członkami załogi lotniczej?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
16.	OPS 1.695	<i>System nagłośnienia kabiny pasażerskiej.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia że, użytkuje samolot z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, tylko pod warunkiem że, jest w nim zainstalowany system nagłośnienia kabiny pasażerskiej?				
		b) Czy System nagłośnienia kabiny pasażerskiej:				
		1) Działa niezależnie od systemu telefonu pokładowego, z wyjątkiem słuchawek telefonicznych, słuchawek nagłownych, mikrofonów, przełączników selektora i urządzeń sygnalizacyjnych?				
		2) Jest łatwo dostępny do natychmiastowego użytku z każdego wymaganego stanowiska członka załogi lotniczej?				
		3) Zapewnia że każde wymagane wyjście awaryjne z poziomu podłogi, przy którym znajduje się stanowisko personelu pokładowego, ma mikrofon łatwo dostępny dla siedzącego członka personelu pokładowego? <i>Jeden mikrofon może być użyty do obsługi więcej niż jednego wyjścia awaryjnego, gdy odległość pomiędzy wyjściami umożliwia komunikację głosową pomiędzy siedzącymi członkami personelu pokładowego.</i>				
4) Jest możliwy do użycia w ciągu 10 sekund przez członków personelu pokładowego na każdym ze stanowisk w przedziale, z którego jest dostępny?						
5) Jest słyszalny i zrozumiały, ze wszystkich miejsc pasażerskich, w toaletach oraz na siedzeniach i stanowiskach personelu pokładowego?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Pokładowe rejestratory rozmów w kabinie CVR-1.</i>	-	-	-	-
		Czy operator użytkuje samoloty, których świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy wcześniej niż w dniu 1 kwietnia 1998 r. oraz <i>MTOW>5700 MAPSC>9?</i>				
		Czy ww. samolot jest wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie, zapisujący w odniesieniu do skali czasowej następujące dane:	-	-	-	-
		(i) Komunikaty głosowe przekazywane z i otrzymywane w kabinie załogi przez radio?				
		(ii) Tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce?				
		(iii) Komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego samolotu?				
		a) (iv) Głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku?				
		(v) Komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany?				
17.	OPS 1.700	b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie jest zdolny do zachowania informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin jego działania? <i>Z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie, w przypadku których okres ten może być skrócony do 30 minut..</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 17.	OPS 1.700	Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie automatycznie rozpocznie zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuować go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu?				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie rozpoczyna zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe, począwszy od sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników na początku lotu aż do chwili zakończenia czynności po wyłączeniu silników na zakończenie lotu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
18.	OPS 1.705	<i>Pokładowe rejestratory rozmów w kabinie CVR-2.</i>	-	-	-	-
		Czy operator użytkuje samoloty wielosilnikowe z napędem turbinowym, którego świadectwo zdatności wydano po raz pierwszy w okresie od 1 stycznia 1990r. włącznie do dnia 31 marca 1998r oraz <i>MTOW < 5700 MAPSC > 9?</i>				
		Czy ww. samolot jest wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie, zapisujący w odniesieniu do skali czasowej następujące dane:	-	-	-	-
		a) (i) Komunikaty głosowe przekazywane z i otrzymywane w kabinie załogi przez radio?				
		(ii) Tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce?				
(iii) Komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego samolotu?						
(iv) Głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 18	OPS 1.705	(v) Komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany?				
		b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie jest zdolny do zachowania informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 30 minut jego działania?				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie rozpoczyna zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuować go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu?				
		Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie rozpoczyna zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe, począwszy od sprawdzenia kabiny przed lotem, aż do chwili zakończenia czynności po wyłączeniu silników na zakończenie lotu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
19.	OPS 1.710	<i>Pokładowe rejestratory rozmów w kabinie CVR-3.</i>	-	-	-	-
		Czy operator użytkuje samoloty wielosilnikowe z napędem turbinowym, którego świadectwo zgodności wydano po raz pierwszy z dniem 1 kwietnia 1998r. oraz <i>MTOW>5700?</i>	-	-	-	-
		a) Czy ww. samolot jest wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie, zapisujący w odniesieniu do skali czasowej następujące dane:				
		(i) Komunikaty głosowe przekazywane z i otrzymywane w kabinie załogi przez radio?				
(ii) Tło dźwiękowe kabiny załogi?						
(iii) Komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego samolotu?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 19.	OPS 1.710	(iv) Głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku?				
		(v) Komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany?				
		b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie jest zdolny do zachowania informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 30 minut jego działania?				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie rozpoczyna zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu, i kontynuować go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
20.	OPS 1.715 Dodatek 1 do OPS 1.715	<i>Pokładowe rejestratory parametrów lotu FDR-1.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje samoloty wielosilnikowe, z napędem turbinowym , których świadectwo zdolności do lotu wydano po raz pierwszy nie wcześniej niż dnia 1 kwietnia 1998 r. oraz MTOW>5700 MAPSC>9? Czy ww. samoloty są wyposażone w pokładowy rejestrator parametrów lotu, stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 20	OPS 1.715 Dodatek 1 do OPS 1.715	b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy? <i>Z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie, w przypadku których czas ten może być zredukowany do 10 godzin.</i>				
		Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu, w odniesieniu do skali czasowej, zapisuje:	-	-	-	-
		1) Parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.715, odpowiednio w tabeli A1 lub A2? - lub				
		2) w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg — dodatkowe parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.715 w tabeli B?				
		3) W przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) powyżej — każdy parametr przypisany do nowatorskiej lub unikalnej cechy konstrukcyjnej lub użytkowej tego samolotu, określony przez organ podczas przyznawania świadectwa typu lub świadectw dodatkowych?				
c) 4) W przypadku samolotów wyposażonych w elektroniczne wyświetlacze przyrządów pokładowych — parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.715 w tabeli C? <i>Z zastrzeżeniem, że - w przypadku samolotów ze świadectwem zdatości do lotu wydanym po raz pierwszy przed dniem 20 sierpnia 2002 r., parametry które nie mają jeszcze dostępnego odbiornika sygnału, lub dla których pokładowy system lub urządzenie do generowania danych wymaga modyfikacji, lub których sygnały są niezgodne z formatem zapisu rejestratora - nie muszą być rejestrowane, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ.</i>						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 20	OPS 1.715 Dodatek 1 do OPS 1.715	d) Czy dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej?				
		e) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu automatycznie rozpoczyna zapis danych, zanim samolot będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz automatycznie kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu?				
		f) Czy pokładowy rejestrator jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		g) Czy operator jest świadomy że w przypadku samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano w okresie od dnia 1 kwietnia 1998 r. włącznie do dnia 1 kwietnia 2001 r. włącznie, spełnienie warunków określonych w OPS 1.715 lit. c) może nie być wymagane pod warunkiem uzyskania zgody organu oraz spełnienia wymagań zawartych w podpunktach 1 i 2?				
21.	OPS 1.720 Dodatek 1 do OPS 1.720	<i>Pokładowe rejestratory parametrów lotu FDR-2.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje samoloty, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w okresie między dniem 1 czerwca 1990 r. włącznie a dniem 31 marca 1998 r. włącznie , oraz MTOW>5700 ?				
		b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 21	OPS 1.720 Dodatek 1 do OPS 1.720	Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu zapisuje w odniesieniu do skali czasowej:	-	-	-	-
		c) 1) parametry określone w dodatku 1 do OPS 1.720 w tabeli A? -oraz				
		2) w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg dodatkowe parametry określone w dodatku 1 do OPS 1.720 w tabeli B?				
		d) Czy operator jest świadomy że w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 27 000 kg włącznie, i jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ, nie muszą być zapisywane parametry 14 i 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.720 w tabeli A, jeżeli spełnione są wymagania zawarte w podpunktach 1 -3?				
		e) Czy operator jest świadomy że w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg , jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ, nie muszą być zapisywane następujące parametry: 15b w tabeli A w dodatku 1 do OPS. 1.720 oraz 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 i 31 w tabeli B w dodatku 1, pod warunkiem że spełniony jest którykolwiek z wymagań zawartych w podpunktach 1 - 4?				
		f) Czy są zapisywane parametry, które można otrzymać poprzez obliczenie na podstawie innych rejestrowanych parametrów? <i>Pod warunkiem że jest to możliwe do przyjęcia przez organ.</i>				
		g) Czy dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczach dla załogi lotniczej?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 21	OPS 1.720 Dodatek 1 do OPS 1.720	h) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu rozpoczyna zapis, zanim samolot będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu?				
		i) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
22.	OPS 1.725 dodatek 1 do OPS 1.725	<i>Pokładowe rejestratory parametrów lotu FDR-3.</i>	-	-	-	-
		Czy operator użytkuje samoloty z napędem turbinowym , których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 czerwca 1990r . oraz MTOW>5700?				
		a) Czy ww. samoloty są wyposażone w pokładowy rejestrator parametrów lotu, stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika?				
		b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu jest zdolny do zachowania danych zapisywanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy?				
		c) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu zapisuje w odniesieniu do skali czasowej: 1) parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli A? 2) w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg, których świadectwo typu wydano po raz pierwszy po dniu 30 września 1969 r., musi zapisywać dodatkowe parametry od 6 do 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 22	OPS 1.725 dodatek 1 do OPS 1.725		Czy operator jest świadomy że następujące parametry nie muszą być rejestrowane, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ: parametry 13, 14 oraz 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B, jeżeli spełniony jest którykolwiek z wymagań zawartych w podpunktach 1 - 3?				
			3) Czy w sytuacji gdy system rejestratora dysponuje wystarczającą pojemnością, dostępny jest odbiornik sygnału oraz nie jest wymagana modyfikacja urządzenia generującego dane - to:	-	-	-	-
		c.d. c)	(i) w przypadku samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1989 r. , o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg , lecz nie większej niż 27 000 kg , są zapisywane parametry od 6 do 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B?				
			(ii) w przypadku samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy nie wcześniej niż 1 stycznia 1987 r. , o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg , musi zapisywać pozostałe parametry określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B.				
		d)	Czy są zapisywane parametry, które można otrzymać poprzez obliczenie na podstawie innych rejestrowanych parametrów? <i>Pod warunkiem że jest to możliwe do przyjęcia przez organ.</i>				
	e)	Czy dane pochodzą z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczach dla załogi lotniczej?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 22	OPS 1.725 dodatek 1 do OPS 1.725	f) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu rozpoczyna zapis, zanim samolot będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz kończy zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu?				
		g) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
23.	OPS 1.727	<i>Rejestratory zespolone.</i>	-	-	-	-
		a) Jakie są wymogi dotyczące rejestratorów rozmów w kabinie oraz pokładowych rejestratorów parametrów lotu? b) Jakie parametry zapisuje zespolony rejestrator?				
24.	OPS 1.730	<i>Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, uprząże, urządzenia do unieruchamiania dzieci.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony zgodnie z wymaganiami tego przepisu?				
		b) Czy wszystkie uprząże są wyposażone w jednopunktowy system zwalniania? c) Czy w samolotach o wadze do 5,700 kg, - operator korzysta z odpowiedniej uprząży lub jej odpowiednika który jest zgodny z wymaganiami tego przepisu?				
25.	OPS 1.731	<i>Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia.</i> Czy samoloty używane przez operatora są wyposażone w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
26.	OPS 1.735	<i>Drzwi wewnętrzne i zasłony.</i>	-	-	-	-
		a) Czy w samolocie z MAPSC>19, drzwi pomiędzy przedziałem pasażerskim, a kabiną załogi są z tabliczką "TYLKO DLA ZAŁOGI"?				
		Czy drzwi są wyposażone w zamek uniemożliwiający pasażerom ich otwarcie bez zgody członka załogi lotniczej?				
		b) Czy operator zapewnia że zostały zainstalowane łatwo dostępne urządzenia otwierające każde drzwi oddzielające przedział pasażerski od innych pomieszczeń, w których znajdują się wyjścia awaryjne?				
		c) Czy drzwi lub zasłony oddzielające kabinę pasażerską od innych pomieszczeń w których znajdują się wyjścia awaryjne, są wyposażone w urządzenia do zablokowania ich w pozycji otwartej?				
		d) Czy na każdym drzwiach wewnętrznych lub w sąsiedztwie zasłony, znajdującej się na drodze do wyjścia awaryjnego dla pasażerów, znajdują się tabliczki wskazujące, że te drzwi lub zasłony muszą być zablokowane w pozycji otwartej podczas startu i lądowania?				
e) Czy zostały zapewnione urządzenia dla każdego członka załogi umożliwiające otwarcie każdego drzwi, które mogły zostać zamknięte przez pasażera?						
27.	OPS 1.745	<i>Apteczki pierwszej pomocy.</i>	-	-	-	-
		a) Czy podczas każdego lotu, na pokładzie znajduje się odpowiednia ilość łatwo dostępnych do użycia apteczek pierwszej pomocy?				
		b) Czy operator zapewnia, że wszystkie apteczki pierwszej pomocy są: 1) okresowo sprawdzane w celu potwierdzenia w możliwym stopniu, że ich zawartość znajduje się w stanie właściwym do zamierzonego użycia? - oraz	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 27	OPS 1.745	2) uzupełniane w regularnych odstępach czasu, zgodnie z instrukcjami podanymi na etykietach lub stosownie do Okoliczności?				
28.	OPS 1.755	Ratunkowy zestaw medyczny.	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje samoloty z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30, jeżeli nie jest on wyposażony w ratunkowy zestaw medyczny, a jakkolwiek punkt planowanej trasy jest odległy o więcej niż 60 minut lotu (z normalną prędkością przelotową) od lotniska, na którym można się spodziewać uzyskania wykwalifikowanej pomocy medycznej?				
		b) Czy dowódca zapewnia, by leki były wydawane tylko przez lekarzy, pielęgniarki lub personel o podobnych kwalifikacjach?				
		Warunki przewozu: 1) Czy ratunkowy zestaw medyczny jest zabezpieczony przed pyłem i wilgocią oraz jest przewożony w bezpiecznych warunkach, jeżeli to możliwe — w kabinie załogi? 2) Czy operator zapewnia, że ratunkowe zestawy medyczne są okresowo sprawdzane w celu potwierdzenia, w możliwym stopniu, że ich zawartość znajduje się w stanie właściwym do zamierzonego użycia; oraz uzupełniane w regularnych odstępach czasu, zgodnie z instrukcjami podanymi na etykietach lub stosownie do okoliczności?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
29.	OPS 1.760	<i>Tlen pierwszej pomocy.</i>	-	-	-	-
		Czy operator użytkuje samoloty z kabiną ciśnieniową, w którym wymagana jest obecność członka personelu pokładowego, na wysokości ciśnieniowej powyżej 25 000 stóp, jeżeli nie jest on wyposażony w zapas nie rozrzedzonego tlenu dla pasażerów którzy z powodów fizjologicznych mogliby wymagać podania tlenu w następstwie dekompresji kabiny?				
		a) Czy zapewniona jest dostateczna ilość tlenu, zgodna z wymaganiami OPS 1.760?				
		Czy jest zapewniona dostateczna liczba urządzeń podających tlen, które mogą być użyte przez personel pokładowy? <i>W żadnym wypadku nie mniej niż dwa. Urządzenia podające tlen mogą być przenośnego typu.</i>				
		b) Czy ilość tlenu pierwszej pomocy wymagana w konkretnej operacji określana jest na podstawie wysokości ciśnieniowej w kabinie i czasu trwania lotu, zgodnie z procedurami operacyjnymi ustanowionymi dla każdej operacji i trasy?				
c) Czy stosowane wyposażenie tlenowe jest zdolne do wytwarzania dla każdego użytkownika dostatecznej masy przepływu zgodnej z OPS 1.760?						
30.	OPS 1.770 dodatek 1 do OPS 1.770	<i>Tlen dodatkowy-samoloty z kabiną ciśnieniową.</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy operator użytkuje samoloty z kabiną ciśnieniową na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada on dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania tlenu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 30	OPS 1.770 dodatek 1 do OPS 1.770	2) Czy wymagana ilość dodatkowego tlenu obliczana jest na podstawie wysokości ciśnieniowej w kabinie, czasu trwania lotu i przy założeniu, że spadek ciśnienia w kabinie nastąpi na wysokości lub w punkcie lotu, które są najbardziej krytyczne z punktu widzenia zapotrzebowania na tlen, i że po wystąpieniu niesprawności samolot będzie się zniżał zgodnie z procedurami awaryjnymi określonymi w instrukcji użytkownika w locie (AFM) do wysokości ciśnieniowej bezpiecznej dla danej trasy, na której możliwe będzie bezpieczne kontynuowanie lotu i lądowanie?				
		3) Czy przyjęta w następstwie spadku ciśnienia kabiny wysokość ciśnieniowa w kabinie uznana zostaje za równą wysokości ciśnieniowej samolotu? <i>Chyba że zostanie udowodnione organowi, że żadne prawdopodobne uszkodzenie kabiny lub instalacji ciśnieniowej nie spowoduje spadku ciśnienia w kabinie do równego wysokości ciśnieniowej samolotu.</i>				
		b) Czy operator spełnia wymagania przepisu dotyczące wyposażenia tlenowego i zaopatrzenia w tlen?				
31.	OPS 1.775 dodatek 1 do OPS 1.775	<i>Tlen dodatkowy-samoloty z kabiną bez hermetyzacji.</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy operator użytkuje samolotu z kabiną bez hermetyzacji na wysokościach powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania wymaganych zapasów tlenu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 31	OPS 1.775 dodatek 1 do OPS 1.775	a) 2) Czy ilość dodatkowego tlenu, wymagana w konkretnej operacji, określana jest na podstawie wysokości i czasu trwania lotu, zgodnie z procedurami operacyjnymi ustanowionymi dla każdej operacji w instrukcji operacyjnej i zgodnie z przewidzianą trasą lotu oraz procedurami awaryjnymi ustanowionym w instrukcji operacyjnej?				
		3) Czy samolot przeznaczony do użytkowania na wysokościach powyżej 10 000 stóp wyposażony jest w urządzenia zdolne do przechowania i dawkowania wymaganej ilości tlenu?				
		b) Czy operator spełnia wymagania przepisu dotyczące zaopatrzenia w tlen?				
32.	OPS 1.780	<i>Urządzenia do ochrony dróg oddechowych (PBE) dla załogi.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia ze jego samoloty z kabiną bez hermetyzacji o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19 są wyposażone w PBE dla członków załogi lotniczej oraz personelu pokładowego zgodnie z przepisem OPS 1.780?				
		b) Czy urządzenie PBE przeznaczone dla załogi lotniczej jest dogodnie rozmieszczone w kabinie załogi i łatwo dostępne do natychmiastowego użycia przez każdego wymaganego członka załogi lotniczej z jego stanowiska pracy?				
		c) Czy urządzenie PBE przeznaczone dla personelu pokładowego jest zainstalowane przy stanowisku pracy każdego wymaganego członka personelu pokładowego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 32	OPS 1.780		Czy dodatkowy, łatwo dostępny przenośny zestaw PBE jest umieszczony na lub w bezpośrednim sąsiedztwie ręcznych gaśnic?			
		d)	Czy w przypadku kiedy gaśnica jest umieszczona wewnątrz przedziału ładunkowego cargo, PBE jest umieszczone na zewnątrz, lecz w pobliżu wejścia do przedziału?			
		e)	Czy operator zapewnia że, w przypadku użycia PBE nie będzie utrudnień w wymaganej łączności?			
33.	OPS 1.790		<i>Gaśnice.</i>	-	-	-
			Czy operator zapewnia że użytkowane przez niego samolot są wyposażone w gaśnice przeznaczone do użycia w kabinie załogi, kabinie pasażerskiej oraz, w odpowiednich przypadkach, w przedziałach ładunkowych cargo i kuchniach?			
		a)	Czy rodzaj i ilość środka gaśniczego są odpowiednie do rodzajów pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana, oraz minimalizują ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach dla personelu?			
		b)	Czy co najmniej jedna gaśnica jest napełniona halonem 1211 (bromochlorodifluorometanem — CBrClF ₂) lub zamiennym gazowym środkiem gaśniczym i umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w kabinie załogi na użytek załogi?			
		c)	Czy co najmniej jedna gaśnica jest umieszczona w łatwo dostępnym miejscu do użycia w każdej kuchni znajdującej się poza głównym pokładem pasażerskim?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		d) Czy co najmniej jedna gaśnica jest umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w każdym przedziale ładunkowym cargo klasy A lub B lub w przedziale bagażowym oraz w każdym przedziale ładunkowym cargo klasy E, który jest dostępny w czasie lotu dla załogi?				
		e) Czy w każdym przedziale pasażerskim w łatwo dostępnym miejscu jest umieszczona co najmniej minimalna wymagana ilość gaśnic? <i>Ilość jest zależna od maksymalnej zatwierdzonej konfiguracji miejsc pasażerskich</i>				
		f) Czy w sytuacji kiedy wymagane są gaśnice w liczbie dwóch lub więcej, są one rozmieszczone równomiernie w przedziale pasażerskim?				
		Czy co najmniej jedna z wymaganych gaśnic umieszczonych w przedziale pasażerskim samolotu o zatwierdzonej maksymalnej konfiguracji miejsc pasażerskich od 31 do 60 miejsc włącznie jest napełniona halonem 1211 lub zamiennym środkiem gaśniczym?				
		Czy w przypadku gdy maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich składa się z 61 miejsc lub więcej na pokładzie znajdują się dwie gaśnice napełnione halonem 1211 lub zamiennym środkiem gaśniczym?				
34.	OPS 1.795	Topory i łomy awaryjne.	-	-	-	-

		a)	Czy operator zapewnia że użytkując samoloty o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, są one wyposażony w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi, a w przypadku gdy zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich przekracza 200, to dodatkowy topór lub łom jest prawidłowo umieszczony w najbardziej wysuniętej do tyłu samolotu kuchni lub w jej pobliżu?				
		b)	Czy topory i łomy awaryjne są rozmieszczone w przedziale pasażerskim tak aby były niewidoczne dla pasażerów?				
			<i>Oznaczenie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba.</i> Czy użytkowane samoloty posiadają oznakowane strefy cięcia kadłuba, i jeśli tak to czy są one zgodne z OPS1.800? <i>Nie ma wymogu który mówi że ww. oznakowanie musi być na samolocie, ale jeśli jest – to musi być odpowiednie.</i>	-	-	-	-
35.	OPS 1.800		<i>Środki na wypadek ewakuacji.</i>	-	-	-	-
		a)	Czy operator zapewnia że, przy każdym wyjściu znajduje się sprzęt lub urządzenie, umożliwiające pasażerom i załodze bezpieczne osiągnięcie ziemi w razie niebezpieczeństwa zgodnie z OPS 1.805 a)? <i>Próg drzwi powyżej 1.83m (6 stóp) nad ziemia - wymagany jest ww. sprzęt lub urządzenia przy tych drzwiach.</i>				
36.	OPS 1.805	b)	Czy wyjścia na skrzydła są odpowiednio wyposażone w sprzęt lub urządzenie, umożliwiające pasażerom i załodze bezpieczne osiągnięcie ziemi w razie niebezpieczeństwa zgodnie z OPS 1.805 b)?				
		c)	Czy samoloty, w których wymagane jest oddzielne wyjście awaryjne dla załogi lotniczej są wyposażone w urządzenie pomagające w razie niebezpieczeństwa wszystkim członkom załogi lotniczej w bezpiecznym osiągnięciu ziemi zgodnie z OPS 1.805 c)?				
37.	OPS 1.810		<i>Megafony.</i>	-	-	-	-

		a)	Czy samoloty z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 60, przewożące jednego lub więcej pasażerów, są wyposażone w - łatwo dostępne przenośne zasilane z baterii megafony w ilości zgodnej z OPS 1.810?				
		<i>Oświetlenie awaryjne.</i>		-	-	-	-
38.	OPS 1.815	a)	Czy operator użytkuje do przewozu pasażerów samoloty z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 , pod warunkiem że są one wyposażone w ułatwiający ewakuację z samolotu system oświetlenia awaryjnego, posiadający niezależne źródło zasilania, zgodnie z OPS 1.815 a)?				
		b)	Czy operator zapewnia że nie przewozi pasażerów w nocy w samolocie z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie , jeżeli nie jest on wyposażony w źródło ogólnego oświetlenia kabiny ułatwiającego ewakuację z samolotu, zgodnie z OPS 1.815 b)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Nadajnik ratunkowy (ELT).</i>	-	-	-	-
39.	OPS 1.820	a)	Czy operator zapewnia że, w przypadku samolotów przewożących ponad 19 pasażerów, - wyposażenie w ELT jest zgodne z OPS 1.820 a)?			
		b)	Czy operator zapewnia że, w przypadku samolotów przewożących 19 lub mniej pasażerów, - wyposażenie w ELT jest zgodne z OPS 1.820 b)?			
		c)	Czy operator zapewnia, by wszystkie nadajniki ratunkowe (ELT), wprowadzone na pokład w celu spełnienia powyższych wymogów, działały zgodnie z odpowiednimi przepisami zawartymi w załączniku 10 ICAO, tom III.?			
40.	OPS 1.825	<i>Kamizelki ratunkowe.</i>	-	-	-	-

		a)	Czy operator zapewnia, że - na pokładzie znajdują się kamizelki ratunkowe w locie nad wodą w odległości większej niż 93km (50 mil morskich). Lub w przypadku startów i lądowań na lotnisku, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że w razie nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania?				
		b)	Czy operator zapewnia, aby na pokładzie wodnosamolotu lub amfibii znajdowały się kamizelki ratunkowe?				
		<i>Tratwy ratunkowe i ratunkowe wyposażenie radiowe dla lotów nad rozległymi obszarami wodnymi.</i>		-	-	-	-
41.	OPS 1.830	a)	Czy operator zapewnia że, nie użytkuje samolotu nad rozległymi obszarami wodnymi, w odległości większej niż jaka jest podana w OPS 1.830 a) - chyba że ma na pokładzie wyposażenie wymagane zgodnie z lit. b) i c) tego przepisu?				
		b)	Czy operator zapewnia że ilość tratw ratunkowych oraz ich wyposażenie spełniają wymagania tego przepisu?				
		c)	Czy wymagana ilość zestawów automatycznego nadajnika ratunkowego (ELT(S)), znajduje się na pokładzie samolotu? <i>Wymagane są co najmniej 2</i>				
42.	OPS 1.835	<i>Wyposażenie ratunkowe.</i>		-	-	-	-
		a)	Czy operator zapewnia, aby na pokładzie samolotu znajdowały się:	-	-	-	-
			1) Wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania sygnałów pirotechnicznych?				
			2) Co najmniej jeden zestaw ETS?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 42.	OPS 1.835	a) 3) Dodatkowe wyposażenie ratunkowe, właściwe do zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie?				
43.	OPS 1.840	<i>Wodnosamoloty i amfibie-wyposażenie różne.</i>	-	-	-	-

			Czy operator zapewnia, aby wodnosamoloty i amfibie wyposażone były w:				
		a)	1) Kotwicę morską lub inne urządzenie niezbędne do cumowania?				
			2) Wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Wyposażenie łączności i nawigacyjne			Audytor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/L
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepances)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) oznacz w właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Ogólne wprowadzenie.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 1.845	<p>Czy operator zapewnia by nie przystapiono do lotu jeżeli wymagane wyposażenie łączności i nawigacyjne nie będzie:</p> <p>a)</p> <p>1) Zatwierdzone i zainstalowane zgodnie z mającymi do nich zastosowanie wymogami?</p> <p>2) Zainstalowane tak, aby niesprawność jakiegokolwiek urządzenia niezbędnego do celów łączności lub nawigacji nie spowodowała niesprawności innego urządzenia niezbędnego do łączności lub nawigacji?</p> <p>3) Sprawne i zdadne do użycia w danym rodzaju prowadzonej operacji, z wyjątkami przewidzianymi w MEL?</p>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1	OPS 1.845	a) 4) Rozmieszczone tak, by w przypadku gdy wyposażenie ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego z członków załogi na jego stanowisku, było ono łatwe w obsłudze z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie ma być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, musi być ono zainstalowane w taki sposób, by było łatwe w obsłudze z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia?				
		b) Czy operator zapewnił, aby minimalne osiągi wyposażenia łączności i nawigacyjne spełniały Europejskie standardy techniczne ETSO? <i>Chyba że przepisy operacyjne lub przepisy dotyczące zdolności do lotu wymagają zastosowania innych standardów osiągnięć.</i>				
2.	OPS 1.850	<i>Wyposażenie radiowe.</i>	-	-	-	-
		a) Czy Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w radiostację wymaganą dla danego rodzaju prowadzonej operacji?				
		b) Czy w przypadku gdy wymagane są dwa niezależne (oddzielne i kompletne) systemy radiowe, każdy system posiada niezależną instalację antenową? <i>(Chyba że zastosowano anteny zintegrowane lub instalacje antenowe o porównywalnej niezawodności, w której to sytuacji wymagana jest tylko jedna antena)</i>				
		c) Czy zainstalowane wyposażenie radiowe, zapewnia łączność na częstotliwości niebezpieczeństwa 121.5 MHz?				
3.	OPS 1.855	<i>Pulpit sterowania urządzeniami łączności.</i>	-	-	-	-
		Czy użytkowane statki pow. są wyposażone w pulpit sterowania urządzeniami łączności, dostępny dla każdego członka załogi? <i>(Dotyczy lotów IFR.)</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4.	OPS 1.860	Wyposażenie radiowe w lotach z widocznością (VFR) na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia.	-	-	-	-
		Czy operator nie użytkuje samolotów w lotach z widocznością (VFR) na trasach, na których nawigacja może być prowadzona w oparciu o terenowe punkty odniesienia, jeżeli samolot nie posiada wyposażenia łączności dla utrzymania łączności z właściwymi stacjami naziemnymi?				
		Czy w normalnych warunkach operacyjnych, operator zapewnia:	-	-	-	-
		a) Utrzymania łączności z właściwymi stacjami naziemnymi?				
		b) Utrzymania łączności z odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego z każdego punktu kontrolowanej przestrzeni powietrznej, w której loty są zamierzone?				
c) Odbioru informacji meteorologicznych?						
5.	OPS 1.865	Wyposażenie łączności i nawigacyjne w lotach według wskazań przyrządów (IFR) lub z widocznością (VFR) na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia.	-	-	-	-
		a) Czy operator nie użytkuje samolotu w lotach według wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR) na trasach, na których nie można prowadzić nawigacji w oparciu o terenowe wizualne punkty odniesienia, jeżeli samolot nie posiada wyposażenia łączności radiowej, transpondera SSR oraz wyposażenia nawigacyjnego, które spełniają wymogi służb kontroli ruchu lotniczego na obszarze lub obszarach prowadzonych operacji?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5	OPS 1.865	Czy wyposażenie radiowe operatora składała się co najmniej z :	-	-	-	-
		b) 1) Dwóch niezależnych systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych są niezbędne do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną z każdego punktu na trasie wraz z odchyleniami od niej?				
		2) Wyposażenia transpondera SSR wymaganego na trasie lotu?				
		c) Czy dla operacji krótkodystansowych w przestrzeni powietrznej NAT MNPS bez przekraczania północnego Atlantyku, oraz w sytuacji w której dla danej przestrzeni powietrznej publikowane są alternatywne procedury komunikacji - samolot jest wyposażony w przynajmniej jeden system komunikacji dalekiego zasięgu (system HF)?				
		d) Czy wyposażenie nawigacyjne składa się co najmniej z :	-	-	-	-
		1) (i) jednego systemu do odbioru sygnałów VOR, jednego systemu ADF oraz jednego DME, z wyjątkiem sytuacji, gdy nie trzeba instalować systemu ADF, pod warunkiem że użycie ADF nie jest wymagane w żadnej fazie planowanego lotu?				
		(ii) jednego systemu ILS lub MLS, jeśli ILS lub MLS są wymagane do celów nawigacji na podejściu do lądowania?				
		(iii) jednego systemu odbiorczego markera, jeśli jest on wymagany do celów nawigacji na podejściu do lądowania?				
		(iv) systemu nawigacji obszarowej, jeśli nawigacja obszarowa jest wymagana na trasie lotu?				
		(v) dodatkowego systemu DME na każdej trasie lub jej części, jeśli nawigacja oparta jest wyłącznie na sygnałach DME?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5	OPS 1.865	c.d d)	(vi) dodatkowego systemu do odbioru sygnałów VOR na każdej trasie lub jej części, jeśli nawigacja oparta jest wyłącznie na sygnałach VOR?				
			(vii) dodatkowego systemu ADF na każdej trasie lub jej części, jeśli nawigacja oparta jest wyłącznie na sygnałach NDB? - lub				
		2)	Czy wyposażenie nawigacyjne spełnia wymogi dotyczące wymaganej dokładności nawigacji (RNP) właściwe dla danej operacji w przestrzeni powietrznej?				
		e)	Czy w przypadku w którym samolot nie posiada ADF lub wyposażenia nawigacyjnego określonego w OPS 1.865 d) 1) (vi) lub (vii), posiada on równoważne wyposażenie zatwierdzone przez organ dla danej trasy lotu?				
			Czy niezawodność i dokładność równoważnego wyposażenia pozwala na prowadzenie bezpiecznej nawigacji na zamierzonej trasie?				
		f)	Czy wyposażenie łączności VHF, nadajnik sygnału kierunku ILS oraz odbiorniki systemu VOR zainstalowane w samolocie wykonującym lot IFR są zatwierdzone jako spełniające standardy osiągnięte zabezpieczenia przed zakłóceniami pochodzącymi od nadajników z modulacją częstotliwości (FM)?				
		g)	Czy samoloty wykonujące operacje ETOPS posiadają system komunikacji zdolny do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną na normalnych wysokościach oraz na planowanych wysokościach zapasowych?				
			Czy dla tras ETOPS, na których dostępne są urządzenia łączności głosowej, zapewnia się komunikaty głosowe?				
		Czy niezawodna technologia łączności, radiofoniczna albo z łączem danych (<i>data link</i>) jest zainstalowana dla wszystkich operacji ETOPS powyżej 180 minut?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5	OPS 1.865	c.d. g) Czy w sytuacji w której urządzenia łączności głosowej nie są dostępne oraz jeżeli komunikacja głosowa nie jest możliwa lub jest słabej jakości, została zapewniona komunikacja za pomocą systemów alternatywnych?				
6.	OPS 1.866	Wyposażenie transpondera. a) Czy samolot użytkowany przez operatora jest wyposażony w odpowiedni transponder SSR spełniający wymogi danej trasy?				
7.	OPS 1.870	Dodatkowe wyposażenie nawigacyjne dla operacji w przestrzeni powietrznej MNPS. a) Czy prowadząc operacje w przestrzeni powietrznej MNPS, operator zapewnia iż jego flota powietrzna jest wyposażona w systemy nawigacyjne spełniające minimalne wymogi specyfikacji osiągnięć nawigacyjnych podane w ICAO Dok. 7030, Dodatkowe procedury Regionalne? b) Czy wyposażenie nawigacyjne wymagane w tych OPS jest widoczne i łatwo dostępne dla każdego pilota zajmującego miejsce na swoim stanowisku? c) Czy w celu prowadzenia nieograniczonych operacji w przestrzeni powietrznej MNPS, samolot operatora jest wyposażony w dwa niezależne systemy nawigacji dalekiego zasięgu (LRNS)? d) Czy w przypadku prowadzenia operacji w przestrzeni powietrznej MNPS po zgłoszonych trasach specjalnych samolot jest wyposażony w jeden system nawigacji dalekiego zasięgu (LRNS)? <i>Chyba że postanowiono inaczej.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	OPS 1.872	Wyposażenie dla operacji w określonej przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM).	-	-	-	-
		Czy użytkowane statki pow. w przestrzeni RVSM są wyposażone w:	-	-	-	-
		a) 1) Dwa niezależne systemy pomiaru wysokości?				
		2) System ostrzegania o wysokości lotu?				
		3) System automatycznego sterowania wysokością lotu?				
		4) Transponder SSR z systemem przekazywania wysokości?				
9	OPS 1.873	Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje bazy danych nawigacyjnych powiązanych z pokładową aplikacją nawigacyjną jako podstawowego środka nawigacji, tylko pod warunkiem że dostawca bazy danych nawigacyjnych posiada pismo akceptujące typu 2 lub równoważny dokument?				
		b) Czy w przypadku gdy dostawca operatora nie posiada pisma akceptującego typu 2 lub równoważnego dokumentu, operator korzysta z tych danych tylko pod warunkiem że organ zatwierdził jego procedury w celu zagwarantowania, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają równoważne standardy spójności?				
		c) Czy operator korzysta z elektronicznych danych nawigacyjnych na potrzeby innych aplikacji nawigacyjnych w sytuacji kiedy nie dostał on na to zgody organu która by zagwarantowała, że stosowany proces i dostarczane dane spełniają standardy spójności możliwy do przyjęcia, w przypadku planowanego wykorzystania danych?				
		d) Czy operator kontynuuje monitorowanie zarówno procesu, jak i danych - zgodnie z wymogami OPS 1.035?				
		e) Czy operator wdrożył procedury zapewniające terminowe rozpowszechnienie i wprowadzenie bieżących i niezmiennych elektronicznych danych nawigacyjnych we wszystkich statkach powietrznych, w których jest to wymagane?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiąarów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Obsługa techniczna samolotu		Auditor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/M			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organization)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDITU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDITORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDITORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i> <i>(Podpisuje IKCSP)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zasady ogólne.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 1.875	Czy operator nie użytkuje samolotu, jeżeli jego obsługa techniczna nie jest prowadzona?				
		a) Czy przekazanie samolotu do eksploatacji zostało wykonane przez organizację odpowiednio zatwierdzoną/przyjętą zgodnie z wymaganiami PART 145? <i>Z wyjątkiem przeglądów przed lotem, które nie muszą być wykonywane przez organizację określoną w PART 145.</i>				
		b) Czy wymogi dotyczące ciągłej zdatości samolotu do lotu, niezbędne do spełnienia warunków certyfikacji operatora zawartych w OPS 1.180 - są spełnione? <i>Określone są w części M (PART M).</i>				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT-...../...../.....	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Zaloga lotnicza		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT/N
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Kierownik <i>(Manager)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
						Data audytu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadawalająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Skład załogi.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 1.940	a) 1) Czy operator zapewnił, aby skład oraz liczba członków załogi lotniczej, były zgodne z instrukcją użytkowania w locie (AFM/HFM)?				
		2) Czy operator powiększa załogę lotniczą o dodatkowych członków, kiedy jest to wymagane dla danego typu operacji, tak aby minimalna liczba członków załogi wymagana w instrukcji operacyjnej była zachowana?				
		3) Czy operator zapewnia, aby każdy członek załogi lotniczej posiadał odpowiednie i ważne licencje lotnicze oraz kwalifikacje i umiejętności?				
		4) Czy operator wprowadził zatwierdzone przez organ procedury zapobiegające komponowaniu załogi w niedoświadczonych członków załogi, zgodnie z AMC OPS1.940(a)(4)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1.	OPS 1.940	5) Czy operator, spośród członków załogi lotniczej wyznaczył na dowódcę jednego pilota, posiadającego kwalifikacje do pełnienia funkcji dowódcy (PIC), wykwalifikowanego zgodnie z JAR-FCL?				
		a) 6) Czy operator wyznaczył operatora systemów pokładowych z licencją mechanika pokładowego lub innego, odpowiednio wykwalifikowanego i uznanego przez organ, członka załogi?				
		7) Czy operator korzystając z usług personelu latającego zatrudnionego na części etatu (zlecenia lub dorywczo), zapewnia spełnienie wymagań, co do liczby, typów i wariantów statków powietrznych, na których ten personel wykonuje loty w zarobkowym przewozie lotniczym?				
		Minimalny skład załogi lotniczej w lotach IFR oraz w lotach nocnych.	-	-	-	-
		b) 1) Czy operator w lotach IFR lub w nocy na samolotach turbośmigłowych z liczbą miejsc większą niż 9 oraz na każdym samolocie turboodrzutowym, wyznacza w skład załogi minimum dwóch pilotów?				
		2) Czy operator spełnia wymogi dodatku 2 do OPS 1.940 przy stosowaniu jednego pilota?				
2.	OPS1.943	Podstawowe szkolenie u operatora w zarządzaniu zasobami załogi (CRM).	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił podstawowe przeszkolenie dla wszystkich członków załóg lotniczych w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM)?				
		b) Czy operator zapewnił przeszkolenie dla wszystkich członków załóg lotniczych w zakresie czynnika ludzkiego (HF), lub włączył szkolenie HF do zakresu szkolenia CRM?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 2.	OPS1.943	c) Czy podstawowe szkolenie w zakresie CRM prowadzone jest przez przynajmniej jednego uznanego przez organ instruktora CRM?				
		d) Czy program podstawowego szkolenia w zakresie CRM zamieszczony jest w instrukcji operacyjnej, a szkolenia odbywają się zgodnie z tym programem?				
3.	OPS 1.945	<i>Szkolenia przejściowe i sprawdziany.</i>	-	-	-	-
		Operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1) Członek załogi lotniczej ukończył właściwe szkolenie na nowy typ samolotu, spełniające wymagania JAR-FCL?				
		2) Członek załogi lotniczej, przed przystąpieniem do samodzielnych lotów na linii, zawsze po zmianie typu lub klasy oraz przy zmianie przewoźnika, ukończył szkolenie przejściowe u operatora?				
		3) Szkolenia przejściowe prowadzone były przez odpowiednio wykwalifikowane osoby, zgodnie z zatwierdzonym przez organ programem, zamieszczonym w instrukcji operacyjnej?				
		a) 4) Zakres szkolenia wymaganego w programie szkolenia przejściowego u operatora było określane po zbadaniu wcześniej odbytych szkoleń zapisanych w rejestrze szkolenia, jak podano w OPS 1.985?				
		5) Minimalne standardy dotyczące kwalifikacji i praktyki wymagane od członków załogi lotniczej przed przystąpieniem do szkolenia przejściowego, były podane w instrukcji operacyjnej?				
		6) Członek załogi lotniczej przed przystąpieniem do wykonywania lotów na linii pod nadzorem, przechodził sprawdzian umiejętności, wymagany w OPS 1.965 lit. b) oraz przechodził szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa OPS 1.965 lit. d)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 3.	OPS 1.945	7) Operator zapewnił, że po zakończeniu lotów liniowych pod nadzorem był przeprowadzony sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. c)?				
		a) 8) Podczas szkolenia przejściowego operator zapewnił, że członek załogi nie wykonywał lotów na innych typach lub klasach samolotu?				
		9) Podczas szkolenia przejściowego były włączone elementy szkolenia CRM?				
		b) Czy w razie zmiany typu lub klasy samolotu wymagany sprawdzian OPS 1.965 lit. b), może być połączony ze sprawdzianem umiejętności na typie lub klasie?				
		c) Czy szkolenia przejściowe u operatora mogą być łączone ze szkoleniem dla uzyskania uprawnienia na typ lub klasę samolotu wymagane do wydania licencji członka załogi lotniczej?				
4.	OPS 1.950	<i>Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby członek załogi lotniczej ukończył:	-	-	-	-
		a) 1) Szkolenie w różnicach wymagające dodatkowej wiedzy oraz szkolenia na odpowiednim dla danego samolotu urządzeniu szkoleniowym?				
		2) Szkolenie zapoznawcze, wymagające nabycia dodatkowej wiedzy przy wykonywaniu lotów na odmiennym wariantcie samolotu, tego samego typu lub na odmiennym typie aktualnie użytkowanej klasie, lub przy zmianie wyposażenia lub zmianie procedur?				
b) Czy operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy takie szkolenie w różnicach lub zapoznawcze jest wymagane?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
5.	OPS 1.955	Nominacja na dowódcę.	-	-	-	-	
		a).	Czy operator w instrukcji operacyjnej określił minimalny poziom doświadczenia, przy awansowaniu drugich pilotów na dowódcę oraz przy przyjmowaniu do pracy na stanowisko dowódcy, czy przy wykonywaniu lotów w załodze wieloosobowej ukończył odpowiednie szkolenie dowódcze?				
		b).	Czy zakres szkolenia dowódczego został podany w instrukcji operacyjnej i obejmuje:	-	-	-	-
			1) Szkolenie na symulatorze (STD) łącznie ze szkoleniem ukierunkowanym na wykonywanie lotów liniowych?				
			2) Sprawdzian umiejętności w pełnieniu funkcji dowódcy?				
			3) Zakres odpowiedzialności dowódcy?				
			4) Szkolenie w lotach liniowych jako dowódca pod nadzorem?				
5) Wykonanie sprawdzianu umiejętności dowódczych w lotach liniowych, jak określono w OPS 1.965 lit. c) oraz kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk jak określono w OPS 1.975?							
6) Elementy zarządzania zasobami załogi (CRM)?							
6.	OPS 1.960	Dowódcy z licencją pilota zawodowego.	-	-	-	-	
		a)	1) Czy operator zapewnia, aby pilot z licencją pilota zawodowego (CPL) nie pełnił czynności dowódcy samolotu dopuszczonego w instrukcji użytkownika w locie (AFM) do lotów z załogą jednoosobową, chyba że:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6.	OPS 1.960	i) Przy przewożeniu pasażerów w locie z widocznością (VFR) w promieniu większym niż 50 mil morskich od lotniska startu, pilot posiada minimalny całkowity nalot na samolotach wynoszący 500 godzin lub posiada ważne uprawnienie do wykonywania lotów wg przyrządów.				
		ii) Przy wykonywaniu lotu na samolocie wielosilnikowym wg wskazań przyrządów (IFR), pilot posiada minimalny całkowity nalot na samolotach wynoszący 700 godzin w tym 400 godzin jako dowódca, w tym 100 godzin (IFR). <i>Wykonane 400 godzin może zostać zastąpionych godzinami wylatanymi jako drugi pilot, stosując przelicznik wylatane dwie godziny jako drugi zalicza się godzinę jako dowódca.</i>				
		2) Czy przy wykonywaniu lotów IFR z jednym pilotem, spełnione są wymagania określone w dodatku 2 do OPS 1.940?				
		3) Czy w lotach z załogą z więcej niż jednym pilotem oraz przed wykonaniem lotu jako dowódca, pilot przeszedł szkolenie określone w OPS 1.955 lit. a) pkt. 2?				
7.	OPS 1.965 Dodatek 1 i 2 do OPS 1.965	<i>Szkolenia i sprawdziany okresowe.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1) Każdy członek załogi przechodził okresowe szkolenia i sprawdzenia (<i>recurrent training & checking</i>)?				
		2) Programy szkolenia i sprawdziany okresowe zamieszczone były w zatwierdzonej przez organ instrukcji operacyjnej?				
		3) Szkolenie okresowe obejmowało: szkolenie naziemne i odświeżające, szkolenie w powietrzu/na symulatorze, szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa, szkolenie w zarządzaniu załogami (CRM)?				
	Szkolenia były prowadzone przez odpowiednie osoby?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 7.	OPS 1.965 Dodatek 1 i 2 do OPS 1.965	4) Czy sprawdziany okresowe są przeprowadzane przez następujący personel:	-	-	-	-
		a) (i) sprawdziany umiejętności u operatora — przez egzaminatora typu (TRE), egzaminatora klasy (CRE) lub, jeśli sprawdzian jest przeprowadzany STD, przez egzaminatora typu, klasy lub egzaminatora symulatora (SFE), przeszkolonego w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM) oraz oceny umiejętności CRM?				
		(ii) sprawdziany w lotach liniowych — przez odpowiednio wykwalifikowanych dowódców wyznaczonych przez operatora i możliwych do przyjęcia przez organ?				
		(iii) sprawdziany w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa — przez odpowiednio wykwalifikowany personel?				
		5) Włączyć elementy szkolenia CRM do wszystkich etapów szkolenia okresowego?				
		6) Sprawdziany w lotach liniowych były przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowanych dowódców wyznaczonych przez operatora, możliwych do przyjęcia przez organ?				
		7) Sprawdziany w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa są przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowany personel?				
		Sprawdzian umiejętności u operatora	-	-	-	-
		b) 1) Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		i) Każdy członek załogi lotniczej przechodzi sprawdziany u operatora?				
ii) Sprawdzian był przeprowadzony w locie bez wizualnych punktów IFR?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 7.	OPS 1.965 Dodatek 1 i 2 do OPS 1.965	c.d iii) Każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdzian umiejętności u operatora jako część zwykłego składu załogi?				
		b) 2) Czy operator zapewnia wykonanie sprawdzianu umiejętności w okresie co 6 miesięcy?				
		c) Czy wykonywany jest sprawdzian w lotach liniowych co 12 miesięcy?				
		d) Czy prowadzone są sprawdziany ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa?				
		e) Czy operator zapewnia, aby na każdym etapie były włączane elementy CRM?				
		f) Czy operator zapewnia raz na 12 miesięcy, szkolenie naziemne i wznawiające?				
		g) Czy operator prowadzi szkolenie na samolocie / STD raz na 12 miesięcy?				
8.	OPS 1.968	Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego stanowiska	-	-	-	-
		a) 1) Czy operator zapewnia, aby pilot, który może wykonywać loty z obu stanowisk, ukończył odpowiednie szkolenia i sprawdziany? 2) Czy operator zapewnia, aby program szkolenia i sprawdzianu był zatwierdzony przez organ i jest podany w instrukcji operacyjnej?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9.	OPS 1.970	<i>Bieżąca praktyka.</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy operator zapewnia, aby piloci nie zostali wyznaczeni do pełnienia obowiązków w locie, jeżeli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonali trzech startów i trzech lądowań na samolocie lub symulatorze?				
		a) 2) Czy operator zapewnia, że pilot, który nie posiada ważnego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów IFR, nie był wyznaczony do wykonywania lotów nocnych na stanowisku dowódcy, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni nie wykonał co najmniej jednego lądowania w nocy lub na symulatorze?				
		b) Czy operator nadzoruje ciągłość praktyki zawodowej wszystkich członków załóg lotniczych (90-120 dni)?				
10.	OPS 1.975	<i>Kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, że przed wyznaczeniem pilota na dowódcę statku powietrznego, pilot ten posiadał odpowiednią wiedzę o trasie planowanego lotu oraz o lotniskach, urządzeniach i procedurach?				
		b) Czy operator nadzoruje ważność kwalifikacji dowódców załóg lotniczych w zakresie tras i lotnisk od wszystkich członków załóg lotniczych? (12 miesięcy)				
		c) Czy ważność kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk jest odnawiana przez wykonywanie lotów na trasie lub do lotniska w okresie ważności określonym w lit. b)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 10.	OPS 1.975	d) Czy w okresie ostatnich trzech miesięcy, kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk były odnowione? (Jeżeli tak to przedłuża się je o12 miesięcy)				
11.	OPS 1.978	Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji.	-	-	-	-
		Czy operator wdrożył zatwierdzony przez organ program podwyższania kwalifikacji (AQP), co pozwala na wydłużenie okresów ważności szkoleń okresowych i ciągłości zawodowej załóg lotniczych OPS 1.945 OPS 1.965 I OPS 1.970?				
12.	OPS 1.980	Praca na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu.	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował i przestrzega metod sprawdzania załóg lotniczych, wykonujących loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu?				
		b) Czy przy planowaniu lotów na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu operator zapewnia, by różnice lub podobieństwa przedmiotowych samolotów uzasadniały takie loty?				
		c) Czy operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu spełniał wszystkie wymogi określone w części N dla każdego typu lub wariantu, chyba że organ zezwoli na zaliczenie na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów oraz bieżącej praktyki?				
		d) Czy operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne, zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów, prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu obejmujące: 1) Minimalny poziom praktyki członków załogi lotniczej?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 12.	OPS 1.980	2) Minimalny poziom praktyki na jednym typie lub wariantcie samolotu przed rozpoczęciem szkolenia oraz lotów na innym typie lub wariantcie samolotu?				
		d) 3) Proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członka załogi lotniczej, posiadającego kwalifikacje dla jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant samolotu?				
		4) Wszystkie stosowne wymogi dotyczące bieżącej praktyki dla każdego typu lub wariantu samolotu?				
13.	OPS 1.981	<i>Wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował i włączył do instrukcji operacyjnej procedury i ograniczenia dla członków załóg lotniczych wykonujących loty na samolotach i śmigłowcach?				
14.	OPS 1.985	<i>Rejestry szkolenia.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator prowadzi rejestry wszystkich odbytych szkoleń i sprawdzeń kwalifikacji przez każdego członka załogi lotniczej, opisanych w OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 oraz 1.975?				
		b) Czy operator sporządza i udostępnia na żądanie członka załogi lotniczej rejestr jego szkoleń, które przeszedł u operatora?				
15.	Dodatek 1 do OPS 1.940	<i>Zastępowanie członków załogi lotniczej podczas lotu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członek załogi lotniczej, może być zastąpiony w czasie lotu przez innego, odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej?				
		b) Czy dowódca może przekazać dowodzenie innemu wykwalifikowanemu dowódcy lub pilotowi i powyżej jakiego poziomu lotu?				
		c) Jakie są minimalne wymogi, dotyczące pilota zastępującego dowódcę?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 15.	Dodatek 1 do OPS 1.940	d) Jakie są minimalne wymagania dotyczące drugiego pilota zastępującego podczas lotu i powyżej jakiego poziomu może to nastąpić?				
		e) Jakie są minimalne wymagania dla drugiego pilota, zastępującego podczas przelotu?				
		f) Czy operator systemów pokładowych, może być zastąpiony podczas lotu i na jakich warunkach?				
16.	Dodatek 2 do OPS 1.940	<i>Loty w załodze z jednym pilotem wg. wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy.</i>	-	-	-	-
		Czy samoloty o których mowa w OPS 1.940 lit, b mogą być użytkowane przez jednego pilota w lotach IFR oraz w lotach w nocy, jeśli nie są spełnione następujące wymagania:	-	-	-	-
		1) Operator nie włączył do instrukcji operacyjnej programu szkolenia przejściowego i okresowego?				
		2) Czy procedury w kabinie obejmują:	-	-	-	-
		i) Obsługę silnika i postępowania w sytuacjach awaryjnych?				
		ii) Korzystanie z listy kontrolnej czynności normalnych, nienormalnych i awaryjnych?				
		iii) Utrzymanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego?				
		iv) Procedury odlotu i podejścia?				
		v) Obsługę pilota automatycznego?				
		vi) Wykorzystanie w locie uproszczonej dokumentacji?				
3) Czy sprawdziany okresowe wymagane w OPS 1.965 przeprowadzane są w sytuacji, gdy leci jeden pilota?						
4) Czy pilot posiada minimalny nalot wynoszący 50 godzin w lotach wg wskazań przyrządów na określonym typie z czego 10 godzin jest nalotem dowódczym?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 16.	Dodatek 2 do OPS 1.940	a) 5) Czy wymagana, minimalna praktyka pilota wykonującego lot w załodze jednoosobowej wynosi: 5 lotów IFR w tym 3 loty instrumentalne?				
17.	Dodatek 1 do OPS 1.945	<i>Szkolenie przejściowe u operatora.</i>	-	-	-	-
		Jakie elementy szkolenia przejściowego obejmuje szkolenie u operatora:	-	-	-	-
		a) 1) Szkolenie naziemne i sprawdziany obejmujące systemy samolotu i procedury normalne, nienormalne i awaryjne?				
		2) Szkolenie i sprawdziany dotyczące wyposażenia awaryjnego?				
		3) Szkolenie i sprawdziany na samolocie/symulatorze?				
		4) Loty liniowe pod nadzorem i sprawdziany w lotach liniowych?				
		b) W jakim porządku, prowadzone jest szkolenie przejściowe?				
		c) Co wykonuje pilot po ukończeniu szkolenia przejściowego, tzn.:	-	-	-	-
		1) Rozpoczyna loty pod nadzorem w ciągu 15 dni.				
		2) Przeprowadza swoje pierwsze 4 starty i lądowania na samolocie pod nadzorem.				
d) Czy są wprowadzone elementy szkolenia CRM do szkolenia przejściowego?						
e) Jeżeli członek załogi nie przeszedł szkolenia przejściowego u operatora, to czy operator zapewnia, by je uzupełnił i przeszedł szkolenie pierwszej pomocy oraz szkolenie w zakresie wodowania z użyciem wyposażenia w wodzie?						
18.	Dodatek 1 Do OPS 1.965	<i>Szkolenia i sprawdziany okresowe-piloci.</i>	-	-	-	-
		a) Czy szkolenie okresowe załóg lotniczych, obejmuje teoretyczne szkolenie naziemne i wznawiające?				
		b) Czy szkolenie okresowe załóg lotniczych, obejmuje praktyczne szkolenie na samolocie lub symulatorze wg wymagania?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 18.	Dodatek 1 do OPS 1.965	c) Czy szkolenie okresowe załóg lotniczych, obejmuje szkolenie z zakresu wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa?				
		d) Czy szkolenie okresowe załóg lotniczych z zakresu wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa w cyklu trzyletnim, obejmuje ćwiczenia w gaszeniu pożaru z użyciem sprzętu gaśniczego reprezentatywnego dla znajdującego się na samolocie, za wyjątkiem gaśnic halonowych?				
		e) Czy szkolenie okresowe załóg lotniczych z zakresu wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa w cyklu trzyletnim obejmuje ćwiczenia w posługiwaniu się wyposażeniem przeciwdymnym w zamkniętym pomieszczeniu?				
		f) Czy szkolenie okresowe załóg lotniczych obejmuje elementy szkolenia w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) zgodnie z wymaganiem?				
		g) Czy sprawdziany okresowe załóg lotniczych operatora, obejmują sprawdzenia wiedzy nabytej w czasie szkolenia odświeżającego, sprawdzenie umiejętności (<i>operator proficiency check</i>), sprawdzian znajomości wyposażenia awaryjnego i sprawdzian w lotach liniowych?				
19.	Dodatek 2 Do OPS1.965	<i>Szkolenie i sprawdziany okresowe-Operatorzy systemów pokładowych.</i>	-	-	-	-
		Czy szkolenia i sprawdzenia okresowe kwalifikacji operatorów systemów pokładowych operatora spełniają wymagania dla pilotów z wyjątkiem wymagań nie dotyczących tego stanowiska i dodatkowo specyficzne dla funkcji operatora systemów pokładowych?				
20.	Dodatek 1 do OPS 1.968	<i>Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego stanowiska.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapisał w instrukcji operacyjnej, zasady przyznawania dowódcom samolotów uprawnień do wykonywania lotów z obydwu stanowisk pilota, zgodnie z wymaganiami i czy przestrzega tych zasad w praktyce?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 20.	Dodatek 1 do OPS 1.968	Czy piloci przeszli dodatkowe szkolenie, które obejmowało następujące zagadnienia:	-	-	-	-
		a) 1) Niesprawność silnika podczas startu?				
		2) Podejście do lądowania i odejścia na drugie okrążenie z jednym silnikiem niepracującym?				
		3) Lądowanie z jednym silnikiem niepracującym?				
		b) Czy symulowane są manewry wyłączenia silnika, jeżeli wykonywane są na samolocie?				
		c) Czy w przypadku wykonywania lotu z prawego fotela, sprawdziany wykonywane z lewego fotela, są aktualne?				
21.	Dodatek 1 do OPS 1.980	Czy pilot zastępujący dowódcę, wykazuje się umiejętnością wykonywania czynności procedur zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności u operatora opisanymi w OPS 1.965?				
		e) Czy pilot inny niż dowódca, zajmujący lewy fotel wykazuje się umiejętnością wykonywania czynności procedur zbieżnych, ze sprawdzianami umiejętności u operatora opisanymi w OPS 1.965?				
		<i>Loty na więcej niż jednym typie lub wariantach.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapisał w Instrukcji Operacyjnej zasady dotyczące wykonywania przez pilotów lotów na więcej niż jednym typie samolotu zgodne z wymaganiami i czy przestrzega tych zasad w praktyce?				
		a) 1) Czy operator sprawdza czy członek załogi nie wykonuje lotów na więcej niż:				
		i) Trzech typach lub wariantach samolotu z napędem tłokowym?				
		ii) Trzech typach lub wariantach samolotu z napędem turbośmigłowym?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 21.	Dodatek 1 do OPS 1.980	a) iii) Jednym typem lub wariantem samolotu turbośmigłowego i jednym typem lub wariantem samolotu z napędem tłokowym?				
		iv) Jednym typem lub wariantem samolotu turbośmigłowego i dowolnym samolocie w tej samej klasie?				
		Czy operator zapewnia, że :	-	-	-	-
		b) 1) Ustalony w instrukcji operacyjnej minimalny skład załogi, był taki sam dla każdego typu lub wariantu używanego samolotu?				
		2) Członek załogi nie wykonywał lotów na więcej niż dwóch typach lub wariantach samolotu, dla których wymagane są oddzielne wpisy do licencji?				
		3) W każdym kolejnym cyklu pełnienia czynności lotniczych, nie wykonywał lotów w ramach więcej niż jednego wpisu do licencji chyba, że operator ustanowił procedury zapewniające wystarczający czas na przygotowanie się?				
		c) Czy operator spełnia wyżej wymienione wymogi?				
		Czy jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typem lub wariantem samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych (typ-więcej niż jeden pilot), jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić :				
		d) 1) Wymogi wyżej wymienione?				
		2) i) Czy ma dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora oraz nalot minimum 500 godz. na danym stanowisku?				
ii) Wymagane minimum praktyki dla dowódcy 6 miesięcy i 300 godz.?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 21.	Dodatek 1 do OPS 1.980	3) Przed rozpoczęciem szkolenia i wykonywania lotów na innym typie lub wariantcie samolotu, czy ma praktykę wynoszącą 3 miesiące oraz 150 godz. na samolocie podstawowym i zaliczył, co najmniej jeden sprawdzian umiejętności?				
		4) Czy odbył praktykę w liczbie 50 godz. lub 20 odcinków wyłącznie na samolocie nowego typu?				
		d) 5) Czy musi spełnić wymagania OPS 1.970 chyba, że organ zgodzi się na ulgi?				
		6) Czy określony jest w instrukcji operacyjnej okres w którym wymagane jest zgromadzenie praktyki?				
		7) W przypadku ubiegania się o ulgi w wymaganiach dotyczących szkoleń i sprawdzianów oraz bieżącej praktyki na poszczególnych typach, czy operator wskazał organowi, które elementy nie muszą być powtarzane?				
		e) W przypadkach gdy pilot wykonuje loty na kombinacjach typów lub wariantów, czy operator wykazał, że posiada zatwierdzone zgodnie z OPS 1.980 procedury lub ograniczenia operacyjne?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Personel pokładowy		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT/O			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Kierownik <i>(Manager)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
						Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Random)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.988	<i>Zastosowanie.</i> Czy operator zapewnił, aby personel pokładowy spełniał wymagania tej części i wszelkie inne wymogi bezpieczeństwa mające zastosowanie do członków personelu pokładowego?	-	-	-	-
2.	OPS 1.989	<i>Identyfikacja.</i> a) Czy operator zapewnia, by wszyscy członkowie personelu pokładowego mieli na sobie mundur personelu pokładowego operatora, aby pasażerowie mogli ich łatwo zidentyfikować? b) Czy operator zapewnia by pozostali personel, taki jak personel medyczny, ochrona, opieka dla dzieci, eskorta, personel techniczny, artyści estradowi czy tłumacze pełniący obowiązki w kabinie pasażerskiej, nie nosi munduru, które mogłyby powodować uznanie takiej osoby przez pasażerów za członka personelu pokładowego?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	OPS 1.990	<i>Liczba i skład personelu pokładowego.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator włącza do składu załogi, członka personelu pokładowego, jeśli przewozi na statku powietrznym z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MASPSC) ponad 19, jednego lub więcej pasażerów?				
		b) Czy operator określił zasady wyznaczania minimalnej liczby personelu pokładowego?				
		c) Czy operator jest świadomy tego że, organ może w wyjątkowych okolicznościach nałożyć na operatora obowiązek włączenia do składu dodatkowych członków personelu pokładowego?				
		d) Czy operator opracował procedury, zmniejszania liczby personelu pokładowego w sytuacjach szczególnych? Czy zostaje złożony raport organowi po wykonaniu ww. operacji?				
		e) Czy operator posiada metody kontroli, ilości typów i wariantów, na których lata personel zatrudniony jednocześnie u innych przewoźników?				
4.	OPS 1.995	<i>Wymogi minimalne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia że, każdy członek personelu pokładowego ukończył co najmniej 18 rok życia?				
		b) Czy operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego, przechodził w regularnych odstępach czasu badania medyczne lub kontrole medyczne wymagane przez organ, sprawdzające sprawność fizyczną niezbędną do pełnienia swoich obowiązków?				
		c) Czy operator zapewnia szkolenia wstępne, zgodnie z OPS 1.1005 i świadectwa odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa?				
		d) Czy operator zapewnia szkolenia przejściowe lub w różnicach obejmujące tematy wymienione w OPS 1.1010?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 4	OPS 1.995	e) Czy operator zapewnia okresowe szkolenia zgodnie z OPS 1.1015?				
		f) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego posiadał niezbędne kwalifikacje do pełnienia obowiązków, zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej?				
5.	OPS 1.1000	<i>Starszy członek personelu pokładowego.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator wyznacza starszego członka personelu pokładowego, jeśli skład wynosi więcej niż jedna osoba?				
		Czy starszy członek personelu pokładowego odpowiada przed dowódcą, za przeprowadzenie i koordynację procedur bezpieczeństwa i awaryjnych, podanych w instrukcji operacyjnej?				
		b) Czy podczas turbulencji, w przypadku braku poleceń ze strony załogi lotniczej, starszy członek personelu pokładowego jest upoważniony do przerywania swoich obowiązków niezwiązanych z bezpieczeństwem i powiadomienia załogi lotniczej o stopniu doświadczanych turbulencji i potrzebie włączenia sygnalizacji zapięcia pasów?				
		Czy w ww. sytuacji personel pokładowy zabezpiecza kabinę pasażerską oraz inne stosowne obszary samolotu?				
		c) Czy operator wymaga od starszego członka personelu pokładowego, co najmniej roku czynnej praktyki i przeszkolenia?				
		d) Czy operator opracował procedury wyznaczania zastępstwa na starszego członka personelu pokładowego? Czy ww. procedura uwzględnia kwalifikacje oraz doświadczenie danego członka personelu pokładowego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5	OPS 1.1000	e) Czy operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie elementy określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) zostały włączone do szkolenia i obejmowały wymagania na poziomie określonym w kolumnie f), tzn. kurs dla starszego członka personelu pokładowego? <i>Szkolenie CRM.</i>				
6.	OPS 1.1002	<i>Wykonywanie lotów z jednoosobowym personelem pokładowym.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, by członek personelu pokładowego, który nie posiada wcześniejszej porównywalnej praktyki, przed podjęciem obowiązków jedyne go członka personelu pokładowego odbył następujące szkolenia:				
		1) Szkolenie uzupełniające, szkolenia wymagane w OPS 1.1005, OPS 1.1010 kładące szczególny nacisk na zagadnienia podane w OPS 1.002 a) 1), charakterystyczne dla lotów z jednoosobowym personelem pokładowym				
		2) Loty zapoznawcze w wymiarze co najmniej 20 godzin i 15 odcinków.				
		Czy loty zapoznawcze prowadzone są pod nadzorem odpowiednio doświadczonego członka personelu pokładowego na danym typie samolotu, na którym odbywane będą loty?				
b) Czy operator zapewnia, by członek personelu pokładowego przed podjęciem obowiązków jedyne go członka, posiadał kwalifikacje umożliwiające mu pełnienie swoich obowiązków zgodnie z procedurami zawartymi w instrukcji operacyjnej?						
		Czy predyspozycje do wykonywania lotów z jednoosobowym personelem pokładowym są określone w kryteriach wyboru, rekrutacji, szkolenia i oceny kwalifikacji personelu pokładowego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7.	OPS 1.1005	<i>Szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przed rozpoczęciem szkolenia przejściowego ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa, obejmujące co najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1005.				
		b) Czy operator zapewnia kursy szkoleniowe zatwierdzone przez organ?				
		c) Czy program i struktura szkoleń, są zgodne ze stosownymi wymogami i są zatwierdzone przez organ?				
		d) Czy operator wystawia zaświadczenia o pozytywnie ukończonych szkoleniach w zakresie bezpieczeństwa po uzgodnieniu z organem?				
		e) Czy ww. zaświadczenie posiada wyraźne odniesienie do zatwierdzenia przez organ?				
8.	OPS 1.1010	<i>Szkolenie przejściowe i w różnicach.</i>	-	-	-	-
		a) Czy cały personel pokładowy operatora, przeszedł przed podjęciem obowiązków, odpowiednie zatwierdzone przez organ szkolenie przejściowe i w różnicach?				
		b) Czy operator określa zakres szkolenia przejściowego i w różnicach, uwzględniając wcześniejsze szkolenia zarejestrowane w rejestrach szkoleń?				
		c) Czy można łączyć elementy szkolenia podstawowego ze szkoleniem przejściowym?				
		d) Czy operator zapewnia, by:	-	-	-	-
		1) szkolenie przejściowe prowadzone było w sposób zorganizowany i realistyczny?				
2) szkolenie w różnicach prowadzone było w sposób zorganizowany?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 8	OPS 1.1010	3)	szkolenie przejściowe, a jeśli to konieczne, także szkolenie w różnicach, obejmowało wykorzystanie wszelkiego wyposażenia ratunkowego oraz wszystkich normalnych i awaryjnych procedur właściwych dla danego typu lub wariantu samolotu oraz szkolenie i praktykę na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym albo na rzeczywistym samolocie?				
			Czy operator zapewnia, aby każdy członek personelu pokładowego przed pierwszym skierowaniem go do pełnienia obowiązków, odbył szkolenie CRM u operatora oraz szkolenie CRM dla danego typu samolotu?				
		e)	Czy operator zapewnia że, w sytuacji w której członek personelu pokładowego wykonujący loty jako członek personelu pokładowego, i który nie odbył wcześniej szkolenia CRM, ukończy to szkolenie do czasu następnego wymaganego okresowego szkolenia i sprawdzianu wraz ze szkoleniem CRM dla danego typu samolotu, jeśli to stosowne?				
9.	OPS 1.1012	<i>Loty zapoznawcze.</i> Czy operator zapewnia, aby po zakończeniu szkolenia przejściowego, każdy członek personelu pokładowego odbył loty zapoznawcze jako jeden z członków minimalnego składu personelu pokładowego wymaganego przez OPS 1.990?		-	-	-	-
10.	OPS 1.1015	<i>Szkolenie okresowe.</i> a) Czy operator zapewnił, aby każdy członek personelu pokładowego przechodził szkolenia okresowe, obejmujące czynności przypisane każdemu członkowi personelu pokładowego w procedurach normalnych i awaryjnych, oraz czynności właściwe dla typów lub wariantów samolotu, na którym pracuje?		-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 10.	OPS 1.1015	b) Czy program szkolenia okresowego zatwierdzony przez organ obejmuje szkolenie teoretyczne i praktyczne, wraz z indywidualną praktyką, jak określono w Dodatku 1 do OPS 1.1015?				
		c) Czy okres ważności szkoleń okresowych oraz związanych z nimi sprawdzianów wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania?				
		c) Czy w przypadku wydania w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu, okres ważności przedłuża się na okres od daty wydania do 12 miesięcy kalendarzowego od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu?				
11.	OPS 1.1020	<i>Szkolenie wznawiające.</i>	-	-	-	-
		a) Czy każdy członek personelu pokładowego który nie pełnił obowiązków podczas lotu przez ponad 6 miesięcy, a którego nadal obejmuje okres ważności poprzedniego sprawdzianu, - odbył szkolenie wznawiające określone w instrukcji operacyjnej?				
		b) Czy wznowienie po 6 miesiącach na typie, odbywa się poprzez szkolenie wznawiające, czy poprzez odbycie minimum dwóch odcinków trasy ?				
12.	OPS 1.1025	<i>Sprawdziany.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby każdy członek personelu pokładowego przechodził po ukończonym szkoleniu sprawdzian umiejętności wykonywania procedur normalnych i awaryjnych a sprawdziany przeprowadzał personel uznawany przez Prezesa ULC ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 12	OPS 1.1025	Czy operator zapewnia że, po zakończeniu szkolenia każdy członek personelu pokładowego przystąpił do następujących sprawdzianów:	-	-	-	-
		b) 1) Szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa?				
		2) Szkolenie przejściowe i w różnicach?				
		3) Szkolenie okresowe?				
		4) Szkolenie wznawiające?				
13	OPS 1.1030	<i>Praca na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby żaden członek personelu pokładowego, nie wykonywał lotów na więcej niż trzech typach samolotu chyba, że uzyskał zgodę organu na cztery typy samolotów?				
		b) Czy użytkowane przez operatora samoloty, warianty różniły się użyciem wyjść awaryjnych, rozmieszczeniem i rodzajem przenośnego wyposażenia bezpieczeństwa, oraz procedurami awaryjnymi?				
14.	OPS 1.1035	<i>Rejestry szkolenia.</i>	-	-	-	-
		1) Czy operator prowadzi rejestr wszystkich szkoleń i sprawdzianów dla personelu pokładowego?				
		2) Czy operator przechowuje kopie zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa?				
		3) Czy przechowuje aktualne rejestry szkoleń i badań medycznych lub kontroli medycznych, wskazujące daty szkoleń przejściowych i w różnicach oraz okresowych?				
		4) Czy operator na żądanie udostępnia zainteresowanemu członkowi personelu pokładowego wszelkie rejestry szkoleń podstawowych i okresowych oraz sprawdzianów?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
15.	Dodatek 1 do OPS 1.1005	Szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby prowadzone szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zawierało następujące tematy:	-	-	-	-
		a) Szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym?				
		1) Szkolenie personelu pokładowego, w celu niezwłocznego uporania się z pożarem lub zadymieniem i wykryciem źródła pożaru?				
		2) Znaczenie natychmiastowego informowania załogi lotniczej i określone działania dla koordynacji i pomocy w razie wykrycia pożaru lub dymu?				
		3) Konieczności częstego sprawdzania, obszarów potencjalnego zagrożenia pożarem w tym toalet i wykrywaczy dymu?				
		4) Czy szkolenie zapewnia, możliwość klasyfikacji rodzajów pożaru i odpowiednich typów środków gaśniczych oraz procedur dla określonych sytuacji pożarowych, techniki stosowania środków gaśniczych, skutków nieprawidłowego ich użycia oraz ich wykorzystania w przestrzeni zamkniętej?				
		5) Czy szkolenie zapewnia, możliwość zapoznania się z procedurami naziemnych służb ratunkowych w portach lotniczych?				
b)	Czy w ramach szkolenia w zakresie przetrwania w wodzie, operator zapewnia szkolenie personelu pokładowego w zakresie zakładania i użycia osobistego wyposażenia dla utrzymania się na wodzie oraz jeżeli na pokładzie są tratwy, przeprowadza szkolenie w tym zakresie, w tym ćwiczenia w wodzie?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 15.	Dodatek 1 do OPS 1.1005	Czy szkolenia obejmują, szkolenie personelu pokładowego w technikach przetrwania (survival training)?				
		c) Czy ww. szkolenie jest odpowiednie do obszaru wykonywanych lotów (np. polarne, pustynne, w dżungli lub na morzu)?				
		Czy szkolenie podstawowe personelu pokładowego w zakresie zagadnień medycznych i pierwszej pomocy, zawiera:	-	-	-	-
		d) 1) Naukę w zakresie zagadnień medycznych i pierwszej pomocy, apteczek pierwszej pomocy, ratunkowych zestawów medycznych, ich zawartości oraz ratunkowego wyposażenia medycznego?				
		2) Pierwszą pomoc związaną ze szkoleniem w technikach przetrwania oraz odpowiednią higienę?				
		3) wpływ latania na fizjologię ze szczególnym podkreśleniem niedotlenienia?				
		Czy szkolenie podstawowe personelu pokładowego, obejmuje obsługę pasażerów? - w tym:				
		e) 1) Rozpoznawania i zajmowania się pasażerami, będącymi pod wpływem alkoholu lub środków odurzających lub są agresywni?				
		2) Kontrole nad tłumem, niezbędne do przyspieszenia ewakuacji?				
		3) Przepisy dotyczące bezpiecznego przechowywania bagażu kabinowego oraz ryzyko, że będzie on zagrożeniem dla pasażerów lub przeszkodzi w użyciu wyposażenia awaryjnego lub wyjść awaryjnych, lub też uszkodzi je?				
		4) Znaczenie prawidłowego rozmieszczenia pasażerów w odniesieniu do masy i wyważenia?				
		Czy operator kładzie szczególny nacisk na rozmieszczenie pasażerów niepełnosprawnych, oraz konieczność umieszczenia w rejonie wyjść nie nadzorowanych pasażerów o odpowiedniej sprawności fizycznej?				

		5) Czynności na wypadek turbulencji?				
--	--	--------------------------------------	--	--	--	--

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 15	Dodatek 1 do OPS 1.1005	c.d)	6) Środki ostrożności w przypadku przewożenia w kabine pasażerskiej żywych zwierząt?			
		e)	7) Szkolenie w zakresie przewożenia materiałów niebezpiecznych?			
			8) Procedury ochrony uwzględniając część S?			
		f)	Czy podczas szkolenia jest kładziony szczególny nacisk na znaczenie skutecznego porozumiewania się między personelem pokładowym a załogą lotniczą, w tym techniki, wspólnego języka oraz terminologii?			
			Dyscyplina i zakres obowiązków:	-	-	-
			1) Czy operator zapewnia, aby każdy członek personelu pokładowego, pełnił swoje obowiązki zgodnie z instrukcją operacyjną?			
			2) Czy operator zapewnia, aby szkolenie zawierało praktyczne aspekty dotyczące bieżących kwalifikacji i sprawności, niezbędnych do wykonywania lotów, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczeń czasu lotu i wypoczynku?			
			3) Czy operator zapewnia, aby personel pokładowy zapoznał się z przepisami lotniczymi ich dotyczącymi oraz rolą organu nadzoru lotniczego?			
		g)	4) Czy operator zapewnia, aby personel pokładowy posiadał wiedzę ogólną dotyczącą terminologii lotniczej, teorii lotu, rozmieszczenia pasażerów, meteorologii i obszarów lotu?			
			5) Czy szkolenie podstawowe personelu pokładowego obejmuje temat odprawy przed startem i informacji dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do określonych obowiązków?			
	6) Czy szkolenie podstawowe personelu pokładowego obejmuje znaczenie aktualizacji odpowiednich dokumentów i instrukcji wraz z poprawkami wydawanymi przez operatora?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 15	Dodatek 1 do OPS 1.1005	7) Czy szkolenie obejmuje znaczenie określenia momentu, w którym członek personelu pokładowego jest upoważniony do rozpoczęcia ewakuacji oraz innych procedur awaryjnych?				
		c.d. g) 8) Czy szkolenie obejmuje znaczenie obowiązków związanych z bezpieczeństwem i odpowiedzialnością za ich pełnienie oraz potrzebę szybkiego i skutecznego działania w sytuacjach awaryjnych?				
		9) Czy szkolenie obejmuje świadomość skutków zanieczyszczenia powierzchni oraz potrzebę informowania załogi lotniczej o wszelkim zaobserwowanym zanieczyszczeniu powierzchni?				
		Zarządzanie zasobami załogi CRM.	-	-	-	-
		1) (i) Czy członkowie personelu pokładowego, kończą szkolenie wprowadzające CRM przed pierwszym wyznaczeniem do lotu przez instruktora CRM?				
		h) Czy operator zapewnia że personel pokładowy, który już wykonuje loty w charakterze członków personelu pokładowego w zarobkowych przewozach lotniczych, a który nie ukończył wcześniej szkolenia wprowadzającego, ukończy szkolenie wprowadzające CRM do czasu następnego wymaganego okresowego szkolenia lub sprawdzianu?				
		(ii) Czy szkolenie wprowadzające CRM spełnia wymogi zawarte w tabeli 1 w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015?				
		(iii) Czy szkolenie wprowadzające CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
16.	Dodatek 1 do OPS 1.1010	Szkolenie przejściowe i w różnicach.	-	-	-	-
		Zasady ogólne:	-	-	-	-
		a) 1) Czy operator zapewnia, by szkolenie przejściowe i w różnicach, było przeprowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel?				
		2) Czy operator zapewnia, by podczas szkolenia przejściowego i w różnicach, zapewniono szkolenie na temat rozmieszczenia i użycia wszelkiego przewożonego wyposażenia bezpieczeństwa i służącego do przetrwania, jak też wszystkich procedur normalnych i awaryjnych?				
		Szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym				
		1) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego odbył realistyczne szkolenie praktyczne przy użyciu całego wyposażenia gaśniczego, w tym ubrań ochronnych właściwych dla wyposażenia samolotu?				
		b) Czy szkolenie to obejmuje:	-	-	-	-
		i) Gaszenie pożarów charakterystycznych dla wnętrza samolotu z wyjątkiem użycia gaśnic halonowych, które mogą być zastąpione alternatywnymi środkami gaśniczymi?				
		ii) Zakładanie i użycie urządzenia zabezpieczającego oddech w pomieszczeniach zamkniętych o pozorowanym zadymieniu?				
		c) Użycie drzwi i wyjść:	-	-	-	-
1) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego obsługiwał i faktycznie otwierał wszystkie typy lub warianty wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających?						
Czy program szkolenia obejmuje czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlizgów ewakuacyjnych?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 16	Dodatek 1 do OPS 1.1010	c.d.)	Czy Szkolenie to przeprowadza się w samolocie czy w reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym?				
		c)	2) Czy operator zapewnia, by zademonstrowane zostało użycie wszystkich innych wyjść, takich jak okna w kabine załogi?				
			Szkolenie w zakresie ewakuacji z użyciem ześlizgów ewakuacyjnych:	-	-	-	-
		d)	1) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego, opuszczał pokład po ześlizgu ewakuacyjnym z wysokości charakterystycznej dla wysokości progu pokładu?				
			2) Czy operator zapewnia, by ześlizg był zamocowany do samolotu lub urządzenia szkoleniowego?				
			3) Czy operator zapewnia, by następne ćwiczenia w opuszczaniu pokładu były wykonane, kiedy członek personelu pokładowego przeszła się na typ samolotu, którego wysokość progu wyjścia z głównego pokładu, różni się znacząco od innych typów samolotów, na których wcześniej wykonywał loty?				
			Procedury ewakuacyjne i inne sytuacje awaryjne:	-	-	-	-
			1) Czy operator zapewnia, by szkolenie w zakresie ewakuacji, zawierało rozpoznanie planowanych lub nieplanowanych ewakuacji na lądzie lub wodzie?				
			Czy szkolenie to obejmuje rozpoznawanie sytuacji, kiedy wyjścia nie nadają się do używania lub kiedy wyposażenie ewakuacyjne jest niesprawne?				
		e)	2) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego był wyszkolony do działań w sytuacjach:	-	-	-	-
	i) Pożaru podczas lotu, ze szczególnym naciskiem na identyfikację źródła pożaru?						
	ii) Silnej turbulencji?						
	iii) Gwałtownej dekompresji, łącznie z zakładaniem przez każdego członka personelu pokładowego, przenośnego wyposażenia tlenowego?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 16.	Dodatek 1 do OPS 1.1010	iv) oraz, innych sytuacjach awaryjnych?				
		f) Kontrola nad tłumem:	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by odbyło się szkolenie w zakresie praktycznych aspektów kontroli nad tłumem w różnych sytuacjach awaryjnych, dla danego typu samolotu?				
		g) Niedyspozycja pilota:	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego był przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży?				
		g) Nie dotyczy w przypadku w którym minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż 2 osoby.				
		Czy szkolenie w zakresie użycia wyposażenia tlenowego, członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeżeli są one wymagane przez procedury standardowe operatora SOP jest prowadzone w formie pokazu?				
		Wyposażenie bezpieczeństwa:	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego odbył realistyczne szkolenie praktyczne, połączone z pokazem w zakresie rozmieszczenia i użycia wyposażenia bezpieczeństwa obejmujące:	-	-	-	-
		h) 1) Ześlizgi, i jeżeli używane są ześlizgi bez własnego podtrzymania, użycie każdej z lin?				
		2) Tratwy ratunkowe i tratwy-ześlizgi, łącznie z wyposażeniem dołączonym do tratwy lub znajdującym się na niej?				
		3) Kamizelki ratunkowe, kamizelki ratunkowe dla niemowląt oraz pływające kojce?				
		4) Automatycznie wypadające systemy tlenowe?				
5) Tlen pierwszej pomocy?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 16	Dodatek 1 do OPS 1.1010	6) Gaśnice?				
		7) Topory strażackie lub łom?				
		8) Oświetlenie awaryjne, łącznie z latarkami?				
		9) Wyposażenie komunikacyjne, łącznie z megafonami?				
		h) 10) Zestawy do przetrwania, łącznie z zawartością?				
		11) Środki pirotechniczne? (rzeczywiste lub ich atrapy)				
		12) Apteczki pierwszej pomocy, ratunkowe zestawy medyczne, ich zawartość oraz ratunkowe wyposażenie medyczne?				
		13) Inne wyposażenie lub systemy bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej, jeśli są stosowane?				
		i) Czy operator zapewnił szkolenie w przygotowywaniu pasażerów do sytuacji normalnych i awaryjnych zgodnie z OPS 1.285?				
		j) Czy w przypadku w którym, szkolenia w zakresie podstawowych zagadnień medycznych i pierwszej pomocy nie objęły kwestii unikania chorób zakaźnych, (zwłaszcza w klimacie tropikalnym i subtropikalnym), szkolenie takie zapewnia się, w sytuacji w której siatka połączeń operatora jest poszerzana lub zmieniana, obejmując takie obszary?				
		k) Zarządzanie zasobami załogi CRM:	-	-	-	-
		1) Czy operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego ukończył szkolenie u operatora, obejmujące elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005,1010/1015 tabela 1 kolumna a) do poziomu wymaganego w kolumnie c) przed podjęciem kolejnego szkolenia CRM dla danego typu samolotu lub szkolenia okresowego CRM?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 16	Dodatek 1 do OPS 1.1010	c.d. k) 2) Czy operator zapewnia, by w przypadku podjęcia przez członka personelu pokładowego szkolenia przejściowego na inny typ samolotu, elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmowały poziom wymagany w kolumnie d), szkolenie CRM dla danego typu? 3) Czy operator zapewnia, by szkolenie CRM u operatora i szkolenie dla danego typu samolotu są prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego?				
17.	Dodatek 1 do OPS 1.1015	Szkolenie okresowe.	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, aby wszystkie elementy szkolenia okresowego były prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel?				
		b) Czy operator zapewnia, by realizowany co 12 miesięcy kalendarzowych, program szkolenia obejmował: 1) Procedury awaryjne, łącznie z procedurami postępowania w razie niedyspozycji pilota?	-	-	-	-
		2) Procedury ewakuacyjne, łącznie z technikami panowania nad tłumem?				
		3) Ćwiczenia manualne dla każdego w otwieraniu normalnych, awaryjnych wyjść w celu ewakuacji?				
		4) Rozmieszczenie i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie kamizełek ratunkowych, korzystanie z przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie PBE?				
		5) Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc, apteczki pierwszej pomocy, ratunkowe zestawy medyczne, ich zawartość oraz ratunkowe wyposażenie medyczne?				
		6) Składowanie rzeczy w kabinie?				
7) Procedury ochrony?						
8) Przegląd incydentów i wypadków lotniczych?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 17	Dodatek 1 do OPS 1.1015	9) Świadomość skutków zanieczyszczenia powierzchni oraz potrzeba informowania załogi lotniczej o wszelkim zaobserwowanym zanieczyszczeniu powierzchni?				
		10) Zarządzanie zasobami załogi CMR?				
		Czy ww. szkolenie CRM spełnia następujące warunki:	-	-	-	-
		(i) elementy szkolenia określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabela 1 kolumna a) odbyły się w ciągu trzyletniego cyklu i obejmowały poziom wymagany w kolumnie e), Coroczne okresowe szkolenia CRM?				
		(ii) określeniem i realizacją programu szkolenia zajmuje się instruktor CRM ds. personelu pokładowego?				
		(iii) w przypadku gdy szkolenie CRM ma postać odrębnych modułów, będzie ono prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego?				
		Czy operator zapewnia w ramach szkoleń okresowych w cyklu 36 miesięcznym, aby szkolenie okresowe obejmowało również:	-	-	-	-
		1) Obsługę oraz faktyczne otwieranie wszystkich typów lub wariantów wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających?				
		c) Czy program szkolenia obejmuje czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlizgów ewakuacyjnych?				
		Czy Szkolenie to przeprowadza się w samolocie czy w reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym?				
2) Pokaz obsługi wszystkich innych wyjść, łącznie z oknami w kabinie załogi?						
3) Realistyczne szkolenie praktyczne w użyciu całego sprzętu gaśniczego, w tym ubrań ochronnych?						
Czy ww. szkolenie obejmuje:	-	-	-	-		

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 17	Dodatek 1 do OPS 1.1015	(i) gaszenie pożarów charakterystycznych dla wnętrza samolotu przez każdego członka personelu pokładowego, z wyjątkiem przypadku użycia gaśnic halonowych, zamiast których można stosować alternatywny środek gaśniczy?				
		(ii) zakładanie i użycie urządzenia zabezpieczającego oddychanie przez każdego członka personelu pokładowego w pomieszczeniu zamkniętym o pozorowanym zadymieniu?				
		4) Użycie środków pirotechnicznych (rzeczywistych lub ich atrap)?				
		5) Pokaz użycia tratwy ratunkowej i tratwy ześlizgu, jeśli są one zainstalowane?				
		6) By każdy członek personelu pokładowego był przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży?				
		<i>Nie dotyczy w przypadku w którym minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż 2 osoby.</i>				
		Czy szkolenie w zakresie użycia wyposażenia tlenowego, członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeżeli są one wymagane przez procedury standardowe operatora SOP jest prowadzone w formie pokazu?				
d)	Czy operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie wymagania załącznika III do OPS 1 zostały włączone do szkolenia członków personelu pokładowego?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
18.	Dodatek 1 do OPS 1.1020	Szkolenie wznawiające.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby szkolenie wznawiające było prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel i obejmowało co najmniej następujące elementy obowiązujące każdego członka personelu pokładowego:				
		1) Procedury awaryjne, łącznie z procedurami postępowania w razie niedyspozycji pilota?				
		2) Procedury ewakuacyjne, łącznie z technikami panowania nad tłumem?				
		3) Obsługę oraz faktyczne otwieranie wszystkich typów lub wariantów wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających?				
		Czy program szkolenia obejmuje czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlizgów ewakuacyjnych?				
		Czy Szkolenie to przeprowadza się w samolocie czy w reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym?				
		4) Pokaz obsługi wszystkich innych wyjść, łącznie z oknami w kabinie załogi?				
19.	Dodatek 2 do OPS 1.1020	Szkolenie.	-	-	-	-
		1) Czy operator zapewnia, że program szkolenia w zarządzaniu zasobami ludzkimi CRM, włącznie z metodologią i terminologią CRM, są włączone do instrukcji operacyjnej?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT-/...../.....	
Nazwa modułu (Module title)		Instrukcje, dzienniki i rejestry		Audytora (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT/P
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Kierownik (Manager)	Nr AOC (AOC No) /
					Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) Zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Przepisy ogólne dotyczące instrukcji operacyjnych.</i> Czy operator posiada zatwierdzoną przez organ instrukcję operacyjną, która składa się z DZIAŁU A opisującego ogólne zasady organizacji służb operacyjnych operatora oraz metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych? Należy sprawdzić:	-	-	-	-
1.	OPS 1.185 1.200 1.1040 1.1045	1) Czy operator posiada i prowadzi egzemplarz WZORCA Działu A instrukcji oraz czy wyznaczył osoby lub służby za to odpowiedzialne? 2) Czy instrukcja zawiera informacje właściwe do zakresu i rodzaju wykonywanych przez operatora lotów? 3) Czy redakcja, układ i tytuły rozdziałów instrukcji są zgodne z Dodatkiem I do OPS 1.1045? 4) Czy instrukcja jest aktualizowana zgodnie ze zmianami jakie zachodzą w przepisach i w organizacji operatora? 5) Czy operator sporządził i prowadzi wykaz użytkowników Działu A instrukcji oraz kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1.	OPS 1.185 1.200 1.1040 1.1045	6) Czy egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną? 7) Czy operator stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				
2.	OPS 1.185 1.200 1.415 1.1040 1.1045 1.1050	Czy operator posiada zatwierdzony przez organ DZIAŁ B instrukcji operacyjnej, na który składają się instrukcje operacyjne statku powietrznego (<i>Flight Crew Operating Manual – FCOM</i>) lub inne, podobne w charakterze podręczniki operacyjnego użytkownika samolotu jak np. instrukcja użytkownika w locie (<i>Aircraft Flight Manual – AFM</i>) albo <i>Pilot Operating Manual</i> oddzielne dla każdego użytkowanego typu i/lub modelu samolotu? UWAGA: instrukcję użytkowania w locie zatwierdza LTT. Należy sprawdzić:				
		1) Czy operator posiada i prowadzi aktualne egzemplarze WZORCÓW Działu B instrukcji dla każdego użytkowanego typu i/lub modelu samolotu oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne?				
		2) Czy każdy użytkowany samolot ma zatwierdzony przez LTT jego indywidualny egzemplarz instrukcji użytkowania w locie (AFM) ?				
		3) Czy każdy użytkowany samolot ma zatwierdzony przez ULC (L-4) jego indywidualny egzemplarz instrukcji operacyjnej (<i>FCOM</i>) albo <i>Pilot Operating Manual</i> ?				
		4) Czy redakcja, układ i tytuły rozdziałów Działu B instrukcji są zgodne z Dodatkiem 1 do OPS 1.1045?				
		5) Czy operator posiada formalne umowy z producentami użytkowanych przez niego samolotów na dostarczanie mu zmian do Działu B instrukcji operacyjnej (FCOM) zgodnie ze zmianami wprowadzanymi do AFM i wydawanymi przez producenta biuletynami (AD) albo czy też posiada własny i skuteczny system śledzenia takich zmian?				
		6) Czy WZORCE instrukcji są aktualizowane zgodnie ze zmianami jakie wprowadzają producenci samolotów do instrukcji użytkowania w locie (AFM)?				
		7) Czy operator sporządził i prowadzi wykaz wszystkich użytkowników Działu B instrukcji oraz skutecznie kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 2.	OPS 1.185 1.200 1.415 1.1040 1.1045 1.1050	8) Czy egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną?				
		9) Czy operator stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				
3.	OPS 1.185 1.200 1.1040 1.1045	Czy operator posiada zatwierdzony przez ULC DZIAŁ C instrukcji operacyjnej, na który składają się instrukcje oraz informacje dotyczące tras i lotnisk (tzw. podręcznik trasowy, który może być <u>za pisemną zgodą organu</u> zastąpiony wydawnictwami fachowymi jak np. <i>Jepessen</i> ?) Należy sprawdzić:				
		1) Czy operator posiada i prowadzi aktualne egzemplarze WZORCÓW Działu C instrukcji dla każdego wydawanego przez niego podręcznika trasowego i/lub lotniskowego? (Jeśli wydaje własne podręczniki trasowe i lotniskowe) oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne?				
		2) Czy WZORCE podręczników trasowych i lotniskowych są aktualizowane zgodnie ze zmianami jakie przychodzą w ramach prenumeraty, albo w wyniku analiz <i>Aeronautical Information Publications</i> (AIP) każdego z państw do których operator wykonuje loty oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne?				
		3) Czy operator zakupił prenumeratę i aktualizuje na bieżąco <i>Aeronautical Information Publications</i> (AIP) Polska?				
		4) Czy operator posiada opłaconą prenumeratę zmian do AIP i/lub <i>Jepessen</i> oraz czy użytkowane egzemplarze podręczników trasowych są aktualizowane na bieżąco? (Jeśli korzysta z wydawnictw zewnętrznych).				
		5) Czy operator zakupił dostateczną liczbę kopii podręczników trasowych AIP i/lub <i>Jepessen</i> dla zaopatrzenia każdego pilota w załodze podczas lotu we własny egzemplarz tego podręcznika?				
		6) Czy zakupione przez operatora zestawy podręczników trasowych i lotnisk są właściwe dla obszaru i rodzaju podejmowanych operacji?				
		7) Czy operator sporządził i prowadzi wykaz wszystkich użytkowników każdego z używanych podręczników trasowych oraz skutecznie kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 3.	OPS 1.185 1.200 1.1040 1.1045	8) Czy egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną? 9) Czy operator stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				
4	OPS 1.185 1.200 1.1040 1.1045	Czy operator posiada zatwierdzony przez organ DZIAŁ D instrukcji operacyjnej, na który składają się instrukcje oraz informacje dotyczące nabywania, utrzymywania i sprawdzania kwalifikacji personelu operacyjnego uczestniczącego w planowaniu, przygotowaniu i realizacji operacji lotniczych? Należy sprawdzić: 1) Czy operator posiada i prowadzi aktualny egzemplarz WZORCA Działu D instrukcji oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby odpowiedzialne? 2) Czy instrukcja zawiera informacje właściwe dla nabywania, utrzymywania i sprawdzania kwalifikacji zatrudnianego personelu operacyjnego? 3) Czy redakcja, układ i tytuły rozdziałów instrukcji są zgodne z Dodatkiem I do OPS 1.1045? 4) Czy instrukcja jest aktualizowana zgodnie ze zmianami jakie zachodzą w przepisach i w organizacji operatora? 5) Czy operator sporządził i prowadzi wykaz użytkowników Działu D instrukcji oraz kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych? 6) Czy egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną? 7) Czy operator stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				
5.	OPS 1.1055	<i>Dziennik podróży</i> Czy operator posiada i prowadzi dla każdego indywidualnego samolotu, zatwierdzony przez organ Dziennik podróży samolotu (<i>Journey Log Book</i>)? (Zazwyczaj jest to książka płatowca oraz książki silnika(ów), zatwierdzone przez LTT). Należy sprawdzić:	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.1055	1) Czy operator wpisuje do dziennika na bieżąco wszystkie wykonane loty zgodnie z danym przepisem OPS 1.1055?				
		2) Czy dziennik każdego indywidualnego samolotu obejmuje cały okres jego użytkowania, od początku jego eksploatacji?				
		3) Czy wpisy są dokonywane czytelnie, bez przeróbek i mają charakter stały?				
		4) Czy wpisów dokonuje osoba upoważniona?				
		5) Czy Operator przechowuje dzienniki przez wymagany okres czasu?				
6.	OPS 1.270 1.290 1.605 1.625	Czy operator opracował i prowadzi dla każdego rodzaju, typu i modelu użytkowanych samolotów indywidualny Arkusz wyznaczania masy i położenia środka ciężkości statku powietrznego dla typowych operacji? (<i>Load Sheet</i>). Należy sprawdzić:				
		1) Czy operator wprowadził do instrukcji operacyjnej (Dział A Rozdział 8-01-08 zapisy regulujące zasady określania masy i położenia środka ciężkości, a w szczególności czy określił standardowe ciężary (masy) pasażerów, bagażu rejestrowanego oraz podręcznego, materiały pędne i smary (MPS) itd.?				
		2) Czy każdy użytkowany przez operatora samolot ma ważny protokół ważenia, w którym podana jest jego masa własna oraz wyjściowe położenie środka ciężkości?				
		3) Czy operator opracował oddzielną instrukcję załadunku, wyznaczania położenia środka ciężkości oraz ograniczeń eksploatacyjnych związanych z masą i położeniem środka ciężkości oraz przygotowania arkusza załadunku?				
		4) Czy w instrukcji i w arkuszu przewidziane są zasady i procedury związane ze zmianami w ostatniej chwili (<i>last minute changes</i>)?				
		5) Czy operator wyznaczył w instrukcji operacyjnej osoby lub służby odpowiedzialne za przygotowanie arkusza załadunku oraz nadzorowanie rozmieszczenia ładunków zgodnie z planem?				
		6) Czy każdy samolot jest wyposażony w instrukcje sporządzania arkusza wraz z niezbędnymi danymi, wykresami i przyrządami ułatwiającymi obliczenie masy, wyznaczenie środka ciężkości oraz ograniczeń do startu i lądowania?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory)) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6.	OPS 1.270 1.290 1.605 1.625	7) Czy operator posiada i dostarcza zainteresowanym służbom aktualne dane dotyczące masy własnej oraz wyjściowych położen środka ciężkości każdego z użytkowanych samolotów, niezbędne dla przygotowania arkusza załadowania?				
		8) Czy wpisy w arkusze załadowania są dokonywane czytelnie i trwale przez uprawnione do tego osoby (pilota, mechanika), potwierdzone podpisem i numerem licencji osoby sporządzającej arkusz oraz datą?				
		9) Czy arkusz załadowania jest zawsze podpisywany przez dowódcę statku powietrznego?				
		10) Czy jedna kopia arkusza jest zawsze pozostawiana na ziemi?				
		11) Czy operator stworzył i prowadzi skuteczny system archiwizacji arkuszy i dokumentacji załadunku?				
7.	OPS 1.055	Czy operator opracował i prowadzi dla każdego rodzaju, typu i modelu użytkowanych samolotów indywidualne Wykazy pokładowego wyposażenia awaryjnego i ratunkowego? (Druk ULC-EQP). Należy sprawdzić:				
		1) Czy operator prowadzi wykazy i ewidencjonuje wyposażenie awaryjne i ratunkowe jakie znajduje się na pokładzie każdego z jego statków powietrznych z podaniem informacji dotyczących cech użytkowych, wyposażenia oraz jego ilości i rozmieszczenia na pokładzie?				
		2) Czy na pokładzie każdego samolotu znajdują się wykazy wyposażenia umożliwiające załodze natychmiastowe podanie służbom ratowniczym jakie wyposażenie ratunkowe jest zainstalowane na danym samolocie?				
		3) Czy operator prowadzi ewidencję atestów zgodności wyposażenia do użycia w służbie lotniczej?				
8.	OPS 1.1060	<i>Operacyjny plan lotu</i>	-	-	-	-
		Czy operator opracował i prowadzi dla każdej wykonywanej operacji Operacyjny plan lotu? Należy sprawdzić:				
		1) Czy operator wprowadził do instrukcji operacyjnej (Dział A Rozdział 8-01-10 zapisy regulujące zasady sporządzania i wymagania dotyczące zawartości operacyjnego planu lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory)) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*). Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 8.	OPS 1.1060	2) Czy operator wyznaczył w instrukcji operacyjnej osoby i/lub służby odpowiedzialne za przygotowanie i złożenie operacyjnego planu lotu?				
		3) Czy operator dostarcza zainteresowanym służbom z autoryzowanego źródła aktualne i dokładne dane zawierające wszystkie informacje niezbędne dla przygotowania operacyjnego planu lotu i dotyczące: - Osiągów użytkowanych przez niego statków powietrznych (FCOM)? - Bieżących ograniczeń ruchowych (np. w postaci NOTAM)? - Warunków meteorologicznych panujących na trasie i wszystkich lotniskach? - Ograniczeń eksploatacyjnych samolotu, wynikających z jego stanu technicznego, osiągnięć i ograniczeń operacyjnych wyposażenia oraz dopuszczeń MEL?				
		4) Czy operacyjny plan lotu zawiera wszystkie wymagane w przepisach informacje oraz czy dołączone są do niego wszystkie dokumenty towarzyszące?				
		5) Czy operacyjny plan lotu jest sporządzany przez osobę fachową (licencjonowanego dyspozytora lotniczego lub pilota) i potwierdzany podpisem i numerem licencji osoby sporządzającej plan wraz z datą?				
		6) Czy operacyjny plan lotu jest dostarczany załozdce terminowo oraz czy jest kompletny, a jego przyjęcie jest przed każdym lotem potwierdzane podpisem dowódcy na tym planie?				
		9.	OPS 1.1065	<i>Okresy przechowywania dokumentów</i> Czy operator zapewnia, by wszystkie zapisy i wszystkie istotne informacje operacyjne oraz techniczne dotyczące każdego lotu były przechowywane przez okres przewidziany w dodatku 1 do OPS 1.1065?	-	-
10.	OPS 1.1070	<i>Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatością do lotu przez operatora.</i> Czy operator prowadzi aktualnie zatwierdzoną charakterystykę zarządzania ciągłą zdatością do lotu, jak to określono w części M, pkt M.A.704?	-	-	-	-
11.	OPS 1.1071	<i>Pokładowy dziennik techniczny samolotu.</i> Czy operator prowadzi pokładowy dziennik techniczny samolotu, jak to określono w OPS 1.915?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
12.	Dodatek 1 do OPS 1.1045	Zawartość instrukcji operacyjnej.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby instrukcja operacyjna zawierała, to co następuje w dodatku 1 do OPS 1.045?				
13.	Dodatek 1 do OPS 1.1065	Okresy przechowywania dokumentów.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by następujące informacje i dokumenty były przechowywane w możliwej do przyjęcia formie i dostępne dla organu przez okresy podane w tabeli w niniejszym dodatku? <i>Uwaga: Dodatkowe informacje dotyczące przechowywania zapisów podane są w części M.</i>				
14.	OPS 1.915 1.1071	Czy operator posiada i prowadzi dla każdego indywidualnego samolotu, zatwierdzony przez ULC Pokładowy dziennik techniczny samolotu (PDT) ? (<i>Wzór druków PDT zatwierdza IKCSP</i>). Należy sprawdzić:				
		1) Czy druk dziennika (PDT) umożliwia rejestrowanie wszystkich zdarzeń zgodnie z wymaganiami odnośnych przepisów, w tym wykonania obsługi technicznej, poświadczenia bieżącej zdatności do lotu, zgłaszania i potwierdzania usunięcia usterek, przyjęcia statku powietrznego do lotu przez dowódcę, rejestrację czasu startu, lotu i lądowania, zapasów materiałów pędnych i smarów (MPS) itd.?				
		2) Czy operator opracował instrukcję prowadzenia dziennika PDT?				
		3) Czy wpisy w dokumentację użytkownika samolotu są dokonywane czytelnie i trwale przez uprawnione do tego osoby (pilota, mechanika), potwierdzane podpisem i numerem licencji / upoważnienia oraz datą wpisu?				
		4) Czy operator przechowuje kopie dzienników PDT przez wymagany czas?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT- / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Ograniczenia czasu lotu i wymogi dotyczące wypoczynku		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT/Q
Przewoźnik/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>	Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>

(*) Zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>Inspector's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory)</i> <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
		<i>Cel i zakres.</i>	-	-	-	-
		1. Czy operator określił ograniczenia czasu lotu i służby oraz schemat wypoczynku (FTL) dla członków załóg lotniczych?	-	-	-	-
		2. Należy sprawdzić, czy operator zapewnia dla wszystkich lotów lub członków załogi, że:	-	-	-	-
1.	OPS 1.1090	2.1 Ograniczenia czasu lotu i służby oraz schemat wypoczynku są zgodne z wymaganiami OPS 1 Cz. Q, oraz wszelkimi dodatkowymi przepisami stosowanymi przez organ zgodnie z przepisami niniejszej części celem zachowania bezpieczeństwa?				
		2.2 Zakończenie lotu jest planowane w dopuszczalnym okresie wykonywania czynności lotniczych z uwzględnieniem czynności przed i po locie, czasu lotu i czasu oczekiwania?				
		2.3 Plan lotów i służby jest sporządzany i publikowany z wyprzedzeniem pozwalającym na zaplanowanie wypoczynku członkom załogi?				
		3. Obowiązki operatorów.	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 1	OPS 1.1090	3.1	Czy operator wyznaczył dla każdego członka załogi stały port macierzysty?			
c.d. 1.	OPS 1.1090	3.2	Czy operator uwzględnił przy planowaniu lotów i okresów wypoczynku: - częstotliwości wykonywania czynności lotniczych?			
		3.3	- kumulację wydłużonych okresów pełnienia służby? - unikania pełnienia służby naprzemiennie w dzień i w nocy? - unikania przemieszczania członków załogi w celu podjęcia pracy, zakłócające poważnie przyjęte cykle pracy/wypoczynku?			
		3.4	Czy operatorzy planują lokalne dni wolne od służby i informują o tym z wyprzedzeniem członków załogi?			
		3.5	Czy operatorzy zapewniają, by okresy wypoczynku zapewniały czas wystarczający na umożliwienie członkom załogi przezwyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz odpowiedni wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia czynności lotniczych?			
		3.6	Czy operator zapewnia, by okresy pełnienia czynności lotniczych były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi nie odczuwali skutków zmęczenia, tak aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa?			
		4.1	Czy operator zapewnia że członek załogi nie będzie obsługiwał samolotu, w przypadku gdy odczuwa lub może odczuwać zmęczenie lub czuje się niezdolny do służby w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu?			
		4.2	Czy operator propaguje potrzebę efektywnego wykorzystania okresów wypoczynkowych?			
2.	OPS 1.1095		Czy operator stosuje nazewnictwo zgodne z definicjami zawartymi w tym przepisie?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
3.	OPS 1.1100	Ograniczenia czasu lotu i służby.	-	-	-	-	
		1.1	Czy operator zapewnia, by całkowita liczba okresów służby wyznaczonej członkowi załogi nie przekraczała:	-	-	-	-
		a)	190 godzin służby w ciągu każdego kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres? - oraz				
		b)	60 godzin służby w ciągu każdego kolejnych 7 dni?				
		1.2	Czy operator zapewnia, by całkowite czasy blokowe lotów, do których dany członek załogi jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi, nie przekraczały:	-	-	-	-
		a)	900 godzin blokowych w roku kalendarzowym?				
		b)	100 godzin blokowych w ciągu każdego kolejnych 28 dni?				
4.	OPS 1.1105	Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP).	-	-	-	-	
		1.2	Czy operator określa czasy zgłoszenia, które w sposób realistyczny odpowiadają czasowi potrzebnemu na wypełnienie naziemnych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa, zatwierdzonemu przez organ?				
		1.3	Czy operator zapewnia, aby dzienny czas pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi nie przekraczał 13 h dziennie (podstawowy dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)?				
		1.4	Czasów FDP pomniejszych o 30 minut dla każdego odcinka poczynając od trzeciego ale nie więcej niż 2h?				
		1.5	Odpowiednio, czasów FDP w odniesieniu do czynności lotniczych pełnionych także w dobowym niżu dobowym (WOCL - 02:00 - 05:59): - 100% czasu WOCL przy rozpoczynaniu FDP w okresie WOCL - 50% czasu WOCL przy zakończeniu lub całkowitym FDP w okresie WOCL				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5.	OPS 1.1105	Czy operator stosuje wydłużanie dziennego czasu pełnienia czynności lotniczych przez członka załogi i stosuje odpowiednie ograniczenia:	-	-	-	-
		2.1 1 h maksymalna wartości wydłużenia FDP?				
		2.2 Niemożliwość wydłużenia przy FDP obejmującego 6 lub więcej odcinków?				
		2.3 Odpowiednio, wydłużenie czasów FDP mogą mieć zastosowanie w odniesieniu do ilości odcinków i czynności lotniczych pełnionych także w dobowym niżu dobowym (WOCL – 02:00 – 05:59):				
		2.4 - dla czterech odcinków jeżeli FDP obejmuje nie więcej niż 2 h czasu WOCL - dla dwóch odcinków jeżeli FDP obejmuje ponad 2 h czasu WOCL				
		2.5 Nie częściej niż dwa wydłużenia w okresie 7 kolejnych dni?				
		2.6 Odpowiednio, wydłużenie minimalnych czasów wypoczynku jeżeli wydłużenia FDP były planowane: - 2 h przed i po zakończeniu lotu? - 4 h po zakończeniu lotu? - 2 h przed i po zakończeniu lotu w przypadku zastosowania planowanych wydłużeń FDP w następujących po sobie okresach FDP?				
		2.7 Okres FDP do 11 h 45 min. w przypadku gdy okres ten rozpoczyna się między godziną 22:00 – 04:59?				
3.1 Czy operator stosuje wydłużenie czasu FDP dla personelu pokładowego o różnicę pomiędzy czasem jego zgłoszenia, a czasem zgłoszenia załogi, o ile różnica przekracza 1 h?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.1105	4.1	Czy operator w planowaniu na okres obliczeniowy, uwzględni maksymalny dopuszczalny czas FDP i podejmuje odpowiednie działania?			
			Czy w tym celu operator podejmuje działania zmierzające do zmiany harmonogramu lub obsady załogi?			
			Zmiana ww. została wykonana nie później niż w chwili gdy przekroczenia okresu PDF w rzeczywistej operacji w powyżej 33% lotów objętych harmonogramem?			
			Czy operator planuje przemieszczanie członków załogi w celu zajęcia stanowiska pracy ? Jeżeli tak to należy sprawdzić czy:			
		5.1	Czas spędzony na przemieszczaniu (po zgłoszeniu się ale przed podjęciem obowiązków) wliczany jest do czasu FDP?			
		5.2	Czas ww. nie jest liczony jako odcinek?			
		5.3	Czas ww. uwzględniany jest przy obliczaniu okresu wypoczynku?			
			Czy operator stosuje wydłużone okresy FDP (podzielony okres służby)? Jeżeli tak to należy sprawdzić czy:			
		6.1	Posiada zgodę organu?			
		6.2	Operator jest świadomy tego, że ma obowiązek wykazania organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek o wydłużony okres FDP zapewni równoważny stopień bezpieczeństwa?			
6.	OPS 1.1110		<i>Wypoczynek.</i>	-	-	-
			Czy operator zapewnia minimalny wypoczynek członkom załóg lotniczych przed rozpoczęciem okresu FDP? Należy sprawdzić czy:			
		1.1	Okres wypoczynku w porcie macierzystym był (w zależności który jest dłuższy): - co najmniej równy długości czasu poprzedniego FDP? - co najmniej 12 h?			
1.2	Okres wypoczynku poza portem macierzystym był (w zależności który jest dłuższy): - co najmniej równy długości czasu poprzedniego FDP? - co najmniej 10 h, w tym możliwość 8 h snu, uwzględniając potrzeby wynikające z podróży oraz inne potrzeby fizjologiczne?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6	OPS 1.1110	1.3	Rekompensowany jest wpływ różnic stref czasowych?			
			Posiada zgodę organu na skrócenie okresu wypoczynku?			
		1.4	Operator jest świadomy tego, że ma obowiązek wykazania organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek o wydłużony okres FDP zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa?			
		2.1	Okres wypoczynku jest okresowo wydłużany zgodnie z warunkami tego przepisu?			
7.	OPS 1.1115	<i>Wydłużenie okresu pełnienia obowiązków lotniczych z powodu wypoczynku podczas lotu.</i>		-	-	-
		1.	Operator jest świadomy tego, że ma obowiązek wykazania organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek o wydłużony okres FDP zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa?			
		Czy operator stosuje wydłużone okresy FDP spowodowane wypoczynkiem podczas lotu? Jeżeli tak to należy sprawdzić czy:				
		1.1	Zwiększa liczbę członków załogi?			
			Ma określony przez organ limit wydłużenia?			
1.2	Ma określone przez organ wymogi związane z minimalnym wypoczynkiem członków personelu pokładowego?					
8.	OPS 1.1120	<i>Nieprzewidziane okoliczności podczas rzeczywistej operacji lotniczej – według uznania dowódcy.</i>		-	-	-
		1.	Czy operator daje możliwość zmiany czasów FDP i wypoczynku w sytuacjach nieprzewidzianych?			
			Czy takie modyfikacje są możliwe do przyjęcia przez dowódcę po zasięgnięciu opinii pozostałych członków załogi?			
1.1	Czy okres FDP nie zostanie przedłużony o więcej niż 2 h?					
	Czy przy zwiększonej liczbie członków załogi okres FDP nie zostanie przedłużony o więcej niż 3 h					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 8	OPS 1.1120	1.1.1	Czy operator jest świadomy tego że jeśli na końcowym odcinku w granicach okresu FDP nieprzewidziane okoliczności wystąpią po starcie i spowodują przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia, lot może być kontynuować do planowanego lotniska docelowego lub zapasowego?				
		1.1.2	Czy okresy wypoczynku zostały skrócone bez przekraczania czasów minimalnych?				
		1.2	Czy operator zapewnia że, w razie szczególnych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych członków załogi, dowódca ma prawo skrócić rzeczywisty czas pełnienia obowiązków lotniczych lub zwiększyć czas wypoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu?				
		1.3	1.3.1 Czy dowódca ma obowiązek składania meldunku o wydłużeniu FDP lub skróceniu czasu wypoczynku (powyżej 1 h)? 1.3.2 Czy operator ma obowiązek przesłania kopii meldunku do organu nie później niż 28 dni od wydarzenia?				
9.	OPS 1.1125	Gotowość.		-	-	-	-
		1.1	Czy członek załogi pozostaje w gotowości w porcie lotniczym od momentu zgłoszenia w standardowym punkcie zgłoszenia do zakończenia zgłoszonego okresu gotowości?				
		1.2	Czy gotowość w porcie lotniczym jest wliczana w całości do łącznych godzin służby?				
		1.3	Czy operator zapewnia że jeśli po okresie gotowości w porcie lotniczym następuje bezpośrednio pełnienie czynności lotniczych, stosunek między taką gotowością w porcie lotniczym a wyznaczonymi czynnościami lotniczymi będzie określona przez organ? Czy w takim przypadku gotowość w porcie lotniczym będzie dodana do okresu służby, o którym mowa w OPS 1.1110, pkt 1.1 i 1.2, celem obliczenia minimalnego okresu wypoczynku?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPI- SU (Regulatory require- ment)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9	OPS 1.1125	1.4	Czy w przypadku gdy gotowość w porcie lotniczym nie prowadzi do wyznaczenia do pełnienia czynności lotniczych, to nastąpi po niej co najmniej okres wypoczynku określony przez organ?				
		1.5	Czy w czasie pozostawania w gotowości w porcie lotniczym operator zapewnia członkowi załogi spokojne i wygodne miejsce, niedostępne dla osób postronnych?				
		Czy operator stosuje pojęcie innej gotowości (w tym gotowość w hotelu)? Jeżeli tak to należy sprawdzić czy:					
		2.1.1	Okresy gotowości są planowane i publikowane z odpowiednim wyprzedzeniem?				
		2.1.2	Czas rozpoczęcia i zakończenia gotowości jest określony i ogłoszony z odpowiednim wyprzedzeniem?				
		2.1.3	Określona jest maksymalna długość każdego okresu gotowości w miejscu innym niż określony punkt zgłoszenia?				
		2.1.4	Warunki przebywania członka załogi w czasie gotowości uwzględniają możliwość wypoczynku przed przystąpieniem do pełnienia czynności lotniczych, wynikających z gotowości?				
		2.1.5	Czas gotowości jest uwzględniany przy obliczaniu łącznego czasu służby?				
10.	OPS 1.1130	<i>Wżywienie.</i> Czy operator zapewnia członkom załogi w czasie FDP możliwość spożycia posiłku, szczególnie gdy FDP przekracza 6 h?		-	-	-	-
11.	OPS 1.1135	<i>Rejestry okresu pełnienia obowiązków lotniczych, okresów służby i wypoczynku.</i> Czy operator prowadzi dla każdego członka załogi rejestry okresów pełnienia obowiązków lotniczych, służby i wypoczynku? Należy sprawdzić czy:		-	-	-	-
		1.	Rejestry zawierają: a) Czasy blokowe? b) Czas, długość i zakończenie każdego okresu służby lub pełnienia obowiązków lotniczych? c) Okresy wypoczynku i dni wolnych od służby?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Inspector's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 11	OPS 1.1135	c.d.	Czy rejestry są prowadzone w sposób zapewniający zgodność z wymaganiami niniejszej części?			
		1	Czy kopie tych rejestrów udostępniane są członkowi załogi na jego żądanie?			
		2.	Czy w przypadku w którym rejestry prowadzone przez operatora zgodnie z pkt 1 nie obejmują wszystkich okresów pełnienia obowiązków lotniczych, okresów służby i wypoczynku, - jest wymagane aby taki członek załogi prowadził własny rejestr?			
		3.	Czy członek załogi przedstawia na żądanie swoje rejestry operatorowi korzystającemu z jego usług przed rozpoczęciem okresu pełnienia obowiązków lotniczych?			
		4.	Czy rejestry są przechowywane przez co najmniej 15 miesięcy licząc od ostatniego wpisu?			
		5.	Czy operator oddzielnie przechowuje wszelkie meldunki dowódcy samolotu dotyczące podjętych przez niego decyzji w sprawie wydłużenia okresów pełnienia obowiązków lotniczych, wydłużonych godzin lotu oraz skróconych okresów wypoczynku przez co najmniej 6 miesięcy od takiego wydarzenia?			

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT/R
Operator/Organizacja (Operator/Organization)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Random)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.1145	<i>Zasady Ogólne</i>	-	-	-	-
		Czy operator stosuje się do odpowiednich przepisów określonych w instrukcjach technicznych, niezależnie od tego, czy:				
		a) Trasa przebiega w całości lub w części nad terytorium państwa lub całkowicie poza jego terytorium?				
		b) Posiada zgodę na przewożenie materiałów niebezpiecznych zgodnie z OPS 1.1155?				
2.	OPS 1.1150	<i>Terminologia.</i>	-	-	-	-
		Czy operator stosuje nazewnictwo zgodne z definicjami zawartymi w przepisie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	OPS 1.1155	Zezwolenie na transport materiałów niebezpiecznych.	-	-	-	-
		1) Czy operator posiada zezwolenie organu na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych?				
		2) Czy przed wydaniem zezwolenia na transport materiałów niebezpiecznych operator przedstawił organowi stosowne potwierdzenie przeprowadzenia odpowiednich szkoleń, zgodności wszystkich stosownych dokumentów (dotyczących np. obsługi naziemnej, obsługi samolotu, szkoleń) zawierających informacje i instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych oraz wprowadzenia procedury w celu zapewnienia bezpiecznego obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi na wszystkich etapach transportu lotniczego? <i>Uwaga: Zwolnienie lub zezwolenie określone w OPS 1.1165 lit. b) pkt 1 lub 2 mają charakter uzupełniający w stosunku do powyższego, a warunki określone w lit. b) niekoniecznie mogą mieć zastosowanie.</i>				
4.	OPS 1.1160	Zakres.	-	-	-	-
		Czy Artykuły i substancje, które zostałyby w innym przypadku zaklasyfikowane jako materiały niebezpieczne, ale które nie podlegają instrukcjom technicznym zgodnie z częścią 1 i 8 tych instrukcji, są wyłączone z przepisów w tej części, pod warunkiem że:	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 4.	OPS 1.1160	<p>1) W przypadku umieszczenia na pokładzie za zgodą operatora w celu zapewnienia pacjentowi opieki medycznej podczas lotu są one przewożone do użycia w locie; lub są częścią stałego wyposażenia samolotu w przypadku, gdy został on dostosowany do specjalistycznego użytku na potrzeby ewakuacji medycznej; lub są przewożone podczas lotu wykonywanego przez ten sam samolot w celu zabrania pacjenta lub po dostarczeniu pacjenta w przypadku, gdy niemożliwe jest załadowanie lub wylądowanie materiałów w czasie lotu, podczas którego przewożony jest pacjent, ale z zamiarem, że zostaną one wylądowane, gdy tylko będzie to możliwe?</p>				
		<p>a) 2) Są one ograniczone do następujących materiałów, które muszą być przechowywane w pozycji, w której są używane, lub muszą być bezpiecznie składowane w czasie, gdy nie są używane, i które są zabezpieczone podczas startu i lądowania oraz zawsze, gdy dowódca uzna, że jest to konieczne dla zachowania bezpieczeństwa:</p> <p>(i) pojemniki z gazem, które musiały zostać wyprodukowane specjalnie do napełniania i transportowania danego gazu;</p> <p>(ii) leki i inne środki medyczne, które muszą być pod kontrolą wykwalifikowanego personelu, kiedy są używane w samolocie;</p> <p>(iii) wyposażenie zawierające mokre ogniwa zasilające, które musi być mocowane i, jeśli to konieczne, zabezpieczone w pozycji pionowej dla uniknięcia wylania się elektrolitu?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 4	OPS 1.1160	Są one niezbędne na pokładzie samolotu i są zgodne z odpowiednimi wymogami lub z powodów operacyjnych?				
		b) <i>Jednakże artykuły i substancje będące w zamierzeniu zastępczymi lub które zostały usunięte w celu zastąpienia ich nowymi, muszą być przewożone zgodnie z instrukcjami technicznymi.</i>				
5.	OPS 1.1165	c) 1) Znajdują się one w bagażu przewożonym przez pasażerów lub członków załogi zgodnie z instrukcjami technicznymi? 2) Znajdują się one w bagażu oddzielnym od swojego właściciela podczas tranzytu (np. bagaż zagubiony lub mylnie nadany bagaż), ale przewożonym przez operatora?				
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby na pokładzie samolotu nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w instrukcjach technicznych są z nazwy lub pochodzenia zabronione do przewozu lotniczego? b) Czy operator ustanowił procedury zwolnienia z zakazu przewozu na podstawie instrukcji technicznych artykułów lub substancji zabronionych do transportu lotniczego w normalnych warunkach?				
6.	OPS 1.1195	<i>Przyjmowanie materiałów niebezpiecznych.</i>	-	-	-	-
		a) 1) Czy operator ustanowił procedurę zapewniającą, że materiały niebezpieczne nie zostaną przyjęte do przewozu dopóki przesyłka nie zostanie sprawdzona zgodnie z procedurą podaną w instrukcjach technicznych? 2) Czy z wyjątkiem przypadków określonych w instrukcjach technicznych, dołączone są do nich dwie kopie dokumentu przewozowego materiałów niebezpiecznych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 6	OPS 1.1195	3) Czy język angielski jest używany na potrzeby oznakowania i etykietowania paczek, oraz dokumentu przewozowego materiałów niebezpiecznych?				
		b) Czy operator używa listy kontrolnej przyjęcia, która pozwala na sprawdzenie wszystkich istotnych danych i ma formę umożliwiającą zaznaczanie wyników sprawdzenia ręcznie, w sposób mechaniczny lub komputerowy?				
7.	OPS 1.1200	<i>Sprawdzenie występowania uszkodzenia, wycieków lub zanieczyszczenia.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by:	-	-	-	-
		1) Paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe były sprawdzone pod kątem występowania śladów wycieków lub zniszczeń bezpośrednio przed załadowaniem do samolotu lub do jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD), jak określono w instrukcjach technicznych?				
		2) Jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD) nie zostało załadowane do samolotu, dopóki nie zostanie sprawdzone zgodnie z wymaganiami instrukcji technicznych oraz dopóki nie stwierdzono braku śladów wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych?				
		3) Do samolotu nie zostały załadowane przeciekające lub uszkodzone paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe?				
		4) Wszystkie paczki materiałów niebezpiecznych znajdujące się w samolocie, które wydają się być uszkodzone lub przeciekające, zostały usunięte lub by odpowiednie władze lub organizacje podjęły kroki w celu ich usunięcia. W tym przypadku należy ponownie sprawdzić stan wszystkich pozostałych przesyłek w celu upewnienia się, że są one w stanie właściwym do przewozu lotniczego i nie nastąpiły żadne uszkodzenia lub zanieczyszczenia samolotu lub jego ładunku?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 7	OPS 1.1200	5) Przeprowadzono przegląd paczek, pakunków i pojemników ładunkowych pod kątem zniszczeń lub wycieków po wyładowaniu ich z samolotu lub jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD) i w przypadku gdy stwierdzono ślady zniszczenia lub wycieków, przestrzeń, w której materiały niebezpieczne były składowane, była sprawdzona pod kątem jej zniszczenia lub skażenia?				
8.	OPS 1.1205	<i>Usuwanie skażeń.</i>		-	-	-
		a)	1) Czy operator zapewnia, by każde skażenie wynikające z wycieku lub zniszczenia artykułów lub paczek zawierających materiały niebezpieczne zostało niezwłocznie usunięte oraz by zostały podjęte kroki w celu zlikwidowania wszelkiego zagrożenia zgodnie z instrukcjami technicznymi?			
		2) Czy operator zapewnia by samolot, który został skażony substancjami radioaktywnymi, został natychmiast wycofany z eksploatacji i nie był do niej przywrócony, dopóki poziom promieniowania radioaktywnego na każdej dostępnej powierzchni samolotu oraz poziom nietrwałego skażenia promieniotwórczego nie będzie niższy od wartości podanych w instrukcjach technicznych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
c.d. 8	OPS 1.1205	1)	Czy w przypadku niezgodności z jakimkolwiek ograniczeniem określonym w instrukcjach technicznych dotyczącym poziomu promieniowania radioaktywnego lub skażenia promieniotwórczego operator zapewnia, by nadawca został poinformowany, jeśli niezgodność została stwierdzona podczas transportu, oraz zapewnia podjąć natychmiastowe kroki w celu złagodzenia skutków niezgodności najszybciej jak to jest możliwe oraz niezwłocznie w każdym przypadku wystąpienia lub możliwości wystąpienia sytuacji awaryjnej, oraz powiadomić odpowiednio o niezgodności nadawcę oraz właściwy organ (właściwe organy)?				
		b)	Czy operator zapewnia że, w ramach swoich obowiązków podejmie się zbadania niezgodności oraz jej przyczyny, okoliczności i skutków?				
		2)	Czy operator zapewnia że, podejmie odpowiednie działania w celu zaradzenia przyczyn i okolicznościom, które doprowadziły do niezgodności?				
			Czy operator zapewnia że, powiadomi właściwy organ (właściwe organy) o przyczynach niezgodności oraz o działaniach naprawczych i zapobiegawczych, które zostały lub zostaną podjęte?				
9.	OPS 1.1210	<i>Ograniczenia załadunku.</i>		-	-	-	-
		a)	Kabina pasażerska i kabina załogi: – Czy operator zapewnia, by materiały niebezpieczne nie były przewożone w kabinie zajmowanej przez pasażerów lub w kabinie załogi, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w instrukcjach technicznych?				
		b)	Przedziały ładunkowe (cargo): – Czy operator zapewnia, by materiały niebezpieczne były załadowane, segregowane, złożone i zamocowane w samolocie zgodnie z instrukcjami technicznymi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 9	OPS 1.1210	c) Materiały niebezpieczne przeznaczone do przewozu wyłącznie towarowymi statkami powietrznymi (cargo): - Operator zapewnia, by paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone etykietami »przewóz wyłącznie towarowym statkiem powietrznym (cargo)« były przewożone towarowym statkiem powietrznym i załadowane zgodnie z instrukcjami Technicznymi?				
10.	OPS 1.1215	<i>Dostarczanie informacji.</i>	-	-	-	-
		Informacje dla personelu: - Czy operator dostarcza takie informacje w instrukcji operacyjnej i/lub innych odpowiednich instrukcjach, które umożliwią personelowi wykonywanie jego obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych zgodnie z instrukcjami technicznymi, łącznie z czynnościami, jakie mają zostać podjęte w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych z występowaniem materiałów niebezpiecznych?				
		Czy w stosownych przypadkach informacje takie są przekazywane także agentom obsługi naziemnej?				
		Informacje przekazywane pasażerom i innym osobom: - Czy operator zapewnia, by zgodnie z wymogami zawartymi w instrukcjach technicznych publicznie ogłaszano informacje w celu uprzedzenia pasażerów o rodzajach materiałów, których przewóz na pokładzie samolotu jest zabroniony?				
		2) Czy operator zapewnia, by w punktach przyjmowania ładunków cargo były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych?				
		c) 1) Czy operator zapewnia że pisemne informacje o materiałach niebezpiecznych, które będą przewożone w samolocie, zostaną dostarczone dowódcy, w sposób określony w instrukcjach technicznych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 10	OPS 1.1215	2) Czy operator zapewnia by, informacje na użytek postępowania w sytuacjach awaryjnych podczas lotu zostały dostarczone zgodnie z instrukcjami technicznymi?				
		c.d. c) 3) Czy operator zapewnia by, do czasu zakończenia lotu, którego dotyczą pisemne informacje dla dowódcy, ich czytelna kopia będzie przechowywana w łatwo dostępnym miejscu na ziemi. Kopia ta lub zawarte w niej informacje będą łatwo dostępne na lotnisku ostatniego odlotu i w następnym zaplanowanym punkcie przylotu do czasu zakończenia lotu, którego dotyczą informacje?				
		4) Czy operator zapewnia że w przypadku przewożenia materiałów niebezpiecznych podczas lotu, który odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium państwa, język angielski stosowany jest na potrzeby pisemnych informacji dla dowódcy w uzupełnieniu do wszelkich innych wymaganych wersji językowych?				
		d) Czy operator, którego samolot brał udział w incydencie lotniczym, zapewnia że dostarczy na żądanie każdej informacji zgodnie z wymogami instrukcji technicznych?				
		Czy operator, którego samolot brał udział w wypadku lotniczym lub poważnym incydencie, zapewnia że dostarczy niezwłocznie wszelkich informacji zgodnie z wymogami instrukcji technicznych?				
		Czy operator samolotu zamieszcza procedury umożliwiające dostarczenie tych informacji w odpowiednich instrukcjach i planach awaryjnych w razie wypadku?				
		e) Czy operator zapewnia że w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej podczas lotu dowódca będzie informował, najszybciej jak pozwala na to sytuacja, odpowiednią jednostkę służb ruchu lotniczego o wszelkich materiałach niebezpiecznych przewożonych jako ładunek na pokładzie samolotu, zgodnie z instrukcjami technicznymi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11.	OPS 1.1220	<i>Programy szkoleniowe.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował, uzyskał zatwierdzenie organu i realizuje programy szkoleniowe personelu, zgodnie z wymaganiami instrukcji technicznych?				
		b) Czy operator zapewnia, by personel odbył szkolenie w zakresie wymagań współmiernych do jego obowiązków?				
		c) Czy operator zapewnia, by w momencie zatrudniania osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje?				
		d) Czy operator zapewnia, by szkolenia kończyły się egzaminem sprawdzającym poziom wiedzy i znajomość obowiązków?				
		e) Czy operator zapewnia, by cały personel wymagający szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywa szkolenie okresowe nie rzadziej, niż co 2 lata?				
		f) Czy operator zapewnia, by rejestry szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych były zachowywane dla całego personelu zgodnie z wymogami instrukcji technicznych?				
		g) Czy operator zapewnia, by personel agenta handlingowego jest przeszkolony zgodnie z zakresami podanymi w instrukcjach technicznych?				
12.	OPS 1.1225	a) Czy operator zgłasza każdy incydent lub wypadek z materiałami niebezpiecznymi organowi lub właściwemu organowi państwa, w którym wypadek lub incydent miał miejsce, zgodnie z wymogami dodatku 1 do OPS 1.1225?				
		Czy pierwszy raport jest składany w ciągu 72 godzin od chwili zdarzenia, chyba że na przeszkodzie temu stoją szczególne okoliczności, i zawiera szczegółowe informacje według stanu wiedzy w danym momencie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 12	OPS 1.1225	c.d.				
		a)	Czy w stosownych przypadkach kolejny raport zawierający wszelkie dodatkowe uzyskane informacje jest sporządzony tak szybko, jak jest to możliwe?			
			Czy operator zgłasza również organowi lub właściwemu organowi państwa, w którym zdarzenie miało miejsce, każdy przypadek wykrycia niezadeklarowanego lub błędnie zadeklarowanego materiału niebezpiecznego odkrytego w ładunku cargo lub w bagażu pasażerskim, zgodnie z wymogami dodatku 1 do OPS 1.1225?			
		b)	Czy pierwszy raport jest składany w ciągu 72 godzin od chwili odkrycia, chyba że na przeszkodzie temu stoją szczególne okoliczności, i zawiera szczegółowe informacje według stanu wiedzy w danym momencie? W stosownych przypadkach kolejny raport zawierający wszelkie dodatkowe uzyskane informacje jest sporządzony tak szybko, jak jest to możliwe?			
13.	ICAO Doc. 9284-AN/905	a)	Czy operator lub jego kontraktowy agent/ spedytor materiałów niebezpiecznych posiada odpowiednie środki techniczne (magazyny, urządzenia do identyfikacji, pakowania oznakowania i transportu naziemnego) do spedycji materiałów niebezpiecznych?			
		b)	Czy operator posiada skuteczny system nadzoru nad prowadzonymi przewozami materiałów niebezpiecznych?			

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiąarów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Ochrona		Auditor <i>(Auditor)</i>		Moduł auditu <i>(Audit Module)</i>	CAT/S
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organization)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Kierownik <i>(Manager)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
Kategoria auditu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>		Data auditu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>	Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>		

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDITU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDITORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDITORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1.	OPS 1.1235	Wymagania w zakresie ochrony. Czy operator zapewnia, by cały personel został odpowiednio zapoznany i postępował zgodnie ze stosownymi wymogami krajowych programów ochrony państwa operatora?	-	-	-	-
2.	OPS 1.1240	Program szkolenia. Czy operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia? Czy programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDITORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDITORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks) (Podpisuje IKCSP)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 2.	OPS 1.1240	Czy poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego?				
3.	OPS 1.1245	<i>Zgłaszanie aktów bezprawnej ingerencji</i> Czy w następstwie aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego dowódca lub, pod jego nieobecność, operator niezwłocznie zgłasza takie zdarzenie właściwym wyznaczonym władzom lokalnym oraz właściwym władzom państwa operatora?	-	-	-	-
4.	OPS 1.1250	<i>Lista kontrolna procedur przeszukiwania samolotu.</i> Czy operator zapewnia, by na pokładzie samolotu znajdowała się lista kontrolna procedur, jakich należy przestrzegać w przypadku poszukiwania na pokładzie samolotu bomby lub zaimprovizowanego ładunku wybuchowego (IED) w przypadku podejrzenia sabotażu lub w celu przeszukiwania samolotów w poszukiwaniu ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot może być przedmiotem bezprawnej ingerencji? Czy uzupełnieniem listy kontrolnej, są wytyczne dotyczące postępowania w przypadku wykrycia na pokładzie bomby lub podejrzanego przedmiotu oraz informacje o miejscu w samolocie, w którym ten ładunek lub przedmiot może być bezpiecznie złożony, zgodnie z informacjami podanymi posiadaczowi Świadczenia typu (TC)?	-	-	-	-
5.	OPS 1.1255	<i>Ochrona kabiny załogi lotniczej.</i> a) Czy w każdym samolocie, który ma drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamknięcia na klucz oraz należy ustanowić możliwe do przyjęcia przez organ środki lub procedury, za pomocą których personel pokładowy będzie informował załogę lotniczą o podejrzanym działaniach lub naruszeniach przepisów ochrony w kabinie?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDITORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDITORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
c.d. 5.	OPS 1.1255	<p>b) Czy każdy samolot pasażerski, którego maksymalna certyfikowana masa do startu (MCTOM) jest większa niż 45 500 kg lub którego maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich (MAPSC) jest większa niż 60, jest wyposażony w zatwierdzone drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, które można otwierać i zamykać z każdego stanowiska pilota, zaprojektowane tak, aby spełniały stosowne wymogi w odniesieniu do operacyjnej zdatności do lotu?</p> <p><i>Konstrukcja drzwi nie może utrudniać operacji awaryjnych, zgodnie ze stosownymi wstecz wymogami w odniesieniu do operacyjnej zdatności do lotu.</i></p>				
		<p>Czy w każdym samolocie wyposażonym w drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, (zgodnie z lit. b):</p>	-	-	-	-
		<p>c) 1) Drzwi te zostaną zamknięte przed uruchomieniem silników do startu i pozostaną zamknięte, w przypadku gdy wymaga tego procedura ochrony lub na polecenie dowódcy, do czasu wyłączenia silników po lądowaniu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy uznano, że konieczne jest wejście do kabiny upoważnionych osób lub ich wyjście z niej zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego?</p> <p>2) Z każdego stanowiska pilota jest możliwe monitorowanie obszaru poza kabiną załogi lotniczej w zakresie niezbędnym do identyfikacji osób proszących o pozwolenie wejścia do kabiny załogi lotniczej oraz do wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia?</p>				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Ogólne zasady i wymagania operacyjne		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/B			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.005	a) Czy operator będzie użytkował śmigłowiec w celach zarobkowego przewozu lotniczego zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3?				
		b) Czy do czasu formalnego wprowadzenia wymagań JAR-26 do polskiego systemu prawnego, operator będzie stosował aktualnie obowiązujące normy państwa, w którym śmigłowiec został wyprodukowany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1.	JAR-OPS 3.005	c) Czy każdy śmigłowiec jest użytkowany zgodnie z warunkami określonymi w jego świadectwie zdatości do lotu (<i>Certificate of Airworthiness - CoA</i>) oraz zatwierdzonymi ograniczeniami określonymi w jego instrukcji użytkowania w locie (<i>Helicopter Flight Manual —HFM</i>)? Oraz z dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.005(c)				
2.	JAR-OPS 3.010	Zwolnienia Czy operator posiada zwolnienie od wymagań JAR-OPS 3?	-	-	-	-
3.	JAR-OPS 3.020	Prawa przepisy i procedury a) 1.Czy operator zapewnił, aby wszyscy jego pracownicy byli świadomi i zobowiązani do postępowania zgodnie z przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność operacyjna? 2.Czy operator zapewnił, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej zostali zapoznani z prawami, przepisami i procedurami właściwymi dla charakteru ich obowiązków?	-	-	-	-
4.	JAR-OPS 3.025	Wspólny język a) Czy operator zapewnił, aby wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku? b) Czy operator zapewnił, aby cały personel operacyjny był zdolny zrozumieć język, w którym napisane są te części Instrukcji Operacyjnej, które odnoszą się do wykonywanych przez nich obowiązków i zakresów odpowiedzialności?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5.	JAR-OPS 3.030	Wykaz wyposażenia minimalnego MEL	-	-	-	-
		a) Czy operator opracowuje i będzie stosował dla każdego użytkowanego przez niego śmigłowca zatwierdzony przez Władzę wykaz wyposażenia minimalnego (<i>Minimum Equipment List – MEL</i>),?				
		b) Czy operator użytkuje śmigłowce zgodnie z wykazem MEL? (<i>W żadnych okolicznościach nie zezwala się na użytkowanie śmigłowca z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL</i>)				
6.	JAR-OPS 3.035	System jakości	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił jeden system jakości, mianował jednego kierownika jakości, i czy procedura przewiduje sprzężenie zwrotne do odpowiedzialnego kierownika (<i>Accountable Manager</i>), zgodnie z JAR-OPS 3.175(h).?				
		b) Czy system, jakości zawiera program zapewnienia jakości (<i>Quality Assurance Programme</i>),?				
		c) Czy system jakości oraz osoba kierownika jakości zostały uznane przez Władzę?				
		d) Czy system jakości jest opisany w stosownej dokumentacji?				
		e) Czy operator wyznaczy jeden wydział jakości w celu zapewnienia jednolitego stosowania systemu jakości do całej działalności lotniczej operatora?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7.	JAR-OPS 3.037	<i>Program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom</i>		-	-	-
		a)	Czy operator ustanowił program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, który może być zintegrowany z systemem jakości i obejmuje: 1.)Programy osiągnięcia i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości istniejącego ryzyka 2.)System zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawienie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków, oraz czy system ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo 3.)Ocenę istotnych informacji odnoszących się do wypadków i incydentów oraz rozpowszechnienie informacji z nim związanych, ale nie rozstrzygnięcie o winie 4.)Obowiązek wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom.			
		b)	Czy operator zapewnił, aby osoba odpowiedzialna za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów posiadała uprawnienia do nakazania osobom funkcyjnym lub służbom operatora wszczęcia działań korygujących stwierdzone nieprawidłowości i braki?			
		c)	Czy skuteczność działań podejmowanych przez osobę odpowiedzialną za prowadzenie programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, będzie kontrolowana przez kierownika jakości?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	JAR-OPS 3.040	<i>Dodatkowi członkowie załogi lotniczej</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby członkowie załogi, od których nie wymaga się posiadania umiejętności pilotowania śmigłowca, oraz personel pokładowy byli odpowiednio wyszkoleni i zdolni do wykonywania przydzielonych im obowiązków?				
9.	JAR-OPS 3.050	<i>Informacje o służbach poszukiwawczo ratowniczych</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby wszystkie istotne informacje dotyczące służb poszukiwania i ratownictwa na obszarach, nad którymi śmigłowiec przelatuje, były łatwo dostępne dowódcy na pokładzie podczas lotu.?				
10.	JAR-OPS 3.055	<i>Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego śmigłowców, były dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych?				
11.	JAR-OPS 3.065	<i>Przewóz uzbrojenia wojennego i amunicji wojskowej</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie przewoził uzbrojenia wojennego ani amunicji wojskowej, jeżeli nie otrzyma na to zezwolenia od właściwych miejscowo lub rzeczowo Władz wszystkich państw, nad którymi prowadzi zamierzona trasa lotu.?				
		b) Czy operator zapewnia, by przewożona przez niego broń i amunicja wojskowa były w miejscu niedostępnym dla pasażerów i broń palna, była niezaladowana?,				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 11.	JAR-OPS 3.065	c) Czy operator zapewnia, że powiadomi dowódcę śmigłowca przed lotem o rozmieszczeniu i rodzaju załadowanego na pokład śmigłowca uzbrojenia wojennego lub amunicji wojskowej.?				
		<i>Przewóz broni sportowej</i>	-	-	-	-
12.	JAR-OPS 3.070	a) Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby każdy zamiar przewozu broni sportowej był mu wcześniej zgłoszony?				
		b) Czy operator przyjmując do przewozu broń sportową zapewnia, by była umieszczona w miejscu niedostępnym dla pasażerów i nie była załadowana?				
		c) Czy operator dopuszcza, aby amunicja do broni sportowej była przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi? <i>Patrz: cz R JAR OPS 3.1160(lit.b pkt 5):</i>				
13.	JAR-OPS 3.075	<i>Metoda przewozu osób</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione środki, które zapobiegą znalezieniu się osoby w tej części śmigłowca, która nie jest przeznaczona do przebywania w niej osób?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
14	JAR-OPS 3.080	<i>Przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-	
		Czy operator podejmie odpowiednie środki do zapewnienia, że żadna osoba nie będzie proponować lub akceptować przewozu materiałów niebezpiecznych, jeśli nie została przeszkolona oraz materiały są odpowiednio sklasyfikowane, udokumentowane, opisane, zapakowane, oznaczone i we właściwym stanie do transportu jak wymagają Techniczne Instrukcje?.					
15.	JAR-OPS 3.085	<i>Obowiązki załogi</i>	-	-	-	-	
		a)	1. Czy członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które są związane z bezpieczeństwem śmigłowca oraz osób znajdujących się na jego pokładzie?				
			2. Czy obowiązki załogi są wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w Instrukcji Operacyjnej?				
		b)	1. Czy członek załogi śmigłowca: ma obowiązek poinformowania dowódcy o każdym błędzie, nieprawidłowości lub niesprawności urządzeń i systemów pokładowych, łącznie z systemami awaryjnymi, które stanowi lub może w jego ocenie stanowić ograniczenie zdolności śmigłowca do lotu?				
		2. Czy członek załogi ma obowiązek powiadomić dowódcę o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może w jego ocenie stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 15	JAR-OPS 3.085	b) 3. Czy członek załogi ma obowiązek postępować zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z JAR-OPS 3.037 lit. a pkt. 2?				
		c) Czy załoga jest świadoma tego, że warunki ustępu. b będą spełnione, jeśli tylko jeden członek załogi złoży wymagany raport o zaistniałym zdarzeniu.?				
		Czy przestrzegana jest zasada, że członek załogi nie może pełnić obowiązków na pokładzie śmigłowca, gdy jest:	-	-	-	-
		1. Pod wpływem leku lub substancji określonych w JAR-FCL 3.035 i JAR-FCL 3.040 mogących wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa?				
		d) 2. Po nurkowaniu głębokościowym czyba, że od jego zakończenia upłynął stosowny czas?				
		3. Po oddaniu krwi czyba, że upłynął od tego momentu stosowny czas?				
		4. Jeśli odczuwa jakiegokolwiek wątpliwości, czy jest zdolny wypełniać przydzielone mu obowiązki?				
		5. Jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony, bądź odczuwa, że w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu nie będzie w stanie podjąć obowiązków.?				
e) Czy członek załogi nie będzie:	-	-	-	-		

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)		
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.				
Cd 15.	JAR-OPS 3.085	e)	1. Spożywał alkoholu w okresie 24 godzin przed przystąpieniem do pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru;					
			2. Przystępował do pełnienia czynności lotniczych przy stężeniu alkoholu we krwi przekraczającym 0, 2 promila					
			3. Spożywał alkoholu lub innych, podobnie działających, środków podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru.?					
				Czy dowódca śmigłowca (w obowiązkach i zakresie odpowiedzialności:	-	-	-	-
		f)	1.Odpowiada za bezpieczeństwo lotu oraz bezpieczeństwo pasażerów, gdy wirniki są w ruchu?					
			2.Posiada władzę wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa śmigłowca oraz osób lub przewożonych na nim rzeczy;?					
			3.Posiada władzę usunięcia z pokładu śmigłowca każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa śmigłowca, lub osób na nim się znajdujących;?					
			4.Posiada prawo odmowy przewozu śmigłowcem osoby, która wygląda tak, że jest pod wpływem alkoholu lub leków, jeżeli bezpieczeństwo śmigłowca lub znajdujących się na nim osób może być zagrożone;?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 15.	JAR-OPS 3.085	f)	5. Posiada prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, pasażerów deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz zawiera jakiegokolwiek ryzyko dla śmigłowca lub znajdujących się na nim osób;			
		6. Upewni się, że wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i użyciem odnośnego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego;				
		7. Zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego?				
		8. Zabroni członkowi załogi wykonywania podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania czynności innych niż obowiązki wymagane dla bezpiecznego użytkownika śmigłowca				
		9. Dowódca załogi nie zezwala na: i.) Unieruchomienie lub wyłączenie w czasie lotu pokładowych rejestratorów parametrów lotu (<i>Flight Data Recorder – FDR</i>), jak też w razie wypadku lub zdarzenia podlegającego obowiązkowemu raportowaniu nie pozwoli, aby dane z tych rejestratorów zostały skasowane po locie;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 15.	JAR-OPS 3.085	ii) Nie zezwala na unieruchamianie lub wyłączenie w czasie lotu pokładowych rejestratorów rozmów w kabinie (Cockpit Voice Recorder – CVR),?				
		f) 10. Podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu śmigłowca z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi, dozwolonymi na mocy wykazu odstępstw od konfiguracji (Configuration Deviation List – CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment List – MEL)?				
		11 Upewni się, że przegląd przed lotem został wykonany.?				
		g) Czy w sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca śmigłowca podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa lotu?				
		Czy w takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania?				
16.	JAR-OPS 3.090	Władza dowódcy	-	-	-	-
		Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że wszystkie przewożone śmigłowcem osoby wykonują wszelkie zgodne z prawem polecenia dowódcy wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa śmigłowca oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
17	JAR-OPS 3.100	<i>Wstęp do kabiny załogi</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, by nikt poza członkami załogi wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu lub nie był przewożony w kabinie załogi?				
		Czy osoby inne niż w powyższym punkcie spełniają następujące warunki, to znaczy są:	-	-	-	-
		a) 1. Pracującym członkiem załogi?				
		2. Przedstawicielem Władzy odpowiedzialnym za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący, jeśli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków?				
		3. Dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w Instrukcji Operacyjnej?				
		Dowódca zapewnia, by:	-	-	-	-
		b) 1. W interesie bezpieczeństwa, udzielanie zezwolenia na wstęp osoby do kabiny załogi nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych? 2. Wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa?				
c) Czy ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca śmigłowca?						
18	JAR-OPS 3.105	<i>Przewóz niedozwolony</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie ukrywa się ani nie umieszcza ukrytego ładunku na pokładzie samolotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
19	JAR-OPS 3.110	<i>Przenośne urządzenia elektroniczne</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie zezwala na używanie i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie na pokładzie śmigłowca przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć ujemny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego samolotu?				
20	JAR-OPS 3.115	<i>Używanie alkoholu i środków odurzających</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie zezwala na wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie śmigłowca i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie osób będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa śmigłowca lub osób znajdujących się na jego pokładzie?				
21	JAR-OPS 3.120	<i>Zapobiegania zagrożeniom</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania lub lekkomyślności działanie lub zaniechanie działania?				
		a) 1. Nie naraża na niebezpieczeństwo śmigłowca lub znajdujących się na jego pokładzie osób? 2. Nie przyczyniała się lub nie pozwalała na narażenie śmigłowca lub znajdujących się na nim osób lub mienia na niebezpieczeństwo.?				
22	JAR-OPS 3.125	<i>Dokumenty pokładowe</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, by w każdym locie na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty: 1. Świadectwo rejestracji w oryginale?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 22.	JAR-OPS 3.125	2. Świadectwo zdatości do lotu (CoA) w oryginale?				
		3. Certyfikat hałasu w oryginale lub kopii, jeśli jest wymagany, w języku angielskim lub jego tłumaczenie na język angielski, potwierdzone przez Władze państwa, które ten certyfikat wydały.)?				
		a) 4. Certyfikat operatora lotniczego (AOC) w oryginale lub kopii?				
		5. Zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej w oryginale?				
		6. Polisy ubezpieczenia w oryginale lub kopii?				
		b) Czy każdy członek załogi lotniczej w każdym locie musi posiadać przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami, właściwymi dla rodzaju wykonywanego lotu i pełnionej funkcji, wydaną lub uznaną za ważną przez właściwą rzeczowo Władzę państwa rejestracji śmigłowca?				
23.	JAR-OPS 3.130	Instrukcje pokładowe	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, że:	-	-	-	-
		a) 1. W każdym locie na pokładzie znajdują się aktualne części Instrukcji Operacyjnej odnoszące się do obowiązków załogi?				
		2. Części instrukcji operacyjnej potrzebne do wykonania lotu są łatwo dostępne dla załogi lotniczej na pokładzie śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 23	JAR-OPS 3.130	a) 3. W każdym locie, na pokładzie znajdowała się aktualna Instrukcja Użytkowania w Locie (HFM), chyba, że Władza uzna, że opisana w JAR-OPS 3.1045, Części P Dodatku 1 Instrukcja Operacyjna zawiera odpowiednie dla tego śmigłowca informacje?				
24	JAR-OPS 3.135	<i>Dodatkowe informacje i druki na pokładzie</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby w uzupełnieniu do dokumentów i instrukcji określonych w JAR-OPS 3.125 i JAR-OPS 3.130 w każdym locie, na pokładzie znajdowały się następujące informacje i druki:	-	-	-	-
		1. Operacyjny plan lotu zawierający, co najmniej informacje wymagane przez JAR-OPS 3.1060?				
		2. Pokładowy dziennik techniczny śmigłowca, zawierający, co najmniej informacje wymagane w Część-M – M.A.306 System technicznej rejestracji operatora;				
		3. Szczegóły złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu?				
		a) 4. Właściwa dokumentacja NOTAM i AIS?				
		5. Właściwe informacje meteorologiczne?				
		6. Arkusz załadowania i wyważenia zgodny z wymaganiami podanymi w JAR-OPS 3, Części J.				
		7. Powiadomienie dowódcy o pasażerach specjalnej kategorii, takich jak personel bezpieczeństwa, jeżeli nie jest on uznany za załogę, osoby niepełnosprawne, pasażerowie zawróceni z granicy, deportowani i osoby aresztowane;				
8. Powiadomienie dowódcy o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi, zawierające informacje wymagane w JAR-OPS 3.1215(d);						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 24	JAR-OPS 3.135	9. Aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty wymagane w JAR-OPS 3.290(b)(7);				
		a) 10. Inne dokumenty, które mogą być wymagane przez właściwe rzeczowo lub miejscowo Władze państw, nad których terytorium lot będzie wykonywany, takie jak manifest cargo, manifest pasażerski itp.;				
		11. Druki sprawozdań i raportów wymagane w przepisach lub przez operatora				
		b) Władza może zezwolić, aby informacje wymienione w ust.(a) powyżej lub ich część były prezentowane w formie innej niż drukowane na papierze, pod warunkiem, że zapewniony będzie wymagany standard dostępności, użyteczności i wierności zapisów.				
25	JAR-OPS 3.140	<i>Informacje przechowywane na ziemi</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów:				
		a) 1. Informacje związane z wykonaniem lotu, właściwe dla charakteru operacji, były przechowywane na ziemi?				
		2. Informacje były zachowane do czasu, gdy zostaną skopiowane w miejscu, w którym będą przechowane zgodnie z JAR-OPS 3.1065 albo, jeśli jest to niewykonalne,?				
		3. Te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie śmigłowca.?				
		Informacje, o których mowa w ustępie. a, obejmują:	-	-	-	-
b) 1. Kopię operacyjnego planu lotu?						
2. Kopie właściwych części pokładowego dziennika technicznego śmigłowca;?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 25	JAR-OPS 3.140	3. Dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli jest ona wydana dla danego lotu?				
		b) 4. Arkusz załadunku i wyważenia, jeżeli jest wymagany zgodnie z JAR-OPS 3.625;?				
		5. Powiadomienie o ładunkach specjalnych?				
26.	JAR-OPS 3.145	<i>Prawo do inspekcjonowania</i>	-	-	-	-
		Czy operator uwzględnił, że Inspektor Władzy ma prawo do wejścia na pokład śmigłowca oraz odbycia lotu, jak również wejścia i pozostania w kabinie załogi podczas lotu, pod warunkiem, że dowódca nie odmówi mu wstępu do kabiny załogi z powodów uzasadnionych bezpieczeństwem lotu.?				
27	JAR-OPS 3.150	<i>Przygotowanie dokumentów i zapisów</i>	-	-	-	-
		Czy operator:	-	-	-	-
		a) 1. Zapewnił inspektorom Władzy dostęp do wszystkich dokumentów i zapisów dotyczących eksploatacji jego śmigłowców w powietrzu oraz ich obsługi na ziemi;?				
		2. Na żądanie Władzy przygotowuje w możliwie krótkim czasie każdą będącą w jego posiadaniu informację, dokument lub zapis dotyczący przebiegu prowadzonych przez niego operacji lotniczych.?				
b) Czy dowódca śmigłowca, na żądanie Władzy, przygotowuje i udostępni w możliwie krótkim czasie każdy dokument operacyjny, którego przewożenie na pokładzie jest wymagane.?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
28	JAR-OPS 3.155	<i>Przechowywanie dokumentów</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1. Wszystkie oryginały i kopie dokumentów śmigłowca, które operator jest zobowiązany przechowywać, były przechowywane przez wymagany czas, nawet, gdy przestanie on być użytkownikiem tego śmigłowca?				
		2 W przypadku, gdy członek załogi przenosi się do pracy u innego operatora, jego dokumenty, prowadzone zgodnie z Częścią Q były dostarczone nowemu pracodawcy?				
29	JAR-OPS 3.160	<i>Przechowywanie, opracowanie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych</i>	-	-	-	-
		Przechowywanie zapisów rejestratorów pokładowych:	-	-	-	-
		a) 1. W razie wypadku lotniczego użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy tego rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy prowadzącej dochodzenie innych poleceń.? 2. Do czasu otrzymania zezwolenia właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy badającej zdarzenie lotnicze będące przedmiotem obowiązkowego raportowania, użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, zabezpieczy, tak dalece jak to jest możliwe, oryginalne zapisy rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od tej Władzy innych poleceń.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 29	JAR-OPS 3.160	3. Ponadto, kiedy właściwa miejscowo lub rzeczowo Władza prowadząca dochodzenie tak zarządzi, użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, ma zabezpieczyć tak dalece, jak to jest możliwe, oryginalne zapisy rejestratora w stanie, w jakim je uzyskano, przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od tej Władzy innych poleceń				
		4. Jeśli śmigłowiec jest wyposażony zgodnie z przepisami Części K w rejestrator parametrów lotu (FDR), to jego użytkownik będzie przechowywał:	-	-	-	-
		a) (i) Zapisy, jakie zostały dokonane na rejestratorze w czasie określonym w JAR-OPS 3.715 i 3.720. Dla potrzeb prób i obsługi rejestratorów pokładowych można wyjątkowo podczas tych prób usunąć jedną godzinę najstarszego zapisu;				
		(ii) Wszystkie dokumenty zawierające informacje niezbędne dla odczytania i przekształcenia zapisów rejestratorów pokładowych				
		(iii) Nie mniej niż jeden kompletny zapis reprezentatywnego lotu wykonanego w ostatnich 12 miesiącach, obejmującego start, wznoszenie, przelot, zniżanie, podejście i lądowanie, łącznie z danymi pozwalającymi zidentyfikować ten zapis z konkretnym lotem, którego ten zapis dotyczy.				
		b) Opracowanie zapisów:	-	-	-	-
	Czy użytkownik śmigłowca, na którym zabudowany jest rejestrator pokładowy, na żądanie Władzy opracuje w możliwie najkrótszym czasie każdy dostępny lub przechowany zapis tego rejestratora?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 29	JAR-OPS 3.160	Wykorzystanie zapisów:	-	-	-	-
		1. Czy zapisy rejestratora rozmów w kabinie pilotów (CVR) nie są wykorzystywane do celów innych niż badanie wypadku lub zdarzenia będącego przedmiotem obowiązkowego zgłoszenia? (Chyba, że za zgodą wszystkich członków zainteresowanej załogi lotniczej)				
		2. Czy zapisy pokładowego rejestratora rozmów w kabinie są wykorzystywane do innych celów niż dochodzenie dotyczące wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, chyba, że zapisy te są:				
		(i) Wykorzystane przez operatora tylko dla potrzeb związanych z utrzymaniem zdatności do lotu lub obsługą śmigłowca				
		(ii) Z usuniętą identyfikacją lotu				
		(iii) Odtwarzane z zachowaniem procedur zabezpieczających.				
30	JAR-OPS 3.165	Leasing śmigłowców				
		Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem:				
		a) 1. Leasing bez załogi (<i>dry lease</i>) oznacza używanie śmigłowca na podstawie Certyfikatu (AOC) operatora, który bierze śmigłowiec w leasing (<i>Lessee</i>). 2. Leasing z załogą (<i>wet lease</i>) oznacza używanie śmigłowca na podstawie Certyfikatu AOC operatora, który oddaje śmigłowiec w leasing (<i>Lessor</i>).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.165	a) 3. Operator JAA (<i>JAA Operator</i>) oznacza operatora certyfikowanego zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3 przez jedno z państw członkowskich JAA.				
		Leasing śmigłowca pomiędzy operatorami JAA	-	-	-	-
		1. Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>). Operator JAA dostarczający śmigłowiec z załogą lotniczą (<i>flight crew</i>) innemu operatorowi JAA, zachowujący funkcje i odpowiedzialność ustaloną w Części C, pozostaje nadal operatorem w odniesieniu do tego śmigłowca.				
		2. Inne rodzaje dawania w leasing, z wyjątkiem dawania w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>):				
		b) (i) Z wyjątkiem ustaleń ust. (b)(1), operator JAA zamierzający wziąć w leasing lub oddać w leasing śmigłowiec innemu operatorowi JAA musi przedtem uzyskać zgodę właściwych miejscowo lub rzeczowo Władz państwa, które wydało mu Certyfikat AOC. Warunki tego zezwolenia będą częścią umowy pomiędzy operatorami.				
(ii) Zatwierdzone przez właściwą miejscowo lub rzeczowo Władzę państwa operatora składniki umów, w umowach innych niż te, w których zamierzone jest oddanie w leasing śmigłowca wraz z pełną załogą (<i>wet lease-out</i>), bez przekazania funkcji odpowiedzialności za jego użytkowanie, dotyczą każdego odstępstwa od warunków Certyfikatu AOC, na podstawie którego ten śmigłowiec będzie używany.						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.165	Leasing śmigłowca pomiędzy operatorem JAA a jednostką inną niż operator JAA.	-	-	-	-
		1. Branie w leasing bez załogi (<i>dry lease-in</i>).	-	-	-	-
		(i) Operator JAA nie będzie brał w leasing śmigłowca bez załogi (<i>dry lease-in</i>) od jednostki innej niż operator JAA, chyba że otrzyma na to zgodę właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy państwa, które wydało mu Certyfikat AOC. Wszystkie warunki postawione przez te Władze muszą być uwzględnione w umowie leasingu.				
		(ii) Operator JAA biorący w leasing śmigłowiec bez załogi (<i>dry lease-in</i>) zapewni, że jeżeli wystąpią różnice pomiędzy wymaganiami w Części K i L lub JAR-26, to zostaną one podane i uzyskają akceptację właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy państwa, które wydały mu Certyfikat AOC.				
		2. Branie w leasing z załogą (<i>wet lease-in</i>).	-	-	-	-
		(i) Operator JAA nie będzie brał w leasing śmigłowca z załogą od jednostki innej niż operator JAA, chyba że uzyska taką zgodę od właściwej miejscowo lub rzeczowo Władzy państwa, które wydało mu Certyfikat AOC.				
		3. Dawanie w leasing bez załogi (<i>dry lease-out</i>).	-	-	-	-
		(i) Operator JAA może dać w leasing śmigłowiec, podczas prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego przez innego operatora z państwa, które jest sygnatariuszem Konwencji chicagowskiej, jeżeli zostaną spełnione następujące warunki:	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.165	A) Właściwa miejscowo lub rzeczowo Władza państwa operatora dającego śmigłowiec w leasing zwolni tego operatora z obowiązku spełnienia wymagań JAR-OPS 3 oraz wykreśli ten śmigłowiec z jego Certyfikatu AOC pod warunkiem, że zagraniczny organ Władzy lotniczej, właściwy w państwie operatora biorącego śmigłowiec w leasing przyjmie na piśmie odpowiedzialność za nadzór nad użytkowaniem i obsługą techniczną tego śmigłowca; B) Śmigłowiec będzie obsługiwany zgodnie z programem obsługi technicznej, zatwierdzonym przez właściwą miejscowo lub rzeczowo Władzę państwa operatora biorącego śmigłowiec w leasing.				
		4 Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>).	-	-	-	-
		c) Operator dostarczający śmigłowiec wraz z załogą lotniczą (<i>flight crew</i>) dla innej jednostki, zachowujący funkcje i odpowiedzialność określoną w Części C, pozostaje nadal operatorem w odniesieniu do tego śmigłowca. (d) leasing śmigłowców na krótki okres. W przypadku, gdy operator JAA ma do czynienia z nagłą, pilną i nieprzewidzianą potrzebą wymienia śmigłowca, zgoda, wymagana w pkt (c)(2)(i), może być uznana za wydaną, jeśli: 1. Oddający śmigłowiec w leasing posiada AOC wydane przez Państwo, które podpisało Konwencję chicagowską; oraz 2. Okres brania w leasing nie przekracza 14 kolejnych dni; oraz 3. Władza jest natychmiast poinformowana o użyciu tego przepisu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
31.	Dodatek 1 do JAR-OPS 1.005 lit. a)	a) Czy operator stosuje terminologię zgodną z niniejszym wymaganiem?				
		b) Czy operacje, których dotyczy niniejszy dodatek, mogą być prowadzone z zastosowaniem odstępstw zgodnych z niniejszym wymaganiem?				
32.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.125	Czy w przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w OPS 3.125 lot może być kontynuowany do czasu powrotu na lotnisko macierzyste lub osiągnięcia miejsca, gdzie jest możliwe uzyskanie zastępczego dokumentu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /		
Nazwa modułu (Module title)		Certyfikacja i nadzorowanie operatora			Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/C
Operator/Organizacja (Operator /Organisation)					Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /
					Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)				
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR-OPS 3.175	Zasady ogólne certyfikacji operatora i nadzoru	-	-	-	-
		a) Czy operator użytkuje śmigłowce dla celów zarobkowego przewozu lotniczego zgodnie z warunkami i ograniczeniami określonymi w Certyfikacie Operatora Lotniczego (Air Operator Certificate – AOC)?				
		b) Czy w wewnętrznych przepisach operatora są zapisy zapewniające Władzy możliwość zbadania wszystkich czynników bezpieczeństwa dotyczących wnioskowanej działalności przewozowej?				
		Podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC:	-	-	-	-
		1. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC nie posiada certyfikatu AOC wydanego przez władze zagraniczną chyba, że uzyskał na zezwolenie Władzy?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.175	2. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC ustanowił siedzibę główną i formalną siedzibę prawną na terytorium państwa odpowiedzialnego za wydaniu mu Certyfikatu AOC, zgodnie z IEM OPS 3.175(c)(2)?				
		c) 3. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC rejestruje śmigłowce, jakie będzie użytkował zgodnie z jego Certyfikatem AOC w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych?				
		4. Czy podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC udowodni w procesie certyfikacji, że jest zdolny do bezpiecznego prowadzenia operacji?				
		d) Czy operator niezależnie od postanowień ust. (c) (3) powyżej, użytkuje śmigłowce zarejestrowane w rejestrze innego państwa, i czy istnieje porozumienie pomiędzy Władzą państwa operatora i państwa rejestracji śmigłowca?				
		e) Czy operator udzielił Władzy dostępu do jego organizacji, śmigłowców i w odniesieniu do obsługi technicznej, do każdej współdziałającej z operatorem organizacji obsługi technicznej PART-145 dla umożliwienia stwierdzenia, czy utrzymana jest zgodność z wymaganiami przepisów JAR-OPS?				
		f) Czy operator jest świadomy, że certyfikat AOC będzie zmieniony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli Władza utraci przekonanie, że operator jest zdolny utrzymać bezpieczeństwo przewozów?				
		g) 1. Czy operator zapewnił, że struktura organizacyjna oraz zarządzanie prowadzoną działalnością lotniczą są odpowiednie do skali i zakresu wykonywanych operacji? 2. Czy operator ustanowił procedury nadzoru operacyjnego?				
		h) Czy operator uzyskał zatwierdzenie Władzy dla osoby wyznaczonej przez niego na stanowisko odpowiedzialnego kierownika (<i>accountable manager – ACCM</i>)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.175	1. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad operacjami lotniczymi (<i>flight operations</i>)?				
		2. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad systemem zarządzania obsługą techniczną (<i>maintenance system</i>)?				
		i) 3. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad szkoleniem członków załóg (<i>crew training</i>)?				
		4. Czy operator wyznaczył i uzyskał akceptację Władzy dla osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za kierowanie i sprawowanie nadzoru nad operacjami naziemnymi (<i>ground operations</i>)?				
		j) Czy operator jest świadomy, że w organizacjach zatrudniających więcej niż 21 osób na pełnych etatach, operator musi zatrudnić, co najmniej dwie osoby, które będą odpowiadały za wszystkie cztery obszary (Patrz ACJ OPS 3.175(j) oraz (k))				
		k) Czy operator jest świadomy, że operator, który zatrudnia na pełnych etatach 20 osób lub mniej może, za zgodą Władzy, powierzyć kierownikowi odpowiedzialnemu, (ACCM) pełnienie dodatkowo obowiązków osoby funkcyjnej w jednym lub więcej obszarach (Patrz ACJ OPS.3175(j) oraz (k))				
		l) Czy operator zapewnia, że każdy lot będzie wykonywany zgodnie z zasadami określonymi w jego Instrukcji Operacyjnej?				
		m) Czy dla zapewnienia bezpiecznej obsługi jego lotów, operator zapewnił odpowiednie zaplecze obsługi naziemnej handlu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)		OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
				Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.175	n)	Czy operator zapewnił, aby jego śmigłowce były wyposażone, a jego załogi wykwalifikowane odpowiednio do wymagań związanych z obszarem i rodzajem prowadzonej działalności?				
		o)	Czy operator spełnił wymagania dotyczące obsługi technicznej określone w Części M w odniesieniu do wszystkich użytkowanych przez niego śmigłowców?				
		p)	Czy operator dostarczył Władzy kopię Instrukcji Operacyjnej, określonej w Części P oraz każdą jej poprawkę i zmianę?				
		q)	Czy operator utrzymuje w głównej bazie zaplecze operacyjne, właściwe dla obszaru i typu działalności?				
2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.175	<i>Treść Certyfikatu AOC</i>		-	-	-	-
		a)	Nazwę i adres głównej siedziby operatora				
		b)	Datę wydania i okres ważności				
		c)	Opis rodzajów przewozów, jakich Certyfikat AOC dotyczy;				
		d)	Typy śmigłowców, jakich Certyfikat dotyczy				
		e)	Znaki rejestracyjne śmigłowców, których Certyfikat dotyczy				
		f)	Dozwolone obszary przewozów				
		g)	Ograniczenia szczególne (np. tylko loty z widocznością (VFR));				
h)	Uprawnienia i zezwolenia szczególne						
3	Dodatek 2 do JAR-OPS 3.175	<i>Zarządzanie i organizacja posiadacza Certyfikatu AOC</i>					
		a)	Czy operator stworzył i utrzymuje solidną i wydajną strukturę zarządzania zapewniającą bezpieczne prowadzenie operacji lotniczych a osoby zajmujące stanowiska nominowane posiadają kwalifikacje lotnicze, umiejętności kierownicze oraz odpowiednią do stanowiska praktykę kierowniczą w lotnictwie?				
		b)	1. Czy Instrukcja Operacyjna zawiera opis funkcji i odpowiedzialności osób na stanowiskach nominowanych, łącznie z ich nazwiskami?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	Dodatek 2 do JAR-OPS 3.175	b)	2. Czy operator zapewnił ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności osoby zajmującej stanowisko nominowane?			
			3. Czy osoba wyznaczona przez posiadacza Certyfikatu AOC na stanowisko nominowane zajmuje stanowisko nominowane u innego posiadacza Certyfikatu AOC i uzyskała na to zgodę Władzy?			
			4. Czy osoba zajmująca stanowisko nominowane będzie zatrudniona w takim wymiarze czasu pracy, aby mogła wykonać wszystkie funkcje zarządzania, odpowiednio do wielkości i zakresu prowadzonej działalności?			
		c)	1. Czy operator zatrudnił odpowiednią do wielkości planowanych przewozów liczbę wykwalifikowanych załóg lotniczych wyszkolonych i sprawdzanych zgodnie z wymaganiami odpowiednio, Części N i Części O?			
			2. Czy liczba zatrudnionego przez operatora personelu naziemnego zależy od rodzaju i skali prowadzonych operacji?			
			3. Czy operator określił liczbę osób sprawujących nadzór operacyjny ich obowiązki oraz zakres odpowiedzialności i uprawnienia decyzyjne?			
		d)	1. Czy operator zapewnił w każdej bazie operacyjnej wystarczającą powierzchnię pomieszczeń dla personelu a w szczególności dla personelu operacyjnego?			
			2. Czy obsługa biurowa jest zdolna do przekazywania poleceń operacyjnych i innych informacji dla wszystkich zainteresowanych i bez opóźnień?			
		e)	Czy operator ustali warunki wydawania i wprowadzania zmian do każdej wydanej instrukcji lub dokumentacji zakładowej?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	JAR-OPS 3.180	Wydanie, zmiana i utrzymanie ważności Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC)	-	-	-	-
		a) Czy operator ma świadomość, że certyfikat AOC nie będzie wydany, zostanie zmieniony albo jego ważność zostanie zawieszona, jeżeli:	-	-	-	-
		1. Użytkowane przez operatora śmigłowce nie będą posiadały ważnego świadectwa zdatności do lotu (CoA) wydanego przez państwo JAA				
		2. System zarządzania obsługą techniczną nie będzie uznany przez Władzę zgodnie z wymaganiami podanymi w Części M				
		3. Operator nie wykaże zdolności do wprowadzenia i utrzymania należytego programu zapewnienia jakości zgodnie z JAR-OPS 3.035, nie spełnienia wymagań odnośnych programów szkoleniowych, oraz nie spełnienia wymagań dotyczących zapewnienia obsługi technicznej określonych w JAR-OPS 3.175.				
		b) Czy niezależnie od postanowień JAR-OPS 3.185(f), operator zobowiązuje się powiadomić Władzę, tak szybko jak to jest możliwe, o każdej zmianie informacji, jaką złożył zgodnie z JAR-OPS 3.185(a).				
		c) Czy operator ma świadomość, że Władza może zażądać od operatora, w celu udowodnienia jego zdolności do prowadzenia wnioskowanych operacji, przeprowadzenia jednego lub więcej lotów pokazowych?				
5	JAR-OPS 3.185	Wymagania administracyjne	-	-	-	-
		a) Wniosek o wydanie Certyfikatu (AOC) oraz, kiedy ma to zastosowanie, o każdą jego zmianę lub wznowienie ważności musi zawierać następujące informacje:	-	-	-	-
		1. Oficjalną nazwę podmiotu i nazwę firmy, pełny adres i adres pocztowy wnioskodawcy;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.185	2. Opis wnioskowanej działalności przewozowej;				
		3. Opis organizacji zarządzania;				
		4. Nazwisko odpowiedzialnego kierownika (<i>accountable manager</i>);				
		a) 5. Nazwiska osób nominowanych zajmujących główne stanowiska (<i>nominated postholders</i>), odpowiedzialnymi za operacje lotnicze, system zarządzania obsługą techniczną, szkolenie załóg i operacje naziemne, z podaniem ich kwalifikacji i doświadczenia;				
		6. Instrukcję Operacyjną				
		Dla zatwierdzenia systemu zarządzania obsługą techniczną operator dołączy następujące dokumenty (Patrz IEM OPS 3.185(b))	-	-	-	-
		b) 1. Instrukcję zarządzania obsługą techniczną operatora (<i>Maintenance Management Exposition – MME</i>);				
		2. Program obsługi technicznej śmigłowca (<i>Operator's Aeroplane Maintenance Programme</i>);				
		3. Pokładowy dziennik techniczny śmigłowca (<i>Helicopter Technical Log</i>);				
		4. Tam, gdzie ma to zastosowanie, warunki techniczne umów na obsługę techniczną zawartych pomiędzy operatorem i zatwierdzonymi organizacjami JAR-145.				
		5. Liczbę śmigłowców				
		c) Wniosek o pierwsze wydanie Certyfikatu AOC musi być złożony najpóźniej 90 dni przed datą rozpoczęcia zamierzonej działalności, z wyłączeniem Instrukcji Operacyjnej, która może być złożona najpóźniej 60 dni przed rozpoczęciem działalności				
		d) Wniosek o zmianę Certyfikatu AOC musi być złożony, jeśli nie uzgodniono inaczej, najpóźniej 30 dni przed rozpoczęciem działalności.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.185	e) Wniosek o wznowienie ważności Certyfikatu AOC, jeśli nie uzgodniono inaczej, musi być złożony najpóźniej 30 dni przed upływem daty ważności.				
		f) Poza wyjątkowymi przypadkami, Władza będzie powiadomiona, co najmniej 10 dni wcześniej, o propozycji zmiany na stanowisku nominowanym.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWOZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Procedury operacyjne			Audytor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/D
Operator/Organizacja <i>(Operator /Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Random)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Nadzór operacyjny.</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.195	a) Czy operator ustanowił i będzie realizował zatwierdzone przez Władzę metody prowadzenia nadzoru operacyjnego?				
		b) Czy operator sprawuje nadzór operacyjny nad każdym lotem wykonywanym zgodnie z warunkami podanymi w jego Certyfikacie AOC.?				
2.	JAR-OPS 3.200	<i>Instrukcja operacyjne.</i> Czy operator dostarczył całemu personelowi operacyjnemu Instrukcję Operacyjną zgodną z Częścią P?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	JAR-OPS 3.205	<i>Kwalifikacje personelu operacyjnego.</i> Czy operator zapewnił, aby cały personel wyznaczony lub bezpośrednio zaangażowany w operacje na ziemi lub w powietrzu był prawidłowo przeszkolony, wykazał się znajomością poszczególnych czynności i był świadomy swoich obowiązków oraz wpływu swoich czynności na całość operacji..?	-	-	-	-
4.	JAR-OPS 3.210	<i>Opracowanie procedur.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował procedury oraz instrukcje, w których określi zakresy obowiązków personelu naziemnego i członków załóg na ziemi albo w powietrzu, dla każdego typu śmigłowca i rodzaju operacji (Patrz AMC OPS 3.210(a)).?				
		b) Czy operator ustanowił do użytku członków załóg system list kontrolnych czynności (<i>checklist</i>) dla wszystkich faz operacji śmigłowca, odpowiednio w warunkach normalnych, nienormalnych i awaryjnych, które zapewnią, że procedury podane w Instrukcji Operacyjnej będą przestrzegane (Patrz JAR-OPS 3.210(b)).				
		c) Czy operator zapewnił, aby w krytycznych fazach lotu członek załogi nie był zobowiązany do wykonywania czynności innych niż wymagane dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca?				
d) Czy operator zastrzegł zgodę na uruchamianie wirników śmigłowca w celu wykonania lotu, jeśli za sterami nie siedzi wykwalifikowany pilot (Patrz ACJ OPS 3.210 (d))						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5.	JAR-OPS 3.215	<i>Wykorzystanie służb ruchu lotniczego.</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, możliwość korzystania z usług służb ruchu lotniczego w lotach, w których są one dostępne?				
6.	JAR-OPS 3.220	<i>Wyznaczanie heliportów przez operatora.</i>	-	-	-	-
		Czy operator korzysta wyłącznie z heliportów, które są odpowiednie dla danego typu śmigłowca i zamierzonej operacji.?				
7.	JAR-OPS 3.225	<i>Minima operacyjne heliportu</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podał minima operacyjne, ustalone zgodnie z JAR-OPS 3.430, dla każdego heliportu startu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z JAR-OPS 3.220.				
		b) Czy te minima uwzględniają wszystkie powiększenia określonych wartości, jakie zostaną nakazane przez Władzę?				
		c) Czy operator zapewnia, aby procedury dot. minimów były stosowane kiedy: 1. Działła podane na odpowiedniej mapie wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury; 2. Działają układy śmigłowca wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia; 3. Wymagane kryteria osiągnięć śmigłowca są spełnione; 4. Załoga ma odpowiednie kwalifikacje.	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	JAR-OPS 3.230	<i>Procedury odlotu i podejścia</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby ustanowione przez państwo, na terytorium, którego znajduje się heliport, procedury podejść i odlotów były wykonywane?				
		b) Czy operator zapewnia, że dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na odchylenie od publikowanej trasy odlotowej lub przylotowej, pod warunkiem, że spełnione będą kryteria przewyższenia nad przeszkodami oraz uwzględnione wszystkie warunki mające wpływ na wykonanie lotu. Końcowe podejście będzie wykonane z widocznością lub zgodnie z procedurą ustanowioną dla podejścia instrumentalnego?				
		c) Czy inne procedury różne od tych, które są wymagane zgodnie z ust. (a) powyżej, mogą być stosowane przez operatora tylko pod warunkiem ich zatwierdzenia, o ile jest ono wymagane przez państwo, na którego terytorium heliport się znajduje, oraz jeśli wymaga uzyskania zezwolenia Władzy?				
9.	JAR-OPS 3.235	<i>Procedury przeciwhałasowe.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby procedury startów i lądowań uwzględniały potrzebę minimalizacji skutków hałasu śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
10.	JAR-OPS 3.240	Trasy i obszary operacji.	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby operacje były prowadzone na takich trasach oraz na takich obszarach, na których:	-	-	-	-
		1) Istnieją naziemne urządzenia i służby, włącznie ze służbami meteorologicznymi, które są odpowiednie do planowanej operacji; 2) Osiągi użytkowanego śmigłowca są wystarczające do spełnienia wymagań minimalnych wysokości lotu 3) Wyposażenie śmigłowca spełnia minimalne wymagania właściwe dla planowanej operacji; 4) Dostępne są odpowiednie mapy (Patrz. JAR-OPS 3.290 b 7); a) 5) Dla śmigłowców użytkowanych w klasie osiągow 3 dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne wykonanie przymusowego lądowania, z wyjątkiem śmigłowców użytkowanych zgodnie z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.005(e). 6) Dla śmigłowców użytkowanych w klasie osiągow 3 w operacjach transportu przybrzeżnego, Dział C Instrukcji Operacyjnej zawiera procedury zapewniające, że wyznaczona szerokość korytarza oraz wyposażenie śmigłowca zaspokajają wymagania, jakie narzucają istniejące warunki hydrometeorologiczne (Patrz IEM OPS 3.240 a 6).				
	b) Czy operator zapewnił, aby operacje były prowadzone zgodnie z każdym ograniczeniem, jakie zostało wprowadzone przez Władzę na danej trasie lub obszarze operacji?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11.	JAR-OPS 3.243	<i>Operacje na obszarach, gdzie wymagane są szczególne osiągi nawigacyjne</i> (Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS)	-	-	-	-
		a) Czy operator posiada zezwolenie na loty w obszarach lub w tych częściach przestrzeni powietrznej, w których wprowadzono w oparciu o regionalne porozumienia w sprawie żeglugi powietrznej (ICAO Regional Air Navigation Agreement), specyfikacje minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (MNPS), dopóki nie otrzyma na to zezwolenia Władzy (RNP/RNAV Approval) (Patrz JAR-OPS 3.865 c 2).				
12	JAR-OPS 3.250	<i>Wyznaczenie minimalnych wysokości lotu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator określił metody wyznaczania oraz wyznaczy minimalne wysokości lotu (minimum flight altitude) dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniających wymagane przewyższenia nad terenem, z uwzględnieniem wymagań podanych JAR-OPS 3 w Częściach F do I.				
		b) Czy każda metoda wyznaczania wysokości minimalnych przez operatora została zatwierdzona przez Władzę?				
		c) Czy operator stosuje wysokości minimalne ustanowione przez państwo, nad którym przebiega lot, jeśli są one wyższe od określonych przez operatora to należy stosować te wyższe wartości?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 12	JAR-OPS 3.250	Czy, przy określaniu wysokości minimalnych, operator wziął pod uwagę następujące czynniki: 1. Dokładność, z jaką można określić pozycję śmigłowca; 2. Prawdopodobne niedokładności wskazań stosowanych wysokościomierzy; d) 3. Charakter terenu (np. nagłe zmiany elewacji) na trasach lub obszarach prowadzonych operacji; 4. Prawdopodobieństwo napotkania niesprzyjających warunków meteorologicznych, np. silnej turbulencji i prądów zstępujących; 5. Możliwe niedokładności map lotniczych.	-	-	-	-
		Czy przy spełnianiu powyższych wymagań ust. (d) uwzględniono: e) 1. Poprawki na odchylenia temperatury i ciśnienia od wartości standardowych; 2. Wymagania służb ruchu lotniczego; 3. Wystąpienie na planowanej trasie dowolnej, niecodziennej sytuacji.	-	-	-	-
		Polityka paliwowa.	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił politykę paliwową zapewniającą, aby w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji?	-	-	-	-
13	JAR-OPS 3.255					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.255	<p>Czy operator zapewnił, aby loty były planowane w oparciu o:</p> <p>1. Procedury i dane zawarte w Instrukcji Operacyjnej albo obliczone przy jej użyciu lub aktualne wyniki pomiarów właściwych dla danego egzemplarza śmigłowca;</p> <p>b) 2. Warunki operacyjne wykonania planowanego lotu, które będą uwzględniały:</p> <p>(i) Realne dane zużycia paliwa przez śmigłowiec;</p> <p>(ii) Przewidywane masy śmigłowca;</p> <p>(iii) Spodziewane warunki meteorologiczne;</p> <p>(iv) Procedury i ograniczenia w ruchu lotniczym.</p>	-	-	-	-
		<p>Czy operator zapewnił, aby przedlotowe obliczenia ilości wymaganego na lot paliwa użytecznego (<i>usable fuel</i>) obejmowały:?</p>	-	-	-	-
		<p>c) 1. Paliwo na kołowanie (<i>taxy fuel</i>);</p> <p>2. Paliwo na przelot (<i>trip fuel</i>);</p> <p>3. Rezerwę paliwa (<i>reserve fuel</i>) w postaci:</p> <p>i) Paliwa na nieprzewidziane okoliczności (<i>contingency fuel</i>) (Patrz IEM OPS 3.255 c 3 i);</p> <p>ii) Zapasowego paliwa (<i>alternate fuel</i>), jeżeli jest wymagany heliport zapasowy dla heliportu docelowego, (nie wyklucza to wyboru heliportu startu jako heliportu zapasowego dla heliportu docelowego);</p> <p>iii) Ostatecznej rezerwy paliwa (<i>final reserve fuel</i>);</p> <p>iv) Dodatkowej ilości paliwa (<i>additional fuel</i>), jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. izolowany heliport);</p> <p>4. Dodatkowe paliwo (<i>extra fuel</i>) na żądanie dowódcy.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.255	d) Czy operator zapewnił, aby w razie powstania konieczności zmiany planu podczas lotu, gdy śmigłowiec musi lecieć inną trasą lub do lotniska innego niż było planowane, właściwe procedury obliczania paliwa użytecznego?				
14	JAR-OPS 3.260	<i>Przewóz osób z dysfunkcją narządów ruchu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator określił procedury przewozu osób z ograniczoną swobodą ruchów? (<i>Persons with Reduced Mobility – PRM</i>).				
		b) Czy operator zapewniłaby osoby z ograniczoną swobodą ruchu (PRM) nie miały przydzielanych bądź nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność może: 1. Przeszkadzać załodze w wykonywaniu jej czynności; 2. Utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego; 3. Utrudniać ewakuację ze śmigłowca.				
		c) Czy procedura przewiduje powiadomienie dowódcy o obecności takich osób na pokładzie?				
15.	JAR-OPS 3.265	<i>Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury przewozu osób zawróconych, deportowanych lub aresztantów, zapewniające bezpieczeństwo na pokładzie? Czy procedura obejmuje powiadomianie dowódcy o przewozie takich osób na pokładzie?				
16.	JAR-OPS 3.270	<i>Rozmieszczenie bagażu i ładunku.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby do kabiny wnoszony był tylko taki bagaż ręczny, który może być odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 16	JAR-OPS 3.270	b) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby cały bagaż i ładunek na pokładzie, który mógłby w przypadku przesunięcia spowodować rany, uszkodzenia ciała albo blokowanie przejścia i wyjść, był umieszczony w miejscach, gdzie może być unieruchomiony.?				
17.	JAR-OPS 3.280	<i>Rozmieszczenie pasażerów.</i> Czy operator opracował procedury odpowiedniego rozmieszczenia pasażerów w kabinie?	-	-	-	-
18.	JAR-OPS 3.285	<i>Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów</i>	-	-	-	-
		a) 1. Czy pasażerowie są ustnie poinstruowani o zasadach bezpieczeństwa w formie, która częściowo lub całkowicie może mieć postać pokazu audiowizualnego? 2. Czy pasażerowie otrzymują instrukcje bezpieczeństwa, na których w formie rysunkowej będą pokazane zasady użycia sprzętu awaryjnego oraz pokazane dostępne dla pasażerów wyjścia ewakuacyjne?				
		b) Czy operator zapewnił, aby pasażerom zostały pokazane: i) Zasady użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży, łącznie ze sposobem zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa lub uprząży; ii) Rozmieszczenie i zasady użycia wyposażenia tlenowego, jeśli ma to zastosowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w JAR-OPS 3.770 i JAR-OPS 3.775. Pasażerowie muszą być także powiadomieni, że w czasie korzystania z tlenu muszą zgaścić wszystkie palone wyroby tytoniowe; iii) Rozmieszczenie i zasady użycia kamizelek ratunkowych, tratw ratunkowych i ubrań do przetrwania, jeśli ma to zastosowanie zgodnie z wymaganiami podanymi w JAR-OPS 3.825; 3.827; 3.830;	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
19.	JAR-OPS 3.290	<i>Przygotowanie lotu.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby na każdy lot sporządzony został operacyjny plan lotu?				
		b) Czy dowódca przystępuje do wykonania lotu, jeśli nie upewnił się, że spełnione zostały wszystkie warunki tego przepisu?				
20.	JAR-OPS 3.295	<i>Dobór heliportów.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator opracował procedury wyboru heliportów docelowych i zapasowych zgodnie z JAR-OPS 3.220?				
		b) Czy dowódca jest zobowiązany wyznaczyć zapasowe miejsce do lądowania w granicach jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu w warunkach IMC, kiedy powrót do heliportu startu z powodu warunków meteorologicznych nie będzie możliwy?				
		c) Czy operator wyznacza dla każdego lotu IFR przynajmniej jeden heliport zapasowy?				
		d) Czy operator wyznacza dwa heliporty zapasowe, jeśli w heliportcie docelowym panują warunki poniżej obowiązujących minimów lub brak jest źródłowych informacji meteorologicznych z heliportu docelowego?				
		e) Czy heliporty zapasowe położone poza lądem są dobierane przy uwzględnieniu zasad podanych w AMC OPS 3.295(e) oraz IEM OPS 3.295(e)				
		f) Czy operator umieszcza wszystkie heliporty zapasowe w operacyjnym planie lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
21.	JAR-OPS 3.297	<i>Minima dla planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR).</i> Czy operator stosuje przy wyborze heliportów docelowych i zapasowych w lotach IFR zasady przedstawione w tym przepisie?	-	-	-	-
22.	JAR-OPS 3.300	<i>Złożenie planu lotu ATS.</i> Czy operator zapewnił, aby lot nie został rozpoczęty, jeśli wcześniej nie został złożony plan ATS lub podana została informacja pozwalająca na zaalarmowanie odpowiednich służb, gdy zajdzie taka potrzeba?	-	-	-	-
23.	JAR-OPS 3.305	<i>Uzupełnianie paliwa z pasażerami na pokładzie.</i> Czy operator, zapewni, aby w czasie, kiedy pasażerowie są na pokładzie albo, kiedy wsiadają lub wysiadają ze śmigłowca nie uzupełniano lub nie ściągano ze zbiorników paliwa. We wszystkich innych przypadkach należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a śmigłowiec musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów?	-	-	-	-
24.	JAR-OPS 3.307	<i>Uzupełnianie paliwa typu wide-cut.</i> Czy operator i ustanowi procedury uzupełniania i ściągania ze zbiorników śmigłowca paliw typu <i>wide-cut</i> , np. Jet-B, lub podobnych, jeśli przewiduje, że takie czynności będzie wykonywał?.	-	-	-	-
25.	JAR-OPS 3.310	<i>Członkowie załogi na stanowiskach.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członkowie załogi lotniczej podczas startu i lądowania pozostają na swoich stanowiskach? b) Czy członkowie personelu pokładowego mają siedzieć w każdej kabinie, w której znajdują się pasażerowie, na wyznaczonych im zgodnie z IEM OPS 3.310(b) stanowiskach, podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy zostanie to uznane przez dowódcę za niezbędne w interesie bezpieczeństwa?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
26.	JAR-OPS 3.320	<i>Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i uprząże.</i>	-	-	-	-
		a) Czy członkowie załogi mają podczas startu, lądowania i zawsze, gdy dowódca uzna to za konieczne, zapięte wszystkie pasy i uprząże, a w innych fazach lotu zapięte pasy bezpieczeństwa, jeśli zajmują swoje stanowiska w kabinie załogi?				
		b) 1. Czy dowódca zapewnił, aby każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub leżankę i był przypięty pasami lub uprzążą? 2. Czy operator zapewnił, aby jedno miejsce zajmowała jedna osoba, z wyjątkiem osoby dorosłej i małego dziecka na wyznaczonym fotelu, przypiętych w odpowiedni sposób?				
27.	JAR-OPS 3.325	<i>Zabezpieczenie kabin pasażerskich oraz kuchni.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i ścieżki ucieczki nie były zablokowane? b) Czy dowódca zapewni, aby przed startem i lądowaniem oraz zawsze, kiedy uzna to za konieczne w interesie bezpieczeństwa całe wyposażenie i bagaż były prawidłowo umocowane?				
28	JAR-OPS 3.330	<i>Dostęp do wyposażenia awaryjnego</i>				
		a) Czy operator ustanowi procedury zapewniające, że podczas wykonywania operacji nad obszarami wodnymi w klasie osiągow 3, przy podejmowaniu decyzji o stosowaniu kamizelek ratunkowych przez wszystkie osoby na pokładzie brany pod uwagę jest czas trwania lotu oraz warunki meteorologiczne? b) Czy dowódca zapewni, żeby istotne wyposażenie ratunkowe było dostępne do natychmiastowego użycia?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
30.	JAR-OPS 3.335	<i>Palenie tytoniu na pokładzie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca zapewnił, aby żadnej osobie na pokładzie nie pozwolono na palenie tytoniu w przypadku, gdy jest to zabronione?				
29.	JAR-OPS 3.340	<i>Warunki meteorologiczne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy w locie wg wskazań przyrządów (IFR) dowódca śmigłowca: 1. Nie przystąpi do startu, w warunkach poniżej minimum. 2. W przypadku zmiany trasy w trakcie lotu nie będzie kontynuował lotu poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu, dopóki nie uzyska informacji wskazującej na to, że w przewidywanym czasie lądowania prognozowane warunki meteorologiczne w heliporcie docelowym albo w heliportach zapasowych, jeśli są wymagane zgodnie z OPS 3.295, będą równe lub wyższe od minimum określonych w JAR-OPS 3.297.	-	-	-	-
		b) Czy w locie z widocznością (VFR) dowódca nie przystąpi do startu, jeśli bieżące meldunki meteorologiczne lub kombinacja bieżących meldunków i prognoz nie wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na trasie lotu lub na tej części trasy, która ma być przebyta w locie z widocznością (VFR), będą w odpowiednim do tego czasie wystarczające dla zachowania zgodności z przepisami o lotach z widocznością (VFR).?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 29	JAR-OPS 3.340	c) Czy w locie wg wskazań przyrządów (IFR) dowódca nie będzie kontynuował lotu w kierunku planowanego heliportu docelowego, jeśli ostatnio dostępne mu informacje nie potwierdzają, że w przewidywanym czasie lądowania prognozowane warunki meteorologiczne w tym heliporcie oraz na co najmniej jednym lotnisku zapasowym dla tego heliportu docelowego, jeśli jest wymagany, będą równe lub wyższe od mających zastosowanie planowanych minimów operacyjnych?.				
		d) Czy lot na wyniesioną płaszczyznę lądowania (<i>helideck</i>) lub wyniesiony (<i>elevated</i>) heliport nie będzie podjęty, jeżeli średnia prędkość wiatru na tej wyniesionej płaszczyźnie lądowania lub wyniesionym (<i>elevated</i>) heliporcie wynosi 60 węzłów [kt] lub więcej?				
30.	JAR-OPS 3.345	<i>Lód oraz inne zanieczyszczenia- procedury naziemne.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury odladania i przeciwdziałania oblodzeniu śmigłowca na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym metody i procedury kontroli śmigłowca?				
		b) Czy dowódca nie przystępuje do startu dopóki zewnętrzne powierzchnie nie będą wolne od każdego nalotu, który może ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność śmigłowca, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM).				
31.	JAR-OPS 3.346	<i>Lód oraz inne zanieczyszczenia- procedury w locie.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 31	JAR-OPS 3.346	a) Czy operator ustanowił procedury wykonywania lotów w warunkach spodziewanego oraz występującego oblodzenia, zgodnie z ACJ OPS 3.346 oraz JAR OPS 3.675.(f)?				
		b) Czy dowódca nie przystępuje do wykonania lotu w znanych lub spodziewanych warunkach oblodzenia, dopóki śmigłowiec nie będzie certyfikowany i wyposażony w urządzenia zapobiegające powstawaniu lub zwalczające oblodzenie?				
32.	JAR-OPS 3.350	Zapas paliwa i oleju.	-	-	-	-
		Czy dowódca nie przystąpi do wykonania lotu, dopóki nie upewni się, że śmigłowiec został zaopatrzony w paliwo i olej w ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie tego lotu w spodziewanych warunkach operacyjnych.?				
33.	JAR-OPS 3.355	Warunki do startu.	-	-	-	-
		Czy dowódca upewnił się przed rozpoczęciem startu na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne w heliporcie startu oraz warunki w punkcie planowanego FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu.?				
34.	JAR-OPS 3.360	Stosowanie minimumów do startu.	-	-	-	-
		Czy dowódca przestrzega minimum widzialności do startu?				
35.	JAR-OPS 3.365	Minimalne wysokości lotu.	-	-	-	-
		Czy dowódca lub pilot pilotujący, śmigłowiec nie będzie leciał poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem fazy startu lub lądowania albo zniżania, kiedy wykonuje zatwierdzoną procedurę podejścia.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
36.	JAR-OPS 3.370	<i>Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu.</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił procedury wykluczające symulowanie w locie zarobkowym sytuacji wymagających stosowania procedur w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów)?				
37.	JAR-OPS 3.375	<i>Gospodarka paliwem w locie.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury kontroli ilości i gospodarki paliwem w locie zgodnie z wymaganiami tego przepisu?				
		b) Czy dowódca zapewnia, aby pozostałość paliwa nie była mniejsza od ilości potrzebnej na osiągnięcie bezpiecznego heliportu, bez naruszania ostatecznej rezerwy paliwa?				
		c) Czy dowódca zgłasza sytuację awaryjną, gdy ilość paliwa w zbiornikach jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa?				
38.	JAR-OPS 3.385	<i>Użycie dodatkowego tlenu.</i>	-	-	-	-
		Czy dowódca może zapewnić, aby członkowie załogi wykonujący czynności mające znaczenie dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca w locie używali tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10000 stóp [ft] w czasie dłuższym niż 30 minut i zawsze, kiedy wysokość kabinowa przekracza 13000 stóp [ft].				
39.	JAR-OPS 3.395	<i>Wykrywanie bliskości ziemi.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 39	JAR-OPS 3.395	Czy w przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) niezamierzonego zbliżenia do ziemi, pilot zobowiązany jest do natychmiastowego działania w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu?				
40.	JAR-OPS 3.398	<i>Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji ACAS.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury zapewniające, że kiedy pokładowy system unikania kolizji (ACAS II), jeśli jest zainstalowany i sprawny, to będzie podczas lotu używany w zakresie wyświetlania informacji doradczej o ruchu lotniczym (<i>Traffic Advisory – TA</i>).				
		b) Czy operator śmigłowców wyposażonych, w ACAS ustanowił standardy szkolenia i czynności przed upoważnieniem załóg do używania ACAS.				
41.	JAR-OPS 3.400	<i>Warunki podejścia i lądowania</i>	-	-	-	-
		Czy przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca musi upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że aktualne warunki meteorologiczne oraz stan planowanego do użycia FATO nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo podejścia do lądowania, lądowanie albo wykonanie nieudanego podejścia, bez naruszenia warunków i ograniczeń osiągniętych w Instrukcji Operacyjnej?				
42.	JAR-OPS 3.405	<i>Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia.</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca lub pilot pilotujący śmigłowiec nie będzie kontynuował podejścia poza marker zewnętrzny (OM) lub pozycję równoważną, jeśli podawana wartość RVR lub widzialność są niższe od minimów wyznaczonych (Patrz IEM OPS 3.405(a).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 42	JAR-OPS 3.405	b) Czy operator przelicza widzialność RVR, jeśli nie jest podawana zgodnie z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.430(h).?				
		c) Czy operator dopuszcza sytuację, kiedy po przejściu markera zewnętrznego (OM) lub pozycji równoważnej podawane wartości RVR lub widzialność meteorologiczna spadną poniżej obowiązujących minimów, podejście może być kontynuowane, aż do osiągnięcia wysokości DA/H lub MDA/H.				
		d) Czy operator ustanowił dla każdej procedury podejścia, wysokość, poniżej której podejście do lądowania musi zostać przerwane, kiedy wartość RVR lub widzialności meteorologicznej spadnie poniżej wyznaczonych minimów.? (Tam, gdzie nie ma markera zewnętrznego (OM) lub pozycji równoważnej, dowódca lub pilot wykonujący podejście podejmie decyzję kontynuowania bądź przerwania podejścia przed osiągnięciem wysokości 1000 stóp [ft] nad heliportem w segmencie końcowego podejścia. Jeśli wysokość MDA/H wynosi więcej niż 1000 stóp [ft] nad poziom heliportu)				
		e) Czy operator ustanowił, że podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem tylko wtedy, kiedy na wysokości DA/H lub MDA/H pilot pilotujący śmigłowiec uzyskał i utrzymuje wymaganą orientację wzrokową.				
43.	JAR-OPS 3.415	<i>Pokładowy dziennik podróży śmigłowca.</i> Czy dowódca zapewnia, aby pokładowy dziennik podróży (Journey log) był regularnie wypełniany?	-	-	-	-
44.	JAR-OPS 3.420	<i>Meldowanie zdarzeń.</i>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 44.	JAR-OPS 3.420	a) Czy operator stosuje terminologię, przedstawioną w tym przepisie?				
		b) Czy operator albo dowódca mają obowiązek złożenia organowi w ciągu 72 godz. meldunku o każdym zdarzeniu, które zagroziło lub mogło zagrozić bezpiecznemu wykonaniu lotu?				
		c) Czy operator ustanowił procedury raportowania wypadków i poważnych incydentów, które będą uwzględniały obowiązki i okoliczności zaistniałego incydentu, podane w ust. (d).?				
		d) Czy operator w stosunku do zgłoszeń szczególnych (Specific Reports) zastosował odpowiednie metody zgłaszania lub powiadamiania? Zdarzenia w ruchu lotniczym takie jak, niebezpieczne zbliżenie, błędne procedury, niesprawność urządzeń naziemnych służb ruchu lotniczego, Wystąpienie sygnalizacji RA (Resolution Advisory) pokładowego systemu unikania kolizji(ACAS) Groźba zderzeń i zderzenia z ptakami Sytuacje awaryjne w locie z ładunkiem niebezpiecznym na pokładzie. Bezprawna ingerencja Napotkanie warunków zagrażających bezpieczeństwu lotu.				
45.	JAR-OPS 3.426	Zgłaszanie godzin lotu. Czy operator udostępni Władzy godziny wylatane przez każdy śmigłowiec podczas zeszłego roku kalendarzowego?	-	-	-	-
46.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.270	Rozmieszczenie bagażu i ładunku. Czy operator ustalił procedury zapewniające bezpieczne rozmieszczenie bagażu oraz ładunku, zgodnie z niniejszymi wymaganiami?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
47.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.305	<i>Uzupełnianie lub usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają.</i>	-	-	-	-
		<i>Czy operator ustalił procedury uzupełniania lub usuwania paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, zgodnie z niniejszymi wymaganiami?</i>				
48.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.3375	<i>Gospodarka paliwem w locie</i>	-	-	-	-
		<i>Czy dowódca załogi stosuje zasady sprawdzania paliwa w locie zgodnie z Dodatkiem JAR-OPS 3.375</i>				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia, jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje, jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nierejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWOZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /					
Nazwa modułu (Module title)		Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO)		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)		CAT(H)/E			
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /			
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)							
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)		Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.430	Minima operacyjne heliportu – zasady ogólne.	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowi dla każdego planowanego do użycia heliportu minima operacyjne heliportu, których wartości nie będą niższe od podanych w Dodatku 1?.				
		b) Czy przy ustanawianiu minimów operacyjnych heliportów, które zamierza użyć w określonej operacji lotniczej, operator pełni bierze pod uwagę:	-	-	-	-
		1. Typ, osiągi i właściwości pilotażowe śmigłowca?				
		2. Skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 1	JAR-OPS 3.430	3. Wymiary i charakterystyki stref końcowego podejścia i startu/dróg startowych, które mogą być wybrane do użycia?					
		4 Przydatność oraz osiągi dostępnych wizualnych i instrumentalnych pomocy nawigacyjnych, (Patrz AMC OPS 3.430(b)(4));?					
		5. Dostępne na śmigłowcu wyposażenie do nawigacji albo sterowania torem lotu, odpowiednio podczas startu, podejścia, wyrównania, zawisu, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia?					
		b) 6. Przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych oraz konieczne przewyższenia nad przeszkodami?					
		7. Wysokość (<i>altitude/height</i>) przewyższenia nad przeszkodami (<i>OCA/OCH</i>) dla procedur podejść instrumentalnych;?					
		8 Środki dla określania i raportowania warunków meteorologicznych?					
2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	<i>Minima operacyjne heliportu</i>	-	-	-	-	
		Minima do startu	-	-	-	-	
		a) 1.Zasady ogólne. i)Czy operator ustanowił minima do startu muszą być wyrażone w postaci ograniczeń widzialności meteorologicznej (VIS) lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR)?					
		ii) Czy dowódca nie przystąpi do startu, dopóki warunki meteorologiczne w heliportcie startu nie są równe bądź lepsze od wymaganych minimów do lądowania dla heliportu startu, chyba, że jest dostępny odpowiedni heliport zapasowy dla heliportu startu?.					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	iii) Kiedy podawana widzialność meteorologiczna (VIS) jest niższa od wymaganej do startu, a widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie jest podawana, to start może zostać wykonany tylko wtedy, gdy dowódca może stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej lub FATO jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum.				
		(iv) Kiedy wartości VIS lub RVR nie są podawane, to start może zostać wykonany tylko wtedy, gdy dowódca śmigłowca może stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum.				
		2. <i>Odniesienie wzrokowe (Visual reference).</i> i) Czy minima do startu zapewniają wystarczającą orientację wzrokową pilota umożliwiającą sterowanie śmigłowcem w razie przerwania startu lub startu kontynuowanego, po niesprawności krytycznego zespołu napędowego.?				
		ii) Czy podczas lotów w nocy jest dostępne oświetlenie naziemne strefy FATO oraz każdej przeszkody chyba, że władze sprawujące nadzór nad heliportem postanowiły inaczej.?				
		3. <i>Wymagana RVR/VIS.</i> i) Czy podczas prowadzenia operacji śmigłowcami w klasie osiągow 1, operator ustanowił minima do startu w oparciu o RVR/VIS, zgodne z Tabelą Nr 1 (Patrz IEM do Dodatku 1 JAR-OPS 3.430 ust. (a)(3)(i);				
		ii) Czy prowadząc operacje śmigłowcami w klasie osiągow 2 nad lądem, dowódca stosowane są minima RVR/VIS 800 metrów?				
		iii) Czy prowadząc operacje śmigłowcami w klasie osiągow 2 nad obszarami wodnymi stosowane są minima nie niższe niż przewidziane dla operacji śmigłowcami w klasie osiągow 1 z uwzględnieniem Uwagi 1 do Tabeli Nr 1.?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	iv) Czy wprowadzono zasadę że do obliczeń minimów do startu nie wolno stosować przeliczeń podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) podanych Tabeli Nr 6.				
		<i>Podejście nieprecyzyjne</i>	-	-	-	-
		1. Minima systemu. Czy operator zapewnił, aby minima systemu dla procedur podejścia nieprecyzyjnego, opartych na wykorzystaniu systemu ILS bez ścieżki schodzenia (tylko LLZ), VOR, NDB, SRA i VDF nie były niższe od wartości MDH podanych w Tabeli Nr 2.				
		2. Minimalna wysokość (height) zniżania. Czy operator zapewnił, aby minimalna wysokość zniżania (Minimum Descent Height – MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego nie była niższa niż OCH/OCL dla danej kategorii śmigłowca, albo minima systemu?				
		3. Odniesienie wzrokowe, (Visual reference) – pilot nie może kontynuować podejścia poniżej MDA/MDH, jeżeli co najmniej jeden z punktów odniesienia drogi startowej lub FATO w użyciu nie jest przez niego wyraźnie widziany i dający się zidentyfikować?				
		4. Wymagana RVR Czy dla operacji podejść nieprecyzyjnych śmigłowców w klasie osiągow 1 i 2 są stosować minima podane w Tabeli Nr 3.?				
	<i>Loty w nocy.</i> Czy podczas wykonywania lotów w nocy wymagane jest włączenie oświetlenia drogi startowej lub FATO oraz każdej przeszkody, chyba, że uzyskano inną zgodę władzy, która sprawuje nadzór nad heliportem.?					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	<p><i>Loty w załodze jednoosobowej.</i></p> <p>b) Czy loty śmigłowcem z załogą jednoosobową w nocy mogą być wykonywane, jeśli minimalna wartość RVR jest nie mniejsza niż 800 metrów [m], ale nie mniejsza od podanej w Tabeli Nr 3.</p>				
		<p><i>Podjęcie precyzyjne Operacje w Kategorii I (CAT I).</i></p>	-	-	-	-
		<p>c) 1. <i>Ogólnie.</i> Czy operacją w Kategorii I (CAT I) jest instrumentalne podejście precyzyjne i lądowanie przy użyciu ILS, MLS lub PAR z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 200 stóp [ft] oraz RVR nie mniejszą niż 500 metrów [m].</p> <p>2. <i>Wysokość decyzji.</i> Czy wysokość nie jest niższa niż:</p> <ul style="list-style-type: none"> -minimalna wysokość decyzji określona w Instrukcji Użytkownika w Locie (HFM), jeśli podano -minimalna wysokość (<i>height</i>), do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; -OCH/OCL dla danej kategorii śmigłowca -200 stóp [ft]. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	<p>3. <i>Odniesienie wzrokowe</i> Czy pilotowi zabrania się kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) dla Kategorii I (CAT I) wyznaczonej zgodnie z ust. (c)(2) powyżej, jeżeli co najmniej jeden z następujących punktów odniesienia drogi startowej w użyciu nie jest przez niego wyraźnie widziany i dający się zidentyfikować:</p> <ul style="list-style-type: none"> -elementy systemu świateł podejścia -próg drogi startowej -oznaczenia progu drogi startowej -światła progu drogi startowej -światła identyfikacyjne progu drogi startowej; -wzrokowy wskaźnik ścieżki -strefa przyziemienia lub oznaczenie strefy przyziemienia; -światła strefy przyziemienia -światła krawędziowe drogi startowej lub FATO. <p>c)</p> <p>4. <i>Wymagane RVR</i>. Czy podczas prowadzenia operacji w Kategorii I (CAT I) z użyciem śmigłowców w klasie osiągow 1 i 2 stosowane są minima podane w Tabeli Nr 4</p> <p>i) <i>Loty w nocy</i>. Podczas wykonywania lotów w nocy musi być włączone oświetlenie drogi startowej lub FATO oraz każdej przeszkody, chyba że uzyskano inną zgodę władzy, która sprawuje nadzór nad heliportem.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	ii) <i>Loty w załodze jednoosobowej.</i> Loty śmigłowcem z załogą jednoosobową w nocy mogą być wykonywane pod warunkiem, że operator wyznaczy i poda w Instrukcji Operacyjnej minimalne wartości RVR dla każdego podejścia, zgodnie z JAR-OPS 3.430 i tym Dodatkiem. Minimalne wartości RVR poniżej 800 metrów [m] mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do śmigłowców wyposażonych w odpowiedni system automatycznego pilota, sprzęgnięty z odbiornikiem sygnałów ILS lub MLS, dla których można zastosować normalne minima do lądowania. Zastosowana wtedy wysokość decyzji (DH) nie może być niższa niż 1.25 minimalnej wysokości użycia autopilota.				
		<i>Podejście precyzyjne na lądzie. Operacje w Kategorii II (CAT II), zgodnie z IEM OPS 3.430(d)</i>	-	-	-	-
		d) 1. <i>Ogólnie.</i> Czy operacją w Kategorii II (CAT II) jest instrumentalne podejście precyzyjne i lądowanie przy użyciu systemu ILS lub MLS, kiedy: -wysokość decyzji (DH) jest poniżej 200 stóp [ft], ale nie niżej niż 100 stóp [ft]; -RVR jest nie mniejsza niż 300 metrów 2. <i>Wysokość decyzji (DH).</i> Czy operator zapewnił, aby wysokość decyzji (DH) stosowana w operacjach w Kategorii II (CAT II) nie była niższa niż: - Minimalna wysokość decyzji (DH) podana w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM) - Minimalna wysokość (<i>height</i>), do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; - OCH/OCL dla kategorii śmigłowca - Wysokość decyzji (DH), do której stosowania załoga lotnicza jest uprawniona; - 100 stóp [ft].				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	3. <i>Odniesienie wzrokowe (Visual reference)</i> . Pilot nie może kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) w Kategorii II (<i>CAT II</i>), określonej zgodnie z ust. (c)(2) powyżej, jeśli uzyskane i utrzymywane przez niego odniesienie wzrokowe nie składa się z co najmniej 3. kolejno występujących po sobie segmentów lamp, będących linią centralną świateł podejścia lub świateł strefy przyziemia lub świateł linii centralnej drogi startowej, lub świateł krawędziowych albo ich kombinacją. Odniesienie wzrokowe musi zawierać poziomy element płaszczyzny terenu, jak np. poprzeczka świateł podejścia lub progu drogi startowej albo oświetlenia strefy przyziemia				
		d) 4. <i>Wymagane RVR</i> . Podczas prowadzenia operacji w Kategorii II (<i>CAT II</i>) z użyciem śmigłowców w klasie osiągow 1 stosuje się minimalne wartości RVR podane w Tabeli Nr 5				
		e) Zarezerwowane	-	-	-	-
		<i>Krażenie nad lądem</i>	-	-	-	-
		f) 1. Krażenie jest terminem służącym do opisanja wizualnej fazy podejścia instrumentalnego, mającej wprowadzić statek powietrzny na pozycję do lądowania na drodze startowej lub FATO, której kierunek nie jest odpowiedni dla podejścia z prostej.				
		2. Czy MDH dla krażenia nie jest niższa niż 250 stóp [ft], a widzialność meteorologiczna (VIS) nie mniejsza niż 800 metrów?				
		<i>Podejście z widocznością.</i>	-	-	-	-
g) Operator nie będzie wykonywał podejść z widocznością przy wartości RVR mniejszej niż 800 m?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	Zamiana podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR).	-	-	-	-
		h) 1. Operator zapewni, aby zamiana widzialności meteorologicznej (VIS) na widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie była używana dla obliczenia minimów do startu, minimów w operacjach w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) lub, gdy jest dostępna informacja o wartości RVR.				
		Podejście z użyciem radaru pokładowego (Airborne Radar Approach – ARA) w lotach nad obszarami wodnymi	-	-	-	-
		1.Ogólnie. i) Czy operator posiada zgodę Władzy na wykonywanie podejść z użyciem radaru pokładowego (ARA)?				
		i) ii) Czy podejścia z użyciem radaru pokładowego (ARA) na platformy stacjonarne lub statki w ruchu są dokonywane wyłącznie w załogach wieloosobowych? iii) Czy dowódcy zabrania się podejścia z użyciem radaru pokładowego (ARA), jeżeli radar pokładowy nie może zapewnić naprowadzania kierunkowego, zapewniającego ominięcie przeszkód? iv) Jeżeli boczna odległość od dowolnej przeszkody jest mniejsza niż 1 mila morska to czy dowódca zobowiązany jest do podejścia z widzialnością?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	v) Czy dowódcy zabrania się zniżania, poniżej: 2. <i>Minimalna wysokość zniżania (Minimum Descent Height – MDH).</i> Niezależnie od wartości minimów podanych dalej w ust. (A) oraz (B), wysokość (MDH) nie będzie niższa niż 50 stóp [ft] nad płaszczyzną lądowiska (<i>helideck</i>). Wysokość (MDH) dla podejścia z wykorzystaniem radiowysokościomierza nie może być niższa niż: (A) 200 stóp [ft] w dzień; (B) 300 stóp [ft] w nocy. Wysokość (MDH) przy podejściu z widocznością nie może być niższa niż: (A) 300 stóp [ft] w dzień; (B) 500 stóp [ft] w nocy.				
		i) 3. <i>Minimalna wysokość zniżania (Minimum Descent Altitude – MDA).</i> Czy w przypadku, kiedy radiowysokościomierz jest niesprawny wysokość, (MDA) jest powiększona o 200 stóp [ft] i będzie oparta o kalibrowany barometr znajdujący się na miejscu lądowania lub o najniższe prognozowane ciśnienie QNH dla tego regionu?				
		4. <i>Zasięg decyzji (Decision Range).</i> Czy zasięg decyzji jest nie mniejszy niż 0,75 mili morskiej chyba że operator wykaże Władzy, że mniejszy zasięg decyzji może być użyty z zachowaniem uznanego poziomu bezpieczeństwa?				
		5. <i>Odniesienie wzrokowe (Visual reference)</i> Czy zabrania się Pilotowi kontynuować podejścia poza zasięg decyzji lub poniżej wysokości (MDH/MDA), jeżeli nie utrzymuje stałego kontaktu wzrokowego z punktem lądowania?.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.430	i) 6. Loty w załodze jednoosobowej. Czy wysokości MDH/MDA dla podejść radarowych typu ARA w załodze jednoosobowej są podwyższone o 100 stóp [ft] ponad wartości obliczone zgodnie z ust. (2) i (3) powyżej, i czy zasięg decyzji (Decision Range) jest nie mniejszy niż 1 mila morska [nm]?				
		Terminologia. Czy operator używa terminologii użytej w tej części?	-	-	-	-
3.	JAR-OPS 3.435	a) 1. Podejście z kręgu (Circling). W podejściu instrumentalnym faza podejścia z widocznością, mająca na celu wprowadzenie śmigłowca na prostą, gdy położenie drogi startowej uniemożliwia podejście z trasy 2. Procedury ograniczonej widzialności (LVP) (Low Visibility Procedures). Procedury stosowane w heliporcie dla zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podejść do lądowania w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) oraz podczas startów przy ograniczonej widzialności.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.435	3. Start przy ograniczonej widzialności (LVTO) (<i>Low Visibility Take-Off</i>). Start, gdy widzialność wzdłuż drogi startowej (<i>Runway Visual Range – RVR</i>) jest mniejsza niż 400 metrów [m].				
		4. Strefa końcowego podejścia i startu (FATO) (<i>Final Approach and Take-Off Area</i>). Określona strefa, w której wykonywana jest końcowa faza manewrów podejścia do zawisu lub lądowania i od której rozpoczynają się manewry startu oraz kiedy FATO będzie wykorzystane przez śmigłowce klasy osiągow 1, obejmująca dostępny obszar przerwanej startu				
		5. Podejście z widocznością (<i>visual approach</i>). Podejście, w którym wszystkie lub część procedur podejścia instrumentalnego wykonywane są ze stałą widocznością terenu.				
		6. Podstawa chmur (<i>cloud base</i>) Odległość pionowa podstawy najniższej obserwowanej lub prognozowanej chmury w okolicy heliportu, lotniska lub obszaru lotów. Podstawa chmur zazwyczaj mierzona jest od poziomu heliportu, jednak w operacjach nad obszarami wodnymi (<i>off-shore</i>) należy podawać odległość pionową podstawy chmury od poziomu morza.				
4	JAR-OPS 3.440	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności</i> <i>Ogólne zasady operacyjne</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.440	Czy operator nie będzie prowadził operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) dopóki:				
		1. Śmigłowiec nie będzie certyfikowany do prowadzenia operacji z wysokościami decyzji (DH) poniżej 200 stóp [ft] lub bez wysokości decyzji (DH) oraz dopóki nie będzie wyposażony w urządzenia pokładowe, zgodnie z JAR-AWO, lub równoważnymi zatwierdzonymi przez Władzę?				
		a) 2. Czy operator ustanowił i prowadzi system rejestracji udanych i nieudanych podejść do lądowania i lądowań automatycznych, odpowiedni dla pełnego monitorowania stanu bezpieczeństwa prowadzonych operacji?				
		3. Czy operator uzyskał od Władzy zezwolenie na prowadzenie operacji?				
		4. Czy załoga lotnicza składa się, z co najmniej 2 pilotów?				
		5. Czy wysokość decyzji (DH) będzie określana przy użyciu radiowysokościomierza?				
		b) Czy operator nie będzie wykonywał startów przy ograniczonej widzialności, kiedy RVR jest mniejsza niż 150 metrów [m], chyba że uzyska takie zezwolenie od Władzy.				
5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	Operacje przy ograniczonej widzialności-ogólne zasady operacyjne.	-	-	-	-
		a) Ogólne Czy operator jest przygotowany do wprowadzania i zatwierdzania operacji przy ograniczonej widzialności (LVO)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	<p>Zademonstrowanie osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego</p> <p>1. Niezawodność operacyjna. Współczynnik powodzenia operacji prowadzonych w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) nie może być niższy niż wymagany w JAR-AWO.</p>				
		<p>b) 2. Kryteria udanego podejścia. Czy podejście do lądowania było udane, i spełniało kryteria zgodne z JAR-AWO; oraz nie wystąpiły niesprawności systemów śmigłowca?.</p>				
		<p>c) Zbieranie danych podczas demonstrowania systemów pokładowych. 1. Czy operator ustanowił system raportowania umożliwiający kontrolę i okresowe sprawdzenie danych, jakie zostaną zebrane w okresie oceny operacyjnej, przed uzyskaniem przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III)?</p>				
		<p>2. Czy podejścia do lądowania wymagane dla wykazania zgodności z wymaganiami są prowadzone i rejestrowane podczas normalnych lotów liniowych lub w innych lotach wykonywanych przez operatora?.</p>				
		<p>d) Zbieranie danych podczas demonstrowania osiągnięć systemu pokładowego. Operacje z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 50 stóp [ft]. 1. Czy podczas prowadzenia operacji z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 50 stóp [ft], dane są zapisywane i oceniane przez operatora oraz, kiedy to jest wymagane, zostaną przekazane do oceny przez Władzę?.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	<p>2. Czy dla potrzeb dowodowych pokazu osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego w operacjach z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 50 stóp [ft], rejestrowanie przez załogę lotniczą są następujące dane:</p> <p>i) Heliport i droga startowa w użyciu;</p> <p>ii) Warunki meteorologiczne;</p> <p>iii) Czas;</p> <p>iv) Powód niesprawności prowadzącej do przerwania podejścia;</p> <p>v) Odpowiednie utrzymanie i sterowanie prędkością;</p> <p>vi) Wyważenie w momencie odłączenia systemu automatycznego sterowania torem lotu;</p> <p>vii) Zgodność automatycznego systemu sterowania torem lotu, dyrektywnego wskaźnika lotu i danych nieobrobionych;</p> <p>viii) Wskazania pozycji śmigłowca w odniesieniu do linii centralnej ILS podczas przechodzenia w zniżaniu wysokości (<i>height</i>) 100 stóp [ft];</p> <p>ix) Pozycja przyziemia.</p> <p>3. Czy ilość podejść do lądowania jest wystarczająca dla wykazania, że osiągnięcia aktualnie używanego w służbie systemu zapewniają uzyskanie 90% pewności i 95% udanych podejść do lądowania?.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	e) <i>Zbieranie danych podczas demonstrowania osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego. Operacje z wysokością decyzji (DH) niższą niż 50 stóp [ft] lub bez wysokości decyzji (DH)</i> 1. Czy podczas demonstrowania osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego jest użyty pokładowy rejestrator parametrów lotu (<i>Flight Data Recorder- FDR</i>) lub inne urządzenie rejestrujące następujące dane: (i) Rozkład odchylenia od ILS na wysokości (<i>height</i>) 100 stóp [ft] (ii) Współczynnik opadania nad punktem przyziemia.				
		<i>Bieżący program dowodowy</i> Czy operator wykazał, że system uzyskał w operacjach liniowych niezawodność i osiągi zgodne z przyjętą koncepcją operacyjną?				
		f) 2. Czy prezentacja osiągnięć operacyjnych systemu pokładowego jest przeprowadzona przy użyciu systemu ILS w Kategorii II (<i>CAT II</i>) lub w Kategorii III (<i>CAT III</i>), czy przy użyciu innych urządzeń systemu ILS, jeżeli zapisane dane będą wystarczające dla określenia przyczyn niezadowolających osiągnięć?				
		3. Operator, który użytkuje różne odmiany tego samego typu śmigłowca wykorzystujące te same podstawowe systemy sterowania torem lotu i systemy zobrazowania albo różne systemy sterowania torem lotu i systemy zobrazowania na tym samym typie śmigłowca i wykaże, że odmiany te spełniają podstawowe kryteria osiągnięć systemu, nie będzie musiał przeprowadzać pełnej prezentacji operacyjnej dla każdej z tych odmian.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	f) 4. Kiedy operator prezentuje Władzy typ śmigłowca, który został już dopuszczony przez władze innego państwa JAA do prowadzenia operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III), to Władza może przyjąć ograniczony program dowodowy				
		g) <i>Monitorowanie bieżące.</i> 1. Czy operator prowadzi monitorowanie operacji na podstawie raportów załóg lotniczych?				
		2. Czy przez okres 12 miesięcy operator przechowuje następujące informacje: (i) Całkowitą liczbę udanych podejść do lądowania wykonanych na typie śmigłowca, na którym było używane wyposażenie w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) w lotach operacyjnych lub ćwiczebnych z użyciem mających zastosowanie minimów w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III); (ii) Raporty o nieudanych podejściach lub nieudanych automatycznych lądowaniach, z podaniem lotniska i znaków rejestracyjnych śmigłowca, w następujących kategoriach: (A) Błędy systemu pokładowego; (B) Trudności z urządzeniami naziemnymi; (C) Nieudane podejścia spowodowane poleceniami ATC; (D) Inne przyczyny 3. Czy operator ustanowił procedurę monitorowania osiągnięć automatycznego systemu lądowania dla każdego egzemplarza śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	h) <i>Okresy przejściowe.</i> 1. <i>Operatorzy bez wcześniejszego doświadczenia w operacjach w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III).</i> i) <i>Operator bez wcześniejszego doświadczenia w prowadzeniu operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) może uzyskać zezwolenie na prowadzenie operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT IIIA) pod warunkiem zgromadzenia minimum 6-miesięcznego doświadczenia w prowadzeniu operacji w Kategorii I (CAT I) na danym typie śmigłowca.</i> ii) <i>Operator może ubiegać się o zezwolenie na wykonywanie operacji w Kategorii IIIB (CAT IIIB) po 6-ciu miesiącach prowadzenia operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii IIIA (CAT IIIA) na danym typie śmigłowca. Podniesienie minimów zwykle dotyczy tylko RVR lub operacji bez wysokości decyzji (DH) i musi być tak dobrane, aby nie wymagało zmian w procedurach operacyjnych.</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.440	h) 2. Operatorzy z wcześniejszym doświadczeniem w prowadzeniu operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III). Operatorzy posiadający wcześniejsze doświadczenie w prowadzeniu operacji w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) mogą ubiegać się o skrócenie przez Władzę okresu przejściowego. (i) Obsługa techniczna wyposażenia do prowadzenia operacji w Kategorii II (CAT II), Kategorii III (CAT III) oraz operacji startów przy ograniczonej widzialności (LVTO). Operator musi ustanowić, w porozumieniu z producentem, instrukcje obsługi technicznej pokładowych systemów naprowadzania i umieścić je w zatwierdzonym przez Władzę programie technicznej obsługi śmigłowca, podanym w Part-M - M.A.302 Program Obsługi Technicznej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6.	JAR-OPS 3.445	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-Heliport.</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, że, nie będzie korzystał z heliportu do prowadzenia operacji w CAT II lub III dopóki nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym się ono znajduje?				
		b) Czy operator upewnia się, że w heliportach, na których będą prowadzone operacje przy ograniczonej widzialności (LVO), zostały ustanowione i wprowadzone procedury operacji przy ograniczonej widzialności (LVP)?				
7.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.450	<i>Operacje przy ograniczonej widzialności-szkolenie i kwalifikacje.</i>	-	-	-	-
		Czy operator przed przystąpieniem do prowadzenia operacji statków przy ograniczonej widzialności oraz operacji w Kategorii II i III zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1 Czy każdy członek załogi ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1 łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznej RVR i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w Kategorii II i III? i posiada kwalifikacje w nim zawarte?				
		2. Czy szkolenia i sprawdziany były zgodne ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej? <i>Szkolenia te są szkoleniami dodatkowymi do wymaganych w części N.</i>				
		3. Czy kwalifikacje załogi lotniczej są określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów śmigłowców?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.455	Operacje przy ograniczonej widzialności – procedury operacyjne.	-	-	-	-
		a) Czy operator ustanowił procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO oraz operacji w Kategorii II lub III)? Procedury te muszą być włączone do instrukcji operacyjnej i określać obowiązki członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia.				
		Czy przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności (LVTO) lub podejścia w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III) dowódca śmigłowca upewni się, że:	-	-	-	-
		b) 1. Stan wyposażenia pokładowego i naziemnego jest dostateczny;				
		2. Obowiązują odpowiednie procedury LVP, co będzie potwierdzone informacją uzyskaną od służb kontroli ruchu lotniczego;				
3. Przed przystąpieniem do wykonywania startu przy ograniczonej widzialności, gdy wartość RVR jest mniejsza niż 150 metrów [m], członkowie załogi lotniczej zostali odpowiednio do tego przeszkoleni.						
9.	JAR-OPS 3.460	Operacje przy ograniczonej widzialności-wyposażenie minimalne.	-	-	-	-
		a) Czy operator umieścił w Instrukcji Operacyjnej wykaz wyposażenia minimalnego, które zgodnie z Instrukcją Użytkowania w Locie (HFM) lub innym zatwierdzonym dokumentem musi być sprawne przed rozpoczęciem startu przy ograniczonej widzialności (LVTO) lub podejścia w Kategorii II (CAT II) lub w Kategorii III (CAT III)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 9	JAR-OPS 3.460	b) Czy dowódca zobowiązany jest upewnić się, że stan śmigłowca i jego istotnych systemów pokładowych spełnia wymagania ustalone dla podejmowanej operacji?				
10.	JAR-OPS 3.465	<i>Minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR).</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, aby:	-	-	-	-
		1. Loty z widocznością były wykonywane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością (VFR) oraz zgodnie z warunkami podanymi w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.465				
		2. W odniesieniu do operacji określonych w ust. (3) i (4) śmigłowce były użytkowane przy widzialności w locie nie mniejszej niż 1500 metrów [m] w dzień i nie mniejszej niż 5 kilometrów [km] w nocy. Widzialność w locie nad lądem w dzień może na krótki okres czasu spaść do 800 metrów [m], pod warunkiem, że prędkość śmigłowca pozwala na obserwację terenu i innego ruchu lotniczego oraz wykonanie manewru umożliwiającego ominięcie przeszkody lub uniknięcie kolizji, zgodnie z JAR-OPS 3.465. Loty na małej wysokości nad wodą, bez widzialności lądu, mogą być prowadzone wyłącznie według zasad wykonywania lotów z widzialnością (VFR) przy podstawie chmur wyższej niż 600 stóp [ft] w dzień i 1200 stóp [ft] w nocy				
		3. W przestrzeni powietrznej klasy G w lotach pomiędzy wyniesionymi płaszczyznami lądowania (<i>helideck</i>) położonymi w promieniu do 10 mil morskich [nm] loty VFR były prowadzone zgodnie z warunkami podanymi w Dodatku 2 do JAR-OPS 3.465				
4. Loty specjalne z widocznością (VFR) były prowadzone zgodnie z minimami określonymi przez państwo, które sprawuje nad tym władzę.						

OSTRZEŻENIE !

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Osiągi –zasady ogólne			Audytora <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT(H)/F
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>		
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>	Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zastosowanie.</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3. 470	a) Czy operator zapewnił, że: 1. Śmigłowce wykonujące loty do lub z heliportów położonych w środowisku nieprzyjaznym, na obszarach zagęszczonych; lub, 2. Śmigłowce z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19; są użytkowane zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3, Część G (klasa osiągow 1) Za wyjątkiem śmigłowców: z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc (MAPSC) większą niż 19 wykonujących loty do/z wyniesionych płaszczyzn lądowania, które mogą operować zgodnie z JAR-OPS 3.517 (a), lub które mają zezwolenie operacyjne zgodne z Załącznikiem 1 do JAR-OPS 3.005.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3. 470	b) Jeśli w ust. (a) nie podano inaczej, to czy operator zapewni, aby śmigłowce z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 19 miejsc włącznie, ale większą niż 9, były użytkowane zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3 Część G lub H (klasa osiągow 1 lub klasa osiągow 2)				
		c) Jeśli w ust. (a) nie podano inaczej, to czy operator zapewni, aby śmigłowce z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 9 włącznie były użytkowane zgodnie z wymaganiami JAR-OPS 3, Część G, H lub I (klasa osiągow 1, 2 lub 3).				
2.	JAR-OPS 3.475	Zasady ogólne.	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby masa śmigłowca w momencie rozpoczęcia startu; albo w razie zmiany planu lub trasy podczas lotu, w punkcie, od którego ma zastosowanie zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której wymagania odpowiedniej dla tego lotu?				
		b) Czy do określenia zgodności z wymaganiami i ograniczeniami osiągow operator używa zatwierdzonej Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM)?				
c) Czy operator uwzględnił czynniki: 1. masę śmigłowca, 2. konfigurację śmigłowca, 3. warunki środowiska, w szczególności: -wysokość ciśnieniową oraz temperaturę; -wiatr; 4. techniki operacyjne 5.systemy mogące mieć ujemny wpływ na osiągi?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Uwzględnianie przeszkód.</i>	-	-	-	-
3.	JAR-OPS 3.477	<p>a) Czy w celu spełnienia wymogów przewyższenia nad przeszkodami, przeszkoda, znajdująca się poza FATO, w torze wznoszenia lub torze lotu po nieudanym podejściu, brana będzie pod uwagę, jeżeli boczna odległość do najbliższego punktu na powierzchni poniżej zamierzonego toru lotu nie jest mniejsza niż:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Dla lotów VFR - połowa minimalnej szerokości FATO 2. Dla lotów IFR - 1,5 D (lub 30 m, która z tych wielkości jest większa) 3. Dla lotów, w których faza startu wykonywana jest z widocznością i zmieniona na IFR/IMC a punkcie przejściowym, stosuje się kryteria zawarte w ust. (1) do punktu przejściowego oraz kryteria zawarte w ust. (2) po minięciu punktu przejściowego; <p>i) punkt przejściowy nie może być ustalony przed końcem TODRH dla śmigłowców operujących w klasie osiągow 1 oraz przed DPATO dla śmigłowców operujących w klasie osiągow 2.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.477	b) Czy dla startu z wykorzystaniem lotu tyłem (lub przesunięcia bocznego) dla spełnienia wymogów przewyższenia nad przeszkodami, przeszkoda, znajdująca się w obszarze lotu tyłem lub przesunięcia bocznego, będzie brana pod uwagę, jeżeli boczna odległość do najbliższego punktu na powierzchni poniżej zamierzonego toru lotu nie jest mniejsza niż: 1. połowa minimalnej szerokości FATO (lub równoważne)				
		c) Czy przeszkody są pomijane wówczas, kiedy znajdują się dalej niż: 1. 7R dla lotów w dzień przy wzrokowym określaniu punktów odniesienia 2. 10R dla lotów w nocy przy wzrokowym określaniu punktów odniesienia 3. 300 m, jeżeli dokładność nawigacyjna jest osiągnięta przy pomocy odpowiednich pomocy nawigacyjnych; 4. 900m w innych przypadkach.				
4	JAR-OPS 3. 480	<i>Terminologia</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje terminologię i określenia stosowane w części F, G, H, I oraz J?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Klasa osiągnięć 1		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/G			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
1.	JAR-OPS 3.485	Zasady ogólne Czy operator zapewni, aby śmigłowce użytkowane w klasie osiągnięć 1 spełniały wymagania certyfikacji kategorii A	-	-	-	-
2.	JAR-OPS 3.490	Start a) Czy operator zapewni, aby: 1. Rzeczywista masa śmigłowca do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu podanej w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM) dla procedury, która ma być zastosowana?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 2.	JAR-OPS 3.490	Start	-	-	-	-	
		a)	2. Masa do startu była taka, aby i) Było możliwe przerwanie startu i wylądowanie w FATO w przypadku stwierdzenia awarii krytycznego zespołu napędowego nad lub przed TDP? ii) Długość przerwano startu (RTODR) nie przekraczała rozporządzonej długości przerwano startu (RTODA)? iii) Wymagana długość startu nie przekraczała rozporządzonej długości startu? iv) Jako alternatywa, wymagania JAR-OPS 3.490(a)(2)(iii) powyżej, mogą być brane pod uwagę pod warunkiem, że śmigłowiec ze stwierdzoną awarią krytycznego zespołu napędowego nad TDP może podczas kontynuowania startu ominąć wszystkie przeszkody do końca niezbędnej długości startu z pionowym zapasem nie mniejszym niż 10,7 m (35 stóp)?				
		b)	Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c):?				
		c)	Czy część fazy startu, aż do osiągnięcia punktu decyzji (TDP), ma być wykonana z widocznością terenu tak, aby możliwe było przerwanie startu?				
		d)	Czy podczas startu z wykorzystaniem procedury zapasowej (lub przesunięcia bocznego) operator zapewni, że przy niesprawnym krytycznym zespole napędowym, wszystkie przeszkody w obszarze zapasowym lub przesunięcia bocznego są ominięte z odpowiednim zapasem?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	JAR-OPS 3.495	<i>Tor wznoszenia po starcie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, że od końca niezbędnej długości startu w przypadku stwierdzenia awarii krytycznego zespołu napędowego w TDP: 1. Masa do startu będzie taka, że tor wznoszenia po starcie pozwoli na ominięcie wszystkich przeszkód z przewyższeniem nie mniejszym niż 10.7 m (35 stóp) w locie z widocznością (VFR) oraz nie mniejszym niż 10.7 m (35 stóp) powiększonym o współczynnik 0,01 DR w locie wg wskazań przyrządów (IFR), tylko przeszkody ujęte w JAR-OPS 3.477 muszą być brane pod uwagę.				
		2. W przypadku zmiany kierunku o więcej niż 15°, stosowana jest odpowiednia poprawka na kąt przechylenia przy spełnieniu wymagań przewyższenia nad przeszkodami. Zakręt ten nie może być rozpoczęty przed osiągnięciem wysokości 61 m (200 stóp) [ft] nad powierzchnią startu, chyba, że został zatwierdzony, jako procedura w Instrukcji Użytkowania.				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej dla heliportu odlotu uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c) parametry				
4.	JAR-OPS 3.500	<i>Przelot z niepracującym krytycznym zespołem napędowym</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby tor lotu po trasie z niepracującym krytycznym zespołem napędowym, odpowiedni do spodziewanych warunków meteorologicznych, był we wszystkich punktach trasy zgodny z wymaganiami ust. (2) lub (3) poniżej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4.	JAR-OPS 3.500	a)	1. Przy założeniu, że w dowolnym miejscu trasy lot będzie wykonywany bez kontaktu wzrokowego z terenem, masa śmigłowca pozwalała na wznoszenie z niepracującym krytycznym zespołem napędowym z prędkością pionową wynoszącą co najmniej 50 stóp/min [ft/min] na wysokości (<i>altitude</i>) co najmniej 300 m (1000 stóp), a w rejonach górzystych 600 m (2000 stóp) ponad każdym terenem oraz przeszkodami wzdłuż trasy w odległości 9,3 km (5 nm) w obie strony od planowanej linii drogi.			
			2. Jeśli zamierzone jest wykonanie lotu bez widoczności terenu, tor lotu śmigłowca będzie pozwalał na kontynuowanie lotu z wysokości przelotowej do wysokości 300 m (1000 stóp) nad miejscem lądowania, gdzie lądowanie będzie mogło się odbyć zgodnie z JAR-OPS 3.510. Tor lotu będzie przewyższał o co najmniej 300 m (1000 stóp) a rejonach górzystych 600 m (2000 stóp) każdą przeszkodę leżącą wzdłuż trasy w odległości 9,3 km (5 nm) w obie strony od planowanej linii drogi. Można stosować techniki płaskiego zniżania (<i>drift-down</i>).			
			3. Kiedy zakłada się, że lot będzie wykonywany w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) oraz z widocznością terenu, tor lotu pozwoli śmigłowcowi na kontynuowanie lotu od wysokości przelotowej do wysokości 300 m (1000 stóp) ponad miejsce lądowania, gdzie lądowanie może być wykonane zgodnie z JAR-OPS 3.510 bez obniżania poniżej odpowiedniej minimalnej wysokości lotu to można nie uwzględniać przeszkód leżących w odległości większej niż 900 metrów [m] od osi trasy lotu.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4.	JAR-OPS 3.500		Czy podczas wykazywania zgodności z punktem (a)(2) lub (a)(3) powyżej, operator zapewni, że: 1. Zostanie przyjęte wystąpienie niesprawności krytycznego zespołu napędowego w najbardziej krytycznym punkcie trasy;			
		b)	2. Pod uwagę brany jest wpływ wiatru na tor lotu;			
			3. Zrzut paliwa odbędzie się do ilości zapewniającej dołot do heliportu z wymaganą rezerwą paliwa i przy użyciu bezpiecznych procedur (Patrz ACJ OPS 3.500 (b)(3));			
			4. Zrzut paliwa na wysokości poniżej 300 m (1000 stóp) nie będzie planowany			
		c)	Czy zapas boczny podany w ust. (a)(2) i (a)(3) powyżej będzie zwiększony do 18,5 km (10 nm), jeśli dokładność nawigacyjna jest spełniona przez mniej niż 95% całkowitego czasu lotu			
5	JAR-OPS 3.510		<i>Lądowanie</i>	-	-	-
		a)	Czy operator zapewnił, aby: 1. Masa śmigłowca do lądowania w przewidywanym czasie lądowania nie przekraczała maksymalnej masy podanej w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM) dla procedury, jaka ma być zastosowana 2. W razie stwierdzenia niesprawności krytycznego zespołu napędowego przed osiągnięciem punktu LDP, możliwe jest albo wylądowanie, jak również zatrzymanie w obszarze FATO, albo wykonanie zaniechanego lądowania z ominięciem wszystkich przeszkód na torze lotu z pionowym zapasem 10.7 m (35 stóp)			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5.	JAR-OPS 3.510	a) 3. W razie stwierdzenia niesprawności krytycznego zespołu napędowego, w lub po osiągnięciu punktu LDP, możliwe jest ominięcie wszystkich przeszkód na ścieżce podejścia; oraz				
		4. W razie stwierdzenia niesprawności krytycznego zespołu napędowego, w lub po osiągnięciu punktu LDP, możliwe jest wylądowanie i zatrzymanie śmigłowca w obszarze FATO.				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej, uwzględniono odpowiednia parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c) dla przewidywanego czasu lądowania w heliporcie docelowym lub jakimkolwiek lotnisku zapasowym.				
		c) Czy faza lądowania od punktu LDP do przyziemięcia będzie odbywała się z widocznością terenu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Klasa osiągnięć 2		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/H			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
1.	JAR-OPS 3.515	Zasady ogólne Czy operator zapewni, aby śmigłowce użytkowane w klasie osiągnięć 2 spełniały wymagania certyfikacji kategorii A	-	-	-	-
2.	JAR-OPS 3.517	Operacje bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania a) Czy operator zapewnia, że operacje bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania podczas startu i lądowania nie są przeprowadzane, jeśli operator nie uzyskał zgody Władzy zgodnie z Załącznikiem 1 do JAR-OPS 3.517	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.517(a)	Zezwolenie	-	-	-	-
		<p>1. W wyniku oceny ryzyka, operator może być upoważniony do prowadzenia operacji bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania podczas startu i lądowania, jeśli uzyskał zgodę określającą:</p> <p>i) Typ śmigłowca dopuszczonego do takich lotów; ii) Rodzaj wykonywanych operacji.</p> <p>2. Zezwolenie może być udzielone, jeśli zostaną spełnione następujące warunki:</p> <p>i) Zestaw warunków, które muszą być ustanowione przez operatora, do uzyskania i utrzymania zgody dla typu śmigłowca; ii) Implementacja Systemu Monitorowania Zużycia.</p>				
4	JAR-OPS 3.520	Start	-	-	-	-
		<p>a) Czy operator upewnia się, że:</p> <p>1. Rzeczywista masa śmigłowca do startu nie przekracza maksymalnej masy do startu podanej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min [ft/min] na wysokości 300 m (1000 stóp) nad poziomem heliportu z niepracującym krytycznym zespołem napędowym i pozostałymi zespołami napędowymi pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.</p> <p>2. Dla operacji innych niż określone w JAR-OPS 3.517, start jest prowadzony w taki sposób, że bezpieczne przymusowe lądowanie może być wykonane do chwili, gdy kontynuowanie bezpiecznego lotu jest możliwe (patrz ACJ do Części H, ust. 6.2).</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.520	a) 3. W operacjach wykonywanych zgodnie z JAR-OPS 3.517 (a) dodatkowo do wymagań zawartych w ust. (a)(1) powyżej: i) masa startowa nie przekracza maksymalnej masy określonej Instrukcji Użytkownika Śmigłowca dla zawisu w ciszy, bez oddziaływania ziemi (OGE), ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi (AEO) na odpowiednich zakresach mocy; ii) dla operacji na i z wyniesionej płaszczyzny lądowania: (A) śmigłowcem, który ma maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19; oraz (B) od 1 stycznia 2010 r. każdym śmigłowcem operującym do i z wyniesionej płaszczyzny lądowania znajdującej się w nie zagęszczonym środowisku nieprzyjaznym, jak określono w JAR-OPS 3.480 (13)(ii)(A) przy ustalaniu masy startowej uwzględnia się: procedurę, ześliżnięcie się z krawędzi płaszczyzny, opadnięcie odpowiednie do wysokości wyniesionej płaszczyzny lądowania – z niepracującym krytycznym zespołem napędowym i pozostałymi zespołami napędowymi, pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej dla heliportu odlotu uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c).				
		c) Czy część startu przed spełnieniem wymagania zawartego w JAR-OPS 3.525 jest przeprowadzana z widocznością terenu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.525	<i>Tor wznoszenia po starcie</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnia, że po osiągnięciu punktu DPATO, lub jako alternatywa, nie później niż 200 stóp ponad powierzchnią startu, z niesprawnym krytycznym zespołem napędowym są spełnione wymagania JAR-OPS 3.495 (a)(1), (2) oraz (b).				
6	JAR-OPS 3.530	<i>Przelot z niepracującym krytycznym zespołem napędowym</i>	-	-	-	-
		Operator zapewni, że wymagania JAR-OPS 3.500 są spełnione				
7	JAR-OPS 3.535	<i>Łądowanie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnia, że: 1. Masa śmigłowca do lądowania w przypuszczalnym czasie lądowania nie przekraczała maksymalnej masy właściwej dla prędkości wznoszenia 150 stóp/min [ft/min] na wysokości 300 m (1000 stóp) nad poziomem heliportu, z niepracującym krytycznym zespołem napędowym, przy pozostałych zespołach pracujących na odpowiednich zakresach mocy. 2. Jeżeli usterka krytycznego zespołu napędowego wystąpi w dowolnym punkcie toru schodzenia: i) Zaniechane lądowanie może zostać wykonane zgodnie z wymogami JAR-OPS 3.525, lub ii) Dla operacji innych niż określone w JAR-OPS 3.517(a) śmigłowiec może wykonać bezpieczne wymuszone lądowanie				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	JAR-OPS 3.535	<p>3.W operacjach wykonywanych zgodnie z JAR-OPS 3.517 (a) dodatkowo do wymagań zawartych w ust. (a)(1) powyżej:</p> <p>i) masa do lądowania nie przekracza maksymalnej masy określonej Instrukcji Użytkownika Śmigłowca dla zawisu w ciszy, bez wpływu ziemi (OGE), ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi (AEO) na odpowiednich zakresach mocy,</p> <p>ii) dla operacji do i z wyniesionej płaszczyzny lądowania: (A) śmigłowcem, który ma maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19; oraz (B) od 1 stycznia 2010 r., każdym śmigłowcem, operujący do i z wyniesionej płaszczyzny lądowania, znajdującej się w niezagęszczonym środowisku nieprzyjaznym jak określono w JAR-OPS 3.480 (13)(ii)(A), Przy ustalaniu masy do lądowania uwzględnia się: procedurę, opadnięcie odpowiednie do wysokości wyniesionej płaszczyzny lądowania – z niepracującym krytycznym zespołem napędowym i pozostałymi zespołami napędowymi pracującymi na odpowiednich zakresach mocy.</p>				
		b) Czy podczas wykazywania zgodności z ust. (a) powyżej, uwzględniono odpowiednie parametry zawarte w JAR-OPS 3.475 (c) dla przewidywanego czasu lądowania w heliporcie docelowym lub jakiegokolwiek lotniska zapasowego?				
		c) Czy część lądowania przed spełnieniem wymagania zawartego w JAR-OPS 3.525 jest przeprowadzana z widocznością terenu?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Klasa osiągnięć 3		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/I			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Insert Non-conformity Report No.)</i>		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.540	Czy operator zapewni, aby: 1. Śmigłowce użytkowane w klasie osiągnięć 3 spełniały wymagania certyfikacji kategorii A albo kategorii B (Patrz także ACJ OPS 3.480 (a)(1) i (a)(2)). a) 2. Loty były wykonywane tylko do heliportów oraz na trasach, obszarach i odchyleniach od tych tras, które w całości są położone w środowisku przyjaznym (<i>non-hostile environment</i>), z wyjątkiem startów i lądowań jak określono w ust. (b) poniżej.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.540	Operator może wykonywać operacje do lub z heliportu położonego poza zagęszczonym nieprzyjaznym środowiskiem, bez możliwości zapewnienia bezpiecznego przymusowego lądowania podczas startu i lądowania (Patrz ACJ OPS 3.540(b): b) 1. Podczas startu, przed osiągnięciem V_y lub 200 stóp nad powierzchnią startu; lub 2. Podczas lądowania: poniżej 200 stóp nad powierzchnią lądowania; Pod warunkiem, że operator uzyskał odpowiednie zezwolenie Władzy zgodne z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.517 (a)				
		c) Czy operator zapewni, że operacje nie są prowadzone : 1. bez widoczności terenu, 2. w nocy, 3. kiedy pułap jest niższy niż 600 ft, 4. kiedy widzialność jest mniejsza niż 800 m.				
2	JAR-OPS 3.545	<i>Start</i>	-	-	-	-
		a) Czy rzeczywista masa śmigłowca do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej dla zawisu bez wpływu ziemi, ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej. Jeśli warunki lokalne uniemożliwiają zawis śmigłowca z wykorzystaniem wpływu ziemi, to masa śmigłowca do startu nie może przekroczyć maksymalnej masy do startu określonej dla zawisu bez wpływu ziemi, ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej?				
		b) Czy w razie niesprawności zespołu napędowego śmigłowiec jest zdolny do bezpiecznego lądowania przymusowego, z wyjątkiem lotu wykonywanego zgodnie z warunkami podanymi w JAR-OPS 3.540(b)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
3.	JAR-OPS 3.550	<i>Przelot</i>	-	-	-	-	
		a)	Czy śmigłowiec, przy wszystkich zespołach napędowych pracujących na wyznaczonej maksymalnej mocy trwałej (<i>maximum continuous power</i> .) jest zdolny kontynuować lot po zamierzonej trasie lub planowanej trasie odejścia, bez znalezienia się w dowolnym punkcie tej trasy na wysokości niższej od wymaganej minimalnej wysokości lotu?				
		b)	Czy w razie niesprawności zespołu napędowego śmigłowiec był zdolny do bezpiecznego lądowania przymusowego, z wyjątkiem lotu wykonywanego zgodnie z warunkami podanymi w JAR-OPS 3.540(a)(2)?				
4.	JAR-OPS 3.555	<i>Lądowanie</i>	-	-	-	-	
		a)	Czy masa śmigłowca do lądowania nie przekroczyła maksymalnej masy do lądowania, określonej dla zawisu z wpływem ziemi ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej. Jeśli warunki lokalne uniemożliwiają zawis śmigłowca z wykorzystaniem wpływu ziemi, to masa śmigłowca do lądowania nie może przekraczać maksymalnej masy do lądowania określonej dla zawisu bez wpływu ziemi ze wszystkimi zespołami napędowymi pracującymi na mocy startowej?				
		b)	Czy w razie niesprawności zespołu napędowego śmigłowiec był zdolny do bezpiecznego lądowania przymusowego, z wyjątkiem lotu wykonywanego zgodnie z warunkami podanymi w JAR-OPS 3.540(b)?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Masa i wyważenie			Audytora (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)		CAT(H)/J
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No)	 /
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1.	JAR - OPS 3.605	a) Czy Operator zapewni, aby w każdej fazie operacji załadunek, masa i położenie środka ciężkości śmigłowca były zgodne z ograniczeniami podanymi w Instrukcji Użytkownika w Locie (HFM) lub w Instrukcji Operacyjnej, jeżeli jest bardziej wymagająca?				
		b) Czy Operator ustala masę i położenie środka ciężkości każdego śmigłowca przez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania, a następnie przez zważenie co 4 lata. Czy skumulowany wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie jest policzony oraz odpowiednio udokumentowany? Czy śmigłowce są ponownie ważone, jeśli wpływ modyfikacji na masę i wyważenie nie jest dokładnie znany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1.	JAR - OPS 3.605	c) Czy operator określa masę wszystkich pozycji operacyjnych i członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej śmigłowca (<i>Dry Operating Mass</i>) przez ważenie lub użycie mas standardowych? Czy wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości (SC) śmigłowca jest określony?				
		d) Czy operator określa masę każdego przewożonego ładunku, łącznie z każdym balastem, przez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu podanymi w JAR-OPS 3.620?				
		e) Czy operator określa masę zabieranego paliwa przez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą podaną w Instrukcji Operacyjnej, zgodnie z IEM OPS 3.605(e)?				
2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	<i>Masa i wyważenie</i>	-	-	-	-
		a) <i>Określenie suchej masy operacyjnej śmigłowca.</i> 1. <i>Ważenie śmigłowca.</i> i) Jeśli nowe śmigłowce są zważone w zakładach wytwórczych to wprowadzenie ich do użytkowania bez ponownego ważenia jest dozwolone, jeżeli bazy danych dotyczących wartości masy i wyważenia zostały uzupełnione o przeróbki lub modyfikacje śmigłowca				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	<p>ii) Czy indywidualna masa i położenie środka ciężkości (SC) każdego śmigłowca jest okresowo ponownie ustalana? Czy maksymalny odstęp czasu pomiędzy dwoma ważeniami został zdefiniowany przez operatora oraz czy spełnia wymagania JAR-OPS 3.605(b)? Dodatkowo, masa i położenie (SC) każdego śmigłowca podlega ponownemu ustaleniu zarówno przez:</p> <p>(A) Ważenie, albo</p> <p>(B) Obliczenie, pod warunkiem, że operator jest w stanie dostarczyć wiarygodne uzasadnienie dla udowodnienia ważności wybranej metody obliczenia, oraz zawsze, kiedy skumulowane zmiany suchej masy operacyjnej przekraczają $\pm 0,5$ % maksymalnej masy do lądowania lub zakumulowana zmiana położenia (SC) przekracza 0,5 % średniej ciężkości aerodynamicznej (SCA).</p> <p>2. Procedura ważenia.</p> <p>a) i) Czy ważenie jest dokonane przez producenta śmigłowca lub przez uprawnioną do tego organizację obsługi technicznej?</p> <p>ii) Czy przed przystąpieniem do ważenia śmigłowca realizowane jest:</p> <p>(A) Sprawdzenie, czy śmigłowiec i jego wyposażenie są kompletne;</p> <p>(B) Sprawdzenie, czy płyny techniczne są odpowiednio policzone;</p> <p>(C) Zapewniono, aby śmigłowiec był czysty;</p> <p>(D) Zapewniono, aby ważenie odbywało się w zamkniętym budynku.</p> <p>iii) Czy każdy sprzęt używany do ważenia jest prawidłowo kalibrowany, zerowany oraz używany zgodnie z instrukcją producenta? Czy sprzęt pomiarowy umożliwia dokładne ustalenie masy śmigłowca, zgodnie z AMC do Dodatku 1 do JAR-OPS 3.605(a)(2)(iii)?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	b) <i>Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku.</i> Cz w uzupełnieniu do standardowych mas pasażerów i bagażu operator skorzystał z możliwości wystąpienia o zatwierdzenie przez Władzę standardowych mas dla innych pozycji ładunkowych?				
		c) <i>Załadunek śmigłowca.</i> 1. Czy operator zapewnia, aby załadunek śmigłowca odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu? 2. Czy operator zapewnia, aby ładowanie frachtu odbywało się zgodnie z danymi wyznaczonymi przy obliczaniu masy i wyważenia śmigłowca? 3. Czy operator przestrzega dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na luk bagażowy i ograniczeń maksymalnej liczby miejsc? 4. Czy operator uwzględnia zmiany położenia ładunku w locie, np. w locie z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym?				
		d) <i>Graniczne położenia środka ciężkości.</i> 1. <i>Operacyjny zakres położenia środka ciężkości (SC).</i> Czy jeżeli operator nie stosuje metody wcześniejszego wyznaczania miejsc w śmigłowcu oraz nie uwzględnia dokładnie wpływu ilości pasażerów w każdym rzędzie siedzeń, ładunku w indywidualnych przedziałach bagażowych lub masy paliwa w indywidualnych zbiornikach, to czy do obliczeń certyfikowanego zakresu położenia środka ciężkości (SC) są zastosowane odpowiednie marginesy operacyjne położenia środka ciężkości (SC)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.605	Środek ciężkości w locie,	-	-	-	-
		Czy w uzupełnieniu do ust. (d)(1) powyżej, operator wykazuje, że jego procedury w pełni obejmują ekstremalne zmiany przesunięcia (SC) w czasie lotu powodowane przemieszczaniem się pasażerów i załogi oraz zużyciem i przepompowywaniem paliwa?				
3	JAR-OPS 3.607	Określenia	-	-	-	-
		Czy operator używa określeń zgodnych z JAR-OPS 3.607				
4	JAR-OPS 3.610	Załadowanie, masa i wyważenie	-	-	-	-
		Czy operator podaje w Instrukcji Operacyjnej zasady i metody stosowane w systemie załadowania, masy i wyważenia, który spełnia wymagania JAR-OPS 3.605? Czy ten system obejmuje wszystkie rodzaje zamierzonych operacji?				
5	JAR-OPS 3.615	Wartości masy załogi	-	-	-	-
		a) Czy operator stosuje następujące wartości mas dla określenia suchej masy operacyjnej: 1. Masy rzeczywiste łącznie z każdym bagażem załogi, albo 2. Masy standardowe, łącznie z bagażem ręcznym, wynoszące 85 kg dla członków załogi lotniczej, albo 3. Inne masy standardowe uznane przez Władzę				
		b) Czy operator koryguje suchą masę operacyjną śmigłowca przez wliczenie masy każdego bagażu dodatkowego? Czy rozmieszczenie tego dodatkowego bagażu jest uwzględnione przy ustalaniu położenia środka ciężkości śmigłowca?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	JAR-OPS 3.620	<i>Wartości mas pasażerów i bagażu</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator oblicza masę pasażerów i masę bagażu rejestrowanego, korzystając z rzeczywiście zważonej masy każdej osoby oraz rzeczywiście zważonej masy bagażu, bądź ze standardowych wartości mas podanych w Tabeli Nr 1, Nr 2 i Nr 3, z wyjątkiem śmigłowców z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) poniżej 6? Czy w takim przypadku (poniżej 6 miejsc) masa pasażerów jest ustalona przez ustną deklarację osobistą lub w imieniu każdego pasażera, bądź też przez szacunek oraz dodanie do niej wcześniej określonej stałej dla obliczenia masy bagażu ręcznego oraz ubrania, zgodnie z AMC-OPS 3.620(a)? Czy procedury określające, kiedy należy stosować masy rzeczywiste lub standardowe oraz procedury stosowania ustnych oświadczeń, są włączone do Instrukcji Operacyjnej				
		b) Czy jeżeli określenie rzeczywistej masy odbywa się przez ważenie, operator zapewnia, aby obejmowało ono rzeczy osobiste pasażerów oraz ich bagaż ręczny? Czy ważenie to jest przeprowadzane bezpośrednio przed wejściem na pokład i w miejscu do niego przyległym?				
c) Czy jeżeli określenie rzeczywistej masy odbywa się przy użyciu mas standardowych, to są użyte wartości mas standardowych podane w Tabeli Nr 1 i Nr 2. Czy masy standardowe obejmują bagaż ręczny oraz masę każdego niemowlęcia (<i>infant</i>) w wieku poniżej 2 lat, przewożonego przez osobę dorosłą na jednym miejscu pasażerskim? Czy niemowlęta zajmujące oddzielne miejsca są dla tego punktu uważane za dzieci?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.620	d) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19 stosowane są standardowe masy mężczyzn i kobiet podane w Tabeli Nr 1, natomiast na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 30, stosowane są wartości z kolumny „Sami dorośli” Tabeli Nr 1?				
		e) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9 do 19 włącznie stosowane są standardowe masy pasażerów podane w Tabeli Nr 2?				
		f) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) od 1 do 5 włącznie oraz od 6 do 9 włącznie stosowane są masy standardowe podane w Tabeli Nr 3?				
		g) Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19, standardowa wartość masy każdej sztuki bagażu rejestrowanego wynosi 13 kg? Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 19 włącznie rzeczywista masa bagażu rejestrowanego jest określona przez jego zważenie?				
		h) Czy operator zamierzając używać mas standardowych innych niż podane w Tabeli Nr 1, Nr 2 i Nr 3, powiadomi Władzę o powodach i uzyska jego zezwolenie. Czy wtedy gdy poprawione wartości mas standardowych przekraczają wartości podane w Tabeli Nr 1, Nr 2 i Nr 3, stosowane są wartości wyższe, zgodnie z IEM OPS 3.620(h)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.620	i) Czy w każdym locie, w którym spodziewany jest przewóz znaczącej liczby pasażerów, których masa łącznie z ich bagażem ręcznym może przekroczyć standardowe masy pasażerów, operator określa rzeczywistą masę tych pasażerów przez ważenie lub dodanie odpowiednich poprawek na przyrost masy, zgodnie z IEM OPS 3.620(i) oraz (j)?				
		j) Czy jeżeli stosowane są standardowe wartości mas bagażu rejestrowanego i oczekuje się, że znaczna liczba pasażerów zgłosi do odprawy bagaż, który przekroczy standardową masę bagażu, operator określa rzeczywistą masę tego bagażu przez ważenie lub dodanie odpowiednich poprawek na przyrost masy, zgodnie z IEM OPS 3.620(i) oraz (j)?				
		k) Czy operator zapewnia, aby dowódca był powiadomiony o użyciu niestandardowej metody określenia masy ładunku oraz aby ta metoda była podana w dokumentacji masy i wyważenia?				
7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	a) <i>Pasażerowie.</i> 1. <i>Metoda próbkowania wagi.</i> Czy średnia masa pasażerów oraz ich bagażu ręcznego jest określona przez ważenie wybranych losowo próbek? Czy wybór losowych próbek jest reprezentatywny dla liczby przewożonych pasażerów, rodzaju operacji, częstotliwości lotów na różnych trasach, lotów tam i powrotnych, sezonowości oraz liczby miejsc w śmigłowcu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	<p>2. <i>Wielkość próbki.</i> Czy plan badań obejmuje ważenie co najmniej większej z poniższych wartości ?:</p> <p>i) Liczby pasażerów obliczonej z próbki pilotowej przy użyciu zwykłych procedur statystycznych oraz opartej na względnym rozkładzie błędów (dokładności) wynoszącym 1 % dla wszystkich osób dorosłych oraz 2 % dla oddzielnych średnich mas mężczyzn i kobiet (procedura statystyczna, uzupełniona rozwiązaniem przykładem określenia minimalnej wielkości próbki oraz średniej masy podana jest w IEM OPS 3.620(h)), oraz</p> <p>ii) Na śmigłowcach:</p> <p>(A) Z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 40 – próbki składającej się z 2000 pasażerów;</p> <p>(B) Z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 40 – próbki stanowiącej iloczyn wyników z 50 pomiarów rzeczywistej liczby miejsc pasażerskich (MAPSC).</p> <p>3. <i>Masy pasażerów.</i> Czy masy pasażerów obejmują także masę rzeczy należących do pasażerów, wnoszonych przez nich do śmigłowca? Czy przy pobieraniu losowych próbek mas pasażerów, niemowlęta są ważone wraz z towarzyszącymi im osobami dorosłymi, zgodnie z JAR-OPS 3.607(d) oraz JAR-OPS 3-620(c)(d) oraz (e)?.</p> <p>4. <i>Miejsce ważenia.</i> Czy miejsce ważenia pasażerów jest wybierane jak najbliższe śmigłowca, w takim punkcie, w którym zmiana masy pasażera ze względu na pozbycie się lub dodanie artykułów osobistych przed wejściem na pokład nie jest prawdopodobna?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	a) 5. <i>Urządzenie do ważenia.</i> Czy urządzenie przeznaczone do ważenia pasażerów ma posiadać zakres pomiarowy co najmniej do 150 kg? Czy minimalna rozdzielczość wskazywanej masy ma wynosić 500g? Czy dokładność wskazań urządzenia do ważenia mieści się w granicach 0,5 % lub 200 g; (obowiązuje wartość dokładniejsza)? 6. <i>Rejestracja wartości mas.</i> Czy masa pasażerów, odpowiadające im kategorie (mężczyźni, kobiety, dzieci) oraz numer rejsu są rejestrowane?				
		b) <i>Bagaż rejestrowany.</i> Czy ważenie bagaży realizowane jest w ten sam sposób jak opisano w pkt a) powyżej? Czy jako minimum dochowano wymagania zważenia minimum 2000 sztuk bagażu rejestrowanego?				
		c) <i>Określenie skorygowanych wartości mas pasażerów i bagażu rejestrowanego.</i> 1. Czy dla zapewnienia, kiedy operator stosuje rzeczywiste masy określone przez ważenie, że użycie skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu rejestrowanego nie wpłynie ujemnie na bezpieczeństwo operacyjne, przeprowadzana jest analiza statystyczna, zgodnie z IEM OPS 3.620(h)? 2. Czy na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19 średnie wartości mas pasażerów stosuje się jako skorygowane średnie wartości mas mężczyzn i kobiet? 3. Czy na śmigłowcach mniejszych, dla wyznaczenia skorygowanych mas standardowych, stosowany jest przyrosty masy podane w Tabeli Nr 1?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.620(h)	c) 4. Czy operator przedstawił Władzy do zatwierdzenia szczegółowy plan badań, a następnie stopniowo przeszedł do skorygowanej wartości masy standardowej, określonej przy użyciu procedury podanej w tym Dodatku? Czy takie odchylenia są sprawdzane w odstępach czasu nie dłuższych niż 5 lat, zgodnie z AMC do Dodatku 1 do JAR-OPS 3.620(h), ust. (c)(4)? 5 Czy wartości skorygowanych mas standardowych wszystkich dorosłych opierają się na proporcji liczby mężczyzn do kobiet wynoszącej 80/20? Czy operator, który chce uzyskać zezwolenie na użycie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, dostarczył Władzy danych wskazujących, że wnioskowana przez niego nowa proporcja mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84% rzeczywistej proporcji mężczyzn i kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach? 6. Czy wyznaczone średnie wartości mas są zaokrąglane do najbliższego kilograma? Czy wartości masy bagażu rejestrowanego są odpowiednio zaokrąglane do najbliższej połowy kilograma?				
		Dokumentacja masy i wyważenia	-	-	-	-
8	JAR-OPS 3.625	a) Czy operator ustanowił dokumentowanie masy i wyważenia przed każdym lotem, specyfikujące ładunek oraz jego rozmieszczenie? Czy dokumentacja masy i wyważenia umożliwia dowódcy określenie przez sprawdzenie, że ładunek i jego rozmieszczenie są takie, że ograniczenia masy i wyważenia śmigłowca nie zostały przekroczone?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.625	b)	Czy operator opisał procedury dla zmian załadowania w ostatniej chwili (<i>Last Minute Changes</i>).			
		c)	Czy operator do użycia procedur alternatywnych do wymaganych w ust. (a) i (b) powyżej, uzyskał na to zezwolenie Władzy?			
9	Dodatek do JAR-OPS 3.625	<i>Dokumentacja masy i wyważenia</i>		-	-	-
		a)	<p>1 <i>Zawartość.</i></p> <p>i) Czy dokumentacja masy i wyważenia zawiera następujące informacje?:</p> <p>(A) Znaki rejestracyjne i typ śmigłowca;</p> <p>(B) Numer oraz datę rejsu;</p> <p>(C) Nazwisko dowódcy;</p> <p>(D) Nazwisko osoby, która sporządziła dokument;</p> <p>(E) Suchą masę operacyjną i odpowiadające jej położenie SC śmigłowca;</p> <p>(F) Masę paliwa przy starcie oraz masę paliwa na przelot (<i>trip fuel</i>);</p> <p>(G) Masy materiałów zużywalnych, innych niż paliwo;</p> <p>(H) Składniki załadowania z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;</p> <p>(I) Masę do startu, masę do lądowania;</p> <p>(J) Rozmieszczenie ładunku;</p> <p>(K) Wyznaczone położenia środka ciężkości (SC) śmigłowca;</p> <p>(L) Ograniczenia wartości masy i położenia środka ciężkości (SC).</p> <p>ii) Operator może pominąć część tych danych w dokumentacji masy i wyważenia pod warunkiem uzyskania zezwolenia Władzy, zgodnie z IEM do Dodatku JAR-OPS 3.625 ust. (a)(1)(ii).</p>			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
C.d. 9.	Dodatek do JAR-OPS 3.625	a) 2. <i>Zmiany w ostatniej chwili (Last minute changes)</i> . Czy jeżeli po wypełnieniu dokumentacji masy i wyważenia w ostatniej chwili nastąpi dowolna jej zmiana, to dowódca zostaje o tym powiadomiony, a zmiana ta jest wprowadzona do dokumentacji masy i wyważenia? Czy maksymalna dozwolona w ostatniej chwili zmiana liczby pasażerów lub masy ładunku jest podana w Instrukcji Operacyjnej? Czy jeżeli liczba ta zostanie przekroczona, to sporządzana jest nowa dokumentacja masy i wyważenia?				
		b) <i>Systemy komputerowe</i> . Czy jeżeli dokumentacja masy i wyważenia jest tworzona przez komputerowy system obliczania masy i wyważania, to operator sprawdza spójność otrzymywanych danych? Czy ustanowił w tym celu zasady sprawdzania, w odstępach nie- przekraczających 6 miesięcy, czy poprawki do wprowadzanych danych są prawidłowo przyjmowane przez system oraz czy system pracuje prawidłowo w sposób ciągły?				
		c) <i>Pokładowe systemy masy i wyważenia</i> . Czy operator uzyskał zgodę Władzy na korzystanie ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych o masie i położeniu środka ciężkości śmigłowca.				
		d) <i>Łącza danych (Data link)</i> . Czy jeśli dokumentacja masy i wyważenia jest wysyłana do śmigłowca przez cyfrowe łącza danych, to kopia końcowego dokumentu masy i wyważenia zaakceptowana przez dowódcę pozostaje dostępna na ziemi?				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)		Przyrządy i wyposażenie		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/K
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	
						Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zasady ogólne</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.630	a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca dopóki wymagane w tej Części przyrządy i wyposażenie pokładowe śmigłowca nie będą: 1. Zatwierdzone, z wyjątkiem podanym w ust. (c) i zainstalowane zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami eksploatacyjnymi, zdatności do lotu oraz minimalnymi standardami osiągnięć; oraz 2. Sprawne i zdolne do użycia w tym rodzaju operacji, jaka będzie przeprowadzona, z wyjątkami podanymi w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL) zgodnie z JAR-OPS 3.030.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.630	b) Czy minimalne wymagania dotyczące osiągnięć wyposażenia i przyrządów pokładowych określone przez Jednolite Standardy Techniczne (Joint Technical Standard Orders – JTSO) zebrane w wymaganiach JAR-TSO, chyba, że przepisy operacyjne lub wymagania dotyczące niezawodności wymagają zastosowania innego standardu osiągnięć są przestrzegane?. Czy przyrządy i wyposażenie, których projekt i wykonanie, w dniu wejścia przepisów JAR-OPS w życie, spełniały wymagania określone w specyfikacjach innych niż wymagania JTSO, mogą pozostać w użyciu bądź zostać zabudowane, jeśli spełniają podane w tej Części wymagania dodatkowe?				
		c) Czy nie wymaga się posiadania certyfikatów na następujące elementy wyposażenia: 1. Latarki elektryczne podane w JAR-OPS 3.640(a)(4); 2. Dokładne urządzenie do pomiaru czasu podane w JAR-OPS 3.650(b) i 1.652(b); 3. Uchwyt na mapy, wymieniony w JAR-OPS 3.652(n); 4. Apteczki pierwszej pomocy podane w JAR-OPS 3.745; 5. Megafony podane w JAR-OPS 3.810; 6. Wyposażenie do przetrwania i sygnalizacji pirotechnicznej podane w JAR-OPS 3.835(a) oraz (c); 7. Kotwice morskie i wyposażenie do cumowania, kotwiczenia i manewrowania śmigłowcami amfibijnymi na wodzie wymagane w JAR-OPS 3.840.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.630	d) Kiedy wyposażenie musi być używane przez jednego członka załogi na jego stanowisku, to jest ono łatwe do obsłużenia z tego stanowiska? Kiedy pojedyncze urządzenie musi być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, to jest ono zainstalowane w taki sposób, aby mogło być odczytane i obsługiwane z każdego stanowiska?				
		e) Czy przyrządy, które są używane wspólnie przez innych członków załogi, są tak rozmieszczone, aby pozwalały obserwować ich wskazania z ich stanowisk z praktycznie minimalnym odchyleniem od pozycji i linii wzroku, którą członek załogi normalnie przyjmuje, kiedy patrzy prosto przed siebie na tor lotu? Czy na śmigłowcu z załogą wieloosobową każdy pojedynczy przyrząd jest zainstalowany w taki sposób, aby mógł być widoczny ze stanowiska każdego członka załogi?				
2	JAR-OPS 3.640	Światła operacyjne śmigłowca	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony?:				
		a) Do lotów VFR w dzień: 1 W system światel antykolizyjnych;				
		b) Do lotów IFR oraz lotów VFR w nocy, oprócz wyposażenia wymaganego w ust. (a) powyżej: 1. W zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania śmigłowca przyrządów i wyposażenia;	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	JAR-OPS 3.640	b) 2. W zasilane z sieci pokładowej śmigłowca światła zapewniające oświetlenie we wszystkich pomieszczeniach pasażerskich; 3. W latarki elektryczne dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im miejsc; 4. W światła nawigacyjne i pozycyjne; 5. W dwa światła lądowania, z których co najmniej jedno jest sterowane w locie tak, aby oświetlać powierzchnię przed i po obu stronach śmigłowca; 6. Śmigłowce zdolne do pływania na wodzie muszą być ponadto wyposażone w światła nawigacyjne wymagane zgodnie z przepisami międzynarodowymi o zapobieganiu kolizjom na morzu.				
3	JAR-OPS 3.647	Wyposażenie do lotów wymagających systemów łączności lub radionawigacji	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, na którym zainstalowane są urządzenia radiokomunikacyjne lub radionawigacyjne, dopóki śmigłowca ten nie będzie wyposażony w zestaw słuchawek z mikrofonem lub równoważne urządzenie oraz w przycisk nadawania umieszczony na drążku sterowym każdego wymaganego w tym locie pilota lub na każdym stanowisku pracy członków załogi?				
4	JAR-OPS 3.650	Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie owarzyszające do lotów z widocznością (VFR) w dzień	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach z widocznością (VFR) w dzień oraz, kiedy ma to zastosowanie, w warunkach podanych w dalszych punktach tej Części, dopóki nie będzie on wyposażony w następujące przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz urządzenia towarzyszące?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.650	a)	Magnetyczny wskaźnik kierunku;			
		b)	Urządzenie do dokładnego pomiaru czasu, pokazujące czas w godzinach, minutach i sekundach;			
		c)	Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane w podczas lotu;			
		d)	Miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz), wyskalowany w węzłach [kt];			
		e)	Wariometr, wyskalowany w stopach na minutę [ft/min];			
		f)	Chyłomierz poprzeczny;			
		g)	Czy urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza [$^{\circ}$ C], zgodne z AMC OPS 3.650(g) i 3.652 (k);			
		h)	Czy na śmigłowcu z załogą minimalną, złożoną z dwóch pilotów, stanowisko drugiego pilota jest wyposażone w następujące, oddzielne przyrządy: (1) Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu; (2) Miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz) wyskalowany w węzłach [kt]; (3) Wariometr wyskalowany w stopach na minutę [ft/min]; (4) Chyłomierz poprzeczny;			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.650	i) Czy w uzupełnieniu do wyposażenia pilotażowego i nawigacyjnego wymaganego w ust. (a) do (h) powyżej śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg oraz śmigłowiec użytkowany nad obszarem wodnym w locie poza zasięgiem widoczności brzegu, lub kiedy widoczność w locie będzie mniejsza niż 1500 metrów [m], musi być wyposażony w następujące przyrządy pilotażowe? (1) Wskaźnik położenia przestrzennego; (2) Żyroskopowy wskaźnik kierunku				
		j) Czy zdwojone zestawy przyrządów muszą mieć oddzielne wskaźniki i oddzielne pulpity sterujące dla każdego stanowiska pilota?				
		k) Czy wszystkie śmigłowce muszą być wyposażone w środki wskazujące, kiedy nie jest zapewnione odpowiednie zasilanie wymaganych przyrządów pokładowych?				
		l) Czy śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, ma system wskazywania prędkości, który jest wyposażony w ogrzewany odbiornik ciśnienia powietrza (Pitot tubes) lub równoważne środki zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem z powodu kondensacji lub oblodzenia?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.652	Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) oraz do lotów w nocy	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowiec w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) albo w lotach z widocznością (VFR) w nocy oraz, kiedy ma to zastosowanie, w warunkach podanych w dalszych punktach tej Części, dopóki nie będzie on wyposażony w następujące przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz urządzenia towarzyszące?	-	-	-	-
		a) Busołą magnetyczną;				
		b) Urządzenie do dokładnego pomiaru czasu, pokazujące czas w godzinach, minutach i sekundach;				
		c) Dwa czułe wysokościomierze barometryczne wyskalowane w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowane do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu, pokazujące wysokość lotu za pomocą wskazówek oraz w bezwzględnych wartościach liczbowych. W lotach VFR w nocy w załodze jednoosobowej wysokościomierz ciśnieniowy może być zastąpiony radiowysokościomierzem;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	d) System wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanymi odbiornikami ciśnień powietrza (<i>Pitot tubes</i>) lub równorzędnymi środkami zapobiegania wadliwemu działaniu z powodu kondensacji lub oblodzenia, łącznie z ostrzeganiem o uszkodzeniu ogrzewania odbiornika ciśnień powietrznych. Wskaźnik ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiorników ciśnień nie jest wymagany na śmigłowcu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 9 albo z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 3175 kg włącznie oraz na śmigłowcu, którego świadectwo zdolności do lotu (CoA) wydano zgodnie z AMC OPS 3.652(d) & (m)(2), przed dniem 1 sierpnia 1999r.;				
		f) Wariometr, wyskalowany w stopach na minutę [ft/min];				
		e) Chyłomierz poprzeczny				
		g) Wskaźnik położenia przestrzennego				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	<p>Pojedynczy, zapasowy wskaźnik położenia przestrzennego lub sztuczny horyzont możliwy do obserwacji z obu stanowisk pilotów, który:</p> <p>h)</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Czy po wystąpieniu całkowitej niesprawności systemu normalnego zasilania elektrycznego zapewnia niezawodne działanie wyposażenia przez 30 minut albo, kiedy loty wykonywane są w terenie nieprzyjaznym lub nad obszarem wodnym, przez czas niezbędny na dół do odpowiedniego zapasowego miejsca do lądowania, (obowiązuje większa z tych wartości) z uwzględnieniem innych obciążeń źródeł zasilania awaryjnego i mających zastosowanie procedur operacyjnych. 2. Działa niezależnie od każdego innego systemu wskazań położenia przestrzennego; 3. Działa automatycznie po całkowitej niesprawności źródeł zasilania normalnego; 4. Jest odpowiednio oświetlony w każdej fazie lotu 				
		<p>i)</p> <p>Czy zgodnie z ust. (h) powyżej, dla załogi lotniczej jest zupełnie oczywistym, kiedy wymagany w tej Części rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego jest zasilany z awaryjnego źródła zasilania? Czy jeśli rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego posiada własne źródło zasilania, to musi być ono połączone z sygnalizacją na przyrządzie lub na tablicy przyrządów i jednoznacznie sygnalizować, że przyrząd jest zasilany z własnego źródła zasilania?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	j) Stabilizowany wskaźnik kierunku;				
		k) Urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza [°C], zgodne z AMC OPS 3.650(g) & 1.652				
		l) Zapasowe źródło ciśnienia statycznego dla wskaźników wysokości, prędkości lotu oraz prędkości pionowej (wariometru);				
		m) Czy na śmigłowcu z załogą minimalną złożoną z dwóch pilotów stanowisko drugiego pilota jest wyposażone w następujące, oddzielne przyrządy: 1 Dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach [ft] z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu, pokazujący wysokość lotu za pomocą wskazówek oraz w wartościach liczbowych, którym może być jeden z dwu wysokościomierzy wymaganych w ust. (c) powyżej; 2 System wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanymi odbiornikami ciśnień powietrza (Pitot tubes) lub równorzędnymi środkami zapobiegania wadliwemu działaniu z powodu kondensacji lub oblodzenia, łącznie z ostrzeganiem o uszkodzeniu ogrzewania odbiornika ciśnień powietrznych. Wskaźnik ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiorników ciśnień nie jest wymagany na śmigłowcu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 9 albo z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 3175 kg włącznie oraz na śmigłowcu, którego świadectwo zdolności do lotu (CoA) zostało wydane zgodnie z AMC OPS 3.652(d) & (m)(2), przed dniem 1 sierpnia 1999r.;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.652	3 Wariometr, wyskalowany w stopach na minutę [ft/min]; 4. Chyłomierz poprzeczny; m) 5 Wskaźnik położenia przestrzennego; 6. Żyroskopowy wskaźnik kierunku dla lotów VFR w nocy oraz magnetyczny żyroskopowy wskaźnik kierunku;				
		n) Czy w lotach IFR, w uchwyt na mapy, umocowany jest w miejscu dającym łatwość odczytu, wyposażony w podświetlenie do lotów w nocy;				
		o) Czy zdwojone zestawy przyrządów mają oddzielne wskaźniki i oddzielne pulpity sterujące dla każdego stanowiska pilota				
		p) Czy wszystkie śmigłowce są wyposażone w środki wskazujące, kiedy nie jest zapewnione odpowiednie zasilanie wymaganych przyrządów pokładowych?				
6	JAR-OPS 3.655	Wyposażenie dodatkowe do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w załodze jednoosobowej	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) w załodze jednoosobowej, dopóki nie będzie on wyposażony w dwukanałowego autopilota zdolnego do utrzymywania, co najmniej zadanej wysokości i kierunku lotu, z wyjątkiem śmigłowca z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) do 6, który został dopuszczony do wykonywania lotów IFR z załogą jednoosobową przed dniem 1 stycznia 1979 r. i został zarejestrowany przed dniem 1 sierpnia 1999 r. Taki śmigłowiec może być użytkowany do dnia 31 grudnia 2004 r. pod warunkiem otrzymania zgody Władzy.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7	JAR-OPS 3.660	Radiowysokościomierz	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach nad obszarami wodnymi, kiedy: 1 Wykonuje lot bez widoczności linii brzegowej; 2 Widzialność podczas lotu jest mniejsza niż 1500 metrów [m]; 3 Wykonuje lot w nocy; 4 Wykonuje lot w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową; dopóki nie będzie on wyposażony w radiowysokościomierz lub w inne, uznane przez Władzę, i podobnie działające urządzenie ostrzegające pilota sygnałem dźwiękowym lub optycznym o znizeniu się śmigłowca poniżej wcześniej wybranej przez niego wysokości lotu,				
8	JAR-OPS 3.670	Pokładowy radar meteorologiczny	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) oraz w lotach VFR w nocy śmigłowiec z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, kiedy bieżące meldunki meteorologiczne wskazują na to, że wzdłuż zamierzonej trasy lotu występuje burza lub inne potencjalnie niebezpieczne zjawiska meteorologiczne, możliwe do wykrycia przez pokładowy radar meteorologiczny, dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w radar wykrywający takie zjawiska.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.675	Wyposażenie do lotów w warunkach oblodzenia	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia, dopóki nie będzie on certyfikowany i wyposażony do wykonywania lotów w takich warunkach?				
		b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia w lotach w nocy, dopóki nie będzie on wyposażony w urządzenia do oświetlania lub wykrywania formacji lodu? Czy użyte oświetlenie nie może powodować oślepienia lub odbić, które mogłyby utrudniać członkom załogi wykonywanie ich obowiązków?				
10	JAR-OPS 3.685	System telefonu pokładowego załogi lotniczej	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z załogą większą niż jednoosobowa, dopóki nie będzie on wyposażony w system telefonu pokładowego załogi lotniczej ze słuchawkami nakładanymi na głowę i mikrofonem pałkowym, nietrzymanym w rękę, lub w inne ekwiwalentne urządzenie dla każdego członka załogi w kabinie?				
11	JAR-OPS 3.690	System telefonu pokładowego członków załogi	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, na którym znajdują się członkowie personelu pokładowego, dopóki śmigłowiec ten nie będzie wyposażony w system telefonu pokładowego załogi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 11	JAR-OPS 3.690	<p>Czy system telefonu pokładowego członków załogi spełnia następujące warunki?</p> <p>1 Działać niezależnie od pokładowego systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej z wyjątkiem słuchawek, mikrofonów oraz urządzeń sterujących i sygnalizacji;</p> <p>2 Zapewniać dwustronną łączność z kabiną załogi lotniczej oraz z każdym aparatem na stanowisku członka personelu pokładowego;</p> <p>3 Być łatwo dostępny do użycia z każdego stanowiska personelu lotniczego wymaganego w kabinie załogi lotniczej;</p> <p>b) Oraz dodatkowo dla członków personelu pokładowego:</p> <p>4 Być łatwo dostępny do użycia przez członków personelu pokładowego, których stanowiska są ulokowane w pobliżu głównych wyjść awaryjnych;</p> <p>5 Posiadać dźwiękowo-optyczny system dwustronnego i wzajemnego alarmowania się członków załogi lotniczej i personelu pokładowego;</p> <p>6 Umożliwiać rozróżnianie sygnału, kiedy odbierane wywołanie jest normalne, a kiedy jest awaryjne, zgodnie z AMC OPS 3.690(b)(6);</p>				
		<i>System nagłaśniania kabiny pasażerskiej</i>	-	-	-	-
12	JAR-OPS 3.695	<p>a) Czy z wyjątkiem ustępu (c) poniżej, operator nie będzie użytkował śmigłowca z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, z wyjątkiem przypadku określonego w ust. (c) poniżej, dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej?</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 12	JAR-OPS 3.695	<p>Czy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej spełnia następujące warunki?</p> <p>1. Działa niezależnie od systemu telefonu pokładowego, z wyjątkiem słuchawek, mikrofonów oraz urządzeń sterujących i sygnalizacji;</p> <p>2. Jest łatwo dostępny na stanowisku członka załogi lotniczej;</p> <p>3. Mikrofon systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej jest umieszczony blisko stanowiska personelu pokładowego zlokalizowanego w rejonie każdego z głównych wyjść awaryjnych, chyba, że mikrofon służy do obsługi więcej niż jednego wyjścia awaryjnego i odległość pomiędzy wyjściami umożliwia komunikację głosową pomiędzy członkami personelu pokładowego;</p> <p>4. Jest gotowy do pracy w przeciągu 10 sekund, dla członka personelu pokładowego na każdym ze stanowisk w przedziale, z których jest do niego dostęp</p> <p>Jest słyszany i zrozumiały we wszystkich fazach lotu, z wszystkich miejsc pasażerskich, w toaletach oraz na stanowiskach i stanowiskach personelu pokładowego.</p> <p>6 W przypadku całkowitej niesprawności instalacji normalnego zasilania elektrycznego czy zapewnia niezawodne działanie przez okres, co najmniej 10 minut?</p>				
		<p>b)</p> <p>Czy na śmigłowcach z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą, niż 9, ale mniejszą niż 19, pokładowy system nagłaśniania kabiny pasażerskiej nie jest wymagany, jeśli:</p> <p>1. Śmigłowiec nie posiada przegrody oddzielającej kabinę załogi od kabiny pasażerskiej. oraz</p> <p>2. Operator udowodni, że podczas lotu głos pilota jest słyszalny i jego komendy zrozumiałe ze wszystkich miejsc pasażerskich.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13	JAR-OPS 3.700	Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR – 1)	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) zostało wydane po raz pierwszy po dniu 1 sierpnia 1999r., dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (Cockpit Voice Recorder – CVR-1) zapisujący w odniesieniu do skali czasowej? 1. Ustne transmisje radiowe wysyłane lub odbierane przez załogę śmigłowca; 2. Tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego używanego mikrofonu członka załogi; 3. Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu załogowego telefonu pokładowego śmigłowca; 4. Foniczne lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia, słyszane w słuchawkach lub głośniku; 5. Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej, jeżeli jest zainstalowany.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.700	b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych, podczas co najmniej ostatniej godziny jego działania? Czy na śmigłowcu z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 7000 kg włącznie okres ten może być skrócony do 30 minut.				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) musi automatycznie rozpocząć zapisywanie przed uruchomieniem wirnika nośnego i kontynuować zapis do chwili zakończenia lotu, kiedy zostanie wyłączony wirnik nośny? Czy zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) powinien uruchamiać zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe podczas sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników i kontynuować zapis aż do chwili zakończenia czynności po całkowitym wyłączeniu napędu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) jest wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		e) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) jest zespolony z pokładowym rejestratorem parametrów lotu (FDR), jeśli spełnia warunki podane w ACJ OPS 3.700(e).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
14	JAR-OPS 3.705	<p><i>Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR – 2)</i></p> <p>Czy operator nie będzie użytkował śmigłowiec z:</p> <ul style="list-style-type: none"> - certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, ale nie większą niż 7000 kg, dla którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 stycznia 1987 r., ale nie później niż 31 czerwca 1999 r.; lub - śmigłowca z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy przed dniem 1 sierpnia 1999r., dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) zapisujący w odniesieniu do skali czasowej: <p>1 Ustne transmisje radiowe wysłane lub odbierane przez załogę śmigłowca;</p> <p>2 Tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego używanego mikrofonu członka załogi;</p> <p>3 Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu załogowego telefonu pokładowego śmigłowca;</p> <p>4 Foniczne lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia, słyszane w słuchawkach lub głośniku;</p> <p>5 Rozmowy członków załogi lotniczej w kabinie załogi prowadzone przy użyciu systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej, jeżeli jest zainstalowany.</p> <p>Rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) zainstalowany na śmigłowcu, który nie ma pokładowego rejestratora parametrów lotu (FDR), musi ponadto rejestrować parametry konieczne dla określenia liczby obrotów wirnika nośnego.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 14	JAR-OPS 3.705	b) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych w czasie, podczas co najmniej ostatnich 30 minut jego działania?				
		c) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) jest automatycznie rozpocząć zapisywanie, zanim śmigłowiec zacznie poruszać się za pomocą własnego zespołu napędowego i kontynuować zapis do chwili zakończenia lotu, kiedy śmigłowiec nie jest zdolny do dalszego poruszania się za pomocą własnego napędu?				
		d) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-2) posiada urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		e) Czy pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) jest zespolony z pokładowym rejestratorem parametrów lotu (FDR), jeśli zostaną spełnione warunki podane w ACJ OPS 3.700(e)?				
		f) Czy operator, który użytkował śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, ale nie większą niż 7000 kg w operacjach HEMS przed dniem wejścia przepisów JAR-OPS 3 w życie, może go użytkować w lotach HEMS bez wyposażenia w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie (CVR-1) do dnia 31 grudnia 2010 r., jeśli uzyska na to zgodę Władzy.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR – 1)</i>	-	-	-	-
15	JAR-OPS 3.715	a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowiec z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy po dniu 1 sierpnia 1999r., dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1), który używa cyfrowej metody zapisu i składowania danych oraz bezbłędnego i czytelnego ich odtwarzania z nośnika, na którym są przechowywane.				
		b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) musi być zdolny do zachowania danych zapisywanych, jest zdolny do zachowania informacji zapisanych w czasie, co najmniej ostatnich 8 godzin jego działania.				
		c) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) zapisuje w odniesieniu do skali czasowej: 1 Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 3175 kg, ale nie większą niż 7000 kg, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela A; 2 Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela B, z wyjątkiem pozycji 19, która nie musi być rejestrowana, jeśli: (i) Brak jest możliwości zainstalowania na śmigłowcu wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej; (ii) Zabudowa wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej wymaga wprowadzenia zmian do arkusza danych śmigłowca.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 15	JAR-OPS 3.715	c) 3 Na śmigłowcach mających nowatorskie lub unikalne rozwiązania konstrukcyjne albo eksploatacyjne, każdy parametr przypisany do tego urządzenia lub charakterystyki użytkowej tego śmigłowca; 4 Na śmigłowcach wyposażonych w elektroniczne systemy wskaźników (<i>electronic display systems</i>), parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela C.				
		d) Czy dane zapisywane przez pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) pochodzą z tych samych źródeł i są identyczne z danymi, na podstawie których wytwarzane są informacje podawane załodze lotniczej?				
		e) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) jest w stanie automatycznie rozpocząć zapisywanie, zanim śmigłowiec będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego zespołu napędowego i automatycznie zatrzymać się, kiedy śmigłowiec nie jest zdolny do poruszania się za pomocą własnego napędu?				
		f) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) posiada urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		g) Czy wymagany w tym punkcie pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-1) jest zespolony z pokładowym rejestratorem rozmów w kabinie (CVR), jeśli zostaną spełnione warunki podane w ACJ OPS 3.700(e)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR – 2)</i>	-	-	-	-
16	JAR-OPS 3.720	<p>a) Czy operator nie będzie użytkował po dniu wejścia przepisów JAR-OPS 3 w życie śmigłowca z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, którego świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy 1 stycznia 1989 r. aż do dnia 1 sierpnia 1999r. włącznie, dopóki nie będzie on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2), który używa cyfrowej metody zapisu i składowania danych oraz bezbłędnego i czytelnego ich odtwarzania z nośnika, na którym są przechowywane? Śmigłowce, które nie były wyposażone w pokładowy rejestrator parametrów lotu przed dniem 1 sierpnia 1999r. muszą spełnić ten warunek do dnia 1 stycznia 2005r.</p>				
		<p>b) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) jest zdolny do zachowania danych zapisywanych w czasie, co najmniej ostatnich 5 godzin jego działania?</p>				
		<p>c) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) zapisuje w odniesieniu do skali czasowej:</p> <p>1. Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) do 7000 kg, mających zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela A;</p> <p>2. Na śmigłowcach z certyfikowaną maksymalną masą do startu (MCTOM) większą niż 7000 kg, parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela B, z wyjątkiem pozycji 19, która nie musi być rejestrowana, jeśli:</p> <p>i) Brak jest możliwości zainstalowania na śmigłowcu wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej;</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 16	JAR-OPS 3.720	ii) Zabudowa wyposażenia do pomiaru obciążenia liny nośnej wymaga wprowadzenia zmian do arkusza danych śmigłowca. 3. Na śmigłowcach mających nowatorskie lub unikalne rozwiązania konstrukcyjne albo eksploatacyjne, każdy parametr przypisany do tego urządzenia lub charakterystyki użytkowej tego śmigłowca; 4. Na śmigłowcach wyposażonych w elektroniczne systemy wskaźników (<i>electronic display systems</i>), parametry podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.715/3.720, Tabela C.				
		c)				
		d) Czy za zgodą Władzy, niektóre parametry lotu, które nie muszą być rejestrowane, jeśli mogą być obliczone z innych parametrów zapisanych przez pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2), są obliczane?				
		e) Czy dane zapisywane przez pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) pochodzą z tych samych źródeł i są identyczne z danymi, na podstawie których wytwarzane są informacje podawane załodze lotniczej?				
		f) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) jest w stanie automatycznie rozpocząć zapisywanie, zanim śmigłowiec będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego zespołu napędowego, i automatycznie zatrzymać się, kiedy śmigłowiec nie jest zdolny do poruszania się za pomocą własnego napędu?				
		g) Czy pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) posiada urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie?				
		h) Czy wymagany w tym punkcie pokładowy rejestrator parametrów lotu (FDR-2) jest zespolony z pokładowym rejestratorem rozmów w kabinie (CVR), jeśli zostaną spełnione warunki podane w ACJ OPS 3.700(e)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
17	JAR-OPS 3.730	Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, uprząże i urządzenia do unieruchamiania dzieci				
		a) Operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w: 1. Siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 2 lat lub starszej; 2. Dla śmigłowców, których świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy w państwie JAA lub przed dniem 31 lipca 1999 r. w innym państwie, pasy bezpieczeństwa z ukośną lub bez ukośnej taśmy barkowej, lub uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim dla pasażerów w wieku 2 lat lub starszych; 3. Dla śmigłowców, których świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydano po raz pierwszy w państwie JAA lub 1 sierpnia 1999 r., lub później w innym państwie, pasy bezpieczeństwa z ukośną taśmą barkową, lub uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim dla pasażerów w wieku 2 lat lub starszych; 4. Uzupełniający pas lub inne urządzenie mocujące dla każdego pasażera młodszego niż 2 lata; 5. Uprząż bezpieczeństwa dla każdego siedzenia członka załogi lotniczej i każdego siedzenia położonego za siedzeniem pilota wyposażonego w urządzenie, które automatycznie powstrzyma tors siedzącego w razie gwałtownego hamowania; 6. Uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu personelu pokładowego i siedzeniu obserwatora.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 17	JAR-OPS 3.730	a) 7. Siedzenia członków personelu pokładowego ulokowane, tam gdzie to możliwe, blisko wyjść awaryjnych z poziomu podłogi, z wyjątkiem przypadków, kiedy ewakuacja pasażerów będzie wspomagana przez członków personelu pokładowego, siedzących w innych wyznaczonych im miejscach. Siedzenia takie będą skierowane do przodu lub do tyłu w zakresie 15° w stosunku do osi podłużnej śmigłowca.				
		b) Czy pasy bezpieczeństwa mają jeden punkt ich zwalniania? Dozwolone jest stosowanie pasa bezpieczeństwa tylko z taśmą ukośną, jeśli zapięcie taśmy poziomej nie jest praktyczne.				
18	JAR-OPS 3.731	<i>Sygnalizacja obowiązku zapięcia pasów i zakazu palenia</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, na którym dowódca ze swojego miejsca nie może widzieć wszystkich miejsc pasażerskich w śmigłowcu, dopóki nie będą zainstalowane urządzenia pokazujące wszystkim pasażerom i załodze pokładowej, kiedy pasy siedzeniowe mają być zapięte oraz kiedy palenie tytoniu jest zabronione?				
19	JAR-OPS 3.745	<i>Apteczki pierwszej pomocy</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w łatwo dostępną do użycia apteczkę pierwszej pomocy (<i>First-Aid Kit</i>)?				
		b) Czy operator zapewni, aby apteczki pierwszej pomocy były: 1. Okresowo sprawdzane w celu upewnienia się, że ich zawartość znajduje się w stanie właściwym do zamierzonego użycia; 2. Uzupelniane w regularnych odstępach czasu, zgodnie z instrukcjami podanymi na etykietach lub zgodnie z warunkami gwarancji środków medycznych.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
20	JAR-OPS 3.775	Tlen dodatkowy. Śmigłowce z kabiną bez hermetyzacji	-	-	-	-
		<p><i>Zasady ogólne.</i></p> <p>1. czy operator nie będzie użytkował śmigłowca na wysokości ciśnieniowej powyżej 10000 stóp [ft], dopóki nie będzie on wyposażony w dodatkowe urządzenia tlenowe zdolne do składowania i dostarczania wymaganych ilości tlenu?</p> <p>2. czy ilość tlenu dodatkowego, wymaganego dla podejmowanej operacji, jest określona w oparciu o przebieg trasy, wysokość i długotrwałość lotu, zgodnie z procedurami operacyjnymi i procedurami awaryjnymi ustalonymi dla każdej z tych operacji w Instrukcji Operacyjnej?</p> <p>3. czy śmigłowiec, który będzie użytkowany na wysokości ciśnieniowej powyżej 10000 stóp [ft], jest wyposażony w urządzenia zdolne do przechowania i dawkowania wymaganej ilości tlenu?</p>				
		<p><i>Wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen.</i></p> <p>1. <i>Członkowie załogi lotniczej.</i> Każdy członek załogi lotniczej wykonujący czynności na pokładzie musi być zaopatrywany w tlen dodatkowy zgodnie z wymaganiami podanymi w Dodatku 1. Jeżeli osoba zajmująca miejsce w kabinie załogi zaopatrywana jest z załogowego źródła zaopatrzenia w tlen, to musi być uważana za członka załogi lotniczej wykonującego czynności na pokładzie.</p> <p>2. <i>Członkowie personelu pokładowego, dodatkowi członkowie załogi i pasażerowie.</i> Członkowie personelu pokładowego i pasażerowie będą zaopatrywani w tlen zgodnie z wymaganiami podanymi w Dodatku 1. Dodatkowi członkowie personelu pokładowego, ponad wymaganą ich liczbę, muszą być, z punktu potrzeb zaopatrzenia w tlen, uważani za pasażerów.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
21	JAR-OPS 3.790	<i>Gaśnice ręczne</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w gaśnice przeznaczone do użycia w pomieszczeniach załogi, pasażerów i kiedy ma to zastosowanie, w pomieszczeniach ładunkowych oraz kuchniach, spełniające następujące wymagania:				
		a) Rodzaj i ilość środka gaśniczego musi być dobrana do grup pożarów, jakie mogą powstać w pomieszczeniu, w którym gaśnica będzie użyta, a ryzyko toksycznego stężenia gazu w kabinach personelu musi być ograniczone do minimum;				
		b) Co najmniej jedna gaśnica musi być napełniona HALONEM 1211 (bromochlorodifluoro-methane, CBrClF ₂) lub zamiennym gazowym środkiem gaśniczym i umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w kabine załogi;				
		c) Co najmniej jedna gaśnica musi być umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w każdej kuchni znajdującej się na pokładzie innym niż pasażerski;				
		d) Co najmniej jedna gaśnica musi być umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w każdym przedziale ładunkowym, który jest dostępny w czasie lotu dla załogi;				
e) Operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki w każdym przedziale pasażerskim nie będzie umieszczona w łatwo dostępnym miejscu co najmniej liczba gaśnic podana w Tabeli Nr 1.						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Oznaczenie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba</i>	-	-	-	-
22	JAR-OPS 3.800	Czy operator zapewni, aby strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia lub wyłamania (<i>break-in</i>) przez służby ratownicze, jeżeli są wyznaczone, były oznakowane w sposób podany na Rysunku Nr 1 poniżej. Miejsca awaryjnego cięcia mają być oznakowane kolorem czerwonym lub żółtym i, jeśli to konieczne, umieszczone dla kontrastu na białym tle. Jeżeli odległość pomiędzy znakami narożnymi wynosi więcej niż 2 metry, to pomiędzy nimi będą wstawione linie pośrednie o wymiarach 9 x 3 cm, tak aby odstęp pomiędzy sąsiadującymi znakami był mniejszy niż 2 metry.				
		<i>Megafony</i>	-	-	-	-
23	JAR-OPS 3.810	Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19, kiedy przewozi jednego lub więcej pasażerów, dopóki nie będzie wyposażony w przenośne, zasilane z baterii megafony łatwo dostępne do użytku przez członków załogi podczas ewakuacji?				
		<i>Oświetlenie awaryjne</i>	-	-	-	-
24	JAR-OPS 3.815	Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19, dopóki nie będzie on wyposażony w: a) 1. Awaryjny system oświetlenia, posiadający niezależne źródło zasilania, zapewniający ogólne oświetlenie kabiny przy ewakuacji ze śmigłowca, oraz 2. Oświetlone oznaczenia wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
25	JAR-OPS 3.820	Nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT)	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie będzie on wyposażony w nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (Emergency Locator Transmitter - ELT)?				
		b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 1 lub 2 w lotach nad obszarami wodnymi w nieprzyjawnym środowisku, zdefiniowanym w JAR-OPS 3.480(a)(12)(ii)(A), w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową lub w lotach związanych z obsługą eksploatacji pomorskich złóż mineralnych, w tym gazu, dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w automatycznie uruchamiany nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (Automatically Deployable Emergency Locator Transmitter – ELT(AD)).				
		c) Czy operator zapewni, aby wszystkie automatyczne, awaryjne nadajniki pozycji (ELT) były zdolne do nadawania równocześnie sygnału na częstotliwości 121,5 MHz oraz 406 MHz, posiadał kod przydzielony zgodnie z wymaganiami Aneksu 10 ICAO i był zarejestrowany w narodowej agencji odpowiedzialnej za wszczęcie poszukiwania i ratownictwa lub innej wyznaczonej do tego organizacji?				
26	JAR-OPS 3.825	Kamizelki ratunkowe	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował w operacjach lub lotach nad wodą: 1. Śmigłowca w klasie osiągow 3, w odległości od lądu większej niż zasięg lotu autorotacyjnego; albo				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 26	JAR-OPS 3.825	a) 2. Śmigłowca w klasie osiąarów 1 lub 2, w odległości od lądu umożliwiającego bezpieczne lądowanie przymusowe odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu na normalnej prędkości przelotowej; albo 3. Śmigłowca w klasie osiąarów 2 lub 3, kiedy startuje lub ląduje w heliporcie, gdzie trasy odlotu lub ścieżka podejścia przebiegają nad wodą, dopóki nie będzie on wyposażony w kamizelki ratunkowe posiadające światło lokalizujące rozbitka dla każdej osoby na pokładzie, umieszczone w miejscu łatwo dostępnym przy zapiętych pasach bezpieczeństwa, z miejsca lub koi osoby, dla użytku której są one przeznaczone, i w indywidualny środek wypornościowy, wyposażony w światło lokalizujące rozbitka dla każdego niemowlęcia (<i>infant</i>) na pokładzie.				
27	JAR-OPS 3.827	<i>Ubrania służące do przetrwania dla załogi (Crew Survival Suits)</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiąarów 1 lub 2 w lotach związanych z eksploatacją z dna morza zasobów mineralnych, w tym gazu, w odległości od lądu większej niż 10 minut lotu na normalnej prędkości przelotowej, kiedy dostępne dowody rzeczywiste lub prognozowane warunki meteorologiczne wskazują, że temperatura morza w tym czasie będzie niższa niż + 10° C lub spodziewany czas udzielenia pomocy lub uratowania rozbitków przekracza przewidywany czas przetrwania, dopóki każdy członek załogi nie będzie miał założonego na sobie ubrania służącego do przetrwania w wodzie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 27	JAR-OPS 3.827	b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 3 w lotach nad wodą w odległości od lądu, będącej poza zasięgiem lotu autorotacyjnego lub bezpiecznego lądowania przymusowego, kiedy temperatura wody spadnie poniżej + 10° C, dopóki każdy członek załogi nie będzie miał założonego na siebie ubrania służącego do przetrwania w wodzie.				
28	JAR-OPS 3.830	<i>Tratwy ratunkowe i ratunkowe wyposażenie radiowe dla lotów nad rozległymi obszarami wodnymi</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 1, lub 2 w lotach nad rozległymi obszarami wodnymi, w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, albo śmigłowca w klasie osiągow 3 w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 3 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, dopóki: 1. Śmigłowiec z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) mniejszą niż 12 nie będzie wyposażony co najmniej w jedną tratwę o maksymalnej pojemności nie mniejszej niż maksymalna liczba osób na pokładzie; 2. Śmigłowiec z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 11 nie będzie wyposażony co najmniej w dwie tratwy o łącznej pojemności wystarczającej na pomieszczenie wszystkich osób, jakie mogą być przewożone. Nawet w przypadku utraty jednej tratwy o największej pojemności pozostały zapas wyporności i liczby miejsc w innych tratwach musi być wystarczający dla pomieszczenia wszystkich przewożonych na pokładzie osób (Patrz AMC OPS 3.830(a)(2));				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 28	JAR-OPS 3.830	a) 3. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w co najmniej jeden zestaw ratowniczego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT(S)) dla każdej trasy ratunkowej, ale nie więcej niż 2 nadajniki ELT, zdolne do nadawania sygnałów na częstotliwościach alarmowych (<i>distress frequencies</i>) podanych w dodatku 1 do JAR-OPS 3.830 (a)(3)) (Patrz także AMC OPS 3.830 (a)(3)); 4. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w oświetlenie wyjść awaryjnych; oraz 5. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w środki ratownicze, służące do przetrwania w wodzie oraz środki podtrzymania życia właściwe dla rodzaju podejmowanego lotu.				
29	JAR-OPS 3.835	<i>Wyposażenie do przetrwania</i>	-	-	-	-
		Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca nad obszarami, na których poszukiwanie i ratownictwo mogłoby być szczególnie trudne, dopóki nie będzie on wyposażony w:	-	-	-	-
		a) Wyposażenie sygnałowe do dawania pirotechnicznych sygnałów o niebezpieczeństwie, określonych w Aneksie 2 ICAO;				
		b) Co najmniej jeden zestaw ratowniczego nadajnika sygnału niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT(S)) zdolnego do nadawania sygnałów na częstotliwościach alarmowych (<i>distress frequencies</i>) podanych w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.830 (Patrz także AMC OPS 3.835 (c))?				
		c) Dodatkowe wyposażenie ratunkowe, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające liczbę osób na pokładzie, zgodnie z AMC OPS 3.835(c).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Dodatkowe wymagania dla śmigłowców użytkowanych w lotach na wyniesione płaszczyzny lądowania (helideck) położone w nieprzyjnym środowisku morskim zdefiniowanym w JAR-OPS 3.480(a)(11)(ii)(A)</i>	-	-	-	-
30	JAR-OPS 3.837	<p>a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach nad wodą, związanych z eksploatacją z dna morza zasobów mineralnych, w tym gazu, na wyniesione płaszczyzny lądowania (<i>helidecks</i>) położone w środowisku nieprzyjnym w odległości od lądu odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu z normalną prędkością przelotową, dopóki:</p> <p>1. W locie w nocy albo, kiedy dostępne dowódcy rzeczywiste lub prognozowane warunki meteorologiczne wskazują, że temperatura morza w tym czasie będzie niższa niż + 10° C lub spodziewany czas udzielenia pomocy lub uratowania rozbitków przekracza obliczeniowy czas przetrwania, dopóki każda osoba na pokładzie nie będą miała założonego ubrania służącego do przetrwania w wodzie, które spełnia wymagania podane w IEM OPS 3.827;</p> <p>2. Tratwy ratunkowe, wymagane w JAR-OPS 3.830, nie będą zainstalowane w taki sposób, aby mogły być skutecznie użyte w takich warunkach falowania morza, w jakich dokonywana była ocena charakterystyk wodowania, pływalności i wyważenia śmigłowca wykazanych w procesie certyfikacji dopuszczenia śmigłowca do wodowania (Patrz IEM OPS 3.837(a)(2));</p> <p>3. Śmigłowiec nie będzie wyposażony w zasilany z niezależnego źródła system oświetlenia awaryjnego ułatwiającego ewakuację;</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 30	JAR-OPS 3.837	a) 4. Wszystkie wyjścia awaryjne, łącznie z wyjściami awaryjnymi załogi, wraz z mechanizmami ich otwierania, nie będą jednoznacznie oznakowane w sposób ułatwiający ich odnalezienie przez pasażerów w oświetleniu dziennym i w ciemności. Oznakowania te muszą pozostawać widoczne nawet po wywróceniu się albo zatonięciu śmigłowca w wodzie; 5. Wszystkie drzwi wyznaczone do awaryjnej ewakuacji w razie wodowania (<i>Ditching Emergency Exit</i>), które nie mogą być odrzucone, będą wyposażone w mechanizm ich zabezpieczenia w pozycji otwartej tak, aby nie utrudniały ewakuacji w najgorszych warunkach, w jakich wodowanie i utrzymanie się śmigłowca na wodzie jest dopuszczalne lub możliwe; 6. Wszystkie drzwi, okna i inne otwory w kabinie pasażerskiej, zatwierdzone przez Władzę, jako odpowiednie do ucieczki po zatonięciu kadłuba, nie będą wyposażone w urządzenia umożliwiające ich użycie do tego celu po zatonięciu kadłuba; 7. Wszyscy pasażerowie i członkowie załogi nie założą na siebie kamizełek ratunkowych (<i>lifejackets</i>) chyba, że za zgodą Władzy funkcje kamizelki spełniają zintegrowane ubrania służące do przetrwania w wodzie.				
31	JAR-OPS 3.840	Śmigłowce certyfikowane do lądowania na wodzie (<i>amfibie</i>) Wyposażenie różne				
		a) Czy operator nie będzie użytkował w lotach nad wodą śmigłowca certyfikowanego do lądowania na wodzie (<i>amfibii</i>), dopóki nie będzie on wyposażony w: 1 Kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania śmigłowcem na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i charakterystyki obsługi;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 31	JAR-OPS 3.840	a) 2. Urządzenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu kolizjom na morzu, tam gdzie ma to zastosowanie.				
32	JAR-OPS 3.843	<i>Śmigłowce użytkowane w lotach nad wodą Wodowanie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad wodą w środowisku nieprzyjaznym, w odległości od lądu większej niż odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu na normalnej prędkości przelotowej, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatości do lotu?				
		b) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągów 1 lub 2 w lotach nad wodą w środowisku przyjaznym, w odległości od lądu większej niż odpowiadającej więcej niż 10 minutom lotu na normalnej prędkości przelotowej, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub jest certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatości do lotu, albo nie zostanie wyposażony w awaryjne urządzenia wypornościowe (Emergency flotation equipment)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 32	JAR-OPS 3.843	c) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 2 w lotach, kiedy tor lotu przy lądowaniu lub po starcie prowadzi nad wodą, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub jest certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatności do lotu, albo nie zostanie wyposażony w awaryjne urządzenia wypornościowe (Emergency flotation equipment) z wyjątkiem operacji HEMS prowadzonych z lądowisk położonych na obszarze zagęszczonym, kiedy za zgodą Władzy śmigłowiec użytkowany jest w warunkach doraźnego przekroczenia osiągow podczas startu lub lądowania (exposure time), zgodnie z JAR-OPS 3.517(a)?				
		d) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w klasie osiągow 3 w lotach nad wodą poza zasięgiem lotu autorotacyjnego od lądu, dopóki śmigłowiec nie będzie zaprojektowany do lądowania na wodzie lub jest certyfikowany do wodowania, zgodnie z odrębnymi przepisami o zdatności do lotu, albo nie zostanie wyposażony w awaryjne urządzenia wypornościowe (Emergency flotation equipment)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
33	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.715/3.720	Rejestratory parametrów lotów FDR-1 i FDR-2. Wykaz parametrów podlegających rejestracji	-	-	-	-
		Tabela A				
		Tabela B				
		Tabela C				
34	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.775	Dodatki tlen na śmigłowcach z kabiną bez hermetyzacji.	-	-	-	-
		Tabela nr 1				
35	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.830	Nadajnik sygnałów niebezpieczeństwa statku pow. (ELT)	-	-		-
		Czy operator zapewni, żeby nadajniki sygnałów niebezpieczeństwa statku powietrznego (ELT) były zdolne do nadawania równocześnie sygnału na częstotliwości 121,5 MHz oraz 406 MHz, posiadał kod przydzielony zgodnie z wymaganiami Aneksu 10 ICAO i był zarejestrowany w narodowej agencji odpowiedzialnej za wszczęcie poszukiwania i ratownictwa lub innej wyznaczonej do tego organizacji				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)		Wypośaenie nawigacyjne i łączności		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/L
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	
						Poziomu 2 (Level 2)	
						Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1	JAR-OPS 3.845	a) Czy operator zapewni, aby nie przystąpiono do lotu dopóki wymagane w tej Części wyposażenie nawigacyjne i łączności nie będzie: 1. Zatwierdzone i zainstalowane zgodnie z mającymi zastosowanie wymaganiami użytkowymi oraz zdatności i minimalnych standardów osiągnięć;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.845	a) 2. Zainstalowane tak, aby niesprawność dowolnego z urządzeń łączności lub nawigacji lub ich obu nie spowodowała niesprawności w innych urządzeniach łączności lub nawigacji; 3. Właściwe dla rodzaju podejmowanej operacji oraz sprawne, z wyjątków przewidzianych w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL), zgodnie z JAR-OPS 3.030; 4. Zainstalowane tak, aby były łatwo dostępne podczas lotu ze stanowiska tego członka załogi, który je obsługuje. Kiedy wymagane jest, aby urządzenie było obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, to musi być tak zainstalowane, aby możliwy był łatwy dostęp z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.				
		b) Minimalne wymagania dotyczące osiągnięć wyposażenia i przyrządów pokładowych określają Jednolite Standardy Techniczne (Joint Technical Standard Orders – JTSO) zebrane w wymaganiach JAR-TSO, chyba że przepisy operacyjne lub wymagania dotyczące niezawodności wymagają zastosowania innego standardu osiągnięć. Przyrządy i wyposażenie, których projekt i wykonanie, w dniu wejścia przepisów JAR-OPS w życie, spełniały wymagania określone w specyfikacjach innych niż wymagania JTSO, mogą pozostać w użyciu, bądź zostać zabudowane, jeśli spełniają podane w tej Części wymagania dodatkowe.				
2	JAR-OPS 3.850	Wyposażenie radiowe	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca dopóki nie będzie on wyposażony w radiostację wymaganą dla danego rodzaju prowadzonej operacji?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	JAR-OPS 3.850	b) Kiedy wymagane są dwa oddzielne i kompletne zestawy radiostacji, to każdy zestaw musi posiadać niezależną instalację antenową chyba, że zastosowano antenę zintegrowaną lub instalację antenową o porównywalnej niezawodności?				
		c) Czy wyposażenie radiowe spełnia wymagania ust. (a) powyżej oraz zapewniać łączność na lotniczej częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz.				
3	JAR-OPS 3.855	<i>Pulpit sterowania urządzeń łączności</i> Operator nie będzie wykonywał lotów wg wskazań przyrządów (IFR), dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny dla każdego członka załogi.	-	-	-	-
4	JAR-OPS 3.860	<i>Wyposażenie radiowe w lotach z widocznością (VFR) na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia</i> Czy operator nie będzie wykonywał lotów z widocznością (VFR) na trasach, gdzie nawigacja przeprowadzana jest w oparciu o terenowe punkty odniesienia, dopóki śmigłowiec nie będzie wyposażony w urządzenia radiowe, które w normalnych warunkach operacyjnych zapewnią	-	-	-	-
		a) Utrzymanie łączności radiowej z odpowiednimi stacjami naziemnymi;				
		b) Utrzymanie łączności radiowej z odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego w dowolnym punkcie przestrzeni kontrolowanej, w której lot jest zamierzony				
		c) Odbiór informacji meteorologicznych.				
		d) Automatyczne wysłanie odpowiedzi na zapytania radaru wtórnego SSR, z podaniem wysokości barometrycznej, w formacie określonym w Tomie IV Załącznika 10 do Konwencji, jeśli obowiązek wysłania takiej odpowiedzi wynika z przepisów dotyczących przestrzeni powietrznej				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.865	<i>Wyposażenie nawigacyjne i łączności w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR), na trasach nawigowanych bez terenowych punktów odniesieni</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR) na trasach, na których nie można prowadzić nawigacji z wykorzystaniem terenowych, wzrokowych punktów odniesienia, dopóki nie będzie on wyposażony w urządzenia łączności radiowej oraz radionawigacyjne, które spełniają wymagania służb kontroli ruchu lotniczego ustanowione na obszarze prowadzonych operacji?				
		b) <i>Wyposażenie radiowe. Czy operator zapewnił, aby wyposażenie służące do prowadzenia łączności radiowej składało się, co najmniej z:?</i> 1. Dwu niezależnych od siebie systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych zapewnią łączność ze stacjami naziemnymi z każdego punktu na trasie lotu oraz możliwymi odchyleniami od tej trasy. 2. Transpondera automatycznie wysyłającego odpowiedzi na zapytania radaru wtórnego SSR, z podaniem wysokości barometrycznej, w formacie określonym w Tomie IV Załącznika 10 do Konwencji chicagowskiej, jeśli obowiązek wystania takiej odpowiedzi wynika z przepisów dotyczących przestrzeni powietrznej, w której śmigłowiec wykonuje lot				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.865	c) <i>Wyposażenie nawigacyjne.</i> 1. Czy operator zapewnił, aby wyposażenie nawigacyjne śmigłowca składało się, co najmniej z? (i) Dwu niezależnych urządzeń nawigacyjnych odpowiednich dla trasy lub obszaru wykonywanego lotu; (ii) Urządzenia odpowiedniego dla typu podejścia w heliportcie docelowym i w heliportach zapasowych; (iii) Systemu nawigacji obszarowej (R-NAV), na każdej trasie lub jej części, gdzie nawigacja obszarowa jest wymagana; (iv) Dwu zestawów odbiorczych sygnałów VOR na każdej trasie lub jej części, gdzie nawigacja oparta jest wyłącznie o radiolatarnie VOR; oraz (v) Dwu radionamierników (ADF) na każdej trasie lub jej części, gdzie nawigacja oparta jest wyłącznie o radiolatarnie NDB; albo 2. Spełniało wymagania dotyczące osiągnięć nawigacyjnych (<i>Required Navigation Performance (RNP)</i>) właściwe dla przestrzeni powietrznej, w której operacje będą wykonywane, zgodnie z IEM OPS 3.243.				
		d) Czy operator wie, że może użytkować śmigłowiec, który nie jest wyposażony w urządzenia nawigacyjne podane w ust. (c)(1)(iv) lub (c)(1)(v) pod warunkiem, że śmigłowiec będzie wyposażony w równoważne urządzenia, zatwierdzone przez Władzę, właściwe dla trasy zamierzonego lotu. Niezawodność i dokładność wyposażenia równoważnego musi pozwalać na prowadzenie bezpiecznej nawigacji na całej zamierzonej trasie lotu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 5	JAR-OPS 3.865	e) Operator zapewni, aby urządzenia łączności VHF, odbiorniki sygnałów kierunku (ILS LOC) oraz odbiorniki systemu VOR zainstalowane na śmigłowcu wykonującym lot wg wskazań przyrządów pokładowych (IFR) były zabezpieczone przed zakłóceniami pochodzącymi z nadajników z modulacją częstotliwości (<i>FM immunity performance standard</i>), zgodnie z ACJ OPS 3865(e).				
		f) Kiedy bezpośrednio przed rozpoczęciem lotu nie więcej niż jedno urządzenie z wyposażenia podanego w ust. (a) powyżej jest niesprawne, śmigłowiec może rozpocząć lot pod warunkiem, że: 1. Naprawa lub wymiana tego urządzenia przed lotem nie jest praktycznie uzasadniona; 2. Śmigłowiec wykona nie więcej niż jeden lot z niesprawnym urządzeniem; 3. Dowódca uzna, biorąc pod uwagę ostatnie dostępne informacje dotyczące zamierzonej trasy lub obszaru i heliportu, łącznie z każdym planowanym odchyleniem, oraz warunki meteorologiczne, jakich można się spodziewać, że lot może być wykonany bezpiecznie i zgodnie z każdym mającym zastosowanie wymaganiem lub ograniczeniem odpowiedniej jednostki kontroli ruchu lotniczego				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Obsługa techniczna samolotu		Auditor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/M			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organization)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Kierownik <i>(Manager)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
						Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDITU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDITORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDITORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i> <i>(Podpisuje IKCSP)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Zasady ogólne.</i>	-	-	-	-
1.	OPS 3.875	a) Czy operator nie będzie użytkował śmigłowca, dopóki nie jest on obsługiwany i którego poświadczenie wykonania bieżącej obsługi technicznej nie jest wydane przez organizację obsługi technicznej zatwierdzoną zgodnie z Rozporządzeniem Komisji (WE) nr 2042/2003, Part-145 z wyjątkiem przeglądów przed lotem, które mogą być wykonywane przez organizację obsługi technicznej statków powietrznych nieposiadającą zatwierdzenia Part-145				
		b) Wymagania ciągłej zdatności do lotu, jakie musi spełniać operator w trakcie certyfikacji, zawarte w JAR-OPS 3.180, są ujęte w Rozporządzeniu Komisji (WE) nr 2042/2003, Part M <i>Określone są w części M (PART M).</i>				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Załoga lotnicza			Audytor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/N
Operator/Organizacja <i>(Operator /Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Random)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Skład załogi lotniczej</i>	-	-	-	-
1.	JAR-OPS 3.940	a) 1. Czy skład załogi oraz liczba członków załogi lotniczej (<i>flight crew</i>) śmigłowca na wyznaczonych stanowiskach załogi są zgodne i nie mniejsze od minimalnych, określonych w Instrukcji Użytkowania w Locie (HFM); 2. Czy załoga lotnicza została powiększona o dodatkowych członków załogi, kiedy jest to wymagane dla danego typu operacji i nie była mniejsza od liczby określonej w Instrukcji Operacyjnej? 3. Czy każdy członek załogi lotniczej posiada odpowiednią do wykonywanych zadań i ważną licencję lotniczą, wydaną lub uznaną przez Władzę za ważną oraz posiada odpowiednie kwalifikacje i umiejętności do wykonania powierzonych mu obowiązków?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.940	4. Czy zostały wprowadzone uznane przez Władzę procedury zapobiegające komponowaniu załogi z niedoświadczonych członków załogi, zgodnie z AMC OPS 3.940(a)(4);				
		a) 5. Czy wyznaczony jest spośród członków załogi lotniczej jeden pilot do pełnienia funkcji dowódcy śmigłowca (<i>pilot-in-command (PIC)</i>), który posiada kwalifikacje określone w przepisach w sprawie licencjonowania personelu lotniczego JAR-FCL. Dowódca może powierzyć pilotowanie śmigłowca innemu, odpowiednio wykwalifikowanemu pilotowi.				
		6. Czy są członkowie załogi lotniczej zatrudnieni na części etatu lub, których stosunek służbowy z operatorem polega na przepisach o samozatrudnieniu albo też wywodzi się z pracy ochotniczej, i spełniają wymagania określone w tej Części.				
		7. Czy na dowódcę śmigłowca w lotach liniowych nie został wyznaczony pilot, który wcześniej nie zakończył szkolenia podstawowego w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) JAR-OPS 3.943.				
		<i>Piloci - Operator zapewni, aby:</i>	-	-	-	-
		b) 1. Czy dowódca i drugi pilot, którzy wykonują loty wg wskazań przyrządów, (IFR), posiadają ważne uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR). Uprawnienie do wykonywania lotów IFR nie jest wymagane, jeśli lot odbywa się w nocy w warunkach VMC, a pilot posiada kwalifikacje do wykonywania lotów w warunkach VMC w nocy oraz zna procedury i zasady wykonywania lotów w przestrzeni, w której operuje. Wymagania dotyczące tych kwalifikacji muszą być opisane w Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzone przez Władzę, zgodnie z IEM OPS 3.940(b)(1).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 1.	JAR-OPS 3.940	b)	2. Czy w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9: (i) Minimalny skład załogi wynosił 2 wykwalifikowanych pilotów; (ii) Dowódca śmigłowca posiada ważną licencję pilota liniowego, śmigłowcowego (ATPL(H));				
			3. Czy w lotach na śmigłowcach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 19: (i) Minimalny skład załogi wynosi 2 wykwalifikowanych pilotów; (ii) Dowódca śmigłowca posiada ważną licencję pilota liniowego, śmigłowcowego (ATPL(H))				
		c)	Czy śmigłowce inne niż podano w ust. (b)(2) i (b)(3) powyżej są użytkowane w jednoosobowym składzie załogi pod warunkiem, że zostaną spełnione wymagania podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.940(c).				
2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.940(c)	Loty w załodze jednoosobowej wg IFR oraz w nocy	-	-	-	-	
		Śmigłowce, których dotyczy wymaganie JAR-OPS 3.940(c), mogą być użytkowane w załodze jednoosobowej w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) oraz w lotach w nocy, jeśli zostaną spełnione następujące wymagania dodatkowe: 1. Czy operator włączył do Instrukcji Operacyjnej program szkolenia przejściowego oraz program szkolenia okresowego, w których określi dodatkowe wymagania kwalifikacji wymagane dla wykonywania lotów w załodze jednoosobowej? Ponadto, operator uwzględni warunki podane w JAR-OPS 3.655 dotyczące wyposażenia dodatkowego dla zmniejszenia obciążenia pilota obowiązkami podczas lotu.					

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2.	Dodatek 1do JAR-OPS 3.940(c)	2.Czy w programie szkolenia i praktyki bieżącej są zawarte zagadnienia?: (i) Obsługi zespołu napędowego i postępowania w sytuacjach awaryjnych; (ii) Korzystania z listy kontrolnej czynności normalnych, nienormalnych i awaryjnych; (iii) Prowadzenia łączności z kontrolą ruchu lotniczego (iv) Procedur w kabinie podczas odlotu i podejścia; (v) Obsługi pilota automatycznego; (vi) Prowadzenia w locie uproszczonej dokumentacji.				
		3. Czy sprawdziany okresowe, wymagane w JAR-OPS 3.965, będą przeprowadzane na typie śmigłowca z załogą jednoosobową w środowisku załogi jednoosobowej, reprezentatywnym dla rodzaju wykonywanego lotu.				
		4. Czy piloci spełniają wymagania dotyczące kwalifikacji dowódcy podane w JAR-OPS 3.960.				
		5. Czy piloci posiadają następujące doświadczenie w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) oraz na typie śmigłowca? (i) 25 godzin łącznego nalotu w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) w odpowiednim środowisku operacyjnym; (ii) 25 godzin łącznego nalotu na typie śmigłowca zatwierdzonym do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR) w załodze jednoosobowej, w tym 10 godzin jako pilot-dowódca (PIC) lub pilot-dowódca pod nadzorem (SPIC) na 5 odcinkach lotów liniowych wg wskazań przyrządów (IFR) pod nadzorem z użyciem procedur wykonywania lotów w załodze jednoosobowej;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.940(c)	(iii) Czy wprowadzono wymóg, że pilot nie będzie pilotował śmigłowca z załogą jednoosobową w locie wg wskazań przyrzędów(IFR), jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał na typie śmigłowca, dopuszczonego do wykonywania lotów z załogą jednoosobową, 5 lotów wg wskazań przyrzędów (IFR), z których 3 zakończone zostały podejściami instrumentalnymi. Wymaganie to może być zastąpione przez sprawdzian podejścia instrumentalnego, wykonany na śmigłowcu lub zatwierdzonym do tego symulatorze lotu (STD).				
3	JAR-OPS 3.943	<i>Szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)</i>	-	-	-	-
		a) Czy każdy członek załogi lotniczej przeszedł szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM). Członek załogi, który jest już zatrudniony, ale nie odbył wcześniej szkolenia CRM, musi odbyć to szkolenie najpóźniej w przeciągu roku od dnia wejścia przepisów JAR-OPS 3 w życie.				
		b) Czy szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) jest prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie z ACJ Nr 1 do JAR-OPS 3.943				
		c) Czy szkolenie podstawowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) jest prowadzone zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w Instrukcji Operacyjnej. Program musi obejmować, właściwe zagadnienia				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3.	JAR-OPS 3.945	Szkolenie na nowy typ oraz sprawdziany	-	-	-	-
		a) 1. Czy każdy członek załogi lotniczej ukończył szkolenie na typ śmigłowca (<i>type rating course</i>), spełniające wymagania przepisów w sprawie licencjonowania personelu lotniczego JAR-FCL, jeśli posiadanie takiego uprawnienia jest wymagane.				
		2. Czy każdy członek załogi lotniczej, przed przystąpieniem do wykonywania samodzielnych lotów na linii, ukończył szkolenie przejściowe u operatora (<i>Operator's conversion course</i>): (i) Przy zmianie typu samolotu na typ, dla którego wymagane jest posiadanie oddzielnego uprawnienia na typ, albo (ii) Przy zmianie operatora;				
		3. Czy szkolenie przejściowe u operatora było przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w Instrukcji Operacyjnej?				
		4. Czy zakres szkolenia wymaganego w programie szkolenia przejściowego operatora był określany po zbadaniu odpowiednich danych o wcześniej odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleniach zapisanych w jego dokumentach, jak podano w JAR-OPS 1.985;				
		5. Czy minimalne wymagania kwalifikacji i doświadczenia członków załogi lotniczej dla przystąpienia do szkolenia przejściowego były podane w Instrukcji Operacyjnej;				
		6. Czy każdy członek załogi lotniczej, przed przystąpieniem do wykonywania lotów na linii pod nadzorem, przeszedł sprawdziany wymagane w JAR-OPS 1.965(b) oraz szkolenie i sprawdziany wymagane w JAR-OPS 1.965(d);				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.945	7. Czy po zakończeniu lotów na linii pod nadzorem został przeprowadzony sprawdzian wymagany w JAR-OPS 1.965(c);				
		a) 8. Czy z chwilą rozpoczęcia szkolenia przejściowego członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na innych typach lub klasach samolotów, dopóki szkolenie to nie zostanie zakończone albo przerwane?				
		9. Czy szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) było włączone do szkolenia przejściowego, zgodnie z ACJ Nr 1 do JAR-OPS 3.943, ACJ Nr 2 do JAR-OPS 3.943 oraz AMC OPS 3.945(a)(9) i IEM OPS 3.945(a)(9).				
		b) Czy w razie zmiany typu lub klasy śmigłowca, sprawdzian wymagany w JAR-OPS 3.965(b) może być połączony z egzaminem praktycznym na typ śmigłowca wymagany w przepisach JAR-FCL.				
		c) Szkolenie przejściowe operatora wymagane w przepisach JAR-OPS 3 oraz szkolenie dla uzyskania uprawnienia na typ śmigłowca wymagane w przepisach JAR-FCL mogą być łączone				
		<i>Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze</i>	-	-	-	-
4	JAR-OPS 3.950	a) Czy operator zapewnił, aby członek załogi lotniczej ukończył? 1. <i>Szkolenie w różnicach, (differences training)</i> zawsze, kiedy wymagane jest nabycie dodatkowej wiedzy oraz szkolenie na odpowiednim urządzeniu treningowym: (i) Przed przystąpieniem do wykonywania lotów na odmiennej wersji tego samego typu śmigłowca lub na odmiennym typie w aktualnie użytkowanej klasie albo (ii) Gdy zmiany w wyposażeniu lub procedurach na użytkowanych typach lub wersjach śmigłowca wymagają nabycia dodatkowej wiedzy i szkolenia na odpowiednim urządzeniu treningowym				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 4	JAR-OPS 3.950	a)	2. Szkolenie zapoznawcze (familiarisation training) zawsze, kiedy wymagane jest nabycie dodatkowej wiedzy: (i) Przed przystąpieniem do wykonywania lotów na innym śmigłowcu tego samego typu; albo (ii), Gdy zmiany w wyposażeniu lub procedurach na typach lub wersjach śmigłowców będących w użytkowaniu wymagają nabycia dodatkowej wiedzy.				
		b)	Czy operator określił w Instrukcji Operacyjnej, kiedy takie szkolenie w różnicach lub zapoznawcze jest wymagane?				
5	JAR-OPS 3.955	<i>Awansowanie na dowódcę</i>		-	-	-	-
		a)	Pilot awansowany na dowódcę musi ukończyć odpowiednie szkolenie dowódcze				
		b)	Operator poda w Instrukcji Operacyjnej stosowany przez niego poziom minimalnych wymagań dla awansowania na dowódcę oraz dla dowódców przychodzących od innych operatorów.				
6	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.955	a)	1. Szkolenie na dowódcę, wymagane w JAR-OPS 3.955(a), musi być opisane w Instrukcji Operacyjnej i obejmować co najmniej następujące zagadnienia: (i) Szkolenie na symulatorze (łącznie ze szkoleniem ukierunkowanym na loty liniowe (<i>Line Oriented Flying Training – (LOFT)</i>) lub szkolenie w locie obejmujące sprawdzian kwalifikacji (<i>proficiency check</i>) jako pilota-dowódcy; (ii) Zakres odpowiedzialności dowódcy wyznaczony w przez operatora; (iii) Szkolenie liniowe jako pilot-dowódca pod nadzorem (<i>Pilot-in-command under Supervision – PICUS</i>). Dla pilotów posiadających kwalifikacje na danym typie śmigłowca wymagane jest minimum 10 godzin lotu obejmujących, co najmniej 10 odcinków trasy;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.955	(iv) Zaliczenie sprawdzianu w lotach liniowych, jako pilot-dowódca oraz sprawdzianu ze znajomości tras, obszaru; (v) Dla uzyskania awansu na dowódcę (PIC) po raz pierwszy kandydat musi ukończyć także szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), zgodnie z ACJ Nr 1 do JAR-OPS 3.943.				
		a) 2. <i>Szkolenie na dowódcę połączone ze szkoleniem przejściowym.</i> Jeśli pilot jest przeszkalany z jednego typu lub wersji śmigłowca na inny z jednoczesnym szkoleniem na pilota-dowódcę (PIC), to: (i) Szkolenie dowódcze ma obejmować także szkolenie przejściowe zgodne z JAR-OPS 3.945. (ii) Wymagane jest odbycie dodatkowej praktyki na nowym typie, na wybranych sektorach tras.				
7	JAR-OPS 3.960	<i>Wymagane kwalifikacje minimalne dowódcy</i>	-	-	-	-
		a) Czy dowódca śmigłowca musi posiadać, co najmniej następujące kwalifikacje? 1. Licencję pilota liniowego, śmigłowcowego (ATPL(H)); albo Licencję pilota zawodowego, śmigłowcowego (CPL(H)) pod warunkiem, że: (i) Nie będzie pełnił funkcji pilota-dowódcy (PIC) w lotach wg wskazań przyrządów (IFR) do czasu uzyskania łącznego nalotu na śmigłowcu 700 godzin, z czego 300 godzin, jako pilot-dowódca (PIC), oraz 100 godzin w lotach wg wskazań przyrządów (IFR). Nalot dowódczy 300 godzin może zostać zastąpiony nalotem, jako drugi pilot. Każde dwie godziny lotu drugiego pilota są liczone, jako jedna godzina pilota-dowódcy pod warunkiem, że godziny te zostały wylatane w systemie ustalonym i opisanym w Instrukcji Operacyjnej dla załogi wieloosobowej, a także				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	JAR-OPS 3.960	a) (ii) Dowódca, który nie posiada uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR), nie będzie pełnił funkcji pilota-dowódcy (PIC) w lotach w nocy w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC) do czasu uzyskania łącznego nalotu na śmigłowcu 300 godzin, w tym 100 godzin, jako pilot-dowódca (PIC) oraz 10 godzin lotów w nocy.				
8.	JAR-OPS 3.965	Szkolenie i sprawdziany okresowe	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby? 1. Każdy członek załogi lotniczej przechodził okresowe szkolenie i sprawdzian (<i>recurrent training & checking</i>) na każdym z tych typów lub wersji śmigłowca, na którym wykonuje loty;				
		2. Programy szkolenia i sprawdzianów okresowych były ustalone w Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzone przez Władzę.				
		3. Szkolenie okresowe było prowadzone przez następujący personel: i) <i>Szkolenie naziemne i okresowe (ground and refresher training)</i> przez odpowiednio wykwalifikowaną osobę; ii) <i>Szkolenie w powietrzu oraz na symulatorze (helicopter/flight simulator training)</i> , odpowiednio do zadania, przez instruktora typu (<i>Type Rating Instructor – TRI</i>) lub egzaminatora typu (<i>Type Rating Examiner – TRE</i>), lub w części prowadzonej na symulatorze przez instruktora symulatora (<i>Synthetic Flight Instructor – SFI</i>), pod warunkiem, że instruktorzy spełniają wymagania operatora dotyczące wiedzy i praktyki dla prowadzenia szkolenia w zakresie podanym w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.965(a)(1)(i)(A) oraz (B);				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.965	<p>iii) Szkolenie i sprawdziany w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (emergency & safety equipment training) przez odpowiednio wykwalifikowany personel;</p> <p>iv) Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) przez odpowiednio wykwalifikowany personel.</p>				
		<p>4. Sprawdziany okresowe (recurrent checking) były przeprowadzane przez następujący personel:</p> <p>a) <i>Sprawdzian umiejętności prowadzony przez operatora (Operator proficiency check)</i>, przez egzaminatora typu (TRE) lub egzaminatora (FE), posiadającego uprawnienia na dany typ śmigłowca albo przez egzaminatora symulatora (<i>Synthetic Flight Examiner – SFE</i>), jeśli sprawdzian przeprowadzany jest na zatwierdzonym do tego symulatorze lotu.</p> <p>ii) <i>Sprawdzian w lotach liniowych (Line check)</i>, przez dowódców, mających kwalifikacje do prowadzenia oceny umiejętności z zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM), wyznaczonych przez operatora i zatwierdzonych przez Władzę, zgodnie z ACJ-2 OPS 3.943 ust. 4;</p>				
		<p>5. Każdy członek załogi lotniczej przechodził u operatora sprawdziany umiejętności, jako część normalnych obowiązków członka załogi lotniczej</p>				
		<p><i>Sprawdzian umiejętności prowadzony przez operatora (Operator proficiency check).</i></p> <p>1. Operator zobowiązany jest, aby:</p> <p>b) i) Każdy członek załogi lotniczej przechodził u operatora sprawdziany umiejętności dla wykazania fachowości w wykonywaniu procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych;</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.965	ii) Sprawdzian był przeprowadzony w locie bez zewnętrznych punktów odniesienia wizualnego, jeśli od członka załogi będzie wymagane wykonywanie lotów wg wskazań przyrządów (IFR).				
		b) 2. Okres ważności sprawdzianu umiejętności przez operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałości miesiąca wydania. Jeśli ważność sprawdzianu jest wydawana w okresie ostatnich 3 miesięcy do zakończenia ważności poprzedniego sprawdzianu, to okres ważności tego sprawdzianu będzie przedłużony o 6 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu.				
		c) <i>Sprawdzian w lotach liniowych (line check)</i> -- Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany w lotach liniowych dla wykazania fachowości w wykonywaniu normalnych lotów liniowych opisanych w Instrukcji Operacyjnej. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałości miesiąca wydania. Jeśli ważność sprawdzianu na linii jest wydawana w okresie ostatnich 3 miesięcy przed końcem ważności poprzedniego sprawdzianu w lotach liniowych, to okres ważności przeprowadzonego sprawdzianu w lotach liniowych będzie przedłużony o 12 miesięcy, licząc od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu w lotach liniowych.				
		d) <i>Szkolenie i sprawdzian ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa (emergency & safety equipment training & checking).</i> Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przechodził szkolenie i sprawdziany ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z przewożonego w śmigłowcu wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 8	JAR-OPS 3.965	e) <i>Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM).</i> Operator zapewni, aby: 1. Do każdego szkolenia okresowego były włączone elementy szkolenia CRM. 2. Każdy członek załogi lotniczej odbył określony program modułowy szkolenia CRM. Wszystkie moduły programu szkolenia okresowego CRM muszą być zrealizowane w cyklu nie dłuższym niż 3 lata.				
		f) <i>Szkolenie naziemne i okresowe (ground and refresher training).</i> Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przeszedł, co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie naziemne i okresowe. Jeśli szkolenie jest przeprowadzone w okresie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności 12 miesięcy, to następne szkolenie naziemne i okresowe musi być przeprowadzone przed upływem 12 miesięcy od daty poprzedniego szkolenia.				
		g) <i>Szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu (helicopter/flight simulator training).</i> Operator zapewni, aby każdy członek załogi lotniczej przeszedł, co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu. Jeśli szkolenie jest przeprowadzone w okresie 3 miesięcy przed upływem okresu ważności 12 miesięcy, to następne szkolenie na śmigłowcu lub symulatorze lotu musi być przeprowadzone przed upływem 12 miesięcy od daty poprzedniego szkolenia.				
9.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965	<i>Szkolenie okresowe (recurrent training) ma obejmować</i>	-	-	-	-
		a) 1. Czy program szkolenia naziemnego i okresowego obejmuje: (A) Systemy pokładowe śmigłowca (B) Procedury i wymagania operacyjne, obejmujące odładzanie i zapobieganie oblodzeniu, śmigłowca oraz niezdolność pilota do pełnienia obowiązków				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 9	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965	(C) Omówienie wypadków, zdarzeń i przesłanek do wypadków. (i) Wiedzę nabytą podczas szkolenia naziemnego i okresowego należy sprawdzać przy użyciu pytań testowych lub innych odpowiednich metod				
		2. Szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu (helicopter/flight simulator training); (i) Program szkolenia na śmigłowcu lub na symulatorze lotu ma obejmować wszystkie poważne niesprawności systemów pokładowych śmigłowca oraz związane z nimi procedury postępowania, jakie wydarzyły się w okresie poprzednich 3 lat. (ii) Jeśli nie ma zatwierzonego urządzenia treningowego (STD), to przy symulowaniu niesprawności zespołu napędowego w locie należy zachować niezbędne środki bezpieczeństwa (iii) Szkolenie na śmigłowcu lub na symulatorze lotu może być łączone ze sprawdzianem umiejętności przez operatora.				
		3. Szkolenie zapoznające z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa (Emergency and Safety Equipment Training); (i) Program szkolenia zapoznający z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa może być łączony ze sprawdzianem znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa, który może być przeprowadzony na śmigłowcu lub na odpowiednim treningowym urządzeniu zastępczym. (ii) Czy program szkolenia okresowego zapoznającego z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa realizowany w cyklu rocznym obejmuje wszystkie wymagane elementy:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 9	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.965	a)	4. Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM);			
		b)	Czy sprawdzian okresowy (recurrent checking) obejmuje: 1. Sprawdzian umiejętności przeprowadzony przez operatora (Operator proficiency check) zawierający wymagane elementy:			
			2. Sprawdzian znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa ma obejmować ćwiczenia podane w ust. (a) (3) powyżej.			
			3. Sprawdzian w lotach liniowych (line checks). i) Sprawdzian w lotach liniowych musi potwierdzić zdolność pilota do wykonania lotu liniowego w sposób podany w Instrukcji Operacyjnej, łącznie z wykonaniem procedur przed i po locie oraz użyciem posiadanego wyposażenia pokładowego. ii) Załoga lotnicza musi być oceniona w umiejętnościach zarządzania zasobami załogi (CRM) iii) Kiedy piloci są wyznaczani do pełnienia funkcji pilota lecącego (PF) i pilota monitorującego (PNF), to muszą być sprawdzeni w obu tych funkcjach. iv) Sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzone na śmigłowcu. v) Osoba przeprowadzająca sprawdzian w locie liniowym, zgodnie z JAR-OPS 3.965(a)(4)(ii) zajmuje miejsce obserwatora, jeśli jest to możliwe.			
		4. Wykonywanie lotów w załodze jednoosobowej. i) Sprawdziany okresowe wymagane w ust. (1) do (3) powyżej będą przeprowadzane w jednoosobowym składzie załogi na określonym typie śmigłowca, w środowisku reprezentatywnym dla rodzaju wykonywanego lotu				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
10	JAR-OPS 3.968	<i>Kwalifikacje do wyk. lotów z każdego stanowiska pilota</i>	-	-	-	-
		1. Czy pilot, który może być wyznaczony do wykonywania lotów z obu stanowisk ukończył odpowiednie szkolenie i sprawdziany?				
		2. Czy Program szkolenia i sprawdzianu był podany w zatwierdzonej przez Władzę Instrukcji Operacyjnej?				
11.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.968	<i>Kwalifikacje do wykonywania lotów z obu stanowisk pilota</i>	-	-	-	-
		a) Czy pilot z uprawnieniami dowódcy śmigłowca, którego operator wyznacza także do pełnienia obowiązków drugiego pilota albo, od którego wymaga się prowadzenia szkolenia lub egzaminów w locie z prawego siedzenia musi zaliczyć sprawdzian umiejętności (<i>proficiency check</i>) odpowiednio z lewego i prawego miejsca pilota? Wszystkie sprawdziany muszą być prowadzone zgodnie z JAR-OPS 3.965(b).				
		b) Czy manewry i ćwiczenia w locie związane z niesprawnością zespołu napędowego są wykonywane na śmigłowcu, i niesprawność zespołu napędowego jest tylko symulowana?				
		c) Czy pilot, o którym mowa w ust (a) powyżej, który wykonuje loty z miejsca II-go pilota, musi posiadać także ważny sprawdzian do wykonywania lotów z miejsca dowódcy wymagany w JAR-OPS 3.965 oraz JAR-OPS 3.968.				
		d) Pilot zastępujący dowódcę statku za sterami jako pilot-dowódca (PIC) musi wykazać się umiejętnością wykonywania czynności i procedur zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności podanymi w JAR-OPS 3.965(b), które należą do zakresu obowiązków dowódcy statku powietrznego (PIC).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 11.	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.968	e) Czy pilot inny niż dowódca statku, zajmujący miejsce dowódcy, musi wykazać się umiejętnością wykonania czynności i procedur, zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności podanymi w JAR-OPS 3.965(b), które należą do zakresu obowiązków dowódcy statku powietrznego (PIC) kiedy pełni funkcję pilota monitorującego (PNF)				
12	JAR-OPS 3.970	<i>Ciągłość praktyki zawodowej</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby z wyjątkiem podanym w ust. (b), aby: 1. Pilot nie pilotował śmigłowca, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał na śmigłowcu tego samego typu lub klasy albo na symulatorze lotu (STD) co najmniej trzech startów, trzech kręgów i trzech lądowań jako pilot lecący (<i>Pilot Flying - PF</i>); 2. W lotach, w warunkach VMC, w nocy: i) Pilot, który nie ma ważnych uprawnień do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR) nie wykonywał lotów w nocy, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał, co najmniej trzech startów, trzech kręgów i trzech lądowań w nocy na śmigłowcu tego samego typu lub klasy albo na symulatorze lotu (STD). ii) Pilot, który ma ważne uprawnienia do wykonywania lotów wg wskazań przyrządów (IFR), nie wykonywał lotów w nocy, jeśli w ciągu ostatnich 90 dni nie wykonał, co najmniej trzech podejść instrumentalnych na śmigłowcu tego				
		b) Okres 90 dni podany w ust. (a) (1) i (a) (2) powyżej, może zostać przedłużony maksymalnie do 120 dni, jeśli w tym czasie pilot będzie wykonywał loty liniowe pod nadzorem wyznaczonego pilota-dowódcy (PIC).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13.	JAR-OPS 3.975	<i>Kwalifikacje fachowości w zakresie tras i heliportów</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby przed wyznaczeniem pilota do pełnienia czynności dowódcy posiadał on odpowiednią wiedzę o trasach planowanych lotów oraz o lotniskach i heliportach, łącznie z zapasowymi, urządzeniach i obowiązujących tam procedurach?				
		b) Czy okres ważności kwalifikacji dotyczących fachowości w zakresie tras, lotnisk i heliportów wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od końca: -Miesiąca uzyskania kwalifikacji; albo - Miesiąca ostatniego lotu, jako dowódcą na tej trasie lub w tym rejonie.				
		c) Ważność kwalifikacji dotyczących fachowości w zakresie tras, lotnisk i heliportów będzie odnawiana przez wykonywanie lotów na trasie lub do heliportu z częstotliwością podaną w ust. (b) powyżej				
		d) Jeśli kwalifikacje dotyczące fachowości w zakresie tras i heliportów są odnawiane w okresie ostatnich 3 miesięcy bieżącej ważności, okres ważności kwalifikacji fachowości tras i heliportów będzie przedłużony na następne 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty wygaśnięcia ważności tych uprawnień				
14.	JAR-OPS 3.980	<i>Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wersji</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wersji śmigłowca, dopóki nie upewni się, że członek załogi lotniczej jest fachowy w wykonywaniu takich lotów; oraz odpowiednie procedury są włączone do Instrukcji Operacyjnej i zatwierdzone przez Władzę.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	Ocena audytora (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Rejestry szkolenia</i>	-	-	-	-
15	JAR-OPS 3.985	1. Czy operator prowadzi rejestry wszystkich odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleń i sprawdzianów wymaganych w JAR-OPS 3.945, 3.955, 3.965, 3.968 oraz 3.975; Czy operator będzie sporządzał i udostępniał na żądanie?				
		2. Czy operator będzie sporządzał i udostępniał na żądanie zainteresowanego członka załogi lotniczej rejestry każdego szkolenia przejściowego, szkoleń okresowych oraz sprawdzianów, jakie ten członek załogi przebył w okresie zatrudnienia u tego operatora.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia, jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje, jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nierejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Członkowie załogi inni niż załoga lotnicza i personel pokładowy			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/O
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR-OPS 3.988	Zastosowanie Czy operator zapewni, aby wszyscy członkowie załogi śmigłowca, inni niż załoga lotnicza, wyznaczeni przez operatora do pełnienia obowiązków podczas lotu, spełniali wymagania tej Części, z wyjątkiem członków personelu pokładowego, którzy muszą spełniać tylko wymagania podane w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.988	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2	Dodatek do JAR-OPS 3.988	a) Czy operator zapewni, aby wszyscy członkowie personelu pokładowego (<i>cabin crew</i>), którzy zostali przez niego wyznaczeni do pełnienia obowiązków w przedziale pasażerskim śmigłowca spełniali wymagania JAR-OPS-1, Część O, z wyjątkiem odmiian opisanych w tym Dodatku.				
		b) Czy przy stosowaniu tekstu JAR-OPS-1 Część O do potrzeb wymagań tego Dodatku, tekst wymagań JAR-OPS-1 oznacza: 1. Użyte w JAR-OPS 1.988 pojęcie „członek personelu pokładowego”, nie może być w odniesieniu do wymagań JAR-OPS 3 Część O, utożsamiane z pojęciem „członka załogi śmigłowca”; 2. Słowo „samolot” należy rozumieć, jako „śmigłowiec”; 3. Pojęcie „lotnisko” obejmuje także „heliport”; 4. Odnośniki do innych Części wymagań JAR-OPS 1 oznaczają odpowiednie Części wymagań JAR-OPS-3.				
		c) Czy operator wie, że do personelu pokładowego na śmigłowcach nie mają zastosowania następujące zasady? 1. Dodatek 1 do JAR-OPS 1.1010 – Szkolenie przejściowe i w różnicach; i) paragraf (d) – szkolenie w użyciu trapów; ii) paragraf (e)(2)(ii) – silna turbulencja; iii) paragraf (e)(2)(iii) – gwałtowna dekompresja; iv) paragraf (h)(1) – szkolenie w użyciu ześlizgów; v) paragraf (h)(2) – szkolenie w użyciu tratw; vi) paragraf (h)(2) – szkolenie w użyciu masek tlenowych.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	JAR-OPS 3.995	<i>Wymagania minimalne</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby każdy członek załogi śmigłowca, o którym mowa w JAR-OPS 3.988, nazywany dalej „członkiem załogi śmigłowca”, spełniał następujące wymagania: 1. Wiek – miał ukończone 18 lat; 2. Przeszedł wstępne badania medyczne lub ocenę zdatości medycznej do wykonywania czynności członka załogi śmigłowca przewidzianych w Instrukcji Operacyjnej, zgodnie z ACJ OPS 3.995(a)(2); 3. Pozostawał psychofizycznie zdolny do wypełnienia obowiązków członka załogi śmigłowca określonych w Instrukcji Operacyjnej.				
		b) Czy operator zapewni, aby każdy członek załogi śmigłowca posiadał kwalifikacje fachowe do pełnienia wyznaczonym mu obowiązków, zgodnie z procedurami podanymi w Instrukcji Operacyjnej				
4	JAR-OPS 3.1005	<i>Szkolenie podstawowe</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewni, aby każdy członek załogi śmigłowca, ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie podstawowe (<i>initial training</i>), do którego zostaną włączone odpowiednie i wyznaczone przez Władzę elementy JAR-OPS 3.943 oraz sprawdziany wymagane w JAR-OPS 3.1025.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.1010	<i>Szkolenie przejściowe i w różnicach</i>	-	-	-	-
		<p>Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca, przed podjęciem wyznaczonych obowiązków, ukończył następujące szkolenia, których zakres ma być określony w Instrukcji Operacyjnej:</p> <p>1. <i>Szkolenie przejściowe (conversion training)</i>. Szkolenie przejściowe musi zostać ukończone:</p> <p>i) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności po raz pierwszy; albo</p> <p>ii) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności na innym typie śmigłowca.</p> <p>2. <i>Szkolenie w różnicach (differences training)</i>. Szkolenie w różnicach musi zostać ukończone:</p> <p>i) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności na innym wariantcie dotychczas użytkowanego przez operatora typu śmigłowca; albo</p> <p>ii) Przed wyznaczeniem członka załogi śmigłowca do pełnienia czynności na typach lub wersjach śmigłowca, których wyposażenie, rozmieszczenie wyposażenia lub procedury bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych różnią się zasadniczo między sobą.</p>				
		b) Czy operator ustalił programy szkolenia przejściowego i szkolenia w różnicach, uwzględniające nabyte wcześniej przez członka załogi śmigłowca kwalifikacje, potwierdzone w jego dokumentacji szkoleniowej zgodnie z JAR-OPS 3.1035				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 4	JAR-OPS 3.1010	c) Czy operator zapewnił, aby: 1. Szkolenie przejściowe było przeprowadzone w sposób zorganizowany i realistyczny. 2. Szkolenie w różnicach było prowadzone w sposób zorganizowany. 3. Szkolenie przejściowe i szkolenie w różnicach, jeśli jest potrzebne, obejmowało użycie całego wyposażenia ratunkowego i do przetrwania oraz wszystkie procedury normalne i awaryjne mające zastosowanie do typu lub wariantu śmigłowca wraz z ćwiczeniami i praktyką na rzeczywistym śmigłowcu lub na reprezentatywnych urządzeniach treningowych. 4. W programach szkolenia przejściowego i szkolenia w różnicach uwzględnione zostały elementy szkolenia CRM.				
5	JAR-OPS 3.1012	<i>Loty zapoznawcze</i> Czy operator zapewnił, aby po zakończeniu szkolenia przejściowego, ale przed rozpoczęciem lotów jako jeden z członków załogi śmigłowca wymaganych w JAR-OPS 3, każdy członek załogi śmigłowca odbył loty zapoznawcze (<i>familiarisation flights</i>).	-	-	-	-
6	JAR-OPS 3.1015	a) <i>Szkolenie okresowe</i> Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca przechodził szkolenia okresowe (<i>recurrent training</i>), obejmujące przydzielone mu w czasie ewakuacji zadania, procedury normalne i awaryjne oraz czynności właściwe dla typów lub wariantów śmigłowców, na których wykonuje loty.	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.1015	b)	Czy operator zapewnił, aby szkolenie okresowe i zatwierdzone przez Władzę programy sprawdzianów obejmowały zajęcia teoretyczne i praktyczne, razem z indywidualną praktyką.			
		c)	Czy okres ważności szkolenia okresowego i towarzyszących mu sprawdzianów wymaganych w JAR-OPS 3.1025 wynosi 12 miesięcy kalendarzowych, liczonych z dodaniem pozostałości miesiąca przeprowadzenia. Jeżeli przeprowadzono je w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu, to okres ważności będzie przedłużony od daty wydania o 12 miesięcy kalendarzowych, licząc od daty upływu ważności poprzedniego sprawdzianu.			
		d)	Czy operator zapewnił, aby: 1. W programach szkolenia okresowego uwzględnione zostały elementy szkolenia CRM 2. Każdy członek załogi śmigłowca odbywał szkolenia okresowe w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), które w cyklu 3-letnim obejmą wszystkie elementy przewidziane w programie szkolenia podstawowego CRM dla członków załogi śmigłowca			
7	JAR-OPS 3.1020	<i>Szkolenie wznowiające</i>		-	-	-
		a)	Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca, który nie uczestniczył w lotach przez okres czasu dłuższy niż 6 miesięcy, ale nadal zachowuje ważność poprzedniego sprawdzianu okresowego, ukończył szkolenie wznowiające (<i>refresher training</i>), którego program ma być podany w Instrukcji Operacyjnej.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	JAR-OPS 3.1020	b) Czy operator zapewnił, aby w przypadku, kiedy członek załogi śmigłowca, który uczestniczy w lotach, ale w poprzedzających 6 miesiącach nie wykonywał lotów na danym typie śmigłowca, przed podjęciem takich obowiązków: 1. Ukończył szkolenie wznawiające (<i>refresher training</i>) na typie śmigłowca; albo 2. Wykonał w lotach zarobkowych na danym typie śmigłowca loty wznawiające, na co najmniej dwóch odcinkach trasy (<i>re-familiarisation sectors</i>).				
8	JAR-OPS 3.1025	<i>Sprawdziany</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby po zakończeniu szkolenia wymaganego w JAR-OPS 3.1005, 3.1010 i 3.1015 członek załogi śmigłowca przeszedł sprawdzian obejmujący zakres tego szkolenia w celu upewnienia się, że członek załogi śmigłowca nabył umiejętności wykonania obowiązków związanych z wykonaniem procedur bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych. Sprawdziany te muszą być prowadzone przez personel uznany przez Władzę.				
		b) Czy operator zapewnił, aby każdy członek załogi śmigłowca przeszedł następujące sprawdziany: 1. Po zakończeniu szkolenia podstawowego – w zakresie podanym w ACJ OPS 3.1005; 2. Po zakończeniu szkolenia przejściowego i w różnicach – w zakresie podanym w ACJ OPS 3.1010; 3. Po zakończeniu szkolenia wznawiającego – w zakresie podanym w ACJ OPS 3.1015				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.1030	<i>Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie lub wariancie</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewnił, aby żaden członek załogi śmigłowca nie wykonywał lotów na więcej niż 3 typach śmigłowców, chyba że uzyska zgodę Władzy na pracę na 4 typach śmigłowców, z których co najmniej dwa mają podobne wyposażenie i procedury awaryjne				
		b) Czy w rozumieniu ust. (a) powyżej warianty tego samego typu śmigłowca są uznane za różne typy, jeżeli nie są podobne w każdym z następujących aspektów: 1. Użycie wyjść awaryjnych; 2. Rozmieszczenie i rodzaj wyposażenia awaryjnego; 3. Procedury awaryjne.				
10	JAR-OPS 3.1035	<i>Rejestry szkolenia</i>	-	-	-	-
		Czy operator będzie: 1. Przechowywał rejestry wszystkich szkoleń i sprawdzianów wymaganych w JAR-OPS 3.1005, 3.1010, 3.1015, 3.3020 i 3.1025; 2. Prowadził rejestry wszystkich szkoleń przejściowych, okresowych i sprawdzianów oraz udostępniał je Władzy i zainteresowanym członkom załogi śmigłowca, na każde ich żądanie.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiąarów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Instrukcje, dzienniki i rejestry			Audytora <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>	CAT(H)/P
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AOC <i>(AOC No)</i> /
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>		
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>	Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>	Obserwacja <i>(Observation)</i>

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Wpisz Nr Raportu NCR <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
		Zasady ogólne	-	-	-	-
1	JAR-OPS 3.1040	a) Czy operator zapewnił, aby Instrukcja Operacyjna zawierała wszystkie instrukcje i informacje, jakie są niezbędne personelowi operacyjnemu do wykonywania wyznaczonych obowiązków?				
		b) Czy Operator zapewnił, aby Instrukcja Operacyjna, łącznie z wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie AOC oraz z każdym, mającym zastosowanie, innym przepisem lub wymaganiem? Instrukcja Operacyjna i każda jej zmiana podlegają obowiązkowi uzgodnienia, a w odniesieniu do zagadnień podanych w IEM OPS 3.1040(b), zatwierdzenia przez Władzy.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.1040	c) Czy operator przygotował Instrukcję Operacyjną w języku angielskim? Na uzasadniony wniosek operatora Władza może zezwolić, aby Instrukcja Operacyjna w całości lub w części została wydana i używana w innym języku, zgodnie z IEM OPS 3.1040(c).				
		d) Czy gdyby operator stanął przed koniecznością opracowania nowej Instrukcji Operacyjnej lub jej głównych części, lub tomów, to postąpi zgodnie z ust. (c) powyżej. We wszystkich innych przypadkach operator musi spełnić wymagania ust. (c) powyżej tak szybko, jak tylko jest to możliwe, lecz nie później niż do dnia 1 sierpnia 1999r.				
		e) Czy operator wie, że może wydać Instrukcję Operacyjną w oddzielnych częściach?				
		f) Czy operator zapewnił, aby cały personel operacyjny miał łatwy dostęp do egzemplarza każdej części Instrukcji Operacyjnej, która dotyczy jego obowiązków? Ponadto operator zaopatrzy członków załóg lotniczych w osobistą kopię Części A i Części B Instrukcji Operacyjnej.				
		g) Czy operator zapewnił, aby Instrukcja Operacyjna była poprawiana i zmieniana tak, aby zawarte w niej instrukcje i informacje były aktualne? Operator zapewni, aby cały personel operacyjny był uprzedzany o zmianach, które odnoszą się do jego obowiązków.				
		h) Czy każdy posiadacz Instrukcji Operacyjnej lub odpowiedniej jej części ma obowiązek jej aktualizacji, wprowadzając poprawki oraz zmiany dostarczone mu przez operatora?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	JAR-OPS 3.1040	i) Czy operator będzie dostarczał Władzy z odpowiednim wyprzedzeniem każdą poprawkę i zmianę, jaką zamierza wprowadzić? Jeśli poprawka dotyczy tej części Instrukcji Operacyjnej, która zgodnie z JAR-OPS musi być zatwierdzona przez Władzę, to zatwierdzenie musi być uzyskane, zanim poprawka wejdzie w życie. Jeśli względy bezpieczeństwa wymagają natychmiastowego wprowadzenia poprawek lub zmian, to mogą być one opublikowane i zastosowane natychmiast z zastrzeżeniem, że wystąpiono o ich zatwierdzenie				
		j) Czy operator wprowadzi do Instrukcji Operacyjnej każdą poprawkę i zmianę nakazaną przez Władzę.				
		k) Czy operator, w przypadku, kiedy wprowadza do Instrukcji Operacyjnej dane pochodzące z innych, wcześniej zatwierdzonych dokumentów, zapewni, aby każda późniejsza poprawka wniesiona do tych dokumentów została także wprowadzona do Instrukcji Operacyjnej tak, aby Instrukcja Operacyjna nie zawierała informacji sprzecznych z wcześniej zatwierdzoną dokumentacją?				
		l) Czy operator zapewnił, aby zawartość Instrukcji Operacyjnej była przedstawiona w formie, której użycie nie nastręcza żadnych trudności? Przy projektowaniu instrukcji należy uwzględnić wpływ czynnika ludzkiego (<i>Human Factor</i>).				
		m) Czy operator otrzymał zezwolenie Władzy na przedstawienie Instrukcji Operacyjnej lub jej części w formie innej niż wydrukowana na papierze? W takich przypadkach musi być zapewniony uznany standard dostępności, użyteczności i wiarygodności.				
		n) Czy operator wie, że stosowanie streszczonej lub skróconej formy Instrukcji Operacyjnej nie zwalnia operatora z obowiązku stosowania się do wszystkich wymagań JAR-OPS 3.130.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
2	JAR-OPS 3.1045	<i>Instrukcja Operacyjna Struktura i zawartość</i>	-	-	-	-	
		A	Czy część A Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie ogólne zasady operacyjne, instrukcje i procedury niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji, nieodnoszące się do określonego typu śmigłowca, i musi być zgodna z wszystkimi odnośnymi przepisami?				
		B	Czy część B Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie zasady, instrukcje i procedury niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji odnoszące się do określonego typu śmigłowca, a jednocześnie musi uwzględniać każdy odrębny wariant?				
		C	Czy część C Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie instrukcje i procedury dotyczące tras i lotnisk wymagane i właściwe dla obszaru prowadzonych operacji?				
		D	Czy część D Instrukcji Operacyjnej zawiera wszystkie zasady, instrukcje i procedury określające zasady szkolenia, utrzymania i sprawdzania kwalifikacji personelu operacyjnego operatora? Czy operator zapewnił, aby zawartość Instrukcji Operacyjnej była zgodna z Dodatkiem 1 do JAR-OPS 3.1045 i właściwa dla obszarów i typów prowadzonych operacji. Czy operator zapewnił, aby szczegółowa struktura Instrukcji Operacyjnej była zatwierdzona przez Władzę, zgodnie z IEM OPS 3.1045(c).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.1045	DZIAŁ A. ADMINISTROWANIE I PROWADZENIE INSTRUKCJI OPERACYJNEJ				
		<i>01 Wprowadzenie</i>				
		<i>02 System wprowadzania poprawek i zmian</i>				
		1. ORGANIZACJA I ZAKRESY ODPOWIEDZIALNOŚCI				
		2. KIEROWANIE OPERACJAMI I NADZÓR OPERACYJNY				
		3. SYSTEM JAKOŚCI				
		4. SKŁAD ZAŁOGI				
		5. WYMAGANE KWALIFIKACJE				
		6. ŚRODKI OSTROŻNOŚCI DLA ZDROWIA ZAŁOGI				
		7. OGRANICZENIA CZASU LOTU				
		8. PROCEDURY OPERACYJNE				
		9. MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BROŃ				
		10. OCHRONA				
		11. POSTĘPOWANIE Z WYPADKAMI I INCYDENTAMI LOTNICZYMI				
		12. ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW				
		13. LEASING ŚMIGŁOWCÓW				
		DZIAŁ B. ZAGADNIENIA OPERACYJNE ZWIĄ- ZANE Z TYPEM ŚMIGŁOWCA				
		0. ZASADY OGÓLNE I JEDNOSTKI MIAR				
		2. PROCEDURY NIENORMALNE I AWARYJNE				
		3. PROCEDURY NORMALNE				
4. OSIĄGI						
5. MASA I WYWAŻENIE						
6. ZAŁADUNEK						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.1045	7. PLANOWANIE LOTU				
		8. WYKAZ ODSTĘPSTW OD KONFIGURACJI				
		9. WYKAZ WYPOSAŻENIA MINIMALNEGO				
		10. WYPOSAŻENIE AWARYJNE, RATUNKOWE I TLEN				
		11. PROCEDURY EWAKUACYJNE W NIEBEZ- PIECZENSTWIE				
		12. INSTALACJE ŚMIGŁOWCOWE				
		DZIAŁ C. INSTRUKCJE I INFORMACJE DOTY- CE TRAS I HELIPORTÓW				
	DZIAŁ D. SZKOLENIE					
4	JAR-OPS 3.1050	<i>Instrukcja użytkowania w locie</i>	-	-	-	-
		Czy operator zaopatrzył każdy z użytkowanych śmigłowców w zatwierdzonej przez Władzę Instrukcję Użytkowania w Locie (<i>Helicopter Flight Manual – HFM</i>) lub w inny równoważny dokument.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.1055	Dziennik podróży	-	-	-	-
		a) Czy operator zachowuje w formie dziennika podróży (Journey Log) następujące informacje o każdym locie: 1. Znaki rejestracyjne śmigłowca; 2. Datę lotu; 3. Nazwiska członków załogi lotniczej; 4. Przydzielone członkom załogi obowiązki; 5. Miejsce odlotu; 6. Miejsce przylotu; 7. Godzinę odlotu (off-block time); 8. Godzinę przylotu (on-block time); 9. Czas lotu; 10. Rodzaj lotu; 11. Zdarzenia, obserwacje, jeżeli są; 12. Podpis pilota-dowódcy (PIC) bądź jego równoważnik, zgodnie z IEM OPS 3.1055 (a)(12).				
		b) Czy operator jest świadomy, że Władza może zwolnić operatora z obowiązku prowadzenia dziennika podróży śmigłowca lub jego części, jeżeli odnośne informacje mogą być uzyskane z innej dokumentacji, zgodnie z IEM OPS 3.1055(b).				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		Czy operator zapewnił, aby stosowany przez niego operacyjny plan lotu oraz zapisy dokonywane w czasie lotu zawierały,:	-	-	-	-
6	JAR-OPS 3.1060	a) <ol style="list-style-type: none"> 1. Znaki rejestracyjne śmigłowca; 2. Typ śmigłowca i wariant; 3. Datę lotu; 4. Oznaczenie lotu (<i>flight identification</i>); 5. Nazwiska członków załogi lotniczej; 6. Obowiązki przydzielone członkom załogi lotniczej; 7. Miejsce odlotu; 8. Godzinę odlotu (<i>off-block time</i>); 9. Miejsce przylotu (planowane i rzeczywiste); 10. Godzinę przylotu (<i>on-block time</i>); 11. Typ operacji (np. VFR; HEMS itp.); 12. Trasę i jej odcinki z punktami kontrolnymi lub punktami trasy, odległościami, czasami i drogami (trakami); 13. Planowaną prędkość podróżną i czas lotu pomiędzy punktami kontrolnymi lub punktami trasy. Obliczeniowe i rzeczywiste czasy przelotów tych punktów; 14. Bezpieczne wysokości (<i>altitude</i>) i minimalne poziomy lotu; 15. Planowane wysokości (<i>altitude</i>) i poziomy lotu; 16. Obliczenia paliwa (zapasy paliwa na lot); 17. Ilość paliwa na pokładzie przy uruchamianiu silników; 18. Heliport zapasowy dla heliportu startu i, kiedy ma to zastosowanie, dla lotu po trasie i dla heliportu docelowego, łącznie z informacjami wymaganymi w ust. (12); (13); (14); (15) powyżej; 19. Wstępne zezwolenie ATS na lot i kolejne zmiany zezwolenia; 20. Obliczenia zmiany planu podczas lotu; 21. Stosowne informacje meteorologiczne. 				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	JAR-OPS 3.1060	b) Czy operator wie, że może pominąć w operacyjnym planie lotu pewne pozycje nieodnoszące się do typu operacji lub będące łatwo dostępne w innej dokumentacji lub w powszechnie uznanych źródłach?				
		c) Czy operator zapewnił, aby operacyjny plan lotu i jego użycie było opisane w Instrukcji Operacyjnej.				
		d) Czy operator zapewnił, aby wszystkie zapisy w operacyjnym planie lotu były dokonywane na bieżąco i w sposób ciągły?				
7	JAR-OPS 3.1065	<i>Okresy przechowywania dokumentów</i>	-	-	-	-
		Czy operator zapewnił, aby wszystkie zapisy i informacje operacyjne oraz techniczne dotyczące każdego lotu były zachowane przez okres przewidziany w Dodatku 1 do JAR-OPS 3.1065.				
8	Dodatek 1 do JAR-OPS 3.1065	<i>Czy zapewnione są okresy przechowywania dokumentów zgodnie z:</i>	-	-	-	-
		<i>Tabela Nr 1</i>				
		<i>Tabela Nr 2</i>				
		<i>Tabela Nr 3</i>				
		<i>Tabela Nr 4</i>				
		<i>Tabela Nr 5</i>				
		<i>Tabela Nr 6</i>				



LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.1070	<i>Instrukcja zarządzania obsługą techniczną przez operatora</i>	-	-	-	-
		Czy operator ustanowił i będzie stosował zatwierdzoną przez Władzy instrukcję zarządzania obsługą techniczną (MME) zgodną z wymaganiami Part-M - M.A.704 warunki zarządzania nieprzerwaną zdadnością do lotu.				
10	JAR-OPS 3.1071	<i>Pokładowy dziennik techniczny śmigłowca</i>	-	-	-	-
		Czy operator prowadzi pokładowy dziennik techniczny śmigłowca, zgodnie z wymaganiami Part-M - M.A.706 System technicznej rejestracji operatora				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Czas pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/Q
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)	Nr AOC (AOC No) /
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Przepisy ogólne</i>	-	-	-	-
1	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§1 Rozporządzenie określa szczegółowe warunki rozliczania czasu pracy członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego oraz warunki wykonywania przez nich czynności				
		§2 Czy użyte w IO określenia odpowiadają zapisanym w §2.				
		§3 Czy członek załogi statku powietrznego oraz kontroler ruchu lotniczego może przystąpić do wykonywania czynności lotniczych, jeżeli jego stan psychiczny lub fizyczny uniemożliwia mu pełnienie obowiązków w wymaganym przez pracodawcę zakresie lub może zagrażać bezpieczeństwu lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 1	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§4	Czy niezależnie od ewidencji wynikających z Kodeksu pracy, pracodawca prowadzi dla każdego członka załogi statku powietrznego odrębną ewidencję zawierającą informacje dotyczące jego: a) czasu pracy; b) czasu wykonywania czynności lotniczych; c) czasu lotu; d) czasu wypoczynku i dni wolnych.			
		§5	Czy do ewidencji, o której mowa w § 4, dołącza się kopie meldunków o przekroczeniu czasu wykonywania czynności lotniczych i skróceniu czasu wypoczynku?			
		§6	Czy członkowie załóg statków powietrznych wchodzący w skład personelu lotniczego, wykonujący loty w różnych rodzajach lotnictwa, obowiązani są do prowadzenia wykazu czasu lotów, czasu pełnienia czynności lotniczych i czasu wypoczynku oraz do przedstawiania ich pracodawcy?			
		§7	Czy czas wykonywania czynności lotniczych na symulatorze lotu lub w przypadku lotów szkolnych i treningowych może przekroczyć 10 godzin w okresie dobowym?			
2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu lotniczego w przewozie lotniczym</i>		-	-	-
		§8	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego, wykonującego loty w przewozie lotniczym, nie może przekroczyć norm czasu pracy: a) przeciętnie 40 godzin na tydzień oraz 480 godzin — w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym; b) 1 900 godzin — w ciągu roku kalendarzowego, z zastrzeżeniem § 11.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§9	Czy czas wykonywania czynności lotniczych członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego, w zależności od czasu zgłoszenia się do lotu, składu załogi oraz ilości lądowań, nie przekracza wymagań określonych w tabelach nr 1 i 2:			
		§10	Czy czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabelach nr 1 i 2 może być przedłużony tylko w przypadku? a) zastosowania pracy z przerwą; b) zwiększenia składu załogi statku powietrznego o członków personelu lotniczego; c) decyzji dowódcy statku powietrznego w razie nieprzewidzianych okoliczności w czasie wykonywania operacji lotniczych.			
		§11	1. Czy czas lotu członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego może przekroczyć? a) 900 godzin — w roku kalendarzowym; b) 100 godzin — w miesiącu kalendarzowym. 2. Czy dopuszczalny nieprzerwany czas lotu w załodze wieloosobowej nie przekracza wartości określonych w tabeli nr 3:			
		§12	Czy pracodawca (jest obowiązany) określił czas zgłoszenia się do lotu obejmujący czas niezbędny do przygotowania lotu, jednak nie krótszy niż 30 minut przed czasem planowanego lotu?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§13	1. Czy jeżeli czas pracy jest przedzielony planowaną i uwzględnioną w rozkładzie lotów przerwą, to czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabelach nr 1 i 2 ulega przedłużeniu w następujący sposób: a) przerwa wynosząca 3—6 godzin 59 minut — przedłużenie o 1/2 czasu przerwy; b) przerwa wynosząca 7—9 godzin 59 minut — przedłużenie o 2/3 czasu przerwy albo 11/2 czasu przerwy, jeżeli przerwa nastąpiła pomiędzy godziną 20;00 a 8;00 czasu lokalnego. 2. Czy przedłużenie czasu wykonywania czynności lotniczych, o którym mowa w ust. 1, przed przerwą i po przerwie, nie przekracza 8 godzin, a przedłużony w ten sposób czas pracy nie jest dłuższy niż 18 godzin? 3. Czy czasie jednego okresu wykonywania czynności lotniczych uwzględniono tylko jedną dopuszczalną przerwę? 4. Przepisów ust. 1—3 nie stosuje się do czasu pracy w zwiększonym składzie załogi statku powietrznego, o którym mowa w § 15.				
		§14	Czy czas pobytu członka załogi statku powietrznego, wchodzącego w skład personelu lotniczego, na lotnisku położonym poza portem macierzystym, przekraczający 6 godzin, uprawnia do wypoczynku w warunkach hotelowych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§15 1. Czy w przypadku zwiększenia składu wieloosobowej załogi statku powietrznego o druga kompletna załóg, w skład, której wchodzi członkowie personelu lotniczego, czas wykonywania czynności lotniczych może być przedłużony do 18 godzin, a nieprzerwany czas lotu do 15 godzin? 2. Czy w przypadku zwiększenia składu załogi statku powietrznego o jednego pilota, który ma uprawnienia do wykonywania funkcji dowódcy statku powietrznego na danym typie statku powietrznego, czas wykonywania czynności lotniczych nie może przekroczyć 15 godzin, a nieprzerwany czas lotu 12 godzin? 3. Załoga statku powietrznego w zwiększonym składzie nie może wykonywać więcej niż 2 lądowania w przypadku, o którym mowa w ust. 1 i 2. 4. Jeżeli planowany czas wykonywania czynności lotniczych członków personelu lotniczego wchodzących w skład wieloosobowej załogi statku powietrznego, o której mowa w ust. 1 i 2, w zwiększonym składzie: a) nie przekracza 16 godzin — to załozde niewykonywającej czasowo czynności należy zapewnić rozkładane fotele oddzielone od kabiny załogi i pasażerów; b) wynosi 16 lub więcej godzin — to załozde niewykonywającej czasowo czynności należy zapewnić miejsca do leżenia oddzielone od kabiny załogi i pasażerów.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§16 Czy jeżeli członek personelu lotniczego wchodzący w skład załogi statku powietrznego przystępuje do pracy? 1) poza portem macierzystym — pracodawca zapewnia mu czas wypoczynku, co najmniej tak długi, jak poprzedni czas pracy, lub w wymiarze 10 godzin, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; 2) w porcie macierzystym — pracodawca zapewnia mu czas wypoczynku określony w pkt 1, z tym że: a) po pracy z przerwą — czas wypoczynku powinien wynosić, co najmniej tyle, ile wynosił poprzedni czas pracy łącznie z przerwą, obliczony zgodnie z § 13, b) po wykonaniu lotu w pasie strefowej zmiany czasu — czas wypoczynku powinien wynosić co najmniej 48 godzin czasu liczonego od godziny 24:00 czasu lokalnego dnia przylotu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§17 1. Czas wypoczynku określony w § 16 pkt 1 może być skrócony maksymalnie o 3 godziny, lecz wypoczynek nie może być krótszy niż 10 godzin, pod warunkiem, że: a) poprzedni czas wypoczynku wynosił, co najmniej tyle, ile czas wypoczynku określony w § 16 pkt 1; b) liczbę godzin, o którą został skrócony wypoczynek, dodaje się do następnego czasu wypoczynku, który nie może już ulec skróceniu; c) czas wypoczynku nie może być skracany przed lub po wykonywaniu pracy z przerwą. 2. Czas wypoczynku określony w § 16 pkt 2 lit. a powinien być przedłużony do: a) 36 godzin — w ciągu kolejnych 7 dni albo b) 60 godzin — w ciągu kolejnych 10 dni. 3. Członkowi personelu lotniczego przysługuje: a) tyle dni wolnych do wszelkich zajęć w porcie macierzystym, ile w przyjętym okresie rozliczeniowym przypada dni wolnych od pracy, w tym w każdym miesiącu co najmniej 1 dzień wolny przypadający w niedzielę lub święto; w skład tych dni mogą wchodzić okresy wypoczynku; b) wyznaczone dni wolne podawane są do wiadomości z co najmniej 24-godzinnym wyprzedzeniem i tak rozplanowane, aby mogły być wykorzystane w porcie macierzystym. 4. Jeżeli w ciągu 7 kolejnych dni jeden z co najmniej trzech planowanych rozkładów czasu pracy przypada między godzinami 01:00—06:00 czasu lokalnego i różnica czasu między dwoma miejscami, w których wypada wypoczynek, jest mniejsza niż 4 godziny, to okres wypoczynku 36 godzin, o którym mowa w ust. 2 pkt 1, należy przedłużyć do 48 godzin.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§18	1. Jeżeli planowany czas dojazdu z miejsca pracy do miejsca zakwaterowania wyznaczonego przez pracodawcę poza portem macierzystym przekracza 2 godziny w obu kierunkach, to do czasu wypoczynku dodaje się nadwyżką czasu dojazdu ponad planowane 2 godziny tego dojazdu. 2. Jeżeli czas pobytu w miejscu zakwaterowania nie jest krótszy niż 10 godzin, a planowany czas dojazdu jest krótszy niż 1 godzina i 30 minut, to różnica między tym czasem a czasem dojazdu może być odjęta od czasu wypoczynku.			
		§19	Poza portem macierzystym członek personelu lotniczego wykonujący lot w pasie strefowej zmiany czasu może przystąpić do pracy, jeżeli nieprzerwany zajęciami służbowymi okres wypoczynku wynosił co najmniej tyle, ile czas wykonywania czynności lotniczych, jednak nie mniej niż 14 godzin — gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 4 godziny, a nie mniej niż 16 godzin — gdy różnica czasu wynosiła co najmniej 6 godzin.			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§20	1. Czy dopuszcza się przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych, w tym czasu lotu, w ciągu kolejnych 24 godzin, co może nastąpić za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie? a) konieczności wykonania lotu w celach poszukiwawczych lub ratowniczych; b) opóźnienia lotu z przyczyn uzasadnionych, a w szczególności z powodu: - niesprzyjających warunków atmosferycznych, - oczekiwania na pasażerów, - usuwania usterek, - wydłużonego kołowania — nie więcej jednak niż o 2 godziny, z zastrzeżeniem ust. 2. 2. Czas wykonywania czynności lotniczych w ciągu kolejnych 24 godzin może zostać przekroczony o 3 godziny w przypadku wykonywania lotu w zwiększonym składzie załogi. 3. Dowódca składa pracodawcy pisemny meldunek o każdorazowym przekroczeniu czasu wykonywania czynności lotniczych lub skróceniu czasu wypoczynku. 4. W przypadku przekroczenia czasu wykonywania czynności lotniczych lub skrócenia czasu wypoczynku o 1 godzinę lub więcej, pracodawca przesyła kopię meldunku, o którym mowa w ust. 3, wraz z wyjaśnieniem okoliczności przekroczenia czasu wykonywania czynności lotniczych lub skróceniu czasu wypoczynku, do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia złożenia meldunku.				
		§21	Czy dyżury pełnione w porcie macierzystym, w innym miejscu wyznaczonym przez pracodawcę lub telefonicznie zgodne są z tabelą nr 4				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 2	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§22 1. Czy w przypadku pełnienia dyżuru poza portem macierzystym, gdy czas dyżuru przekracza 6 godzin albo ponad 4 godziny dyżuru przypadają między godziną 22:00—06:00 czasu lokalnego, pracodawca zapewnia odpowiednie warunki zakwaterowania. 2. W przypadku, gdy dyżur pełniony jest w porcie lotniczym, pracodawca zapewnia odpowiednie warunki pełnienia dyżuru. 3. Czas dyżuru telefonicznego wlicza się do czasu pracy w wymiarze 50% czasu dyżuru, z wyłączeniem pierwszych 4 godzin. 4. W przypadku opóźnienia odlotu, czas pomiędzy planowaną godziną odlotu a ponownie wyznaczona godzina odlotu zalicza się do czasu pełnienia dyżuru.				
		<i>Czas pracy personelu lotniczego w lotnictwie ogólnym</i>	-	-	-	-
		§23 Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie ogólnym nie przekracza norm czasu pracy, o których mowa w § 8.				
3	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§24 1. Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego nie przekracza? a) 10 godzin czasu wykonywania czynności lotniczych — w ciągu kolejnych 24 godzin; b) 6 godzin czasu lotu — w ciągu kolejnych 24 godzin; c) 30 godzin czasu lotu — w tygodniu kalendarzowym; d) 100 godzin czasu lotu — w miesiącu kalendarzowym; e) 600 godzin czasu lotu — w roku kalendarzowym. 2. Członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego wykonujący loty krótkie (loty po kręgu, do strefy i loty w rejonie lotniska), w czasie, których start i lądowania odbywają się na tym samym lotnisku, powinien mieć zapewnioną przerwę w pracy, określona w tabeli nr 5:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§25	Czy przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych w ciągu kolejnych 24 godzin za zgoda dowódcy statku powietrznego nie jest większe niż 2 godziny?			
		§26	Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.			
4	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu lotniczego w lotnictwie usługowym</i>		-	-	-
		§27	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym nie przekracza norm czasu pracy, o których mowa w § 8.			
		§28	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym przekracza? a) czasu wykonywania czynności lotniczych — określonego w tabelach nr 1 i 2; b) czasu lotu w ciągu kolejnych 24 godzin: - w załodze wieloosobowej — określonego w tab. nr 3, - w załodze jednoosobowej — określonego w tab. nr 6:			
		§29	Czy jedna godzina lotu wykonanego na wysokości poniżej 50 metrów od powierzchni ziemi jest przyjmowana, jako 1 godzina i 20 minut czasu wykonywania czynności lotniczych?			
		§30	Czy jedna godzina lotu wykonywanego na wysokości powyżej 3 600 metrów od powierzchni ziemi na statku powietrznym, który nie ma kabiny ciśnieniowej, jest przyjmowana, jako 1 godzina i 20 minut czasu wykonywania czynności lotniczych?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 4	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§31	1. Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym nie przebywa za sterami statku powietrznego bez przerwy dłużej niż 3 godziny, z wyłączeniem planowanych przelotów? 2. Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego w lotnictwie usługowym, wykonujący loty krótkie w rejonie lotniska, ma przerwy w wykonywaniu czynności lotniczych, określone w tabeli nr 7:				
		§32	Czy przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych określonego w tabelach nr 1 i 2 w ciągu kolejnych 24 godzin za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie: 1 udziału w akcji poszukiwawczo-ratowniczej, patrolowaniu akwenów wodnych i obszarów leśnych oraz w akcjach gaśniczych — nie przekracza 2 godzin; 2 wykonywania zabiegów agrochemicznych upraw rolnych i leśnych zagrożonych przez szkodniki — nie przekracza 3 godzin.				
		§33	Czy przekroczenie czasu lotu określonego w § 28 pkt 2 za zgoda dowódcy statku powietrznego w sytuacji, o której mowa w § 32 pkt 1 i 2 - nie przekracza 2 godzin?				
		§34	Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych, o którym mowa w § 32, lub przekroczenie czasu lotu, o którym mowa w § 33, może nastąpić jedynie w dwóch kolejnych dniach z zachowaniem 40-godzinnego tygodniowego czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym.				
		§35	Do spraw nieregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu lotniczego w Lotniczej Służbie Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznego</i>	-	-	-	-
		§36 Czy czas pracy członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego w Lotniczej Służbie Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznym nie przekracza? 1. norm czasu: a) wykonywania czynności lotniczych — 12 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, b) pracy — przeciętnie 40 godzin na tydzień oraz 480 godzin w przyjętym trzymiesięcznym okresie rozliczeniowym, c) pracy — 1 900 godzin w roku kalendarzowym; 2. czasu lotu: a) 8 godzin — w ciągu kolejnych 24 godzin, b) 80 godzin — w miesiącu kalendarzowym, c) 800 godzin — w roku kalendarzowym.				
		§37 Czy przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych określonego w § 36 pkt 1 lit. a w ciągu kolejnych 24 godzin za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie: 1. udziału w akcji ratowniczej — nie wynosi więcej niż 2 godziny; 2. lotu z chorym lub rannym pacjentem do punktu opieki medycznej lub w celu dostarczenia krwi lub organów ludzkich do przeszczepów — nie wynosi więcej niż 3 godziny.				
		§38 Czy przekroczenie czasu lotu określonego w § 36 pkt 2 lit. za zgoda dowódcy statku powietrznego w razie wykonywania zadań określonych w § 37 —nie wynosi więcej niż 2 godziny?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 5	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§39	Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych, o którym mowa w § 37, lub czasu lotu, o którym mowa w § 38, może nastąpić jedynie w dwóch kolejnych dniach z zachowaniem tygodniowej normy czasu pracy w przyjętym okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy.				
		§40	Czy minimalny czas wypoczynku po okresie wykonywania czynności lotniczych wynosi 8 godzin i 30 minut?				
		§41	1. Czy okres dyżuru obejmuje maksymalnie 8 dni, w których wypełniane są obowiązki Lotniczej Służby Ratownictwa Medycznego oraz Transportu Medycznego? 2. Okres dyżuru, w którym zawarty jest czas wypoczynku krótszy niż 10 godzin w ciągu kolejnych 24 godzin, nie może trwać dłużej niż 4 dni.				
		§42	Czy czas pełnienia dyżuru nie przekracza 15 godzin i 30 minut na dobę?				
		§43	Czy czas przerwy w wykonywaniu czynności lotniczych przekraczający 1 godzinę w czasie pełnienia dyżuru nie jest zaliczany do czasu wykonywania czynności lotniczych?				
		§44	Czy jeżeli ze względu na szczególne okoliczności wystąpiło przedwczesne, zagrażające bezpieczeństwu, zmęczenie pilota, jest on obowiązany podjąć decyzje o wcześniejszym zakończeniu dyżuru?				
		§45	Czy przed każdym okresem dyżuru określonym w § 41 wypoczynek nie jest krótszy niż 24 godziny?				
		§46	Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
6	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu lotniczego wykonującego loty na śmigłowcach</i>	-	-	-	-	
		§47	Czy członek załogi statku powietrznego wchodzący w skład personelu lotniczego wykonujący loty na śmigłowcach przekracza normy czasu pracy określone w § 8.				
		§48	Czy przestrzegane są graniczenia czasu wykonywania czynności lotniczych i czasu lotu z tabeli nr 8?				
		§49	Czy czas przerwy członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego wykonującego w szczególności loty widokowe, dowoży do i z platformy wiertniczej, ze średnią ilością 6 lub więcej lądowań w ciągu godziny, powinien wynosi, co najmniej 30 minut na każde 3 godziny pracy?				
		§50	1. Czy w przypadku wykonywania skomplikowanych operacji lotniczych, w szczególności przy przewożeniu ładunków oraz pracach montażowych, pracodawca określa maksymalną długość czasu pracy członka załogi statku powietrznego z zachowaniem ograniczeń określonych w tabeli nr 8. 2. Czas pracy, o którym mowa w ust. 1, podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego				
		§51	Czy czas lotu nie przekracza? 1) 80 godzin czasu lotu — w miesiącu kalendarzowym; 2) 800 godzin czasu lotu — w roku kalendarzowym.				
		§52	Czy czas wypoczynku członka załogi statku powietrznego wchodzącego w skład personelu lotniczego po zakończeniu czynności lotniczych nie jest krótszy niż 12 godzin?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 6	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§53 Do spraw nieuregulowanych przepisami niniejszego rozdziału stosuje się odpowiednio przepisy rozdziału 2.				
7	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	<i>Czas pracy personelu pokładowego</i>	-	-	-	-
		§54 Czy członek personelu pokładowego nie przekracza norm czasu pracy określonych w § 8.?				
		§55 Czy czas wykonywania czynności lotniczych personelu pokładowego, w zależności od czasu zgłoszenia się do pracy, jest zgodny z określonym jest w tabeli nr 9.?				
		§56 Czy czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabeli nr 9 może być zwiększony? 1) w przypadku, o którym mowa w § 13; 2) na polecenie dowódcy statku powietrznego w przypadku zakłóceń operacyjnych.				
		§57 1.Czy w przypadku zwiększenia czasu wykonywania czynności lotniczych, nie przekracza 18 godzin na dobę w locie długodystansowym? 2. W przypadku, o którym mowa w ust. 1, personelowi pokładowemu należy zapewnić odpowiednie warunki wypoczynku.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 7	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§58 Czy jeżeli czas wykonywania czynności lotniczych: 1) przekracza 16 godzin — każdy członek personelu pokładowego powinien być zwolniony od wszelkich zajęć w czasie lotu na 1/3 czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, pozostałość dzieli się przez 3, a dla 1/3 liczby personelu pokładowego zapewnione są oddzielone od kabiny załogi i pasażerów miejsca do leżenia; 2) przekracza 14 godzin, a nie przekracza 16 godzin — każdy członek personelu pokładowego powinien być zwolniony od wszelkich zajęć w czasie lotu na 1/4 czasu lotu liczonego w ten sposób, że od planowanego czasu lotu odejmuje się 1 godzinę, pozostałość dzieli się przez 4, a dla 1/4 liczby personelu pokładowego zapewnione są oddzielone od kabiny załogi i pasażerów rozkładane fotele; 3) przekracza czas wykonywania czynności lotniczych określony w tabeli nr 9, a nie jest dłuższy niż 14 godzin — każdy członek personelu pokładowego powinien być zwolniony od wszelkich zajęć w czasie lotu co najmniej na 1 godzinę.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8.	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego	-	-	-	-
		§59 Czy czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego nie przekracza 12 godzin na dobę i przeciętnie 40 godzin na tydzień w okresie rozliczeniowym nieprzekraczającym 3 miesięcy? 2. Czas pracy kontrolerów ruchu lotniczego obejmuje w szczególności: 1) pracę na stanowisku operacyjnym kontroli ruchu lotniczego; 2) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym; 3) czas odprawy przed rozpoczęciem pracy zmiany dziennej lub nocnej; 4) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego; 5) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia praktycznego oraz egzaminowania; 6) przerwę, o której mowa w ust. 3. 3. W czasie pracy kontrolerów ruchu lotniczego zapewnia się przerwy w wymiarze do 50% dobowego wymiaru czasu pracy, w ciągu, której pracownik pozostaje w gotowości do pracy.				
		§60 Czy szczegółowy rozkład czasu pracy kontrolerów ruchu lotniczego określa regulamin pracy?	-	-	-	-
		§61 1. Czy liczba następujących po sobie bezpośrednio dni pracy nie przekracza czterech? 2. Liczba następujących po sobie bezpośrednio dni wolnych nie może przekroczyć czterech. 3. Po pracy w porze nocnej pracodawca zapewni 12-godzinny nieprzerwany okres wypoczynku.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
Cd 8	Rozp. M I z 13 grudnia 2002r DZ.U. z 2002 nr 219 poz.1841	§62	1. Czy maksymalny czas pracy bez przerwanie przekracza : 1) na stanowisku operacyjnym kontrolera radarowego — do 2 godzin; 2) na stanowisku operacyjnym kontrolera proceduralnego — do 2 godzin; 3) na pozostałych stanowiskach operacyjnych wymagających kwalifikacji kontrolera ruchu lotniczego — do 3 godzin; 4) na stanowisku operacyjnym asystenta kontrolera ruchu lotniczego — do 3 godzin. 2. W organach kontroli ruchu lotniczego portów lotniczych o małym natężeniu ruchu lotniczego czas pracy, o którym mowa w ust. 1, może być zwiększony o 3 godziny na stanowisku operacyjnym kontrolera radarowego i kontrolera proceduralnego. 3. Okres przerwy, o której mowa w § 59 ust. 3, na stanowisku operacyjnym wynosi nie mniej niż 1 godzinę dla każdego rodzaju stanowiska operacyjnego.				
		§63	Przepisy § 59—62 stosuje się odpowiednio do osób nieposiadających licencji kontrolera ruchu lotniczego podczas ich szkolenia lotniczego na stanowiskach operacyjnych kontroli ruchu lotniczego.				
		§64	Traci moc zarządzenie Ministra Transportu, Żeglugi i Łączności z dnia 28 marca 1989 (M. P.Nr 8, poz. 76, z 1990 r. Nr 14, poz. 113 oraz z 1996 r.Nr 60, poz. 565 i Nr 68, poz. 644).				
		§65	Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZA zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZA zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAT(H) - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAT(H)/R
Operator/Organizacja (Operator/Organization)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Random)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.1150	Terminologia. Czy operator stosuje nazewnictwo zgodne z definicjami za wartymi w przepisie?	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2.	JAR-OPS 3.1155	Zezwolenie na transport materiałów niebezpiecznych.	-	-	-	-
		Czy operator posiada zezwolenie organu na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych?				
3.	JAR-OPS 3.1160	Zakres.	-	-	-	-
		a) Czy operator spełni, bez względu na trasę i zwierchnictwo nad przestrzenią powietrzną, w której materiały niebezpieczne są przewożone drogą lotniczą, wszystkie warunki podane w Instrukcjach Technicznych				
		b) Artykuły i substancje, które byłyby inaczej sklasyfikowane, jako materiały niebezpieczne, będą wyłączone z ustaleń w tej Części, jeśli spełnione są ograniczenia podane w Instrukcjach Technicznych oraz jeśli: 1 Wymagane jest, aby zgodnie z odnośnymi przepisami zdatności lub z przyczyn operacyjnych znalazły się one na pokładzie śmigłowca, zgodnie z IEM OPS 3.1160 (b)(1); 2 Będą przewożone, jako catering lub zaopatrzenie kabinowe; 3 Będą przewożone dla zużycia w locie, jako pomoc weterynaryjna lub jako humanitarny środek uśmiercający dla zwierząt, zgodnie z IEM OPS 3.1160(b)(3); 4 Będą przewożone dla zużycia w locie, jako środek medyczny dla pacjenta zgodnie z IEM OPS 3.1160 (b)(4), biorąc pod uwagę, aby:				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 3	JAR-OPS 3.1160	b) (i) Pojemniki z gazem były wyprodukowane specjalnie do napełniania i transportowania danego gazu; (ii) Środki apteczne, lekarstwa i inne środki medyczne były pod kontrolą wykwalifikowanego personelu, kiedy są na śmigłowcu; (iii) Wyposażenie zawierające mokre ogniwa zasilające było mocowane i zabezpieczone w pozycji pionowej dla uniknięcia wylania elektrolitu; (iv) Były wydawane przez dowódcę śmigłowca odpowiednie polecenia dotyczące składowania i zabezpieczania całego wyposażenia podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy jest to konieczne dla zachowania bezpieczeństwa; 5. Były przewożone przez pasażerów lub członków załogi zgodnie z IEM OPS 3.1160(b)(5).				
		c) Czy artykuły i substancje, będące w zamierzeniu zastępczymi dla tych, które podano w ust. (b)(1) oraz (a)(2) powyżej, będą przewożone śmigłowcem zgodnie z wymaganiami podanymi w Instrukcjach Technicznych				
4	JAR-OPS 3.1165	<i>Ograniczenia w przewozie materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby na śmigłowcu nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w Instrukcjach Technicznych są z nazwy lub pochodzenia zabronione do przewozu lotniczego				
		b) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby przedmioty i substancje lub inne materiały, które są określone w Instrukcjach Technicznych, jako zabronione do przewozu w normalnych warunkach, były przewożone wyłącznie kiedy: 1. Zostaną zwolnione z zakazu przewozu przez zainteresowane państwa na podstawie Instrukcji Technicznych, zgodnie z IEM OPS 3.1165(b)(1); 2. Instrukcje Techniczne wskazują, że mogą być przewożone za zgodą wydaną przez państwo pochodzenia.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd. 4	JAR-OPS 3.1170	<i>Klasyfikacja</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby artykuły i substancje były klasyfikowane, jako materiały niebezpieczne zgodnie z Instrukcjami Technicznymi?				
5	JAR-OPS 3.1175	<i>Pakowanie</i>	-	-	-	-
		Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby materiały niebezpieczne były zapakowane tak, jak określono to w Instrukcjach Technicznych?				
6	JAR-OPS 3.1180	<i>Etykiety i oznakowania</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator podejmie wszelkie uzasadnione kroki dla zapewnienia, aby paczki, opakowania i kontenery przewozowe posiadały etykiety oraz były oznakowane zgodnie z wymaganiami podanymi w Instrukcjach Technicznych?				
		b) Czy operator zapewni, żeby wszystkie pakunki i kontenery były oznaczone w sposób zgodny z opisanym w Technicznych Instrukcjach lub zgodnie z wytycznymi Władzy (Patrz AMC OPS 3.1180(b)).				
		c) Czy kiedy lot z materiałem niebezpiecznym odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, etykiety i oznakowania materiałów niebezpiecznych muszą być dodatkowo sformułowane w języku angielskim, niezależnie od sformułowania w każdym innym języku?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7	JAR-OPS 3.1185	<i>Dokumenty przewozowe materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator zapewni, aby, z wyjątkiem przypadków podanych w Instrukcjach Technicznych, do materiałów niebezpiecznych dołączony był dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych?				
		b) Czy tam, gdzie lot z materiałem niebezpiecznym odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych musi być dodatkowo sformułowany w języku angielskim, niezależnie od sformułowania w każdym innym języku?				
8.	JAR-OPS 3.1195	<i>Przyjmowanie materiałów niebezpiecznych</i>	-	-	-	-
		a) Czy operator nie przyjmie do przewozu materiałów niebezpiecznych, dopóki paczki, opakowanie lub pojemnik przewozowy nie zostaną sprawdzone zgodnie z procedurą podaną w Instrukcjach Technicznych?				
		b) Czy operator lub jego agent przewozowy użyją listy kontrolnej przyjęcia. Lista ta pozwoli na sprawdzenie wszystkich odnośnych szczegółów podlegających kontroli i będzie posiadać formę umożliwiającą odznaczanie sprawdzenia przyjęcia w sposób ręczny, mechaniczny lub skomputeryzowany.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR-OPS 3.1200	a) Czy operator zapewni, aby: 1. Paczki, opakowania i pojemniki przewozowe były sprawdzone pod kątem wycieków lub zniszczeń bezpośrednio przed załadowaniem do śmigłowca lub do urządzenia jednostki ładunku (ULD), jak podano w Instrukcjach Technicznych; 2. Urządzenie jednostki ładunku (ULD) nie zostało załadowane do śmigłowca, dopóki nie zostanie sprawdzone, zgodnie z wymaganiami Instrukcji Technicznych, czy nie ma wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych; 3. Nie zostały załadowane do śmigłowca paczki, opakowania i pojemniki ładunkowe ciekące lub uszkodzone; 4. Zostały usunięte ze śmigłowca wszystkie paczki, których wygląd świadczy, że są zniszczone lub ciekące oraz aby właściwe miejscowo lub rzeczowo władze lub instytucje podjęły kroki w celu ich usunięcia. W takim przypadku należy ponownie sprawdzić stan wszystkich pozostałych przesyłek oraz śmigłowca w celu upewnienia się, że są one w stanie właściwym do przewozu lotniczego i nie nastąpiły żadne uszkodzenia lub zanieczyszczenia śmigłowca lub jego ładunku;				
		<i>Usuwanie zanieczyszczeń</i>	-	-	-	-
10.	JAR-OPS 3.1205	a) Czy operator zapewni, aby: 1. Każde zanieczyszczenie będące skutkiem wycieku lub zniszczenia materiału niebezpiecznego zostało niezwłocznie usunięte;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 10	JAR-OPS 3.1205	a) 2. Śmigłowiec, który został skażony substancjami radioaktywnymi, został natychmiast wycofany z eksploatacji i nieprzywrócony do lotów, dopóki poziom promieniowania radioaktywnego na każdej dostępnej powierzchni śmigłowca oraz poziom promieniowania niestałego nie będzie niższy od wartości podanych w Instrukcjach Technicznych.				
		<i>Ograniczenia załadunku.</i>	-	-	-	-
11.	JAR-OPS 3.1210	a) Kabina pasażerska pokład przedziały towarowe: Czy operator zapewni, aby materiały niebezpieczne były załadowane, podzielone, złożone i zabezpieczone w śmigłowcu zgodnie z Technicznymi Instrukcjami?				
		b) Materiały niebezpieczne przeznaczone do przewozu wyłącznie śmigłowcami towarowymi (Cargo) Czy operator zapewni, aby paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone etykietami „przewóz wyłącznie śmigłowcem transportowym (Cargo) „, były załadowane zgodnie z Instrukcjami Technicznymi?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Dostarczanie informacji.</i>	-	-	-	-
		<p>Czy operator zapewni, aby?</p> <p>1. Personelowi naziemnemu dostarczano informacje umożliwiające wykonywanie obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych, łącznie z czynnościami, jakie mają podjąć w przypadku zdarzeń lub wypadków z materiałami niebezpiecznymi;</p> <p>2. Tam, gdzie ma to zastosowanie, informacje zawarte w ust. (a) (1) powyżej były przekazywane także agentowi handlingowemu.</p>				
12.	JAR-OPS 3.1215	<p>Informacje przekazywane pasażerom i innym osobom:</p> <p>1. Czy operator zapewni, aby informacje wymagane w Instrukcjach Technicznych zostały publicznie ogłoszone, a pasażerowie byli uprzedzeni o zakazie przewozu śmigłowcem materiałów zabronionych?</p> <p>2. Czy operator oraz, tam gdzie ma to zastosowanie, agent handlingowy zapewnią, aby w punktach przyjmowania ładunków były umieszczone zawiadomienia dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych?</p>				
		<p>Informacje dla załogi - Operator zapewni, aby w Instrukcji Operacyjnej były zawarte informacje dotyczące zakresu odpowiedzialności członków załogi podczas przewożenia materiałów niebezpiecznych, łącznie z czynnościami, jakie należy podjąć w razie sytuacji awaryjnych.</p>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 12.	JAR-OPS 3.1215	d) <i>Informacje dla dowódcy (PIC). Czy operator zapewni, aby dowódca otrzymał pisemną informację o przewożonych materiałach niebezpiecznych (Notification to the Commander – NOTOC) wymaganą w Instrukcjach Technicznych. Okres przechowywania tych informacji podany jest w Tabeli 1 do Dodatku 1 do JAR-OPS 3.1056.</i>				
		e) <i>Informacje na wypadek zdarzenia lub wypadku lotniczego. Zgodnie z wymaganiami AMC OPS 3.1215(e). 1 Operator, którego śmigłowiec brał udział w zdarzeniu lotniczym, dostarczy na żądanie właściwej miejscowo lub rzeczowo władzy każdą informację wymaganą dla zmniejszenia ryzyka spowodowanego przewozem materiałów niebezpiecznych. 2 Operator, którego śmigłowiec brał udział w wypadku lotniczym, najszybciej jak to możliwe, poinformuje właściwe rzeczowo władze państwa, w którym wypadek śmigłowca miał miejsce, o każdym przewożonym na tym śmigłowcu materiale niebezpiecznym.</i>				
13	JAR-OPS 3.1220	<i>Programy szkolenia</i>	-	-	-	-
		a) <i>Czy operator opracuje, uzyska zatwierdzenie Władzy i będzie realizował programy szkolenia personelu wymagane w Instrukcjach Technicznych?</i>				
		b) <i>Operatorzy niemający stałego zezwolenia na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych. Operator zapewni, aby: 1. Personel związany z ogólnym przewozem towarów i bagażu odbył szkolenie związane z przewozem materiałów niebezpiecznych. Minimum szkolenia musi obejmować zagadnienia podane w Kolumnie 1, Tabeli Nr 1 i być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z przewozem materiałów niebezpiecznych oraz nauczania metod rozpoznawania takich materiałów i ograniczeń, jakie mają zastosowanie do bagażu pasażerów.</i>				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd 13	JAR-OPS 3.1220	b) 2 Następujący personel: (i) Członkowie załogi lotniczej; (ii) Personel odprawy pasażerskiej; (iii) Personel do spraw bezpieczeństwa, zatrudniony przez operatora, zajmujący się prześwietlaniem bagażu i kontrolą pasażerów, odbył szkolenie, które musi obejmować zagadnienia podane w Kolumnie 2 Tabeli Nr 1				
		c) <i>Operatorzy posiadający stałe zezwolenie na przewóz lotniczy materiałów niebezpiecznych.</i> Operator zapewni, aby: 1. Personel związany z przyjmowaniem do przewozu materiałów niebezpiecznych odbył szkolenie i był przygotowany do pełnienia swoich obowiązków 2. Personel związany z obsługą naziemną, składowaniem i załadunkiem materiałów niebezpiecznych odbył szkolenie wymagane do pełnienia tych obowiązków.; 3. Personel związany z ogólnym przewozem towarowym odbył szkolenie związane z przewozem materiałów niebezpiecznych i był przygotowany do wypełniania swoich obowiązków. 4. Członkowie załóg odbyli szkolenie, którego minimalny zakres podany jest w Kolumnie 4 Tabeli Nr 2. 5. Następujący personel: i) Personel odprawy pasażerskiej; ii) Personel do spraw bezpieczeństwa, zatrudniony przez operatora i zajmujący się prześwietlaniem bagażu i kontrolą pasażerów; iii) Członkowie załogi inni niż członkowie załogi lotniczej odbyli szkolenie, którego minimalny zakres podany jest w Kolumnie 5 Tabeli Nr 2.				
		d) Czy operator zapewni, aby szkolenia były kończone egzaminem, podczas którego zostanie sprawdzona wiedza i znajomość obowiązków.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
Cd. 13	JAR-OPS 3.1220	e) Czy operator zapewni, aby cały personel wymagający przeszkolenia w przewozie materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia odświeżające nie rzadziej, niż co 2 lata?				
		f) Czy operator zapewni, aby rejestry szkolenia w przewozie materiałów niebezpiecznych były zachowane dla całego personelu, który odbył szkolenie jak w ust. (d) powyżej?				
		g) Czy operator zapewni, aby personel agenta przewozowego był przeszkolony zgodnie z zakresami podanymi w odpowiednich kolumnach Tabeli Nr 1 i Nr 2.				
14	JAR-OPS 3.1225	Zgłaszanie zdarzeń i wypadków z materiałami niebezpiecznymi	-	-	-	-
		a) Czy operator zgłosi Władzy każde zdarzenie lub wypadek z materiałami niebezpiecznymi? Wstępny raport ma być dostarczony w ciągu 72 godzin od chwili zdarzenia, chyba, że uniemożliwiają to szczególne okoliczności				
		b) Czy operator zgłosi Władzy każdy przypadek odkrycia na pokładzie śmigłowca niezadeklarowanego lub błędnie deklarowanego materiału niebezpiecznego odprawionego w przesyłkach cargo lub pasażerskich bagażach rejestrowanych lub nierejestrowanych? Raport będzie złożony w ciągu 72 godzin od chwili zdarzenia, chyba, że uniemożliwiają to szczególne okoliczności				

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual (AOM)*), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągów i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):

Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAT(H) - / /					
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>		Ochrona		Audytor <i>(Auditor)</i>		Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		CAT(H)/S			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>		Nr AOC <i>(AOC No)</i>	 /			
				Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>		..... / ..... / ..... r.		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and category of discrepancies)</i>							
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Poziomu 1 <i>(Level 1)</i>		Poziomu 2 <i>(Level 2)</i>		Obserwacja <i>(Observation)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1.	JAR-OPS 3.1235	<p><i>Wymagania ochrony</i></p> <p>Czy operator zapewnia, że cały personel jest odpowiednio zapoznany i postępuje zgodnie z odnośnymi wymaganiami programu i instrukcji ochrony linii operatora? Czy programy i instrukcje ochrony linii nie objęte klauzulą poufności są umieszczone w Instrukcji Operacyjnej.</p>	-	-	-	-

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		<i>Programy szkoleniowe</i>	-	-	-	-
2.	JAR-OPS 3.1240	Czy operator opracował i realizuje programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie śmigłowcem oraz zminimalizowanie skutków, jakie mogą z nich wynikać? Programy szkolenia mają uwzględniać postanowienia krajowego programu ochrony lotnictwa cywilnego. Członkowie załóg mają znać i umieć wykonać wszystkie procedury objęte programami szkolenia.				
		<i>Zgłaszanie przypadków bezprawnej ingerencji</i>	-	-	-	-
3	JAR-OPS 3. 1245	Czy operator zobowiązał zgłaszać zdarzenia bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego przez dowódcę załogi lub pod jego nieobecność operator sam, bez zbędnej zwłoki, zgłosi takie zdarzenie Prezesowi oraz właściwej władzy lokalnej w miejscu zdarzenia?				
		<i>Lista kontrolna procedur przeszukiwania śmigłowca</i>	-	-	-	-
4	JAR-OPS 3. 1250	Czy operator zapewnił, aby na pokładzie samolotu znajdowała się lista kontrolna procedur poszukiwania na pokładzie samolotu ukrytych materiałów wybuchowych, broni i tym podobnych niebezpiecznych przedmiotów (<i>Improvised Explosive Device – IED</i>) w razie uzasadnionego podejrzenia zamachu? Lista kontrolna ma być uzupełniona wytycznymi dotyczącymi postępowania w przypadku wykrycia na pokładzie ładunku wybuchowego lub podejrzanego przedmiotu.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
5	JAR-OPS 3.1255	<p><i>Bezpieczeństwo kabiny załogi</i></p> <p>Czy operator zapewnił, aby śmigłowiec, który ma drzwi wejściowe do kabiny załogi, jest wyposażony w zamek, który jest zamykany od strony kabiny załogi? Ponadto czy operator ustanowił uznane przez Prezesa procedury oraz zapewni środki, jakimi personel pokładowy będzie porozumiewał się z załogą lotniczą śmigłowca w przypadku podejrzanych zachowań na pokładzie albo zagrożenia bezpieczeństwa lotu.</p>	-	-	-	-

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nieaktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągow i ograniczeń eksploatacyjnych statku powietrznego;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) (File reference) CAW -	
Nazwa modułu (Module title)	Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji			Auditor (Auditor)	Moduł auditu (Audit Module)	AW/01	
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)			Wydział (Department)	Nr AWC (AWC No)	Data auditu (Audit date)		
			Kierownik (Manager)				
Kategoria auditu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)	Krytycznych (Critical)	Poważnych (Major)	Drobnych (Minor)	Informacje (Information)	

(*) Zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
FAZA PRZED APLIKACYJNA						
1	PNO-2-02-00 ust. 4	Czy aplikant złożył w ULC List Intencyjny (LI) zawierający niżej wymienione informacje:				
		a)	plany dotyczące rodzaju i zakresu operacji lotniczych?			
		b)	typy statków powietrznych, które będą użyte do wykonywania planowanych usług?			
		c)	krótką charakterystykę przedsiębiorstwa i jego dotychczasowe doświadczenia lotnicze?			
		d)	zakładany standard certyfikacji?			
2	PNO-2-02-00	Czy wyznaczony został inspektor prowadzący (POI)?				
3	PNO-2-02-00	Kiedy odbyło się spotkanie przed aplikacyjne ? (wpisać datę)				
4	PNO-2-02-00	Czy aplikant otrzymał z ULC tekst podręcznika PNO (wskazać formę)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
FAZA FORMALNEJ CERTYFIKACJI						
5	PNO-2-03-00	Czy aplikant złożył formalny wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji na wymaganym druku (WPC) ?				
6	PNO-2-03-00	Czy wniosek (WPC) jest wypełniony prawidłowo ?				
7	PNO-2-03-00	Czy wniosek (WPC) jest podpisany przez osobę/osoby do tego upoważnione ?				
8	PNO-2-03-00	Czy aplikant podał we wniosku (WPC) nazwiska osób upoważnionych przez niego do reprezentowania jego interesów w procesie certyfikacji ?				
9	PNO-2-03-00	Czy wnioskowane terminy rozpoczęcia planowanych operacji nie są krótsze niż określone w PNO-1-02-00 ust. 9 ?				
10	PNO-2-03-00	Czy do wniosku załączono wszystkie dokumenty towarzyszące wymagane dla prawidłowej oceny wniosku, a w szczególności:				
		e) wstępną wersję Instrukcji Operacyjnej (Dział A oraz Dział D) ?				
		f) wstępną wersję instrukcji zarządzania obsługą techniczną (MME) ?				
		g) harmonogram certyfikacji (HC) ?				
		h) wstępną wersję oświadczenia odpowiedzialnego kierownika (ACCM) (zobowiązania Zarządu) o woli spełniania przepisów lotniczych ?				
		i) wykazy umów kooperacyjnych z dostawcami i podwykonawcami produktów i usług ?				
		j) charakterystykę przedsiębiorstwa (OPQ) ?				
		k) charakterystyki zawodowe personelu kierowniczego (CHZ) ?				
		l) karty kontrolne wyposażenia dla każdego zgłoszonego w OPQ statku powietrznego (EQP) ?				
m) dowód wniesienia opłaty lotniczej w wysokości określonej w rozporządzeniu MI w sprawie opłaty lotniczej?						
11	PNO-2-03-00	Czy wyposażenie i osiągi zgłoszonych do certyfikacji statków spełniają wymagania odnośnych przepisów i czy są wystarczające dla bezpiecznego wykonywania wnioskowanych operacji, w tym dotyczących zezwoleń szczególnych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.)		
12	PNO-1-03-00 PNO-2-03-00	Czy zgłoszone w druku (CHZ) kwalifikacje personelu kierowniczego aplikanta spełniają wymagania podane w PNO-1-03-00?				
13	PNO-2-03-00	Kiedy odbyło się spotkanie aplikacyjne? (wpisać datę)				
14	Dz. U. Nr 101, poz. 1178 z 1999r.	Czy aplikant przedstawił dokumenty potwierdzające jego uprawnienia do prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z Ustawą z dnia 10.11.1999r Prawo działalności gospodarczej (koncesje) oraz dowód wpisu przedsiębiorcy do Krajowego Rejestru Sądowego (KRS) lub właściwego rejonowo Sądu Gospodarczego (SG)?				Kopie tych dokumentów należy włączyć do teczki z dokumentacją procesu certyfikacji.
15	Dz. U. Nr 17, poz. 209 z 2001r.	Czy zakres zgłoszonej do KRS lub SG zakres działalności gospodarczej obejmuje także działalność w zakresie transportu i/lub usług lotniczych wykonywanych przy użyciu statków powietrznych, odpowiednio do wniosku?				
16	Dz. U. Nr 16, poz. 93 z 1964r.	Czy aplikant przedstawił dokumenty uprawniające go do dysponowania zgłoszonymi we wniosku statkami powietrznymi w postaci Świadczenia Rejestracji w którym figuruje jako właściciel lub użytkownik statku albo właściwą umowę dzierżawy zgodną art. 693 z Ustawy z dnia 23.04.1964r. Kodeks Cywilny, w której właściciel statku upoważnia aplikanta do użytkowania tego statku w cealach zarobkowych ?				Kopie tych dokumentów należy włączyć do teczki z dokumentacją procesu certyfikacji.
FAZA OCENY DOKUMENTÓW ZAKŁADOWYCH OPERATORA						
17	PNO-2-04-00	Czy zakończono całkowicie zatwierdzanie WZORCA albo odpowiednio do zakresu wniosku, właściwej zmiany do następujących dokumentów zakładowych:				
		a) Instrukcji Operacyjnej Dział A?				
		b) Instrukcji Operacyjnej Dział D?				
		c) Instrukcji zarządzania obsługą techniczną (MME)?				Potwierdza IKCSP
		d) druków pokładowego dziennika technicznego?				Potwierdza IKCSP
		e) programów obsługi technicznej użytkowanych statków?				Potwierdza IKCSP
		f) wykazów wyposażenia minimalnego (MEL)?				Potwierdza IKCSP
		g) programu ochrony?				Patrz PNO-2-04-06

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory re- quirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
18	PNO-2-04-00	Czy aplikant uzyskał pisemne zezwolenie ULC na zastąpienie Działu B i/lub Działu C Instrukcji Operacyjnej wydawnictwami wydawanymi przez wyspecjalizowane organizacje?				Wpisać cechy pisma zezwalającego ULC.
19	PNO-2-04-00	Czy aplikant dostarczył do ULC odpowiednią liczbę egzemplarzy roboczych każdego z zatwierdzanych przez ULC dokumentów?				
FAZA TESTÓW PRAKTYCZNYCH (jeżeli ma zastosowanie)						
20	PNO-2-05-00	Czy aplikant przedstawił program testów praktycznych oraz czy program ten został uzgodniony przez POI?				
21	PNO-2-05-00	Czy przeprowadzono wszystkie przewidziane dla tego procesu certyfikacji testy i sprawdzenia na ziemi i w powietrzu zgodnie z wyznaczonymi dla nich w listach kontrolnych zakresami?				Należy udokumentować wypełnionymi drukami Raportów z audytów i inspekcji.
22	PNO-2-05-00	Czy wszystkie testy i próby naziemne i w powietrzu zostały zakończone pomyślnie, bez uwag krytycznych i poważnych ?				
FAZA WYDANIA CERTYFIKATU AWC						
23	PNO-2-06-00	Czy protokół (PZC) jest kompletny tzn. ewidencjonuje i zawiera wszystkie zgromadzone w procesie certyfikacji dokumenty?				
24	PNO-2-06-00	Czy wszystkie raporty NCR zawierające niezgodności Krytyczne i Poważne są zakończone?				
25	PNO-2-06-00	Czy treść i redakcja Specyfikacji Operacyjnych jest zgodna z wymaganiami PNO dla tego przypadku?				
26	PNO-2-06-00 PNO-4-01-00	Czy Specyfikacja dotycząca zatwierdzenia systemu obsługi technicznej została sporządzona zgodnie z wymaganiami określonymi w PNO oraz została zaakceptowana przez IKCSP?				
27	PNO-2-06-00 PNO-4-01-00	Czy wszystkie specyfikacje są podpisane przez upoważnionego przedstawiciela aplikanta ?				

UWAGA 1: Poszczególne części raportu należy wypełniać w miarę postępu w procesie certyfikacji, po zakończeniu kolejnych jego faz tak, aby zakończyć raport razem z protokołem zamknięcia procesu certyfikacji (PZC);

UWAGA 2: W odniesieniu do procesów związanych z przedłużaniem ważności i/lub zmianami już wydanego Świadectwa AWC druk raportu należy wypełnić stosownie do rzeczywistego przebiegu i zakresu procesu certyfikacji.

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAW -				
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Organizacja, zarządzanie i zaplecze materialne			Auditor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		AW/02			
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AWC <i>(AWC No)</i>					
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>					
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>						
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>		Okresowy <i>(Recurrent)</i>		Doraźny <i>(Occasional)</i>		Krytycznych <i>(Critical)</i>	Poważnych <i>(Major)</i>	Drobnych <i>(Minor)</i>		Informacje <i>(Information)</i>

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	PL – 6 rozd. 2	a) Jeśli użytkownik eksploatuje statki powietrzne obcej rejestracji, wynajęte, wypożyczone, wydzierżawione itd. od innych użytkowników zagranicznych, czy jest zawarte porozumienie pomiędzy nadzorami państwa rejestracji i ULC?				
		b) Jeśli użytkownik eksploatuje statki powietrzne zarejestrowane w Polsce, ale wynajęte, wypożyczone, wydzierżawione itd. od innych użytkowników polskich, czy zawarł on odpowiednie umowy definiujące odpowiedzialność za użytkowanie tych statków w zakresie operacji lotniczych i obsługi technicznej?				
		c) Jeśli użytkownik eksploatuje statki powietrzne zarejestrowane w Polsce w operacjach prowadzonych za granicą, to czy uzyskał na to zezwolenie ULC?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAW -	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Ogólne zasady eksploatacji			Auditor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i> AW/03		
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Nr AWC <i>(AWC No)</i>			
		Kierownik <i>(Manager)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>			
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>	Krytycznych <i>(Critical)</i>	Poważnych <i>(Major)</i>	Drobnych <i>(Minor)</i>	Informacje <i>(Information)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*) Insert Non-conformity Report No.</i>		
1	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.1	a) Czy użytkownik opracował i wdrożył pisemne zasady eksploatacji użytkowanych statków powietrznych?				
		b) Czy opracowane przez użytkownika zasady eksploatacji użytkowanych statków powietrznych są zatwierdzone przez ULC?				
		c) Czy użytkownik uwzględni (analizuje i wprowadza zmiany) zasadę zapewniania maksymalnego bezpieczeństwa przy racjonalnych sposobach eksploatacji?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*). Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*). Insert Non-conformity Report No.		
2	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.2.2	a) Czy użytkownik prowadzi dokumentację (np. dzienniki lekcyjne) świadczące o przeprowadzonych szkoleniach całego personelu operacyjnego w zakresie jego obowiązków oraz odpowiedzialności za naruszenie lub niedopełnienie tych obowiązków?				
		b) Czy użytkownik prowadzi dokumentację (np. dzienniki lekcyjne) świadczące o instruowaniu personelu operacyjnego o współzależności między prawidłowym wykonywaniem obowiązków, a bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych?				
3	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.2.3	a) Czy użytkownik dokumentuje zapoznanie całego personelu operacyjnego uczestniczącego eksploatacji statków powietrznych za granicą z przepisami obowiązującymi w państwie, na terenie którego statek powietrzny jest eksploatowany?				
		b) Czy użytkownik dokumentuje że zapewnił, aby każdy z jego pilotów jest zapoznany z przepisami i procedurami dotyczącymi obowiązków służbowych i zadań lotu?				
		c) Czy użytkownik dokumentuje że zapewnił, aby w każdym przelocie, w którym wymagane jest wyposażenie ratunkowe, dowódca miał udostępnione podstawowe informacje dotyczące służb poszukiwania i ratownictwa w obszarach nad którymi będzie przelatował?				
4	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.2.4	Czy w instrukcjach użytkownika znajduje się zapis zabraniający przewożenia dzieci do lat 4-ych na szybowcach i balonach oraz na jednosilnikowych statkach powietrznych o masie do 5700, mających mniej niż 2 miejsca dla podróżnych w lotach innych niż sanitarne i ratownicze?				
5	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.2.5	Czy użytkownik w sposób udokumentowany zapewnił, aby na pokładzie samolotu nie znajdowały się żadne materiały niebezpieczne z wyjątkiem niezbędnych dla wykonania lotu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.2.6	Czy w przypadku dokonywania zrzutów z pokładu statku powietrznego użytkownik zapewnił, że będą przestrzegane obowiązujące przepisy?				
7	PL – 6 rozd. 3 pkt 3.2.7	Czy użytkownik zapewnił, aby w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa statku i spowodowanego tym naruszenia obowiązujących przepisów dowódca sporządził pisemny raport w terminie do 10 dni?				
		a) Czy użytkownik ustanowił osobę odpowiedzialną za kierowanie operacjami lotniczymi?				
		b) Czy użytkownik uzgodnił z państwowym nadzorem lotniczym zasady bieżącego nadzoru operacyjnego nad statkami powietrznymi będącymi w jego dyspozycji?				
		c) Czy procedury użytkownika ustalają, kto w lotach międzynarodowych i zagranicznych odpowiada za kierowanie eksploatacją?				

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) (File reference) CAW -						
Nazwa modułu (Module title)	Szczegółowe zasady użytkownika			Auditor (Auditor)	Moduł auditu (Audit Module)		AW/04					
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)			Nr AWC (AWC No)							
		Kierownik (Manager)			Data auditu (Audit date)							
Kategoria auditu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)								
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Krytycznych (Critical)		Poważnych (Major)		Drobnych (Minor)		Informacje (Information)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's Initials)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.1	a) Czy użytkownik zapewnił, aby do prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego nie była wyznaczona osoba, której kwalifikacje wygasły?				
		b) Czy osoba wyznaczona do prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego posiada wystarczające kwalifikacje do wykonania powierzonych obowiązków?				
		c) Czy osoba wyznaczona do prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego nad użytkowaniem statków powietrznych wykonuje wszystkie wymagane w przepisie i powierzone jej obowiązki?				
2	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.5	a) Czy użytkownik zapewnił, aby w lotach z podróznymi lub z ładunkiem, nie były symulowane niebezpieczne sytuacje?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's Initials)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.5	b) Czy użytkownik zapewnił, aby załoga lotnicza oraz personel operacyjny byli poinformowani o obowiązku niedopuszczenia do symulowania sytuacji niebezpiecznych w lotach?				
3	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.6	a) Czy użytkownik wydał listy kontrolne czynności załogi (check list's) dla eksploatowanych statków powietrznych o masie powyżej 5700 kg lub o masie mniejszej lecz wielosilnikowych lub o wieloosobowym składzie załogi?				
		b) Czy użytkownik sprawdza w sposób udokumentowany stosowanie list kontrolnych czynności przez załogi statków?				
4	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.7	a) Czy użytkownik opisał w IO zasady ustalania minimalnych bezpiecznych wysokości lotu?				
		b) czy użytkownik uwzględnił wymagane czynniki wpływające na wyznaczenie minimalnych bezpiecznych wysokości lotu?				
5	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.8	a) Czy użytkownik ustalił w IO minima operacyjne dla lotnisk używanych przez eksploatowane przez niego statki powietrzne, innych niż lotniska i lądowiska ujęte w rejestrze lub ewidencji?				
		b) Czy podczas ustalania minimów operacyjnych lotniska użytkownik uwzględnił wszystkie mające zastosowanie wymagania przepisów?				
		c) Czy ustalone przez użytkownika minima nie są niższe od ustanowionych dla tych lotnisk przez państwo, w których lotnisko się znajduje?				
		d) Czy ustalone przez użytkownika minima zapewniają dostateczne przewyższenie nad przeszkodami podczas fazy podejścia końcowego?				Tylko w przypadku wykonywania lotów IFR
		e) Czy ustalone przez użytkownika minima operacyjne lotnisk są zatwierdzone przez ULC?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's Initials)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
6	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.9	a) Czy użytkownik wyznacza pisemnie na dowódcę statku pilota posiadającego wymagane kwalifikacje?				
		b) Czy użytkownik wyznacza na loty grupowe dowódcę i zastępcę dowódcy grupy a w odniesieniu do holowania, dowódcę zespołu holowniczego?				
		c) Czy użytkownik ustalił zasady i ograniczenia związane z wyznaczaniem ucznia-pilota na dowódcę statku?				
		d) czy użytkownik ustanowił i przestrzega zasad wyznaczania członków załogi statku powietrznego?				
7	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.1.11	a) Czy użytkownik wykonujący usługi lotnicze i zatrudniający do ich wykonywania zawodowych członków personelu latającego prowadzi ewidencję czasu wykonywania czynności lotniczych oraz oddzielnie czasów lotu?				
		b) czy użytkownik umieścił w IO przepisy dotyczące ograniczeń czasu lotu i czasu wykonywania czynności lotniczych przez członków załóg jego statków powietrznych?				
		c) Czy w przypadku wykonywania przez personel latający operacji mieszanych (komunikacji lotniczej i zadań lotnictwa ogólnego) użytkownik ustanowił system rozliczania czasu pracy, odpoczynku i wykonywania czynności lotniczych przez personel latający?				
		d) Czy ustanowione przez użytkownika zasady planowania, rejestrowania i rozliczania czasu pracy, odpoczynku i wykonywania czynności lotniczych przez personel latający są przestrzegane?				
		e) Czy użytkownik przechowuje przez wymagany okres ewidencje czasu pracy, odpoczynku i wykonywania czynności lotniczych personelu latającego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's Initials)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
8	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.1	a) Czy w trakcie przygotowania do lotu, dowódca statku powietrznego ma możliwość zapoznania się z publikacjami dotyczącymi naziemnych pomocy nawigacyjnych: (lotnisk oraz ich urządzeń, procedur podejścia do lądowania)?				
		b) Czy użytkownik zapewnił właściwe warunki dla przygotowania się załogi do wykonania lotu?				
		c) Czy użytkownik zapewnia kontrolę przygotowania załóg aby nie dopuścić do rozpoczęcia lotu przez załogę nie przygotowywaną?				
9	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.2	a) Czy użytkownik ustanowił i kontroluje przestrzeganie zasady, aby na pokładzie statku znajdowały się wszystkie wymagane dokumenty, a lot nie mógł być podjęty jeśli zachodzi uzasadniona obawa, że zostaną w nim przekroczone ograniczenia osiągów lub ograniczeń operacyjnych statku?				
		b) Czy użytkownik ustanowił i przestrzega zasad uniemożliwiających dowódcy podjęcie lotu z niekompletną załogą?				
10	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.3	a) Czy użytkownik wydaje pisemne polecenie wykonania lotu (zleceniu lotu, operacyjny plan lotu)?				
		b) czy druk wystawianego przez użytkownika zlecenia lotu (lub innego równoważnego dokumentu) zawiera wszystkie wymagane przepisem informacje?				
		c) Czy w lotach szkolnych użytkownik zestawia tablice planowe i listy wzlotów (chronometraż)?				
		d) czy obliczenia operacyjne wpisywane do zlecenia lotu są oparte o właściwe dane i przepisy ?				
		e) Czy zlecenia lotów (lub inne równorzędne dokumenty) są wypełniane starannie?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's Initials)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		f) Czy użytkownik przewidział w IO i stosuje system umieszczania w zleceniu lotu (lub innym równoważnym dokumencie) potrzebnych dodatkowych informacji?				
		g) Czy użytkownik prowadzi ewidencję i archiwizuje przez wymagany okres czasu zlecenia z wykonanych lotów?				
11	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.4	a) Czy użytkownik zapewnił, aby dowódcą statku powietrznego miał przed rozpoczęciem lotu możliwość zapoznania się z informacjami meteorologicznymi dotyczącymi planowanej trasy lotu?				
		b) Czy podczas planowania lotu uwzględniane są warunki oblodzenia i ograniczenia statku?				
12	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.5	a) Czy procedury zawarte w IO zapewniają, że w każdym locie statek powietrzny będzie zaopatrzone w paliwo i oleje wystarczające do bezpiecznego wykonania lotu przy uwzględnieniu możliwych zakłóceń w jego przebiegu?				
		b) Czy użytkownik prawidłowo oblicza zapasy paliwa i olejów na lot?				
		c) Czy użytkownik dokumentuje i kontroluje jakość paliwa lotniczego w każdej fazie jego dystrybucji od dostawcy do zbiorników statku powietrznego?				
		d) Czy użytkownik ewidencjonuje i kontroluje zużycie paliwa dla poszczególnych statków powietrznych i tras?				
		e) Czy użytkownik przechowuje dokumentację dot. paliwa przez wymagany okres czasu?				
		f) Czy, w przypadku, kiedy użytkownik stosuje dodatki do paliw (antykorozyjne, przeciwdziałające zamarzaniu, itp.), IO podaje zasady ich stosowania oraz czy obrót nimi jest ewidencjonowany?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's Initials)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.6	a) Czy użytkownik ustalił w IO zasady zaopatrywania statku w płyny i gazy techniczne?				
		b) Czy użytkownik ewidencjonuje i analizuje zużycie płynów i gazów technicznych?				
14	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.7	a) Czy użytkownik przewidział w IO warunki i ograniczenia dot. obowiązku korzystania z tlenu i wyposażenia statku w urządzenia wydawcze?				
		b) Czy użytkownik zaopatruje się w tlen w specjalistycznych placówkach?				
14	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.7	c) Czy zapewnił szkolenia personelu dotyczące warunków bezpieczeństwa posługiwania się z instalacjami tlenowymi?				
15	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.8	a) Czy użytkownik przewidział w IO procedury i teksty instruowania pasażerów wymaganiach bezpieczeństwa na pokładzie statku?				
		b) Czy użytkownik przewidział w IO warunki bezpieczeństwa (ograniczenie dostępu do sterownic i procedury ewakuacji) przy przewozie podróżnego w kabine statku powietrznego z podwójnym układem sterowania?				
16	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.3.3	a) Czy użytkownik ustanowił w IO obowiązki dowódcy statku zgodnie z wymaganiami przepisów?				
		b) Czy użytkownik przeszkolił dowódców statku w zakresie znajomości ich obowiązków?				
		c) Czy dowódcy prowadzą dokumenty pokładowe i przekazują użytkownikowi do archiwizacji całą dokumentację lotu po jego zakończeniu?				
17	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.3.4	Czy użytkownik ustanowił zasady bezpieczeństwa podczas uzupełniania paliwa podczas wsiadania, pobytu na pokładzie oraz wysiadania podróżnych?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) (File reference) CAW -	
Nazwa modułu (Module title)	Ograniczenia użytkowania			Auditor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)		AW/05
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)	Nr AWC (AWC No)		
				Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)		
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)	Krytycznych (Critical)	Poważnych (Major)	Drobnych (Minor)	Informacje (Information)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	PL – 6 rozd. 5 pkt 5.1	a) Czy użytkownik ustanowił i prowadzi system zapewniania, że w każdym locie są przestrzegane ograniczenia określone w instrukcji użytkownika w locie?				
		b) Czy na użytkowanych statkach powietrznych znajdują się w zasięgu wzroku pilota informacje o głównych ograniczeniach użytkownika statku?				
		c) Czy w dokumentach przygotowania do lotu są wystarczające dowody na to, że zostały wyznaczone ograniczenia operacyjne wynikające z osiągnięć użytego statku?				
		d) Czy użytkowane statki powietrzne posiadają świadectwa spełniania norm hałasu (jeśli ma zastosowanie)?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
1	PL – 6 rozd. 5 pkt 5.1	e) Czy użytkownik ustanowił system powiadamiania ULC o działaniach podejmowanych dla usunięcia stwierdzonego zagrożenia bezpieczeństwa lotów?				
2	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.2.6	f) Czy na statkach o MCTOC > 5.700 kg są naniesione znaki dostępu dla ekip ratowniczych (miejsca cięcia) zgodnie z wymaganiami przepisu?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAW -	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Wyposażenie statków powietrznych			Auditor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		AW/06
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>				Wydział <i>(Department)</i>	Nr AWC <i>(AWC No)</i>		
				Kierownik <i>(Manager)</i>	Data audytu <i>(Audit date)</i>		
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>	Krytycznych <i>(Critical)</i>	Poważnych <i>(Major)</i>	Drobnych <i>(Minor)</i>	Informacje <i>(Information)</i>	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA

(DETAILED ASSESSMENT)

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadowolająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.1	a) Czy użytkownik podaje w instrukcjach użytkowania w locie statków powietrznych listę wyposażenia minimalnego (MEL) ?				
2	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.2	Czy eksploatowane przez użytkownika statki powietrzne wyposażone są co najmniej w:				
		a) prędkościomierz (z urządzeniem odwadniającym)				
		b) wskaźnik liczby Macha (jeśli ma zastosowanie)				
		c) wysokościomierz barometryczny (z urządzeniem odwadniającym)				
		d) busołą magnetyczną				
		e) wariometr (z urządzeniem odwadniającym)				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2	f) termistorowy termometr temperatury powietrza w powłoce				dotyczy tylko balonów wolnych na ogrzane powietrze
		g) wskaźnik ciśnienia gazu używanego do ogrzewania powietrza				
		h) obrotomierz silnika				
		i) obrotomierz wirnika				
		j) wskaźnik ciśnienia paliwa				
		k) wskaźnik ciśnienia oleju				
		l) wskaźnik ciśnienia ładowania				
		m) wskaźnik temperatury oleju				
		n) wskaźnik temperatury płynu chłodzącego silnik				
		o) wskaźnik temperatury				
		p) wskaźnik temperatury spalin silników turbinowych				
		r) wskaźnik ilości paliwa z oznaczeniem rezerwowej ilości				
		s) wskaźnik położenia podwozia				
t) wskaźniki położenia ruchomych elementów płatowca wpływających na osiągi statku powietrznego						
3	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.2 oraz rozdz. 7 pkt 7.1.1	Czy eksploatowane przez użytkownika statki powietrzne są wyposażone w urządzenia radiowe zapewniające:				dotyczy statków powietrznych o MCTOM > 5.700kg i MAPSC > 10
		a) utrzymanie dwukierunkowej łączności z służbą ruchu lotniczego				
		b) odbiór informacji meteorologicznych w każdym czasie trwania lotu				dotyczy statków powietrznych o MCTOM > 5.700kg i MAPSC > 10
		c) utrzymanie dwukierunkowej łączności w każdym czasie trwania lotu z co najmniej jedną radiostacją lotniczą na częstotliwościach wymaganych przez służby ruchu lotniczego				
d) łączności na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	PL – 6 rozd. 7 pkt 7.1	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach IFR, lotach kontrolowanych VFR i kontrolowanych w nocy wyposażone są w urządzenia radiowe zapewniające:				dotyczy statków powietrznych o MCTOM <5.700kg
		a) utrzymanie łączności w każdym czasie trwania lotu z radiostacjami lotniczymi i na częstotliwościach wymaganych przez służby ruchu lotniczego				
		b) łączności na częstotliwości niebezpieczeństwa 121,5 MHz				
5	PL – 6 rozd. 7 pkt 7.1.3 i 4	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w warunkach VMC oraz w lotach VFR poza przestrzenią kontrolowaną są w urządzenia radiowe zapewniające:				dotyczy statków powietrznych o MCTOM <5.700kg
		a) dwukierunkowa łączność co najmniej z kierownictwem lotów i naziemnym nadzorem, w przypadku skoków spadochronowych				
		b) dwukierunkowa łączność między holującym i holowanym				
6	PL – 6 rozd. 7 pkt 7.1.5	a) czy na użytkowanych przez użytkownika statkach powietrznych zabudowane jest więcej niż jedno urządzenie radiowe?				
		b) czy uszkodzenie jednego z urządzeń radiowych ma wpływ na pozostałe urządzenia pokładowe?				
7	PL – 6 rozd. 7 pkt 7.1	Czy eksploatowane przez użytkownika statki powietrzne są wyposażone w przyrządy nawigacyjne wymagane dla wykonania lotu oraz zgodnie z planem lub zleceniem na lot oraz zgodnie z wymaganiami służb ruchu lotniczego ?				
8	PL – 6 rozd. 7 pkt 7.1	Czy eksploatowane przez użytkownika statki powietrzne są wyposażone w urządzenia radionawigacyjne działające na wszystkich częstotliwościach nadawania sygnałów przez urządzenia naziemne ?				
9	PL – 6 rozd. 7 pkt 7.2	Czy eksploatowane przez użytkownika statki powietrzne są wyposażone w urządzenia radionawigacyjne informujące o zachowaniu linii drogi i o odchyleniu od niej?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
10	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.2.5	Czy eksploatowane przez użytkownika statki powietrzne są wyposażone w:				
		a) apteczkę pierwszej pomocy				
		b) urządzenia gaśnicze w kabinach załogi i pasażerskiej				
		c) silnikowe urządzenia gaśnicze uruchamiane z kabiny pilotów (minimum po 1szt na silnik)				dotyczy statków powietrznych wielosilnikowych i jednosilnikowych ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
		d) miejsca siedzące dla każdego pasażera zaopatrzone w pasy bezpieczeństwa				
		e) biodrowe pasy bezpieczeństwa dla każdego miejsca członka załogi lotniczej				
		f) barkowe pasy bezpieczeństwa dla każdego miejsca członka załogi lotniczej				dotyczy statków powietrznych ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
		g) udowe pasy bezpieczeństwa dla każdego miejsca członka załogi lotniczej na statkach powietrznych wykonujących pełną akrobację				
		h) urządzenia ratownicze umożliwiające ewakuację				dotyczy statków powietrznych o MCTOM>5.700kg i MAPSC>10
		i) system zrzutu drzwi kabiny lub jej osłony				dotyczy statków powietrznych o MCTOM<5.700kg i MAPSC<10 ze SST wydanym po 31.12.1988r.
		j) akumulatory zapewniające zasilanie części odbiorników				
		k) widoczny wyłącznik główny energii elektrycznej				
		l) bezpieczniki elektryczne o odpowiedniej wartości				
m) urządzenia lub środki do przekazywania informacji pasażerom						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.3 oraz rozdz. 6.2.7	Czy w każdym locie na pokładzie statku powietrznego znajdują się następujące dokumenty:				
		a) świadectwo rejestracji				
		b) świadectwo zdatności do lotu				
		c) świadectwo oględzin				
		d) instrukcja użytkowania w locie				
		e) dziennik podróży				
		f) zezwolenia na urządzenia radiokomunikacyjne				
		g) instrukcja operacyjna/instrukcja wykonywania lotów				
		h) zlecenie lot				
		i) plan lotu				
		j) arkusz załadowania				
k) mapy lotnicze						
12	PL – 6 rozdz. 4 pkt 4.2.3 oraz rozdz. 10	Czy na pokładzie statku powietrznego w każdym locie, jeśli są wymagane, znajdują się dokumenty dotyczące:				
		a) poziomu hałasu				
		b) poziomu emisji zanieczyszczeń				
13	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.8	a) dotyczące ostatniego ułożenia spadochronu, zawierający co najmniej dane (data, imię, nazwisko, podpis), jeśli ma zastosowanie ?				
14	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3	Czy w przypadku eksploataowania przez użytkownika statków powietrznych z kabiną ciśnieniową są one wyposażone w radiolokator meteorologiczny ?				dotyczy statków powietrznych wielosilnikowych MCTOM>5.700kg i MAPSC>20 ze SST wydany po 31.12.1988r.

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
15	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.2	Czy w przypadku eksploatacji przez użytkownika statków powietrznych z silnikami turbinowymi są wyposażone w urządzenie automatycznie sygnalizujące bliskość ziemi (GPWS)?				dotyczy statków powietrznych wielosilnikowych MCTOM>15.000 kg i MAPSC>30 ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
16	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.3	Czy eksploatowane przez użytkownika samoloty są wyposażone w rejestrator danych z lotu spełniający wymagania zapisu określone dla:				
		a) rejestratora danych z lotu (FDR) Typu I				samoloty o MCTOM>27.000 kg ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
		b) rejestratora danych z lotu (FDR) Typu II				samoloty o MCTOM>5.700 <27.000 kg ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
17	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.3	Czy eksploatowane przez użytkownika śmigłowce są wyposażone w rejestrator danych z lotu spełniający wymagania zapisu określone dla:				
		a) rejestratora danych z lotu (FDR) Typu IsV				śmigłowce o MCTOM>7000 kg ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
		b) rejestratora danych z lotu (FDR) Typu V				śmigłowce o MCTOM>2700kg <7000 kg ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
18	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.3	Czy eksploatowane przez użytkownika samoloty są wyposażone w rejestrator rozmów w kabinie (CVR)?				samoloty o MCTOM>27000 kg ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
19	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.3	Czy eksploatowane przez użytkownika w lotach międzynarodowych śmigłowce są wyposażone w rejestrator rozmów w kabinie (CVR)?				śmigłowce o MCTOM>7000 kg ze SZ wydanym po 31.12.1988r.

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
20	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.1	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach IFR wyposażone są dodatkowo w:				
		a) żyroskopowy zakrętomierz z chyłomierzem poprzecznym				
		b) sztuczny horyzont				
		c) żyroskopowy wskaźnik kierunku (kursu)				
		d) wskaźnik zasilania przyrządów żyroskopowych				w lotach międzynarodowych ze ŚZ wydanym po 31.12.1988r.
		e) zegar czasowy				w kabinie załogi
21	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.1	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach IFR wyposażone są dodatkowo w:				
		a) odległościową busołą żyromagnetyczną				
		b) drugi wysokościomierz barometryczny				
		c) urządzenie sygnalizujące zasilanie przyrządów żyroskopowych				statki pow. o MCTOM>5.700kg i MAPSC>10
22	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.1	d) awaryjne źródło zasilania przyrządów elektrycznych wskazujących położenie przestrzenne statku powietrznego				
		Czy szybowce eksploatowane w lotach IMC są wyposażone dodatkowo w żyroskopowy zakrętomierz z chyłomierzem poprzecznym, podłączony do niezależnego źródła zasilania?				
23	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.1	Czy na użytkowanych przez użytkownika statkach przyrządy i wyposażenie są zabudowane w sposób zapewniający ich łatwą obserwację i korzystanie?				
24	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.2	Czy statki powietrzne eksploatowane w lotach z zamiarem lądowania w warunkach IMC są wyposażone w urządzenia radionawigacyjne wymagane dla wykonania podejścia i lądowania na lotniskach docelowych i zapasowych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
25	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.2	Czy statki eksploatowane przez użytkownika w lotach z zamiarem lądowania w warunkach IMC są wyposażone w urządzenia umożliwiające kontynuowanie podejścia w przypadku uszkodzenia jednego z elementów składowych zestawu urządzeń radionawigacyjnych?				statki pow. o MCTOM>5.700kg i MAPSC>10
26	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.3	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach w nocy są dodatkowo wyposażone w:				
		a) światła ostrzegawcze				
		b) reflektory do lądowania 2 szt. MCTOM>5700 kg i MAPSC>10 1szt. z podwójnym włóknem MCTOM<5700 kg i MAPSC>10 2 szt. dla balonów wolnych				nie dotyczy szybowców
		c) oświetlenie przyrządów, urządzeń radiowych i wyposażenia				
		d) oświetlenie kabiny pasażerskiej				
		e) latarki elektryczne dla każdego stanowiska załogi				
27	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.4	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach nad obszarami wodnymi są dodatkowo wyposażone w:				dla samolotów lądowych jeżeli istnieje prawdopodobieństwo wodowania:
		a) kamizelki ratunkowe (1 szt. na osobę) wyposażone w oświetlenie elektryczne				MCTOM <5700kg (w odległości lotu ślizgowego bez pracujących silników, MCTOM >5700kg (w odległości 50 mil morskich z jednym pracującym silnikiem
		b) awaryjne nadajniki pozycji				
		c) kotwice				dotyczy wodnosamolotów

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
28	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.3.4	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach nad obszarami wodnymi są wyposażone w:				wielosilnikowe z jednym pracującym silnikiem MCTOM>5700 kg i MAPSC>10 w odległości 120 minut lotu lub 400 mil morskich od lotniska MCTOM<5700 kg w odległości 200 mil morskich od lądu jednosilnikowe MCTOM<5700 kg w odległości 100mil morskich od lądu
		a) tratwy pneumatyczne z miejscami dla wszystkich osób				
		b) ratunkowe wyposażenie radiowe				
29		Czy eksploatowane przez użytkownika balony wolne, których wodowanie można przewidzieć, są wyposażone w wyposażenie ratunkowe zatwierdzone przez ULC?				
30	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.3.5	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika nad obszarami trudnodostępnymi są wyposażone w:				
		a) komplet ratowniczego wyposażenia radiowego				
		b) urządzenie sygnalizacyjne				
		c) środki żywnościowe				
		d) inne, właściwe dla specyfiki obszaru				
31	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.3.6	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w lotach na dużych wysokościach (powyżej 3000 m) są wyposażone w urządzenia do magazynowania i wydawania tlenu ?:				
32	PL – 6 rozd. 6 pkt 6.3.4	Czy statki powietrzne z kabiną ciśnieniową eksploatowane przez użytkownika w lotach na dużych wysokościach (powyżej 7000 m) są wyposażone w:				
		a) Urządzenia do magazynowania, rozdzielania i wydawania tlenu przy pomocy szybko nakładanych masek				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
		b) Urządzenie ostrzegające pilota o niebezpiecznym spadku ciśnienia w kabinie				dotyczy samolotów ze SZ wydanym po 31.12.1988r.
33	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.4	Czy statki powietrzne z kabiną ciśnieniową eksploatowane przez użytkownika w lotach szkolnych na dużych wysokościach zapewniają wymagane ciśnienie i ilość tlenu ?				dotyczy wysokości lotu powyżej:
		a) Ciśnienie podawanego tlenu jest niższe od ciśnienia otoczenia				12.000 m
		b) Ciśnienie podawanego tlenu jest wyższe od ciśnienia otoczenia				14.000 m
		c) Ubiory ciśnieniowe dla każdej osoby				14.950 m
34	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.2.5	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika w warunkach występowania oblodzenia są wyposażone w:				
		a) Urządzenie przeciwołodzeniowe				
		b) Urządzenie sygnalizujące warunki oblodzenia				
35	PL – 6 rozdz. 6 pkt 6.3.8	Czy statki powietrzne eksploatowane przez użytkownika są wyposażone w spadochrony ratownicze, w następujących lotach?				
		a) Akrobacyjne				
		b) Holownicze				
		c) Grupowe w szyku zwartym				
		d) Połączone z wykonywaniem skoków spadochronowych				
		e) Nocne (samoloty jednosilnikowe w ruchu innym niż kontrolowany)				
		f) Holu za statkiem powietrznym (szybowce)				
		g) Przy wykorzystaniu prądów wznoszących (szybowce)				
		h) Powyżej 300 m (balony wolne)				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) <i>(File reference)</i> CAW -	
Nazwa modułu <i>(Module title)</i>	Załoga lotnicza			Auditor <i>(Auditor)</i>	Moduł audytu <i>(Audit Module)</i>		AW/09
Operator/Organizacja <i>(Operator/Organisation)</i>		Wydział <i>(Department)</i>		Nr AWC <i>(AWC No)</i>		Data audytu <i>(Audit date)</i>	
		Kierownik <i>(Manager)</i>					
Kategoria audytu (*) <i>(Audit Category)</i>				Kategoria i liczba niezgodności (*) <i>(Number and Category of Discrepancies)</i>			
Kwalifikacyjny <i>(Initial)</i>	Okresowy <i>(Recurrent)</i>	Doraźny <i>(Occasional)</i>		Krytycznych <i>(Critical)</i>	Poważnych <i>(Major)</i>	Drobnych <i>(Minor)</i>	Informacje <i>(Information)</i>

(*) oznacz w właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA *(DETAILED ASSESSMENT)*

LP. <i>(Item)</i>	WYMAGANIE PRZEPISU <i>(Regulatory requirement)</i>	PRZEDMIOT AUDYTU <i>(Audit subject)</i>	OCENA AUDYTORA <i>(Auditor's assessment)</i>		PODPIS AUDYTORA <i>(Auditor's Initials)</i>	UWAGI <i>(Remarks)</i>
			Pozytywna <i>(Satisfactory)</i> (OK.)	Niezadawalająca <i>(*)</i> Wpisz Nr Raportu NCR <i>(Unsatisfactory)</i> <i>(*)</i> Insert Non-conformity Report No.		
1	PL – 6 rozdz. 9 pkt 9.1 i 2	a) Czy liczebność załogi lotniczej jest zgodna z instrukcją użytkownika w locie danego statku powietrznego?				
		b) Czy członkowie załogi lotniczej posiadają ważne licencje?				
		c) Czy członkowie załogi lotniczej posiadają lotniczą dokumentację osobistą?				
		d) Czy członkowie załogi lotniczej posiadają ważne świadectwa radiooperatora?				
		e) Czy w skład załogi lotniczej wchodzi mechanik z ważną licencją?				
		f) Czy użytkownik określił niezbędny zakres czynności członków załogi lotniczej w sytuacjach niebezpiecznych i wprowadził listy kontrolne czynności zatwierdzone przez ULC?				
		g) Czy użytkownik prowadzi szkolenie i trening załóg lotniczych w postępowaniu w sytuacjach niebezpiecznych?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
2	PL – 6 rozd. 9 pkt 9.3 i 4	a) Czy przestrzegane są przepisy dotyczące kwalifikacji dowódcy statku powietrznego oraz dowódcy grupy samolotów do przelotów międzynarodowych?				
		b) Czy KTP w lotach IFR (wg przyrządów) jest przeprowadzana zgodnie z przepisami?				
		c) Czy członkowie personelu latającego zobowiązani do używania w lotach szkielek korekcyjnych posiadają zapasowe szkielek korekcyjne?				
3	PL – 6 rozd. 9 pkt 9.2	a) Czy użytkownik zapewnia obecność personelu pokładowego w czasie wykonywania lotów wymagających takiego personelu?				
		b) Czy użytkownik ustalił zakres czynności postępowania w sytuacjach niebezpiecznych dla członków personelu pokładowego?				
		c) Czy użytkownik zapewnia wymagany poziom bezpieczeństwa personelowi pokładowemu podczas lotu?				
		f) Czy użytkownik statku powietrznego przeprowadza trening i szkolenie w postępowaniu w sytuacjach niebezpiecznych dla personelu pokładowego?				
		g) Czy program szkolenia, (zakres treningu i czasokres powtarzania treningu, sprawdzanie wiadomości teoretycznych) jest zatwierdzony przez ULC?				
		h) Czy każdy członek personelu pokładowego ma wyznaczone miejsce na pokładzie statku powietrznego i zajmuje je podczas lotu?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Office</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO USŁUG LOTNICZYCH (AWC) AERIAL WORKS CERTIFICATION AUDIT REPORT				Nr Raportu (*) (File reference) CAW -							
Nazwa modułu (Module title)	Instrukcje, dzienniki pokładowe i dokumentacja eksploatacyjna			Auditor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module) AW/10								
Operator/Organizacja (Operator/Organization)			Wydział (Department)	Nr AWC (AWC No)									
			Kierownik (Manager)	Data audytu (Audit date)									
Kategoria audytu (*) (Audit Category)			Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)										
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Krytycznych (Critical)		Poważnych (Major)		Drobnych (Minor)		Informacje (Information)	

(*) Zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
		Czy użytkownik posiada zatwierdzoną przez ULC Instrukcję Operacyjną, która składa się z DZIAŁU A opisującego ogólne zasady organizacji służb operacyjnych oraz metod i procedur prowadzenia operacji lotniczych? Należy sprawdzić czy:				
1	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO - Dział 2 PNO-2-04-00	a) Użytkownik posiada i prowadzi egzemplarz wzorca Działu A Instrukcji oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne?				
		b) Instrukcja zawiera informacje właściwe do zakresu i rodzaju wykonywanych przez użytkownika lotów?				
		c) Redakcja, układ i tytuły rozdziałów Instrukcji są zgodne z PNO-2-04-00?				
		d) Instrukcja jest aktualizowana zgodnie ze zmianami jakie zachodzą w przepisach i w organizacji użytkownika?				
		e) Użytkownik sporządził i prowadzi wykaz użytkowników Działu A instrukcji oraz kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				
		f) Egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną?				
		g) Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii Instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
2	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik posiada zatwierdzony przez ULC DZIAŁ B Instrukcji Operacyjnej, na który składają się instrukcje operacyjne statku powietrznego (<i>Flight Crew Operating Manual – FCOM</i>) lub inne, podobne w charakterze podręczniki operacyjnego użytkownika statku jak np. Instrukcja Użytkownika w Locie (<i>Aircraft Flight Manual – AFM</i>) albo <i>Pilot Operating Manual</i> oddzielne dla każdego użytkowanego typu i/lub modelu statku powietrznego ? Należy sprawdzić czy:					<i>UWAGA: Wzorec Instrukcji Użytkownika w Locie (Aircraft Flight Manual(AFM) uzgadnia IKCSP.</i>
		a)	Użytkownik posiada i prowadzi aktualne egzemplarze WZORCÓW Działu B instrukcji dla każdego użytkowanego typu i/lub modelu statku oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne ?				
		b)	Każdy użytkowany statek powietrzny ma zatwierdzony przez IKCSP jego indywidualny egzemplarz Instrukcji Użytkownika w Locie (AFM) ?				
		c)	Każdy użytkowany statek powietrzny ma zatwierdzony przez ULC jego indywidualny egzemplarz Instrukcji Operacyjnej (FCOM) albo <i>Pilot Operating Manual</i> ?				
		d)	Redakcja, układ i tytuły rozdziałów Działu B instrukcji są zgodne z PNO-2-04-01?				
		e)	Użytkownik posiada formalne umowy z producentami użytkowanych przez niego statków na dostarczanie mu zmian do Działu B instrukcji operacyjnej (FCOM) zgodnie ze zmianami wprowadzanymi do AFM i wydawanymi przez producenta biuletynami (AD) albo czy też posiada własny i skuteczny system śledzenia takich zmian ?				
		f)	Wzorce instrukcji są aktualizowane zgodnie ze zmianami jakie wprowadzają producenci statków do instrukcji użytkownika w locie (AFM) ?				
		g)	Użytkownik sporządził i prowadzi wykaz wszystkich użytkowników Działu B instrukcji oraz skutecznie kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych ?				
		h)	Egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną ?				
		i)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii Instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
3	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik posiada zatwierdzony przez ULC DZIAŁ C Instrukcji Operacyjnej, na który składają się instrukcje oraz informacje dotyczące tras i lotnisk (tzw. podręcznik trasowy, który może być <u>za pisemną zgodą ULC</u> zastąpiony wydawnictwami fachowymi jak np. <i>Jepessen</i> ? Należy sprawdzić czy:					
		a)	Użytkownik posiada i prowadzi aktualne egzemplarze wzorca Działu C Instrukcji dla każdego wydawanego przez niego podręcznika trasowego i/lub lotniskowego ? (Jeśli wydaje własne podręczniki trasowe i lotnisk) oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne ?				
		b)	Wzorce podręczników trasowych i lotniskowych są aktualizowane zgodnie ze zmianami jakie przychodzą w ramach prenumeraty albo w wyniku analiz <i>Aeronautical Information Publications</i> (AIP) każdego z państw do których użytkownik wykonuje loty oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne ?				
		c)	Użytkownik prowadzi prenumeratę i aktualizuje na bieżąco <i>Aeronautical Information Publications</i> (AIP) Polska ?				
		d)	Użytkownik zakupił dostateczną liczbę kopii podręczników trasowych AIP i/lub <i>Jepessen</i> dla zaopatrzenia każdego pilota w załodze podczas lotu we własny egzemplarz tego podręcznika ?				
		e)	Zakupione przez użytkownika zestawy podręczników trasowych i lotnisk są właściwe dla obszaru i rodzaju podejmowanych operacji ?				
		f)	Użytkownik sporządził i prowadzi wykaz wszystkich użytkowników każdego z używanych podręczników trasowych oraz skutecznie kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych ?				
		g)	Egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną ?				
		h)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii Instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
4	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik posiada zatwierdzony przez ULC DZIAŁ D Instrukcji Operacyjnej, na który składają się instrukcje oraz informacje dotyczące nabywania, utrzymywania i sprawdzania kwalifikacji personelu operacyjnego uczestniczącego w planowaniu, przygotowaniu i realizacji operacji lotniczych? Należy sprawdzić czy:					
		a)	Użytkownik posiada i prowadzi aktualny egzemplarz wzorca Działu D Instrukcji oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby odpowiedzialne?				
		b)	Instrukcja zawiera informacje właściwe dla nabywania, utrzymywania i sprawdzania kwalifikacji zatrudnianego personelu operacyjnego?				
		c)	Redakcja, układ i tytuły rozdziałów instrukcji są zgodne z PNO-2-04-00?				
		d)	Instrukcja jest aktualizowana zgodnie ze zmianami jakie zachodzą w przepisach i w organizacji użytkownika?				
		e)	Użytkownik sporządził i prowadzi wykaz użytkowników Działu D instrukcji oraz kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				
		f)	Egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną?				
		g)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				
5	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik posiada i prowadzi dla każdego indywidualnego statku powietrznego, zatwierdzony przez ULC Dziennik podróży statku powietrznego (Journey Log Book) ? (Zazwyczaj jest to książka płatowca oraz książki silnika(ów), uzgodnione przez IKCSP. Należy sprawdzić czy:					
		a)	Użytkownik wpisuje do dziennika na bieżąco wszystkie wykonane loty?				
		b)	Dziennik każdego indywidualnego statku obejmuje cały okres jego użytkowania, od początku jego eksploatacji?				
		c)	Wpisy są dokonywane czytelnie i bez przeróbek?				
		d)	Wpisów dokonuje osoba upoważniona?				
		e)	Użytkownik przechowuje dzienniki przez wymagany okres czasu?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
6	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO - Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik opracował i prowadzi dla każdego rodzaju, typu i modelu użytkowanych statków indywidualny Arkusze wyznaczania masy i położenia środka ciężkości statku dla typowych operacji ? (Load Sheet)					
		Należy sprawdzić czy:					
		a)	Użytkownik wprowadził do instrukcji operacyjnej (Dział A Rozdział 8-01-08 zapisy regulujące zasady określania masy i położenia środka ciężkości, a w szczególności czy określił standardowe ciężary (masy) pasażerów, bagażu rejestrowanego oraz podręcznego, MPS itd.?				
		b)	Każdy użytkowany przez użytkownika statek ma ważny protokół ważenia, w którym podana jest jego masa własna oraz wyjściowe położenia środka ciężkości?				
		c)	Użytkownik opracował oddzielną instrukcję załadunku, wyznaczania położenia środka ciężkości oraz ograniczeń eksploatacyjnych związanych z masą i położeniem środka ciężkości oraz przygotowania arkusza załadowania?				
		d)	W instrukcji i w arkuszu przewidziane są zasady i procedury związane ze zmianami w ostatniej chwili (<i>last minute changes</i>)?				
		e)	Użytkownik wyznaczył w instrukcji operacyjnej osoby lub służby odpowiedzialne za przygotowanie arkusza załadowania oraz nadzorowanie rozmieszczenia ładunków zgodnie z planem?				
		f)	Każdy statek jest wyposażony w instrukcje sporządzania arkusza wraz z niezbędnymi danymi, wykresami i przyrządami ułatwiającymi obliczenie masy, wyznaczenie środka ciężkości oraz ograniczeń do startu i lądowania?				
		g)	Użytkownik posiada i dostarcza zainteresowanym służbom aktualne dane dotyczące masy własnej oraz wyjściowych położenia środka ciężkości każdego z użytkowanych statków, niezbędne dla przygotowania arkusza załadowania?				
		h)	Wpisy w arkusze załadowania są dokonywane czytelnie i trwale przez uprawnione do tego osoby (pilota, mechanika), potwierdzane podpisem i numerem licencji osoby sporządzającej arkusz oraz datą?				
		i)	Arkusze załadowania jest zawsze podpisywany przez dowódcę statku?				
j)	Jedna kopia arkusza jest zawsze pozostawiana na ziemi?						
k)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system archiwizacji arkuszy i dokumentacji załadunku?						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
7	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik opracował i prowadzi dla każdego rodzaju, typu i modelu użytkowanych statków indywidualne Wykazy pokładowego wyposażenia awaryjnego i ratunkowego ? Należy sprawdzić czy:					Patrz Druk ULC-EQP.
		a)	Użytkownik prowadzi wykazy i ewidencjonuje wyposażenie awaryjne i ratunkowe jakie znajduje się na pokładzie każdego z jego statków powietrznych z podaniem informacji dotyczących cech użytkowych wyposażenia oraz jego ilości i rozmieszczenia na pokładzie?				
		b)	Na pokładzie każdego statku znajdują się wykazy wyposażenia umożliwiające załodze natychmiastowe podanie służbom ratowniczym jakie wyposażenie ratunkowe jest zainstalowane na danym statku?				
		c)	Użytkownik prowadzi ewidencję atestów zdatności wyposażenia do użycia w służbie lotniczej?				
8	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik opracował i prowadzi dla każdej wykonywanej operacji Operacyjny plan lotu ? Należy sprawdzić czy:					
		a)	Użytkownik wprowadził do instrukcji operacyjnej (Dział A Rozdział 8-01-10 zapisy regulujące zasady sporządzania i wymagania dotyczące zawartości operacyjnego planu lotu?				
		b)	Użytkownik wyznaczył w instrukcji operacyjnej osoby i/lub służby odpowiedzialne za przygotowanie i złożenie operacyjnego planu lotu?				
		c)	Użytkownik dostarcza zainteresowanym służbom z autoryzowanego źródła aktualne i dokładne dane zawierające wszystkie informacje niezbędne dla przygotowania operacyjnego planu lotu i dotyczące: <ul style="list-style-type: none"> osiągów użytkowanych przez niego statków (np. w postaci kopii instrukcji operacyjnej); bieżących ograniczeń ruchowych (np. w postaci NOTAM); warunków meteorologicznych panujących na trasie i wszystkich lotniskach; ograniczeń eksploatacyjnych statku wynikających z jego stanu technicznego osiągniętych i ograniczeń operacyjnych wyposażenia oraz dopuszczeń MEL? 				
		d)	Operacyjny plan lotu zawiera wszystkie wymagane w przepisach informacje i oraz czy dołączone są do niego wszystkie dokumenty towarzyszące?				
		e)	Operacyjny plan lotu jest sporządzany przez osobę fachową (licencjonowanego dyspozytora lotniczego lub pilota) i potwierdzany podpisem i numerem licencji osoby sporządzającej plan wraz z datą?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
8	PL-6 rozdz. 10 pkt 10.2 PNO – Dział 2 PNO-2-04-00	f)	Operacyjny plan lotu jest dostarczany załodze terminowo oraz czy jest kompletny, a jego przyjęcie jest przed każdym lotem potwierdzane podpisem dowódcy na tym planie?				
		g)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system archiwizacji operacyjnych planów lotu przez wymagany okres czasu?				
9	PNO - Dział 2 PNO-2-04-00	Czy użytkownik prowadzący operacje podlegające procedurom Szczególnych przypadków certyfikacji (Dział 3 PNO) opracował szczegółowe instrukcje wykonawcze dla personelu operacyjnego uczestniczącego w planowaniu, przygotowaniu i wykonywaniu takich operacji ? Należy sprawdzić czy:					UWAGA: Załącz wykaz wszystkich stosowanych przez użytkownika instrukcji
		a)	Użytkownik wprowadził do instrukcji operacyjnej (Dział A Cześć 14 – Załączniki) zapisy informujące o wydaniu i obowiązywaniu każdej takiej instrukcji z podaniem jej pełnej nazwy i numeru identyfikującego każdą taką instrukcję w zbiorze dokumentów zakładowych?				
		b)	Użytkownik posiada i prowadzi aktualny egzemplarz wzorca każdej wydanej instrukcji wykonawczej dotyczącej szczególnych przypadków certyfikacji oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby odpowiedzialne?				
		c)	Każda z wydanych instrukcji zawiera informacje właściwe do zakresu i rodzaju wykonywanych przez użytkownika operacji specjalistycznych?				
		d)	Każda z prowadzonych przez użytkownika operacji specjalistycznych ma wydaną dla niej specjalistyczną instrukcję wykonawczą dla personelu ?				
		e)	Każda z wydanych instrukcji jest aktualizowana zgodnie ze zmianami jakie zachodzą w przepisach i w organizacji użytkownika?				
		f)	każda instrukcja oraz wszystkie kolejne jej zmiany są zatwierdzane i/lub uzgadniane przez osoby i/lub służby wyznaczone i upoważnione w instrukcji operacyjnej?				
		g)	Użytkownik sporządził i prowadzi wykaz użytkowników każdej z wydanych instrukcji oraz kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				
		h)	Egzemplarze robocze każdej z wydanych instrukcji posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną?				
		i)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii każdej z wydanych instrukcji oraz kolejnych ich zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
10	PNO-2-04-00 PNO - Dział 2	Czy użytkownik posiada zatwierdzoną przez ULC Instrukcję zarządzania obsługą techniczną (MME) opisującą zasady na jakich Użytkownik planuje i zarządza wykonywaniem obsługi technicznej użytkowanych przez niego statków powietrznych przez uprawnione do tego organizacje, w celu zapewnienia ich bieżącej sprawności technicznej ? Należy sprawdzić czy:					
		a)	Użytkownik posiada i prowadzi aktualny egzemplarz wzorca instrukcji MME, zawierającą zasady na jakich użytkownik <u>planuje i zarządza</u> wykonywaniem obsługi technicznej użytkowanych przez niego statków powietrznych przez uprawnione do tego organizacje, w celu zapewnienia ich bieżącej sprawności technicznej oraz czy wyznaczył osoby i/lub służby za to odpowiedzialne?				
		b)	Instrukcja MME zawiera informacje właściwe dla rodzajów, typów użytkowanych przez użytkownika statków oraz podejmowanych obsług technicznych zgodnie z udzielonymi przez IKCSP zezwoleniami?				
		c)	Redakcja, układ i tytuły rozdziałów Instrukcji są zgodne z PNO-2-04-00?				
		d)	Instrukcja jest aktualizowana zgodnie ze zmianami jakie zachodzą w przepisach i w wymaganiach technicznych dotyczących obsługi oraz w organizacji zarządzania obsługą techniczną statków powietrznych przez użytkownika?				
		e)	Użytkownik sporządził i prowadzi wykaz użytkowników instrukcji MME oraz kontroluje aktualizację egzemplarzy rejestrowanych?				
		f)	Egzemplarze robocze posiadają wyraźnie naniesioną numerację, zgodną z listą dystrybucyjną?				
		g)	Użytkownik stworzył i prowadzi skuteczny system dystrybucji dostatecznej liczby kopii instrukcji oraz kolejnych jej zmian dla każdej z osób i służb, zgodnie z listą dystrybucyjną?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDITU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)	
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezdawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.			
11	PL-6 rozd. 10 pkt 10.2 PNO-2-04-00 PNO-2-04-04	Czy użytkownik posiada i prowadzi dla każdego indywidualnego statku powietrznego, zatwierdzony przez ULC Pokładowy dziennik techniczny statku powietrznego (PDT) ? Należy sprawdzić czy:					Wzór druków PDT zatwierdza IKCS.
		a)	Druk dziennika (PDT) umożliwia rejestrowanie wszystkich zdarzeń zgodnie z wymaganiami odnośnych przepisów, w tym wykonania obsługi technicznej, poświadczenia bieżącej zdadności do lotu, zgłaszania i potwierdzenia usunięcia usterek, przyjęcia statku do lotu przez dowódcę, rejestrację czasu startu, lotu i lądowania, zapasów MPS itd?				
		b)	Użytkownik opracował instrukcję prowadzenia dziennika PDT?				
		c)	Wpisy w dokumentację użytkownika statku są dokonywane czytelnie i trwale przez uprawnione do tego osoby (pilota, mechanika), potwierdzane podpisem i numerem licencji oraz datą wpisu?				
		d)	Użytkownik przechowuje kopie dzienników PDT przez wymagany czas?				

UWAGA !!!

Jeśli podczas auditu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę instrukcją podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Użytkownik realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas auditu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Identyczne restrykcje MUSZĄ zostać podjęte w przypadku stwierdzenia, że osoba funkcyjna lub służba uczestnicząca w procesie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **w ogóle nie dysponuje aktualną kopią rejestrowaną** instrukcji lub dokumentu zakładowego, który dotyczy tej osoby lub służby i jest niezbędny dla prawidłowego wykonania nałożonych obowiązków.

Powyższe w szczególności dotyczy posługiwania się nie rejestrowaną lub nie aktualną kopią:

- Instrukcji Operacyjnej Dział A;
- Instrukcji Operacyjnej Dział B (Instrukcja Użytkowania w Locie (AFM) i/lub *Aircraft Operating Manual* (AOM), a w szczególności korzystania z nieaktualnych lub błędnych danych dotyczących osiągnięć i ograniczeń eksploatacyjnych statku;
- Instrukcji Operacyjnej Dział C (Podręczniki trasowe i lotnisk).
-

Pieczęć imienna i podpis inspektora (POI):
Inspector's Name & signature (POI)

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI – <i>SPECIAL OPERATIONAL APPROVALS</i>)				Nr Raportu (*) (File reference) CAS- / /	
Nazwa modułu (Module title)		Operacje agrotechniczne i gaśnicze (AW-1/AW-5)		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module) CAS/AGRO	
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)				Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /	
				Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date) / / r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	
						Poziomu 2 (Level 2)	
						Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	PL-6 rozdz.3 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Operator opracował i uzgodnił z ULC Instrukcję Lotów Agrotechnicznych i Gaśniczych jako załącznik do Instrukcji Operacyjnej ?				
2	PL-6 rozdz.3 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Operator opracowuje, zatwierdza w ULC i dostarcza wszystkim zainteresowanym zmiany do Instrukcji Lotów Agrotechnicznych i Gaśniczych zgodnie z ustalonymi zasadami ?				
3	PL-6 rozdz.3 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Operator przeszkolił w sposób udokumentowany cały personel operacyjny w zakresie nałożonych na niego obowiązków ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	PL-6 rozdz. 4 pkt4.1.7 PNO rozdz. 2-04-01	a) Czy Operator opisał w Instrukcji Operacyjnej metody i zasady ustalania minimalnych bezpiecznych wysokości lotu ?				
		b) Czy Operator uwzględnił wymagane w przepisie czynniki wpływające na ustalanie minimalnych bezpiecznych wysokości lotu ?				
		c) Czy przyjęte przez Operatora minimalne bezpieczne wysokości lotu są uzgadniane z ULC ?				
5	PL-6 rozdz. 4 PNO rozdz. 2-04-01	a) Czy Operator ustalił w Instrukcji Operacyjnej własne minima operacyjne dla lotnisk i lądowisk użytkowanych przez jego statki powietrze ?				
		b) Czy przy ustalaniu minimów operacyjnych lądowisk Operator uwzględnił wszystkie mające zastosowanie wymagania przepisów ?				
		c) Czy ustalone przez Operatora minima zapewniają dostateczne przewyższenie nad przeszkodami podczas fazy podejścia końcowego ?				
6	PL-6 rozdz. 4 pkt 4.1.11 PNO rozdz. 2-04-01	a) Czy Operator wykonujący loty agrotechniczne i gaśnicze zatrudnia do ich wykonywania zawodowych członków personelu latającego oraz prowadzi ewidencję czasu wykonywania czynności lotniczych oraz oddzielnie czasów lotów tego personelu ?				
		b) Czy Operator umieścił w Instrukcji Operacyjnej przepisy dotyczące ograniczeń czasu lotu i czasu wykonywania czynności lotniczych przez członków załóg jego statków powietrznych ?				
		c) Czy Operator przechowuje przez wymagany okres ewidencję czasu pracy, odpoczynku i wykonywania czynności lotniczych personelu latającego ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
7	PL-6 rozdz. 3 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Operator określił w Instrukcji Lotów Agrotechnicznych i Gaśniczych warunki w których operacje te mogą być wykonywane:				
		a) przepisy wykonywania lotów				
		b) minima meteorologiczne				
		c) warunki bezpieczeństwa				
8	PL-6 rozdz. 4 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Operator określił i przestrzega zawarte w Instrukcji Lotów Agrotechnicznych i Gaśniczych warunki dopuszczenia członków personelu lotniczego do wykonywania tych operacji w zakresie:				
		a) praktyki lotniczej				
		b) szkolenia specjalistycznego				
		c) posiadanych uprawnień				
		d) treningu i ciągłości nawyków				
9	PL-6 rozdz. 3 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Instrukcja Lotów Agrotechnicznych i Gaśniczych przewiduje a operator zapewnia właściwe warunki socjalne ekipie realizującej operację agrotechniczną i gaśniczą w szczególności personelowi latającemu ?				
10	PL-6 rozdz.8 PNO rozdz. 2-04-01	Czy śmigłowiec posiada Świadectwo Typu (TC), Uzupełniające Świadectwo Typu (STC) albo Orzeczenie ULC o dopuszczeniu do wykonywania lotów agrotechnicznych i gaśniczych ?				
		Czy odpowiednie zapisy, warunki i ograniczenia w lotach lotów agrotechnicznych i gaśniczych są opisane w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM/HFM) ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11	PL-6 rozdz. 3 PNO rozdz. 2-04-01	Czy Operator dokumentuje wszystkie etapy przygotowania, realizacji i zakończenia operacji agrotechnicznej i gaśniczej oraz czy archiwizuje wymaganą dokumentację ?				

CELOWO
POZOSTAWIONE
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAS- / /	
Nazwa modułu (Module title) Zezwolenie operacyjne na używanie EFB		Audytor (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module) CAS/EFB		
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /		
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date) / / r.		
Kategoria audytu (*) (Audit Category)			Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)	

KLASYFIKACJA					
URZĄDZENIE	KLASA 1		KLASA 2		KLASA 3
	Przeñośne		Przeñośne		Zamontowane na statku na stałe
	Nieprzymocowane urządzeniem mocującym		Przymocowane urządzeniem mocującym		Podłączone do awioniki
	Niepodłączone do awioniki samolotu		Podłączenie do awioniki samolotu możliwe		
OCENA INSPEKTORA:					
ZAINSTALOWANE OPROGRAMOWANIE	TYP A			TYP B	
	Prezentowanie danych (podręczniki/instrukcje, AIP, NOTAMy, formularze)			Przetwarzanie danych (też listy kontrolne i FCOM wyświetlane odpowiednio w zależności od stanu statku powietrznego)	
OCENA INSPEKTORA:				OCENA INSPEKTORA:	

KOŃCOWA KLASYFIKACJA INSPEKTORA: URZĄDZENIE KLASY OPROGRAMOWAINE TYPU

L.p.	ZAKRES INSPEKCJI	OCENA INSPEKTORA	UWAGI	WYMAGANIE PRZEPISU
	Jeżeli operator zamierza wykonywać loty bez dokumentacji papierowej to:			TGL 36 pkt 7
	Czy przeprowadzono ocenę ryzyka (Risk Assasment)?			

L.p.	ZAKRES INSPEKCJI	OCENA INSPEKTORA	UWAGI	WYMAGANIE PRZEPISU
	Czy opracował metody/procedury łagodzenia skutków w przypadku awarii systemu EFB?			
	Jeżeli operator zamierza wykonywać loty z dokumentacją papierową :			TGL 36 pkt 7
	Czy operator używa papierowych wersji dokumentów w celu sprawdzenia właściwości wyświetlanych danych?			
	Czy operator używa wersji papierowych jako środek łagodzący skutki awarii systemu EFB?			
	Czy wersje papierowe są aktualne?			
1.	RYZYKO OPERACYJNE			
	Czy operator podczas analizy ryzyka operacyjnego wziął pod uwagę możliwość:			TGL 36 pkt 7.1
	Wystąpienia awarii całego systemu EFB			
	Wystąpienia awarii poszczególnych aplikacji systemu			
	Utraty danych			
	Błędne wyświetlanie danych			
2.	OCENA INTERFEJSU CZŁOWIEK-URZĄDZENIE			
	Czy operator przeprowadził ocenę interfejsu człowiek-urządzenie, która objęła:			TGL 36 pkt 7.2
	Interfejs			
	Czytelność tekstu			
	Wyświetlanie map i map podejścia			
	Reakcję aplikacji/urządzenia			
	Tekst i zawartość niemieszczącą się na wyświetlaczu			
	Ekran dotykowy			
	Obsługę wielu programów i dokumentów			

	Schemat kolorystyczny i wyświetlane informacje			
	Komunikaty o błędach systemu			
	Wyświetlanie danych i komunikaty o błędach			
3.	PROCEDURY POSTĘPOWANIA ZAŁOGI LOTNICZEJ (FLIGHT CREW OPERATING PROCEDURES)			
	Czy operator opracował procedury wskazujące, które z systemów statku stosować o określonych celach, w szczególności, gdy dane z EFB i systemów pokładowych pokazują podobne informacje?			TGL 36 pkt 7.3.1
	Czy operator opracował procedury określające czynności w przypadku, kiedy informacje z systemu EFB różnią się od informacji otrzymanych z innych systemów pokładowych?			TGL 36 pkt 7.3.1
	Czy operator opracował procedury określające czynności w przypadku, gdy informacje wyświetlane przez jedno EFB różnią się od informacji wyświetlanych przez drugie EFB?			TGL 36 pkt 7.3.1
	Czy operator opracował procedury określające, które ze źródeł danych jest podstawowe, a które zapasowe i określające sposoby używania źródła zapasowego?			TGL 36 pkt 7.3.1
	Czy operator ustanowił procedury pozwalające na potwierdzenie przed lotem czy wprowadzone są aktualne bazy danych i zmiany do map lotniczych (dotyczy to tylko baz i danych istotnych z punktu widzenia operacji)?		Nie dotyczy sprawdzania aktualności dokumentacji nie mającej wpływu na operacje lotnicze (np. druki)	TGL 36 pkt 7.3.2
	Czy operator ustanowił procedury określające czynności w przypadku nieaktualnych aplikacji i/lub baz danych?			TGL 36 pkt 7.3.2
	Czy operator ustanowił procedury łagodzące lub kontrolujące obciążenie załóg pracą spowodowane używaniem EFB?			TGL 36 pkt 7.3.3
	Czy operator opracował procedury zakazujące obu członkom załogi lotniczej pracowania na systemie EFB w tym samym czasie?			TGL 36 pkt 7.3.3
	Czy operator opracował procedury rozdzielające obciążenie pomiędzy członków załogi, których celem jest zapewnienie ciągłego wykonywania innych zadań załogi i monitorowania innych urządzeń statku?			TGL 36 pkt 7.3.3

	Czy operator opracował procedury jasno określające, kiedy w czasie lotu członkowie załogi lotniczej nie mogą używać systemu EFB?			TGL 36 pkt 7.3.3
	Czy operator ustanowił procedury określające nowe obowiązki załogi lotniczej i działu operacyjnego w związku z tworzeniem, przeglądem i użyciem danych osiągowych?		Dot. tylko EFB kl 2	TGL 36 pkt 7.3.3
	Czy wskazówki/instrukcje dla załogi jasno określają czynności, jakie należy podjąć w przypadku jakiegokolwiek usterki systemu i czy wskazują, kiedy można rozpocząć lot (czy System EFB jest ujęty w MEL)?			TGL 36 pkt 7.1.1
	Czy kontrola sprawności EFB zawarta jest w kontroli przedstartowej?			TGL 36 pkt 7.1.1
4.	ZAPEWNIENIE JAKOŚCI			
	Czy operator opracował procedury kontroli jakości systemu EFB określające:			
	Osobę odpowiedzialną za system EFB (np. administrator systemu)?			TGL 36 7 pkt.3.4
	Osobę upoważnioną do wprowadzania zmian i poprawek do sprzętu i oprogramowania?			
	Czy operator ustanowił procedury obsługi technicznej uwzględniające:			
	Naprawę usterek i niesprawności bez naruszania integralności systemu?			TGL 36 pkt 7.3.4
	Obsługę i dostarczanie na czas i w komplecie poprawek na wszystkie statki wyposażone w EFB?			
	Czy operator ustanowił system zgłaszania usterek?			TGL 36 pkt 7.3.4
	Czy operator ustanowił procedury zapasowe na wypadek awarii systemu?			TGL 36 pkt 7.1
	Czy operator zabezpieczył system przed wprowadzaniem nieautoryzowanych zmian i instalowaniem nieautoryzowanych aplikacji?		Należy zwrócić szczególną uwagę w przypadku urządzeń kl. 1 i 2	TGL 36 pkt 7.4
5.	ADMINISTRATOR SYSTEMU EFB			

	Czy operator wyznaczył administratora systemu EFB?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy administrator został zapoznany z obowiązkami administratora?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy jest dobrze zaznajomiony ze sprzętem i oprogramowaniem?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy administrator systemu EFB wie, jakie elementy może zmieniać i modyfikować i do jakich może mieć dostęp tylko producent/dostawca?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy operator jasno określił, które czynności administrator systemu EFB może delegować na personel obsługi technicznej?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy ustanowione są procedury (np. przez administratora systemu EFB) zapewniające, że wytyczne są ściśle przestrzegane?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy ustanowione są procedury zapewniające, że niewprowadzane są niezatwierdzone (nieautoryzowane) zmiany do systemu?			TGL 36 pkt 7.5
	Czy obowiązki administratora systemu EFB obejmują prowadzenie audytów zapewniających, że procedury odnoszące się do systemu EFB przestrzegane są przez cały personel operatora?			TGL 36 pkt 7.5
6.	SZKOLENIE ZAŁÓG LOTNICZYCH			
	Czy szkolenie zapoznawcze uwzględnia szkolenie w zakresie stosowania EFB?			OPS 1.950
	Czy szkolenie obejmuje zagadnienia: - Struktura systemu EFB? - Ograniczenia systemu? - Szczegółowe szkolenie w zakresie zasad użytkowania używania każdej aplikacji? - Ograniczenia proceduralne tj. warunki ograniczonego użycia lub wykluczające użycie? - Procedury sprawdzania wprowadzonych danych i obliczeń? - CRM i czynnik ludzki w użytkowaniu EFB? - Dodatkowe szkolenie w zakresie nowych aplikacji i zmian w sprzęcie (jeżeli zachodzi taka potrzeba)?			TGL 36 pkt 7.6

L.p.	ZAKRES INSPEKCJI	OCENA INSPEKTORA	UWAGI	WYMAGANIE PRZEPISU
	- Kontrola systemu przed lotem?			
	Czy szkolenie wstępne uwzględnia szkolenie w zakresie stosowania EFB?			TGL 36 pkt 7.6
	Czy szkolenie okresowe uwzględnia szkolenie w zakresie stosowania EFB?			OPS 1.965
	Czy szkolenie kończy się egzaminem?			OPS 1.965
	Czy operator przechowuje rejestry szkoleń?			TGL 36 pkt 7.6 OPS 1.1035
7.	DOKUMENTACJA OPERATORA			
	Świadectwo zdatności do lotu			TGL 36 6.1.3
	Czy w Instrukcji Operacyjnej opisane są zagadnienia związane z zastosowaniem EFB, tj.:			1.1040
	Procedury normalne;			
	Procedury nienormalne;			
	Procedury awaryjne w locie?			
	Czy procedury zawarte w QRH uwzględniają stosowanie EFB?			Dodatek 1 do OPS 1.1045

8.	DOKUMENTY DOSTĘPNE NA POKŁADZIE	WERSJA PAPIEROWA	WERSJA ELEKTRONICZNA	
	operacyjny plan lotu			OPS 1.135
	szczegóły złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu;			
	dokumentacja NOTAM i AIS;			
	dokumentacja lotniczo-meteorologiczna;			
	dokumentacja masy i wyważenia			
	powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii,			
	powiadomienie o ładunkach specjalnych,			
	aktualne mapy i plany			
	druki sprawozdań i raportów			
	pokładowy dziennik techniczny samolotu			
	INNE:			
	Czy na pokładzie znajduje się podręcznik używania EFB?			
9.	UŻYWANIE EFB			
	Czy aktualność baz danych jest sprawdzana przed lotem?			
	Czy dostęp do dokumentacji papierowej jest łatwy i szybki?			
10.	OBSLUGA EFB			
	Czy Operator zapewnione ma dostarczanie aktualizacji baz danych?			
	Czy bazy danych i instrukcje aktualizowane są na bieżąco?			
11.	ZABEZPIECZENIE URZĄDZENIA			
	Czy urządzenie przechowywane jest w bezpieczny sposób?		Dot. tylko EFB klasy 1	TGL 36 pkt 6.1.1
	Czy dostęp do urządzenia jest chroniony?		Dot. tylko EFB klasy 1	TGL 36 pkt 6.1.1

	Czy urządzenie jest odporne na uszkodzenia mechaniczne?		Dot. tylko EFB klasy 1	TGL 36 pkt 6.1.1
	Czy korzystanie w urządzenia w zwykłych warunkach jest możliwe?		Dot. tylko EFB klasy 1	TGL 36 pkt 6.1.1

OSTRZEŻENIE !!!

Jeśli podczas audytu lub inspekcji w obszarze dokumentacji i instrukcji zakładowych zostanie stwierdzony fakt posługiwania się przez dowolną osobę funkcyjną lub służbę uczestniczącą podczas planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczych instrukcją lub innym dokumentem zakładowym, który nie jest kopią rejestrowaną albo, który nie jest aktualny, to w każdym takim przypadku **MUSI zostać sporządzony Raport NCR** z zakwalifikowaniem takiego wykroczenia jako **KRYTYCZNE**, a wszelkie operacje jakie Operator realizuje na podstawie takiego dokumentu **MUSZĄ zostać NATYCHMIAST wstrzymane**, niezależnie od tego czy stwierdzona podczas audytu nieprawidłowość zostanie natychmiast usunięta czy też nie.

Operator spełnia wymagania TGL 36 i OPS 1 w zakresie stosowania systemu EFB.

Pieczęć imienna i podpis inspektora (CPM):
Inspector's Name & signature (CPM)

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI – SPECIAL OPERATIONAL APPROVALS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAS- / /	
Nazwa modułu (Module title)	Smigłowcowe operacje przybrzeżno-morskie <i>Helicopter Coastal Transport Operations (E-12)</i>			Audytora (Auditor)		Moduł audytu (Audit Module)	CAS/HCT
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /	
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Random)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)		

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR OPS 3.240(a)	a) Czy Operator w Dziale C Instrukcji Operacyjnej opisał obszary i trasy, na jakich zamierza prowadzić operacje transportu przybrzeżnego?				
		b) Czy wykaz ten został uzgodniony i zatwierdzony przez Prezesa ULC.?				
2	JAR OPS 3.240(a)(1)	Czy Operator określił urządzenia naziemne i służby, łącznie z meteorologicznymi, które są odpowiednie do planowanych operacji transportu przybrzeżnego?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
3	JAR OPS 3.240(a)(2)	Czy Operator określił osiągi użytkowanego śmigłowca wystarczające do spełnienia wymagań w lotach nad obszarami wodnymi?				
4	JAR OPS 3.240(a)(3)	Czy Operator zapewnia wyposażenie śmigłowca spełniające minimalne wymagania właściwe dla wykonywanych operacji HCT?				
5	JAR OPS 3.240(a)(4)	Czy Operator dostarcza załogom latającym oraz właściwym służbom odpowiednie mapy , zgodnie z JAR OPS 3.135(a)(9)?				
6	JAR OPS 3.240(a)(5)	Czy Operator określił odpowiednie procedury i warunki pozwalające na bezpieczne wykonanie przymusowego lądowania?				
7	JAR OPS 3.240(a)(6)	Czy Operator w Dziale C Instrukcji Operacyjnej opisał procedury zapewniające że wyznaczona szerokość korytarza, oraz wyposażenie śmigłowca zaspokajają wymagania, jakie narzucają istniejące warunki hydrometeorologiczne, zgodnie z IEM OPS 3.240(a)(6)?				
8	JAR OPS 3.240(b)	Czy Operator zapewnia, aby operacje transportu przybrzeżnego będą prowadzone zgodnie z każdym ograniczeniem, jakie zostało wprowadzone przez Prezesa ULC na danej trasie lub obszarze operacji?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI – SPECIAL OPERATIONAL APPROVALS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAS-...../...../.....	
Nazwa modułu (Module title) Operacje Śmigłowcowej Służby Ratownictwa Medycznego (HEMS) Helicopter Emergency Medical Service (HEMS)		Audytor (Auditor)				Moduł audytu (Audit Module) CAS/HEMS	
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)	Kierownik (Manager)	Nr AOC (AOC No) /		Data audytu (Audit date) / / r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and category of discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Random)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)		Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR OPS 3.005(d), (b)	Czy Operator opracował i wprowadził do Instrukcji Operacyjnej specjalny załącznik, w którym określił warunki i ograniczenia operacyjne wykonywania lotów śmigłowcowej służby ratownictwa medycznego HEMS ?				
2	JAR OPS 3.005(d), (b)	Czy Operator uzgodnił z ULC ten załącznik oraz czy zaopatrzył w niego wszystkie służby i osoby funkcyjne uczestniczące w prowadzonych przez siebie operacjach ?				
3	JAR OPS .005(d), (c)	Czy Operator w załączniku określił ?				
		a) Kryteria określania osiągnięć oraz wyznaczania ograniczeń eksploatacyjnych śmigłowca w lotach HEMS;				
		b) Wymagania i warunki dla lotów w środowisku nieprzyjawnym (hostile environment);				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	JAR OPS 3.005(d), (c), (2) c.d.		Czy Operator określił ?:			
		c)	Minimalne wymiary lądowisk operacyjnych HEMS;			
		d)	Procedury startów i lądowań na nienadzorowanych (unsurveyed) lądowiskach operacyjnych HEMS ?			
5	JAR OPS 3.005(d), (c), (3)		Czy Operator określił w Instrukcji Operacyjnej ?:			
		a)	Kryteria doboru członków załogi lotniczej do zadań HEMS;			
		b)	Minimalną praktykę dla dowódcy śmigłowca wykonującego loty HEMS;			
		c)	Minimalny skład załogi lotniczej HEMS.			
6	JAR OPS 3.005(d), (c), (4)		Czy Instrukcja Operacyjna określa minimalne warunki meteorologiczne w lotach HEMS?:			
		a)	Dla operacji w klasie osiągow 1 i 2.			
		b)	Dla operacji w klasie osiągow 3.			
		c)	Przy pogorszeniu się warunków na krótki okres czasu.			
7	JAR OPS 3.005(d), (d), (1-2)		Czy śmigłowiec użytkowany w operacjach HEMS posiada dodatkowe wyposażenie medyczne zatwierdzone przez ULC, oraz urządzenia służące do utrzymania dwustronnej łączności radiowej z organizacjami dla których HEMS pracuje ?			
8	JAR OPS 3.005(d), (d), (3), (i) i (ii)		Czy Operator zapewnia właściwe wyposażenie bazy operacyjnej HEMS w zakresie zakwaterowania i dostępu do urządzeń umożliwiających otrzymywanie informacji meteorologicznych i prognoz oraz łączności z ATS ?.			
9	JAR OPS 3.005(d), (d), (4)		Czy Operator opisał w Instrukcji Operacyjnej i przestrzega zasad uzupełniania paliwa z pasażerami na pokładzie, gdy jest to niezbędne, zgodnie z wymogami ?:			
		a)	Zamknięcia drzwi po stronie, z której śmigłowiec jest tankowany i otwarcia drzwi po stronie przeciwnej;			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9 c.d.	JAR OPS 3.005(d), (d),: (4)	b)	Rozmieszczenia urządzeń gaśniczych wraz z obsługą, w odpowiedniej ilości, do natychmiastowego użycia w przypadku powstania pożaru;			
		c)	Zapewnienia odpowiedniej liczby personelu dla ewakuacji pacjentów ze śmigłowca na wypadek pożaru.			
10	JAR OPS 3.005(d), (e), (1), (i)		Czy każdy członek załogi lotniczej odbył szkolenie w zakresie wymaganym dla lotów HEMS ?:			
		a)	Interpretacja dostępnych informacji meteorologicznych;			
		b)	Przygotowanie śmigłowca i specjalistycznego wyposażenia medycznego do kolejnego lotu HEMS;			
		c)	Ćwiczenia praktyczne w lotach HEMS;			
		d)	Ocena z powietrza dogodności lądowisk HEMS;			
	e)	Wpływ transportu lotniczego na pacjenta.				
11	JAR OPS 3.005(d), (e), (1), (ii)		Czy sprawdziany kwalifikacji członków załóg latających są rozszerzone o procedury i umiejętności wymagane w operacjach HEMS ?:			
		a)	Kontrolę umiejętności wykonywania lotów w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (VMC), obejmującą stosowanie profili startów i lądowań najczęściej używanych na lądowiskach HEMS;			
	b)	Kontrolę na linii, zgodnie z ACJ do Dodatku 1 do JAR OPS 3.005(d) ust. (e)(1)(ii)(B).				
12	JAR OPS 3.005(d), (e), (2)		Czy każdy członek załogi HEMS odbył coroczne szkolenie rozszerzone o ?:			
		a)	Obowiązki w służbie HEMS;			
		b)	Nawigacja, czytanie map, zasady działania i korzystanie z pomocy radionawigacyjnych;			
		c)	Użycie pokładowego wyposażenia radiowego;			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
12 c.d.	JAR OPS 3.005(d), (e), (2)	d) Użycia pokładowego wyposażenia medycznego;				
		e) Przygotowanie śmigłowca i specjalistycznego wyposażenia medycznego do następnego lotu HEMS;				
		f) Odczytywanie wskazań przyrządów, pomoc pilotowi w korzystaniu z list kontrolnych czynności;				
		g) Podstawowa znajomość typu śmigłowca w zakresie rozmieszczenia i budowy instalacji, wyposażenia normalnego i awaryjnego;				
		h) Współpracy w załodze;				
		i) Praktyki w reagowaniu na komendy HEMS;				
		j) Tankowania śmigłowca;				
		k) Wybierania i korzystania z lądowisk HEMS;				
		l) Techniki opieki nad pacjentami, medycznych skutków przewozu lotniczego;				
		m) Sygnalizacji wzrokowej;				
		n) Lotów z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym i/lub z użyciem wciągarki pokładowej, jeśli ma zastosowanie;				
		o) Zagrożenia od pracującego wirnika, w tym podczas załadunku pacjentów;				
p) Korzystania z telefonu pokładowego.						
13	JAR OPS 3.005(d), (e), (3)	Czy opiekun medyczny przed każdym lotem lub serią lotów HEMS jest przeszkolony w zakresie ?:				
		a) Ogólne zapoznanie z typami użytkowanych śmigłowców;				
		b) Wsiadanie i wysiadanie ze śmigłowca opiekuna medycznego i pacjenta w sytuacjach normalnych i awaryjnych;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
13 c.d.	JAR OPS 3.005(d), (e), (3)	c)	Użycie pokładowego wyposażenia medycznego, do obsługi którego opiekun jest wyznaczony;			
		d)	Obowiązek uzyskania zezwolenia dowódcy przed użyciem wyposażenia specjalistycznego;			
		e)	Metody nadzoru nad innym personelem medycznym;			
		f)	Korzystanie z telefonu pokładowego;			
		g)	Rozmieszczenie i użycie gaśnic pokładowych.			
14	JAR OPS 3.005(d), (e), (4)		Czy Operator prowadzi szkolenia personelu naziemnych służb ratunkowych zazwyczaj wspomagających operacje HEMS, w zakresie ?:			
		a)	Procedur łączności dwustronnej ze śmigłowcem;			
		b)	Kryteriów wyboru lądowiska do lotów HEMS;			
		c)	Stref niebezpiecznych lub zagrożenia fizycznego wokół śmigłowca;			
		d)	Nadzorem nad gapiami na lądowisku;			
e)	Ewakuacją osób z pokładu w razie wypadku śmigłowca.					

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDITU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI – SPECIAL OPERATIONAL APPROVALS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAS- / /		
Nazwa modułu (Module title)	Operacje z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym Helicopter Hoist Operation (HHO)			Audytory (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAS/HHO	
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No) /		
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)	..... / ..... / ..... r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)			Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of discrepancies)				
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)		Doraźny (Random)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR OPS 3.005(h), (b)	Czy Operator opracował i wprowadził do Instrukcji Operacyjnej specjalny załącznik, w którym określił warunki i ograniczenia operacyjne wykonywania lotów z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym ?				
2	JAR OPS 3.005(h), (b)	Czy Operator uzgodnił z ULC ten załącznik, oraz czy zaopatrzył w niego wszystkie służby i osoby funkcyjne uczestniczące w prowadzonych przez siebie operacjach ?				
3	JAR OPS 3.005(h), (b) 1-3	Czy Operator w załączniku określił ?:				
		a) Kryteria określania osiągnięć oraz wyznaczania ograniczeń eksploatacyjnych śmigłowca w lotach HHO;				
		b) Wymagania i warunki operacyjne dla lotów <i>Offshore</i> : wiatr oraz kursy i prędkości statku;				
		c) Minima meteorologiczne stosownie do kategorii operacji;				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	JAR OPS 3.005(h), (b) 4-6 c.d.	d) Minimalne wymiary lądowiska operacyjnego HHO;				
		e) Zasady i procedury wyznaczania składu załogi w lotach HHO;				
		f) Zasady określania liczby wykonanych przez załogę cykli podnoszeń w operacji HHO.				
5	JAR OPS 3.005(h), (c)	Czy Operator opracował i stosuje wymagania i instrukcje wykonywania obsługi technicznej urządzeń i instalacji dźwigowych zabudowanych na śmigłowcu ?.				
6	JAR OPS 3.005(h), (d)	Czy Operator określił w Instrukcji Operacyjnej wymagania i zasady kwalifikowania personelu na członków załogi śmigłowca HHO ?:				
		a) W operacjach HHO nad obszarami wodnymi (<i>Offshore</i>). b) W operacjach HHO na lądzie.				
7	JAR OPS 3.005(h), (d)(1)	Czy Instrukcja Operacyjna określa warunki bezpieczeństwa podczas wykonywania lotów z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym w tym ?:				
		a) Warunki bezpieczeństwa osób biorących udział w operacji HHO;				
		b) Warunki bezpieczeństwa dotyczące otoczenia oraz osób trzecich; c) Działania w wypadku utraty łączności radiowej.				
8	JAR OPS 3.005(h), (e)	Czy śmigłowiec użytkowany w operacjach HHO jest wyposażony w dodatkowe urządzenia służące do utrzymania łączności radiowej z kierownikiem operacji oraz personelem naziemnym bezpośrednio uczestniczącym w operacji HHO ?.				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
9	JAR OPS 3.005(h), (f)(1)		Czy każdy członek załogi lotniczej odbył szkolenie rozszerzone, w zakresie wymaganym dla lotów HHO?:			
		a)	Instalacja i zasady użytkowania pokładowych urządzeń do podczepienia, podniesienia lub przewożenia ładunku na zewnątrz śmigłowca;			
		b)	Przygotowanie śmigłowca i urządzeń pokładowych do operacji HHO;			
		c)	Procedury lotu w sytuacjach normalnych, nienormalnych i awaryjnych w lotach HHO;			
		d)	Zasady współpracy załogi oraz wykorzystania zasobów załogi w zakresie właściwym dla operacji HHO;			
		e)	Praktyczne ćwiczenia w stosowaniu procedur HHO;			
		f)	Skutki rozładowania elektryczności statycznej.			
10	JAR OPS 3.005(h), (f)(1)(ii)(A)		Czy sprawdziany kwalifikacji członków załóg latających są rozszerzone o procedury i umiejętności wymagane w operacjach HHO ?:			
		a)	Lokalne zjawiska meteorologiczne;			
		b)	Zasady planowania lotu HHO;			
		c)	Przygotowanie do lotu HHO;			
		d)	Przejście z zawisu do lotu postępowego, lotu z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym, wyhamowania do zawisu i złożenie ładunku na składowisku lub lądowisku;			
		e)	Sytuacje normalne oraz symulowane sytuacje nienormalne i awaryjne, właściwe dla operacji HHO;			
		f)	Współpraca załogi w lotach HHO;			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
11	JAR OPS 3.005(h), (f)(2)	Czy każdy członek personelu pokładowego śmigłowca HHO odbył szkolenie w zakresie ?:				
		a) Obowiązki w locie HHO;				
		b) Instalacja i zasady użytkowania pokładowych urządzeń do podczepiania, podniesienia lub przewożenia ładunku na zewnątrz śmigłowca;				
		c) Zasady użytkowania i obsługi pokładowych urządzeń dźwigowych;				
		d) Przygotowanie śmigłowca i urządzeń pokładowych do operacji HHO;				
		e) Procedury postępowania w sytuacjach normalnych, nienormalnych i awaryjnych w lotach HHO;				
		f) Współpraca załogi w lotach HHO;				
		g) Korzystanie ze środków łączności wewnętrznej i zewnętrznej śmigłowca;				
		h) Znajomość wyposażenia awaryjnego dźwigu pokładowego;				
		i) Techniki podnoszenia i transportu pasażera HHO na dźwigu zewnętrznym;				
		j) Wpływ przemieszczania się osób na pokładzie na zmiany położenia środka ciężkości i masę śmigłowca;				
		k) Wpływ przemieszczania się osób na pokładzie na osiągi śmigłowca w warunkach normalnych, nienormalnych i awaryjnych;				
		l) Techniki naprowadzania pilota podczas zawisu nad składowiskiem i miejscem operacji HHO;				
		m) Świadomość szczególnych zagrożeń związanych z wykonywaniem operacji HHO;				
n) Skutki rozładowania elektryczności statycznej.						

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
12	JAR OPS 3.005(h), (f)(3)	Czy przed przystąpieniem do lotu lub serii lotów HHO pasażerowie HHO, którzy będą transportowani na dźwigu zewnętrznym są zapoznawani z istotnymi dla ich bezpieczeństwa czynnikami.				
13	Rozporządzenie Ministra Infrastruktury w sprawie czasu pracy i wypoczynku personelu latającego, Kodeks Pracy.	Czy Instrukcja Lotów HHO przewiduje a Operator zapewnia właściwe warunki socjalne: (przerwy, posiłki, wypoczynek) ekipie montażowej w szczególności personelowi latającemu ?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)				Nr Raportu (*) (File reference) CAS - / /	
Nazwa modułu (Module title)	Operacje w przestrzeniach MNPS			Audytora (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)		CAS / MNPS
Operator/Organizacja (Operator/Organisation)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /	
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.	
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)			
Kwalifikacyjny (Initial)		Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)	Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)	

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA
(DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	OPS1. 243	a	Czy operator ustanowił procedury MNPS?			
2	OPS 1.870	a	Czy wyposażenie nawigacyjne do lotów MNPS spełnia wymagania DOC.7030/5?			
3	ICAO NAT Doc.007	a	Czy ilość pokładowych urządzeń nawigacyjnych jest zgodna z wymaganiami?			
		b	Czy wyposażenie MNPS ujęte jest w Wykazie wyposażenia minimalnego (MEL)?			
		c	Czy Operator opracował dla załóg podręcznik MNPS?			
		d	Czy Operator zapewnił, aby załogi przeszły szkolenie wg zatwierdzonego programu?			

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	Instrukcja Operacyjna ust. 8.3	a) Czy zasady prowadzenia lotów w warunkach MNPS przedstawione są w Instrukcji Operacyjnej Operatora?				
5	Instrukcja Operacyjna Dział D	a) Czy Dział D Instrukcji Operacyjnej zawiera zatwierdzony program szkolenia z zakresu MNPS?				
6	Instrukcja Operacyjna Dział D	Czy programy szkoleń okresowych obejmują sytuacje awaryjne w przestrzeni MNPS?				
7	Instrukcja Operacyjna	Czy Operator prowadzi monitorowanie dokładności nawigacji w przestrzeni MNPS?				
8	ICAO NAT Doc. 007	Czy Operator posiada zezwolenie RVSM, jeśli zamierza wykonywać loty w NAT MNPS?				

Urząd Lotnictwa Cywilnego <i>Civil Aviation Authority</i>		RAPORT Z AUDYTU CERTYFIKACYJNEGO OPERATORA LOTNICZEGO AIR OPERATOR CERTIFICATION AUDIT REPORT (ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY – COMMERCIAL AIR TRANSPORT OPERATIONS)			Nr Raportu (*) (File reference) CAS- / /	
Nazwa modułu (Module title)	Operacje w przestrzeniach RVSM (E-8)			Audytor (Auditor)	Moduł audytu (Audit Module)	CAS / RVSM
Operator/Organizacja (Operator/Organization)		Wydział (Department)		Nr AOC (AOC No)	 /
		Kierownik (Manager)		Data audytu (Audit date)		..... / ..... / ..... r.
Kategoria audytu (*) (Audit Category)				Kategoria i liczba niezgodności (*) (Number and Category of Discrepancies)		
Kwalifikacyjny (Initial)	Okresowy (Recurrent)	Doraźny (Occasional)		Poziomu 1 (Level 1)	Poziomu 2 (Level 2)	Obserwacja (Observation)

(*) zaznacz we właściwej rubryce Twoją klasyfikację (✓) i liczbę wykrytych niezgodności:

(*) Insert number and your own discrepancies classification (✓), as appropriate.

OCENA SZCZEGÓŁOWA (DETAILED ASSESSMENT)

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (*) Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (*) Insert Non-conformity Report No.		
1	JAR-OPS 1.241	a) Czy Operator złożył wniosek o zmianę Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnych zgodnie z wymaganiami procedury podanej w PNO ?				
2	JAR-OPS 1.872	a) Czy samoloty Operatora posiadają wyposażenie odpowiednie do operacji RVSM ?				
3	JAA TGL No 6	a) Czy Świadectwo Typu (TC) albo Uzupełniające Świadectwo Typu (STC) tych samolotów przewiduje wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadowolająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
4	JAA TGL No 6 pkt 9.1.4	a) Czy Operator przedstawił pozostałe dowody potwierdzające zdolność samolotów do operacji RVSM ?				
5	JAA TGL No 6 pkt 11.3(f)	a) Czy wyposażenie wymagane do lotów w przestrzeniach RVSM jest objęte wykazem wyposażenia minimalnego (MEL) ?				
6	JAA TGL No 6 pkt 11.6	a) Czy pomiar dokładności utrzymywania wysokości nie wykazał przekroczenia dopuszczalnych limitów?				
7	JAA TGL No 6 pkt 10.2	a) Czy Operator ustanowił specjalne procedury obsługi technicznej wyposażenia RVSM i uzyskał ich zatwierdzenie przez ULC ?				
8	JAA TGL No 6 pkt 10.3	a) Czy Operator dokonał analizy i wprowadził odpowiednie zmiany w dokumentach zakładowych związanych z operacjami w przestrzeniach RVSM ?				
9	JAA TGL No 6 pkt 11.7	a) Czy Operator opracował zasady postępowania w stosunku do samolotów nie zachowujących parametrów (osiągów systemu) RVSM ?				
10	JAA TGL No 6 pkt 10.4.2	a) Czy personel obsługi technicznej przeszedł odpowiednie przeszkolenie w zakresie procedur obsługi technicznej dla operacji w przestrzeniach RVSM ?				
11	JAA TGL No 6	a) Czy Instrukcja Operacyjna zawiera stwierdzenie o spełnieniu wymagań ICAO Doc. 9574 i JAA TGL No 6 ?				
12	JAA TGL No 6 pkt 11.3(d); pkt 11.7	a) Czy Operator opracował i umieścił w Instrukcji Operacyjnej procedury zgłaszania usterek i odstępstw od wyznaczonych osiągnięć RVSM ?				
13	JAA TGL No 6 pkt 11.7	a) Czy Operator ustanowił obowiązek powiadomienia w przeciągu 72 godzin o utracie przez jego statek(i) zdolności do utrzymywania wysokości ?				
14	JAA TGL No 6 pkt 11.2(c)	a) Czy Operator opracował normalne i awaryjne procedury operacyjne RVSM oraz umieścił je w Instrukcji Operacyjnej ?				

LP. (Item)	WYMAGANIE PRZEPISU (Regulatory requirement)	PRZEDMIOT AUDYTU (Audit subject)	OCENA AUDYTORA (Auditor's assessment)		PODPIS AUDYTORA (Auditor's Initials)	UWAGI (Remarks)
			Pozytywna (Satisfactory) (OK.)	Niezadawalająca (* Wpisz Nr Raportu NCR (Unsatisfactory) (* Insert Non-conformity Report No.		
15	Instrukcja Operacyjna Dział D	a) Czy Operator posiada zatwierdzony program szkolenia załóg wykonywania lotów w przestrzeniach RVSM ?				
16	JAA TGL No 6	a) Czy wszystkie załogi Operatora biorące udział w operacjach RVSM przeszły szkolenie wg zatwierzonego programu ?				
17	JAA TGL No 6	Czy Operator zgłosił gotowość eksploatacji próbnej i pomiarów zdolności utrzymywania wysokości w HMU ?				
18	JAA TGL No 6	Czy Operator otrzymał z HMU potwierdzenie o pozytywnym wyniku pomiarów zdalnych ?				

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE