



URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

**PROCES PRZYZNANIA, NADZORU I ZAWIESZENIA
KONCESJI NA PRZEWÓZ LOTNICZY DLA
OLT EXPRESS REGIONAL SP. Z O.O.
OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.**

BIAŁA KSIĘGA

Spis treści:

Wstęp	5
Dział I: Wprowadzenie	6
1. Informacje ogólne	6
2. Podstawy prawne	6
3. Definicje	6
4. Pojęcie koncesji	8
Dział II: Procedura przyznania koncesji przewoźnika lotniczego	10
1. Ogólne warunki przyznania koncesji przewoźnika lotniczego	10
2. Wniosek	10
2.1. Treść wniosku	10
3. Dokumenty	11
3.1. Dokumenty załączane do wniosku	11
3.1.1. Lista dokumentów dołączonych do wniosku przez wnioskodawcę	11
3.1.2. Lista dokumentów dołączanych dodatkowo przez wnioskującego o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej oraz liczby miejsc pasażerskich	12
3.1.3. Lista dokumentów dołączanych dodatkowo przez wnioskującego o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10 ton lub posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich	12
4. Termin rozpatrzenia wniosku	13
5. Weryfikacja dokumentów	14
5.1. Warunki prawne przyznania koncesji	14
5.1.1. Formalnoprawne warunki przyznania koncesji	14
5.1.2. Materialnoprawne warunki przyznania koncesji	14
5.1.2.1. Warunki finansowe przyznania koncesji	14
5.1.2.2. Skutki uchybień materialno-prawnych	15
5.1.2.3. Okoliczności wymagające wyjaśnienia	15
6. Odmowa udzielenia koncesji	15
7. Udzielenie koncesji	15
Dział III: Obowiązki koncesjonariusza wobec Prezesa ULC	17
1. Przedstawianie dokumentacji świadczącej o utrzymywaniu zdolności do wypełniania zobowiązań finansowych	17
1.1. Przedstawianie przez przewoźnika sprawozdań finansowych	17
1.2. Bieżąca weryfikacja oceny sytuacji finansowej przewoźnika	17
2. Powiadamianie o zmianach strukturalnych bądź mających znaczny wpływ na sytuację finansową przewoźnika	17
3. Wyłączenia	18
4. Pozostałe obowiązki	19
4.1. Przedstawianie dokumentu potwierdzającego objęcie przewoźnika ubezpieczeniem OC	19
4.2. Informowanie Prezesa ULC o zmianach mających odzwierciedlenie w treści koncesji	19
Dział IV: Okres ważności koncesji	21
1. Przedkładanie koncesji do ponownego zatwierdzenia	21
Dział V: Zawieszenie lub cofnięcie koncesji. Koncesja tymczasowa	23
1. Zawieszenie lub cofnięcie koncesji	23
2. Koncesja tymczasowa	24
Dział VI: OLT Express Regional sp. z o. o.	25
1. Uzyskanie oraz zmiana koncesji	25
2. Nadzór finansowy	26
2.1. Sytuacja finansowa Jet Air sp. z o.o. na tle sprawozdania finansowego za rok 2010	26
2.2. Podwyższenie kapitału zakładowego w sierpniu 2011 r	26
2.3. Podwyższenie kapitału zakładowego w grudniu 2011 r	27
3. Zawieszenie koncesji	27
4. Przedkładanie koncesji do ponownego zatwierdzenia	28
Dział VII: OLT Express Poland sp. z o. o.	30
1. Uzyskanie oraz zmiana koncesji	30
2. Nadzór finansowy	30
3. Zawieszenie koncesji	30
Dział VIII: Informacje dodatkowe	32
Dział IX: Podsumowanie nadzoru rynkowego Prezesa ULC wobec przewoźników z grupy OLT	33
Dział X: Nadzór Prezesa ULC nad przewoźnikami z grupy OLT w pozostałych obszarach	35
1. Ochrona lotnictwa cywilnego	35

1.1. Program ochrony przewoźnika lotniczego	35
1.2. Wykonywanie wewnętrznej kontroli jakości.....	35
1.3. Bieżący nadzór nad spełnieniem wymogów z zakresu ochrony.....	36
2. Certyfikacja przewoźników lotniczych	36
2.1. Proces certyfikacji	36
2.2. Działania administracyjne Urzędu.....	36
2.2.1. OLT Express Poland sp. z o.o.	36
2.2.2. OLT Express Regional sp. z o.o.	37
2.3. Umowy leasing zawierane przez spółki OLT Express Regional sp. zo.o. i OLT Express Poland sp. z o.o.	38
2.4. Ilość użytkowanych statków powietrznych.	39
2.5. Informacje dotyczące pracowników.	39
3. Ochrona praw pasażerów	39
3.1. Uprawnienia Urzędu.....	39
3.2. Działania Urzędu w sprawach przewoźników z grupy OLT	40
3.2.1. Działania zapobiegawcze	40
3.2.2. Rozpatrywanie skarg	40
4. Technika lotnicza	41
4.1. Certyfikacja i bieżący nadzór organizacji obsługowych (AMO) i organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAMO).....	41
4.2. Działania administracyjne Urzędu.....	41
4.2.1. OLT Express Poland sp. z o.o.	41
4.2.2. OLT Express Regional sp. z o.o.	42
Dział XI: Podsumowanie.....	45
Dział XII: Załączniki.....	46
Załącznik nr 1 – oś czasu OLT Express Regional sp. z o.o.....	46
Załącznik nr 2 – oś czasu OLT Express Poland sp. z o.o.....	47
Załącznik nr 3 – koncesja Jet Air sp. z o.o. z dnia 29 marca 2004 r.	48
Załącznik nr 4 – koncesja Jet Air sp. zo.o. z dnia 31 października 2004 r.	53
Załącznik nr 5 – zmiana koncesji Jet Air sp. z o.o. decyzją z dnia 23 września 2008 r.....	58
Załącznik nr 6 – rozszerzenie koncesji Jet Air sp. z o.o. decyzją z dnia 19 czerwca 2009 r.	64
Załącznik nr 7 – zmiana koncesji OLT Express Regional sp. z o.o. decyzją z dnia 28 lutego 2012 r.	74
Załącznik nr 8 – zmiana koncesji OLT Express Regional sp. z o.o. decyzją z dnia 14 marca 2012 r.....	76
Załącznik nr 9 – zawieszenie koncesji dla OLT Express Regional sp. z o.o. w dniu 27 lipca 2012 r.	79
Załącznik nr 10 – koncesja Yes Airways sp. z o.o. z dnia 29 kwietnia 2011 r.	82
Załącznik nr 11 – zmiana koncesji OLT Jetair City sp. z o.o. decyzją z dnia 20 grudnia 2011 r	89
Załącznik nr 12 – zmiana koncesji OLT Express Poland sp. z o.o. w dniu 9 stycznia 2012 r.	91
Załącznik nr 13 – zmiana koncesji OLT Express Poland sp. z o.o. w dniu 9 lutego 2012 r.....	93
Załącznik nr 14 – zawieszenie koncesji dla OLT Express Poland sp. z o.o. w dniu 31 lipca 2012 r.	95
Załącznik nr 15 – wymogi do uzyskania / utrzymania koncesji-OLT Express Regional sp. z o.o	98
Załącznik nr 16 – wymogi do uzyskania / utrzymania koncesji-OLT Express Poland sp. z o.o	102
Załącznik nr 17 – rejestr umów wet lease	104
Załącznik nr 18 – raport zalecenia zatwierdzenia wg PART 145- OLT Express Regional sp. z o.o.....	107
Załącznik nr 19 – raport zalecenia zatwierdzenia wg M.A. podczęść G-OLT Express Regional sp. z o.o.....	125
Załącznik nr 20 – raport zalecenia zatwierdzenia wg M.A. podczęść G-OLT Express Poland sp. z o.o.....	142
Załącznik nr 21 – wykaz inspekcji – OLT Express Regional sp. z o.o.....	154
Załącznik nr 22 – wykaz inspekcji – OLT Express Poland sp. z o.o.....	165
Załącznik nr 23 – statystyka audytów OLT Express Poland sp. z o.o.....	170
Załącznik nr 24 – statki powietrzne wpisane do rejestru na dzień 21.09.2012	171
Załącznik nr 25 – statki powietrzne wykreślone z rejestru na dzień 21.09.2012	172

Wstęp

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Odpowiada m.in. za przyznawanie koncesji na przewóz lotniczy to jest uprawnień umożliwiających przedsiębiorcom wykonywanie przewozów lotniczych, a także za nadzór nad posiadaczami koncesji.

Celem niniejszego opracowania jest **opisanie procesu uzyskania, nadzoru i zawieszenia koncesji na przewóz lotniczy przez spółki OLT Express Regional sp. z o.o. oraz OLT Express Poland sp. z o.o.**

W celu wskazania konkretnych działań odnoszących do ww. przewoźników jest również niezbędne **przybliżenie zasad i regulacji określających proces przyznania bądź odmowy przyznania wydawanych przez Prezesa Urzędu koncesji przewoźnika lotniczego, ich zawieszenia, cofnięcia, udzielenia tymczasowej koncesji oraz nadzoru nad koncesjonariuszami i wykonywaniem przez nich obowiązków.**

Stąd też Działy VI i VII - dotyczące przewoźników z grupy OLT – zostały poprzedzone Działami II-V opisującymi obowiązujące w tym zakresie przepisy prawa.

Chcąc przedstawić pełen obszar nadzoru Prezesa ULC nad w/w przewoźnikami, w osobnym dziale niniejszego dokumentu (Dział X) umieszczono również syntetyczne **informacje z zakresu certyfikacji, techniki lotniczej, ochrony lotnictwa cywilnego oraz ochrony praw pasażerów.**

Ostatni Dział XII niniejszego dokumentu obejmuje kopie decyzji ilustrujących opisane wcześniej procesy nadzoru Prezesa Urzędu (ze względu na przepisy o ochronie danych osobowych część danych wrażliwych osób fizycznych została usunięta).

Niniejszy dokument uwzględnia także wszelkie informacje **udzielane przez Prezesa ULC w ramach odpowiedzi na interpelacje poselskie dotyczące działalności spółek Grupy OLT.**

W omawianym okresie (2011-2012) sprawowania nadzoru nad przewoźnikami z grupy OLT członkami kierownictwa ULC byli:

- Grzegorz Kruszyński – Prezes Urzędu,
- Tomasz Kądziołka – p.o. Prezesa Urzędu,
- Zbigniew Mączka – Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego (odpowiedzialny za sprawy z zakresu rynku transportu lotniczego),
- Grzegorz Mroczek – Dyrektor Generalny.

Dział I

Wprowadzenie

1. Informacje ogólne

Prezes ULC w ramach swoich kompetencji wydaje koncesje uprawniające do podjęcia i wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego. Uzyskanie i utrzymanie koncesji uzależnione jest od spełnienia szeregu opisanych poniżej wymogów określonych w przepisach unijnych oraz krajowych. Podkreślić można, że wszystkie główne wymagania wynikają wprost z prawodawstwa UE i dotyczą każdego przewoźnika lotniczego z krajów Unii Europejskiej.

Proces wydawania i nadzorowania koncesji odbywa się w Polsce na podstawie obowiązujących przepisów krajowych oraz unijnych, a w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego – dodatkowo zgodnie z zasadami certyfikowanego w roku 2011 Systemu Zarządzania Jakością (zgodnego z wymaganiami normy PN-EN ISO 9001:2009).

2. Podstawy prawne

Zasadnicze znaczenie ma 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 (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10. 2008, str.3) – zwane dalej rozporządzeniem 1008/2008. W zakresie wymogów ubezpieczeniowych obowiązują postanowienia Rozporządzenia Rady (EWG) Nr 785/2004/EWG z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 138 z dnia 30 kwietnia 2004 r. z późn. zm.) – zwanego dalej rozporządzeniem 785/2004;

Równolegle mają zastosowanie przepisy krajowe, w szczególności:

- 1) ustawa z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. z 2010 r., Nr 220, poz. 1447, z późn. zm.) – zwana dalej ustawą o swobodzie działalności gospodarczej;
- 2) ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012, poz. 933, 951) – zwana dalej ustawą Prawo lotnicze;
- 3) ustawa z dnia 14 czerwca 1960r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) – zwana dalej KPA.

Dodatkowo, należy wskazać, że do momentu akcesji Polski do UE obowiązywało rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2002 r. w sprawie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego (Dz. U. z 2002 r. Nr 219, poz. 1840). Jednakże, obowiązek przedstawiania tych informacji i dokumentów wynika również z rozporządzenia 1008/2008 (a wcześniej rozporządzenia 2407/92) wprost obowiązującego w Polsce. Obecne prace legislacyjne nad wydaniem przez MTBiGM nowego aktu wykonawczego mają na celu jedynie wykonanie delegacji ustawowej z ustawy Prawo lotnicze i nie wprowadzą odmiennych wymogów wobec przedsiębiorców w tym zakresie.

3. Definicje

- 1) „**certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC)**” oznacza certyfikat wydany przedsiębiorstwu, potwierdzający, że przewoźnik ten posiada kwalifikacje zawodowe i organizacyjne, pozwalające zapewnić bezpieczeństwo operacji określonych w certyfikacie, zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa wspólnotowego lub krajowego;
- 2) „**główne miejsce prowadzenia działalności**” oznacza siedzibę główną lub siedzibę statutową wspólnotowego przewoźnika lotniczego w państwie członkowskim, w którym wykonywane są

główne czynności finansowe i prowadzona jest kontrola działalności wspólnotowego przewoźnika lotniczego, w tym zarządzanie ciągłą zdolnością do lotu;

3) **„koncesja”** oznacza uprawnienie przyznane przedsiębiorstwu przez właściwy organ wydający koncesję i umożliwiające mu wykonywanie przewozów lotniczych na warunkach określonych w koncesji;

4) **„lot lokalny”** oznacza lot nie obejmujący przewozu pasażerów, ładunków lub poczty pomiędzy różnymi portami lotniczymi lub innymi zatwierdzonymi miejscami do lądowania;

5) **„MTOM”** oznacza maksymalną masę startową statku powietrznego;

6) **„plan gospodarczy”** oznacza szczegółowy opis planowanej działalności handlowej przewoźnika lotniczego w danym okresie, w szczególności uwzględniający spodziewany rozwój rynku i planowane inwestycje, w tym skutki finansowe i gospodarcze tej działalności;

7) **„przedsiębiorstwo”** oznacza każdą osobę fizyczną lub prawną, nastawioną lub nie nastawioną na osiągnięcie zysku, lub oficjalny organ posiadający osobowość prawną lub jej nie posiadający;

8) **„przewóz lotniczy”** oznacza lot albo serię lotów, podczas których przewozi się pasażerów, ładunki lub pocztę za wynagrodzeniem lub w ramach najmu;

9) **„POK”** oznacza Punkt Obsługi Klienta Urzędu Lotnictwa Cywilnego;

10) **„przewoźnik lotniczy”** oznacza przedsiębiorstwo posiadające ważną koncesję lub równoważny dokument;

11) **„regularny przewóz lotniczy”** oznacza serię lotów posiadających wszystkie wymienione poniżej cechy:

a) w każdym locie miejsca lub pojemność w zakresie transportu ładunków lub poczty dostępne są w publicznej sprzedaży indywidualnej (bezpośrednio u przewoźnika lotniczego albo u jego upoważnionych agentów),

b) każdy lot wykonywany jest tak, aby obsługiwać ruch lotniczy między co najmniej dwoma tymi samymi portami lotniczymi:

- zgodnie z opublikowanym rozkładem lotów, albo

- w lotach o takiej regularności lub częstotliwości, że tworzą one w sposób rozpoznawalny systematyczną serię;

12) **„skuteczna kontrola”** oznacza związek ustanowiony na mocy praw, umów lub wszelkich innych środków, które oddzielnie albo wspólnie i z uwzględnieniem poszanowania danego stanu faktycznego lub prawnego przyznają możliwość wywierania bezpośrednio lub pośrednio decydującego wpływu na przedsiębiorstwo, w szczególności przez:

a) prawo użytkowania wszystkich lub części aktywów przedsiębiorstwa,

b) prawa lub umowy, które przyznają decydujący wpływ na skład, głosowanie lub decyzje organów przedsiębiorstwa lub w inny sposób przyznają decydujący wpływ na prowadzenie działalności przez przedsiębiorstwo;

13) **„sprawozdanie zarządcze”** oznacza dokładne sprawozdanie dotyczące przychodów i kosztów przewoźnika lotniczego w danym okresie, z uwzględnieniem podziału na działalność związaną z transportem lotniczym i inne rodzaje działalności, jak również na elementy pieniężne i niepieniężne;

14) **„ULC”** oznacza Urząd Lotnictwa Cywilnego;

15) **„umowa leasingu bez załogi”** oznacza umowę między przedsiębiorstwami, na mocy której statek powietrzny jest eksploatowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingobiorcy;

16) **„umowa leasingu z załogą”** oznacza umowę między przewoźnikami lotniczymi, na mocy której statek powietrzny jest eksploatowany na podstawie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC) leasingodawcy;

17) **„właściwy organ wydający koncesje”** oznacza organ państwa członkowskiego uprawniony do przyznania, odmowy przyznania, cofnięcia lub zawieszenia koncesji – na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest to Prezes ULC;

18) **„wspólnotowy przewoźnik lotniczy”** oznacza przewoźnika lotniczego z ważną koncesją (koncesjonariusz) – przyznaną, zgodnie z rozdziałem II rozporządzenia 1008/2008 przez właściwy

organ wydający koncesje, którym to na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

4. Pojęcie koncesji

Zgodnie z art. 46 ust. 1 pkt 6 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozów lotniczych wymaga uzyskania koncesji. Koncesja przewoźnika lotniczego udzielana jest na wniosek zainteresowanego podmiotu, zgodnie z art. 166 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze.

Należy podkreślić, że każdy podmiot, który złoży wniosek do Prezesa Urzędu o uzyskanie koncesji na przewóz lotniczy po spełnieniu warunków uzyska w/w decyzję. Stąd też przyznawanie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego **nie wiąże się ani z uznaniowością państwa w zakresie przyznawania takiej decyzji przedsiębiorcom ani z reglamentowaniem liczby koncesjonariuszy.**

Stąd też, w zasadzie decyzja Prezesa ULC przyznająca w tym obszarze uprawnienia **jest w istocie zezwoleniem/ licencją**, co ma odzwierciedlenie w używanym w angielskiej wersji rozporządzenia 1008/ 2008 słowie „licence”.

Jednakże biorąc pod uwagę dotychczasowe nazewnictwo w/w instytucji (np.: już w ustawie z dnia 19 listopada 1999 r. prawo działalności gospodarczej) jako „koncesja” - obecnie obowiązujące przepisy, zarówno w obszarze ustawy Prawo lotnicze jak również obecnie obowiązującej ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, posługują się nadal pojęciem „koncesja”.

Zgodnie z art. 3 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, żadnemu podmiotowi prowadzącemu działalność we Wspólnocie nie zezwala się na przewóz drogą powietrzną pasażerów, poczty lub ładunku za wynagrodzeniem lub na zasadzie najmu, jeżeli nie została mu przyznana odpowiednia koncesja. Wnioskodawca spełniający wymagania Rozdziału II rozporządzenia 1008/2008 uprawniony jest do otrzymania koncesji.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 rozporządzenia 1008/2009, Prezes ULC nie przyznaje koncesji ani nie utrzymuje ich ważności, w przypadku gdy jakiegokolwiek z wymagań Rozdziału II rozporządzenia 1008/2008 nie jest spełnione.

Zgodnie z art. 3 ust. 3 rozporządzenia 1008/2008 bez uszczerbku dla wszelkich pozostałych przepisów prawa wspólnotowego, krajowego lub międzynarodowego, **następujące kategorie przewozów lotniczych nie podlegają wymogowi posiadania ważnej koncesji:**

- 1) przewozy lotnicze wykonywane statkiem powietrznym bez napędu silnikowego lub ultralekkim statkiem powietrznym o napędzie silnikowym; oraz
- 2) loty lokalne.

W konsekwencji zgodnie z art. 164 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, z obowiązku uzyskania koncesji zwolniony jest przedsiębiorca prowadzący działalność gospodarczą w zakresie:

- 1) lotów lokalnych;
- 2) przewozu lotniczego wykonywanego wyłącznie przy użyciu statków powietrznych bezsilnikowych lub o maksymalnej masie startowej (MTOM) do 495 kg.

Zgodnie z zapisami rozporządzenia 1008/ 2008 wyróżniamy 4 rodzaje uprawnień objętych koncesją przewoźnika lotniczego:

- 1) koncesja na wykonywanie **regularnych** przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych **bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich;**
- 2) koncesja na wykonywanie **nieregularnych** przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych **bez ograniczenia maksymalnej masy startowej (MTOM) i liczby miejsc pasażerskich;**
- 3) koncesja na wykonywanie **regularnych** przewozów lotniczych **przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej dziesięciu ton lub posiadających mniej niż dwadzieścia miejsc pasażerskich;**

4) koncesja na wykonywanie **nieregularnych** przewozów lotniczych **przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej dziesięciu ton lub posiadających mniej niż dwadzieścia miejsc pasażerskich.**

Wnioskodawca wskazuje we wniosku zakres uprawnień, w ramach których chciałby wykonywać działalność gospodarczą przewozu lotniczego, a następnie po zweryfikowaniu przez Prezesa ULC spełniania przez niego wymagań wydawana jest stosowna decyzja koncesyjna.

Dział II

Procedura przyznawania koncesji przewoźnika lotniczego

1. Ogólne warunki przyznania koncesji przewoźnika lotniczego

Zgodnie z art. 4 rozporządzenia 1008/2008, Prezes ULC przyznaje koncesję przedsiębiorstwu, pod warunkiem że:

- 1) główne miejsce prowadzenia działalności przez to przedsiębiorstwo znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej;
- 2) posiada ono ważny certyfikat (AOC) - wydany przez Prezesa ULC;
- 3) dysponuje ono co najmniej jednym statkiem powietrznym, którego jest właścicielem lub który jest przedmiotem umowy leasingu bez załogi;
- 4) jego główną działalność stanowi wykonywanie przewozów lotniczych oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych;
- 5) struktura przedsiębiorstwa pozwala Prezesowi ULC na zastosowanie przepisów rozporządzenia 1008/2008;
- 6) państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków zgodnych z postanowieniami umowy z państwem trzecim, której Wspólnota jest stroną;
- 7) spełnia ono warunki finansowe określone w art. 5 rozporządzenia 1008/2008;
- 8) spełnia ono wymogi ubezpieczeniowe określone w art. 11 rozporządzenia 1008/2008 oraz w art. 4 rozporządzenia 785/2004;
- 9) spełnia ono wymogi przepisów dotyczących dobrej reputacji zgodnie z art. 7 rozporządzenia 1008/2008.

Ponadto wnioskodawca zobowiązany jest do posiadania zatwierdzonego przez Prezesa ULC, programu ochrony przedsiębiorstwa przed aktami bezprawnej ingerencji.

Podmiot zamierzający wykonywać działalność gospodarczą w zakresie przewozów lotniczych (o ile nie są to przewozy dla których wykonywania nie jest wymagane posiadanie koncesji) składa do Prezesa ULC wniosek o udzielenie koncesji.

2. Wniosek o udzielenie koncesji

2.1. Treść wniosku

Zgodnie z art. 166 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze, **koncesja udzielana jest na wniosek zainteresowanego podmiotu.**

Zgodnie z art. 166 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze **wniosek kierowany do Prezesa ULC o udzielenie koncesji powinien zawierać następujące informacje:**

- 1) oznaczenie przedsiębiorcy, jego siedzibę i adres oraz główny ośrodek działalności przedsiębiorstwa;
- 2) numer w rejestrze przedsiębiorców;
- 3) określenie rodzaju i zakresu wykonywania zamierzonej działalności gospodarczej;
- 4) inne informacje określone zgodnie z przepisami rozporządzenia 1008/2008 oraz ustawy Prawo lotnicze.

Wniosek w sprawie udzielenia koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego złożony przez przedsiębiorcę do Prezesa ULC powinien być podpisany przez osobę, która w należyty sposób wykaże swoje umocowanie do działania w tym zakresie, przy pomocy właściwych dokumentów (np. stosowne upoważnienie bądź reprezentacja określona w odpisie z KRS).

Wniosek zawierający wszystkie elementy uważa się za poprawny.

3. Dokumenty

3.1. Dokumenty załączane do wniosku

Dokumenty, jakie podmiot zobowiązany jest przedstawić Prezesowi ULC wraz z wnioskiem oraz wymogi, jakie musi ten podmiot spełniać określone są, w szczególności w:

- 1) rozporządzeniu 1008/2008 (Rozdział II Koncesja oraz w Załączniku I pkt 1 i pkt 2 do rozporządzenia);
- 2) ustawie Prawo lotnicze.

3.1.1. Lista dokumentów dołączanych do wniosku przez wnioskodawcę

Do wniosku przedsiębiorcy o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych podmiot powinien dołączyć następujące dokumenty:

- 1) określające status prawny wnioskodawcy (akt zawiązania osoby prawnej, wypis z właściwego rejestru);
- 2) wykaz członków zarządu (w tym prokurentów, jeżeli zostali ustanowieni) i rady nadzorczej z podaniem ich obywatelstwa i miejsca stałego zamieszkania;
- 3) oświadczenie wnioskodawcy, że nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości przedsiębiorcy oraz że nie znajduje się on w stanie likwidacji;
- 4) oświadczenie wnioskodawcy, że przewóz lotniczy oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych, stanowi i będzie stanowił podstawowy rodzaj działalności przedsiębiorcy;
- 5) oświadczenie osób zarządzających działalnością przedsiębiorstwa (w tym prokurentów, jeżeli zostali ustanowieni) oraz członków rady nadzorczej o pełnieniu funkcji kierowniczych oraz o członkostwie we władzach podmiotu z udziałem osób zagranicznych (przez osoby zarządzające działalnością przedsiębiorstwa rozumie się: kierującego przedsiębiorstwem, jego zastępcę, pełnomocnika oraz inne osoby wchodzące w skład organów zarządzających przedsiębiorstwem);
- 6) oświadczenie wnioskodawcy stwierdzające, że nie cofnięto mu koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego w okresie ostatnich 3 lat przed złożeniem wniosku;
- 7) zaświadczenie o niekaralności osób zarządzających działalnością przedsiębiorstwa za przestępstwa umyślne: skarbowe, przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji, bezpieczeństwu powszechnemu, mieniu, obrotowi gospodarczemu, obrotowi pieniędzmi i papierami wartościowymi, prawom osób wykonujących pracę zarobkową, wiarygodności dokumentów;
- 8) potwierdzające dysponowanie przez wnioskodawcę co najmniej jednym zarejestrowanym na terytorium Wspólnoty statkiem powietrznym, którego jest właścicielem albo który użytkuje na podstawie umowy o czasowym oddaniu statku powietrznego do używania bez załogi, o której mowa w art. 2 pkt 24 rozporządzenia 1008/2008;
- 9) potwierdzające zarejestrowanie statków powietrznych w rejestrze cywilnych statków powietrznych we Wspólnocie;
- 10) potwierdzające objęcie przedsiębiorstwa ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem lotniczym i ruchem statków powietrznych. Dokument ten powinien być zgodny z wymogami rozporządzenia 785/2004;
- 11) odpis z Krajowego Rejestru Sądowego rejestru dłużników niewypłacalnych.

Zgodnie z art. 166 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze Prezes ULC może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia w wyznaczonym terminie dodatkowych danych i dokumentów mogących uprawdopodobnić, że spełni on warunki wykonywania działalności gospodarczej, które będą określone w koncesji lub wynikają z właściwych przepisów.

Ponadto wnioskodawca zobowiązany jest do posiadania:

- 1) zatwierdzonego, przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, programu ochrony przedsiębiorstwa przed aktami bezprawnej ingerencji,
- 2) aktualnego certyfikatu AOC.

3.1.2. Lista dokumentów dołączanych dodatkowo do wniosku przez wnioskującego o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej oraz liczby miejsc pasażerskich

W przypadku wniosku o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia maksymalnej masy startowej oraz liczby miejsc pasażerskich, podmiot powinien dołączyć - poza dokumentami wskazanymi w pkt 3.1.1. - następujące dokumenty niezbędne do oceny finansowej:

- 1) plan gospodarczy na okres przynajmniej pierwszych 3 lat prowadzenia operacji zawierający szczegółowy opis planowanej działalności handlowej przewoźnika w omawianym okresie oraz uwzględniający w szczególności spodziewany rozwój rynku i planowane inwestycje, w tym skutki finansowe i gospodarcze tej działalności, wraz z załącznikami.

Plan gospodarczy musi wykazywać, że:

- a) przedsiębiorca może w każdym momencie wypełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 24 miesięcy od rozpoczęcia prowadzenia operacji, oraz

- b) przedsiębiorca może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w związku z prowadzonymi operacjami zgodnie ze swym planem gospodarczym i ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 3 miesięcy od daty rozpoczęcia prowadzenia operacji, nie uwzględniając żadnych przychodów z prowadzonych przez niego operacji (w zakresie działalności objętej wnioskiem).

Plan gospodarczy szczegółowo określa również powiązania finansowe wnioskodawcy z każdą inną działalnością handlową, w którą wnioskodawca jest zaangażowany bezpośrednio lub przez przedsiębiorstwa powiązane;

- 2) najnowsze wewnętrzne sprawozdanie zarządcze oraz, gdy jest dostępne, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe za poprzedni rok obrotowy.

3.1.3. Lista dokumentów dołączanych dodatkowo do wniosku przez wnioskującego o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10 ton lub posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich

W przypadku wniosku o wydanie koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10 ton lub posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich, podmiot powinien dołączyć - poza dokumentami wskazanymi w pkt 3.1.1. - dokumenty niezbędne do oceny finansowej potwierdzające posiadanie przez przedsiębiorcę kapitału netto na poziomie co najmniej 100 000 EUR.

W przypadku, gdy kapitał netto przedsiębiorcy jest niższy niż ta wartość, przedsiębiorca zobowiązany jest przedstawić następujące dokumenty:

- 1) najnowsze wewnętrzne sprawozdanie zarządcze oraz, gdy jest dostępne, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy;
- 2) przewidywany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na kolejne trzy lata;
- 3) podstawę przewidywanych kosztów i przychodów w formie danych liczbowych w stosunku do takich pozycji, jak paliwo, taryfy i stawki, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie, prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychodów;

4) szczegółowe dane dotyczące kosztów rozpoczęcia działalności ponoszonych w okresie od złożenia wniosku do rozpoczęcia operacji oraz wyjaśnienie, w jaki sposób proponuje się sfinansować te koszty;

5) szczegółowe dane dotyczące istniejących i przewidywanych źródeł finansowania;

6) szczegółowe dane dotyczące udziałowców lub akcjonariuszy, w tym obywatelstwo i rodzaj posiadanych udziałów/akcji, oraz statut spółki.

Jeżeli jest to część grupy przedsiębiorstw, informacje dotyczące związków między nimi;

7) przewidywane rachunki przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności w pierwszych trzech latach prowadzenia operacji;

8) szczegółowe dane dotyczące finansowania nabycia/leasingu statku powietrznego, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy.

Z ww. dokumentów musi wynikać, że:

1) przedsiębiorca może w każdym momencie wypełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 24 miesiące od rozpoczęcia prowadzenia operacji; oraz

2) wnioskodawca może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w związku z prowadzonymi operacjami zgodnie ze swym planem gospodarczym i ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 3 miesięcy od daty rozpoczęcia prowadzenia operacji, nie uwzględniając żadnych przychodów z prowadzonych przez niego operacji (w zakresie działalności objętej wnioskiem).

4. Termin rozpatrzenia wniosku

Zgodnie z art. 11 ust. 2 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, właściwy organ nie może odmówić przyjęcia pism i wniosków niekompletnych ani żądać jakichkolwiek dokumentów, których konieczność przedstawienia lub złożenia nie wynika wprost z przepisu prawa. Tym samym datą wszczęcia postępowania administracyjnego (rozumianego jako zdarzenie, od którego biegą terminy załatwienia sprawy administracyjnej) na wniosek przedsiębiorcy będzie dzień w którym uzupełniono braki formalne. Od tego dnia organ administracyjny będzie miał możliwość merytorycznego ustosunkowania się do wniosku przedsiębiorcy.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008 właściwy organ wydający koncesje podejmuje decyzję w sprawie złożonego wniosku jak najszybciej, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy po przekazaniu wszelkich niezbędnych informacji, biorąc pod uwagę wszystkie dostępne dowody. Decyzja przekazywana jest wnioskodawcy. W decyzji odmownej wskazuje się powody jej podjęcia.

Ponadto, zgodnie z art. 35 par. 1 KPA organy administracji publicznej obowiązane są załatwiać sprawy bez zbędnej zwłoki.

Załatwienie sprawy wymagającej postępowania wyjaśniającego powinno nastąpić nie później niż w ciągu miesiąca, a sprawy szczególnie skomplikowanej - nie później niż w ciągu dwóch miesięcy od dnia wszczęcia postępowania (..).

Należy przy tym pamiętać, iż Urząd prowadzi postępowania administracyjne zgodnie z ogólnymi zasadami wynikającymi z KPA, w tym zasadą szybkości postępowania. W myśl powyższej zasady organy administracji publicznej powinny działać w sprawie wnikliwie i szybko, posługując się możliwie najprostszymi środkami prowadzącymi do jej załatwienia. Sprawy, które nie wymagają zbierania dowodów, informacji lub wyjaśnień, powinny być załatwione niezwłocznie

5. Weryfikacja dokumentów

5.1. Warunki prawne przyznania koncesji

5.1.1. Formalnoprawne warunki przyznania koncesji

Wniosek badany jest przede wszystkim pod kątem spełniania wszystkich wymaganych przez prawo warunków formalnych, a w szczególności czy:

- 1) spełnia wymagane prawem kryteria formalne, umożliwiające nadanie wnioskowi biegu;
- 2) dołączono dokument potwierdzający należyte umocowanie do działania w sprawie;
- 3) dołączono wymagane prawem dokumenty, umożliwiające merytoryczne rozpatrzenie wniosku – dokumenty te określono w pkt. 3 działu II niniejszego opracowania.

W przypadku **stwierdzenia braków formalnych określonych w art. 64 § 1 KPA**, to znaczy w sytuacji, gdy we wniosku nie wskazano adresu wnoszącego i nie ma możliwości ustalenia tego adresu na podstawie posiadanych danych, **wniosek pozostawia się bez rozpoznania**. Pozostawienie wniosku bez rozpoznania powinno nastąpić w drodze sporządzenia odpowiedniej adnotacji w aktach sprawy, że wniosek zawiera wadę określoną w art. 64 § 1 KPA, wskutek tego czego stał się bezskuteczny z mocy prawa.

W przypadku **stwierdzenia braków formalnych określonych w art. 64 § 2 KPA** to znaczy w sytuacji, gdy wniosek nie czyni zadość innym wymaganiom ustalonym w przepisach prawa, **podmiot wzywany jest do usunięcia braków** w terminie siedmiu dni z pouczeniem, że nie usunięcie tych braków spowoduje pozostawienie podania bez rozpoznania.

W tym celu:

- 1) przygotowany zostaje projekt pisma do wnioskodawcy z prośbą o uzupełnienie wniosku/dokumentacji w terminie 7 dni, pod rygorem pozostawienia wniosku bez rozpoznania – zgodnie z art. 64 § 2 KPA;
- 2) po podpisaniu pisma przez Prezesa Urzędu lub osobę przez niego upoważnioną pismo wysyłane jest do wnioskodawcy za pośrednictwem poczty, za potwierdzeniem odbioru.

Podmiot, w wyniku wezwania do usunięcia braków formalnych może:

- 1) **usunąć** braki formalne we wskazanym terminie i wniosek przechodzi do stadium spełniania kryteriów materialno-prawnych.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008 w związku z art. 11 ust. 5 ustawy o swobodzie działalności gospodarczej, od tego momentu liczony jest termin do wydania decyzji w sprawie. Decyzja powinna być wydana jak najszybciej, jednak nie później niż w terminie trzech miesięcy po przekazaniu wszelkich niezbędnych informacji, biorąc pod uwagę wszelkie niezbędne dowody;

- 2) **nie usunąć** braków formalnych we wskazanym terminie.

W takiej sytuacji wniosek pozostawia się bez rozpoznania. Wnioskodawca jest informowany pisemnie o pozostawieniu sprawy bez rozpoznania.

5.1.2. Materialnoprawne warunki przyznania koncesji

5.1.2.1. Warunki finansowe przyznania koncesji

Przedłożona przez wnioskodawcę dokumentacja finansowa – w szczególności plan gospodarczy na okres przynajmniej pierwszych trzech lat prowadzenia działalności – badana jest pod kątem kompletności oraz analizowana jest sytuacja finansowa przedsiębiorcy w kontekście spełniania wymogów rozporządzenia 1008/2008 wymienionych powyżej, a w szczególności przedsiębiorca wykazuje, że:

a) może w każdym momencie wypełnić swoje istniejące i potencjalne zobowiązania, ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres 24 miesiące od rozpoczęcia prowadzenia operacji; oraz

b) może pokryć koszty stałe i operacyjne ponoszone w związku z prowadzonymi operacjami zgodnie ze swym planem gospodarczym i ustalone na podstawie realistycznych założeń, przez okres trzech miesięcy od daty rozpoczęcia prowadzenia operacji, nie uwzględniając żadnych przychodów z prowadzonych przez niego operacji.

Monitorowanie sytuacji finansowej przewoźników lotniczych zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia nr 1008/2008 ma na celu przede wszystkim uwzględnienie potencjalnego związku między kondycją finansową przewoźnika lotniczego a bezpieczeństwem lotniczym wykonywanych przez nich operacji.

5.1.2.2. Skutki uchybień materialno – prawnych

Mając na uwadze:

- 1) otrzymane informacje dotyczące AOC i programu ochrony przedsiębiorstwa;
 - 2) opinię dotyczącą sytuacji finansowej przedsiębiorcy;
 - 3) inne wymagania wynikające z przepisów prawa
- dokonyuje się merytorycznej analizy wniosku oraz załączonej do niego dokumentacji.

W oparciu o wniosek i załączone do wniosku informacje oraz dokumenty, badane jest, czy wnioskodawca spełnia materialno - prawne przesłanki uzyskania koncesji.

Zgodnie z wymogami rozporządzenia 1008/2008 w celu zmniejszenia zagrożeń dla pasażerów wspólnotowi przewoźnicy lotniczy niespełniający wymogów pozwalających na zachowanie ważnej koncesji (np. posiadania ważnego AOC, programu ochrony przedsiębiorstwa przed aktami bezprawnej ingerencji, ubezpieczenia, dysponowania statkiem powietrznym czy spełnienia warunków finansowych) nie powinni mieć prawa kontynuowania swoich operacji.

5.1.2.3. Okoliczności wymagające wyjaśnienia

Jeżeli w toku prowadzonego postępowania wynikną okoliczności wymagające wyjaśnienia wysyłane jest pismo z prośbą o złożenie wyjaśnień przez wnioskodawcę.

Zgodnie z art. 166 ust. 4 ustawy Prawo lotnicze Prezes Urzędu może zobowiązać wnioskodawcę do przedstawienia w wyznaczonym terminie dodatkowych danych i dokumentów mogących uprawdopodobnić, że spełni on warunki wykonywania działalności gospodarczej, które będą określone w koncesji lub wynikają z właściwych przepisów.

6. Odmowa udzielenia koncesji

Jeżeli po przeprowadzeniu analizy wniosku przedsiębiorcy oraz załączonej do niego dokumentacji stwierdzi się, iż przedsiębiorca nie spełnia wymogów rozporządzenia 1008/2008 lub ustawy Prawo lotnicze, sporządzana jest decyzja w sprawie odmowy wydania koncesji.

Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, w decyzji odmownej wskazuje się powody jej podjęcia.

Decyzja ta wysyłana jest do wnioskodawcy za pośrednictwem poczty, za potwierdzeniem odbioru.

7. Udzielenie koncesji

Gdy wnioskodawca spełnia określone prawem wymagania sporządzana jest decyzja w sprawie koncesji przewoźnika lotniczego.

Koncesja przewoźnika lotniczego jest **decyzją administracyjną** treścią odpowiadającą wymogom **art. 107 KPA** i zawiera:

- 1) oznaczenie organu administracji publicznej;
- 2) datę wydania;
- 3) oznaczenie strony lub stron;
- 4) powołanie podstawy prawnej;
- 5) rozstrzygnięcie;
- 6) uzasadnienie faktyczne i prawne;
- 7) pouczenie, czy i w jakim trybie służy od niej odwołanie;
- 8) podpis z podaniem imienia i nazwiska oraz stanowiska służbowego osoby upoważnionej do wydania decyzji.

Zgodnie z **art. 167 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, w treści koncesji określa się:**

- 1) osobę koncesjonariusza i jego siedzibę lub miejsce zamieszkania osoby fizycznej;
- 2) strukturę kapitałową spółki koncesjonariusza, o ile działa on w takiej formie prawnej;
- 3) rodzaj, zakres i przedmiot działalności objętej koncesją;
- 4) obszar działalności;
- 5) szczególne warunki wykonywania działalności.

Dział III

Obowiązki koncesjonariusza wobec Prezesa ULC

1. Przedstawianie dokumentacji świadczącej o utrzymywaniu zdolności do wypełniania zobowiązań finansowych przewoźnika

1.1. Przedstawianie przez przewoźnika sprawozdań finansowych

Zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia 1008/2008, wspólnotowy **przewoźnik lotniczy dostarcza Prezesowi Urzędu sprawozdania finansowe, poddane badaniu biegłego rewidenta, nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od ostatniego dnia danego roku obrotowego.** W przypadku **uchybień** przedmiotowemu obowiązkowi, **Prezes Urzędu wzywa** przewoźnika do przekazania sprawozdania finansowego wraz z opinią biegłego rewidenta. Jeżeli sprawozdanie wraz z opinią biegłego rewidenta nie zostanie przedstawione Prezesowi Urzędu w terminie miesiąca od wezwania, **koncesja może zostać zawieszona lub cofnięta.**

1.2. Bieżąca weryfikacja oceny sytuacji finansowej przewoźnika

Prezes Urzędu może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej koncesjonariusza, któremu wydał koncesję, żądając stosownych informacji.

Jako element tej oceny, na żądanie Prezesa Urzędu, koncesjonariusz przekazuje następujące dokumenty/dane:

- 1) najnowsze wewnętrzne sprawozdanie zarządcze;
- 2) planowany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na kolejny rok;
- 3) wykonane i przewidywane koszty oraz przychody w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji, jak paliwo, opłaty i taryfy, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie itd. Prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychodów;
- 4) rachunek przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności na kolejny rok.

Dodatkowe dokumenty finansowe przedstawione przez koncesjonariusza poddawane są analizie. Wynik analizy dokumentów finansowych bezsprzecznie wskazujący na niespełnianie przez koncesjonariusza warunków rozdziału II rozporządzenia 1008/2008, może dawać Prezesowi ULC przesłanki do wszczęcia postępowania w sprawie zawieszenia, cofnięcia lub wydania tymczasowej koncesji przewoźnika lotniczego biorąc pod uwagę kwestie i okoliczności wskazane we wstępie do niniejszego dokumentu. **Narzędzie w postaci fakultatywnej możliwości zawieszenia, cofnięcia lub wydania tymczasowej koncesji należy rozumieć jako konieczność brania pod uwagę przez Prezesa ULC szerszych aspektów i wpływu na rynek lotniczy takiej decyzji w kontekście ogólnych polityk i strategii przyjętych przez rząd jak również konieczności zapewnienia równego traktowania podmiotów nadzorowanych.**

2. Powiadamianie o zmianach strukturalnych bądź mających znaczny wpływ na sytuację finansową przewoźnika

Zgodnie z art. 8 ust. 5 rozporządzenia 1008/2008 przewoźnik lotniczy powiadamia Prezesa ULC:

- 1) z wyprzedzeniem – o wszelkich planach dotyczących wykonywania nowego przewozu lotniczego na kontynent lub do regionu świata, do których wcześniej nie wykonywano przewozów, lub o wszelkich innych ważnych zmianach dotyczących skali jego działalności, w tym, między innymi, o zmianach typu lub liczby użytkowanych statków powietrznych;
- 2) z wyprzedzeniem – o wszelkich planowanych łączeniach lub nabyciach;

3) w terminie czternastu dni – o każdej zmianie własności pojedynczego pakietu udziałów lub akcji, który stanowi 10 % lub więcej całego pakietu udziałów lub akcji wspólnotowego przewoźnika lotniczego, jego spółki macierzystej lub ostatecznej spółki holdingowej.

Zgodnie z art. 8 ust. 6 rozporządzenia 1008/ 2008 jeżeli Prezes ULC uznaje, że powyższe zmiany mają istotny wpływ na sytuację finansową wspólnotowego przewoźnika lotniczego, wymaga wówczas przedstawienia:

- 1) skorygowanego planu gospodarczego, zawierającego dane zmiany i obejmującego przynajmniej okres dwunastu miesięcy od daty ich wprowadzenia;
- 2) a w przypadku, gdy nie zostały zawarte w skorygowanym planie:
 - a) dokładnych szczegółowych danych o wszystkich proponowanych zmianach, np. zmianie rodzaju usług, proponowanych przejściach lub łączeniach, zmianie w kapitale zakładowym, zmianie akcjonariuszy/udziałowców itd.,
 - b) przewidywanego bilansu wraz z rachunkiem zysków i strat na bieżący rok obrotowy, uwzględniającym wszystkie zmiany proponowane w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse,
 - c) wykonanych i przewidywanych kosztów oraz przychodów w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji, jak paliwo, taryfy i stawki, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie itd., prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychody,
 - d) przewidywanego rachunku przepływów pieniężnych oraz planów dotyczących płynności na następny rok, uwzględniających wszystkie proponowane zmiany w strukturze lub działalności ze znacznym wpływem na finanse,
 - e) szczegółowych danych dotyczących finansowania nabycia/leasingu statku powietrznego, w tym, w przypadku leasingu, terminy i warunki umowy;
- 3) najnowszego wewnętrznego sprawozdania zarządczego oraz poddanego kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowego za poprzedni rok obrotowy.

Zgodnie z zapisami art. 8 ust. 6 rozporządzenia 1008/ 2008 Prezes ULC podejmuje decyzję w sprawie skorygowanego planu gospodarczego, w zakresie możliwości spełnienia przez przewoźnika lotniczego jego istniejących i potencjalnych zobowiązań w okresie tych dwunastu miesięcy.

Decyzja ta zostaje podjęta nie później niż w terminie trzech miesięcy od przekazania wszystkich niezbędnych informacji.

W przypadku zmiany co najmniej jednego elementu wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia, Prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

3. Wyłączenia

Zgodnie z art. 8 ust. 8 rozporządzenia 1008/2008, obowiązków opisanych powyżej w pkt 1 i 2 Działu III nie stosuje się wobec:

- 1) przewoźników lotniczych zajmujących się wyłącznie eksploatacją statków powietrznych o MTOM poniżej dziesięciu ton lub z liczbą miejsc poniżej dwudziestu wykonujących loty nieregularne;
- 2) przewoźników lotniczych, których roczny obrót nie przekracza 3 mln EUR.

Tacy przewoźnicy lotniczy muszą być w stanie wykazać w każdym czasie, że ich kapitał netto stanowi przynajmniej 100 000 EUR. Wykazanie spełnienia ww. obowiązku następuje na żądanie Prezesa ULC i jest ono dokumentowane zestawieniami bilansowymi przewoźnika.

W przypadku gdy przewoźnik nie jest w stanie wykazać posiadania odpowiedniego poziomu kapitału netto oraz w przypadku wyraźnych oznak problemów finansowych lub w razie otwarcia

postępowania upadłościowego lub podobnego postępowania przeciwko temu przewoźnikowi lotniczemu, na żądanie Prezesa ULC ww. przewoźnik jest zobowiązany przedstawić:

- 1) poddane kontroli biegłego rewidenta (jeśli z przepisów o rachunkowości wynika obowiązek poddania sprawozdania badaniu) sprawozdanie finansowe za poprzedni rok obrotowy oraz najnowsze wewnętrzne sprawozdanie zarządcze;
- 2) planowany bilans wraz z rachunkiem zysków i strat na kolejny rok;
- 3) wykonane i przewidywane koszty oraz przychody w formie danych liczbowych dotyczące takich pozycji, jak paliwo, opłaty i taryfy, wynagrodzenia, konserwacja, amortyzacja, wahania kursu walutowego, opłaty lotniskowe, opłaty nawigacyjne, koszty obsługi naziemnej, ubezpieczenie, prognozy dotyczące ruchu lotniczego/przychodów;
- 4) rachunek przepływów pieniężnych oraz plany dotyczące płynności na kolejny rok.

W związku z art. 171a ust. 7 ustawy Prawo lotnicze, obowiązki wymienione w pkt 1 i 2 Działu III niniejszego dokumentu stosuje się w stosunku do koncesjonariuszy wykonujących regularne przewozy lotnicze lub których obrót przekracza 3 miliony EUR rocznie.

4. Pozostałe obowiązki

4.1. Przedstawianie dokumentu potwierdzającego objęcie przewoźnika ubezpieczeniem OC

Koncesjonariusz, któremu Prezes ULC udzielił koncesji, jest zobowiązany do przekazywania Prezesowi ULC **kopii aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie koncesjonariusza ważnym ubezpieczeniem odpowiedzialności cywilnej** spełniającym wymogi rozporządzenia 785/2004 (ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej z tytułu wykonywanej działalności lotniczej koncesjonariusza w odniesieniu do pasażerów, bagażu, ładunku, osób trzecich oraz poczty) oraz kopii dokumentu dotyczącego kolejnego okresu ubezpieczenia o tym samym zakresie co dotychczasowe.

Kopie dokumentów, powinny być potwierdzone za zgodność z oryginałem urzędowo lub notarialnie i przedstawione każdorazowo nie później niż ostatniego dnia okresu obowiązywania dotychczasowego ubezpieczenia.

W przypadku nieprzedstawienia Prezesowi Urzędu kopii dokumentu, Prezes Urzędu wzywa przewoźnika do uzupełnienia dokumentacji w terminie 7 dni od dnia otrzymania wezwania, a w przypadku nie przedstawienia jej w tym terminie zawiesza koncesję przewoźnika lotniczego do czasu dostarczenia kopii dokumentu, jednak nie dłużej niż na okres 3 miesięcy. Z przepisów KPA wynika konieczność udokumentowania przez Prezesa Urzędu w postępowaniu o zawieszenie koncesji dowodu na skuteczne wezwanie przez organ przewoźnika do złożenia dokumentu (to jest posiadanie w aktach tzw. „zwrotki pocztowej” dokumentującej skuteczne wezwanie strony). Powyższe częstokroć wydłuża znacząco postępowanie (konieczność oczekiwania przez organ na przysłanie zwrotki drogą pocztową).

Niezależnie od rozporządzenia 785/2004, przewoźnik lotniczy musi posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej w odniesieniu do wypadków dotyczących poczty (art. 11 rozporządzenia 1008/2008).

Jeżeli przewoźnik lotniczy nie przedstawi kopii dokumentu w okresie, na jaki została zawieszona koncesja, Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki cofa koncesję.

4.2. Informowanie Prezesa ULC o zmianach mających odzwierciedlenie w treści koncesji

Koncesjonariusz obowiązany jest do informowania Prezesa ULC każdorazowo, gdy zmianie ulegną dane zawarte w treści koncesji.

Informacja taka, przedstawiana Prezesowi ULC, powinna zawierać treść zmiany, a także wniosek koncesjonariusza w sprawie wprowadzenia odpowiedniej zmiany w treści koncesji.

W przypadku wniosku o zmianę koncesji wniosek jest weryfikowany wraz z przedłożoną dokumentacją pod kątem zgodności z powszechnie obowiązującymi przepisami prawa.

W przypadku dopełnienia wszelkich wymogów wydawana jest decyzja zmieniająca posiadaną przez przewoźnika koncesję.

Dział IV

Okres ważności koncesji

Zgodnie z art. 8 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, **koncesja przewoźnika lotniczego zachowuje ważność tak długo, jak długo wspólnotowy przewoźnik lotniczy spełnia wymagania tego rozporządzenia.**

Zgodnie z art. 171 a ust. 6 ustawy Prawo lotnicze, Prezes Urzędu cofa albo zawiesza koncesję bez zbędnej zwłoki w przypadku odpowiednio cofnięcia albo zawieszenia certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC).

Wspólnotowy przewoźnik lotniczy, któremu Prezes ULC udzielił koncesji, w każdej chwili musi być w stanie wykazać, na wniosek Prezesa ULC, że spełnia wszystkie wymagania tego rozporządzenia.

Prezes ULC monitoruje spełnianie wymienionych wymagań.

Bada on spełnianie tych wymogów:

- 1) po dwóch latach od wydania nowej koncesji;
- 2) jeśli podejrzewa się wystąpienie potencjalnego problemu; lub
- 3) na wniosek Komisji Europejskiej.

1. Przedkładanie koncesji do ponownego zatwierdzenia

Zgodnie z art. 8 ust. 3 rozporządzenia 1008/2008, **koncesja jest niezwłocznie przedkładana przez koncesjonariusza do zatwierdzenia Prezesa ULC, jeżeli koncesjonariusz:**

- 1) nie rozpoczął prowadzenia operacji w terminie sześciu miesięcy od wydania koncesji;
- 2) zaprzestał prowadzenia operacji na okres dłuższy niż sześć miesięcy; lub
- 3) uzyskał koncesję na przewóz lotniczy statkami powietrznymi o MTOM poniżej dziesięciu ton lub dwudziestu miejsc pasażerskich i zamierza rozpocząć eksploatację statku powietrznego o rozmiarach przekraczających wymienione wartości progowe lub nie spełnia już warunków finansowych na podstawie jakich została wydana przedmiotowa koncesja.

Zgodnie z art. 167 a ust. 1 ustawy Prawo lotnicze, w przypadku sytuacji opisanej powyżej w pkt 1 i 2 – koncesjonariusz jest obowiązany do niezwłocznego przedstawienia Prezesowi Urzędu koncesji do zatwierdzenia.

Zgodnie z art. 167a ust. 2 ustawy Prawo lotnicze, w przypadku opisanym w pkt 3 przewoźnik przedstawia Prezesowi Urzędu koncesję do zatwierdzenia wraz z wnioskiem o rozszerzenie zakresu koncesji.

Zgodnie z art. 167a ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, w przypadku gdy przewoźnik lotniczy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem statków powietrznych o maksymalnej masie startowej (MTOM) poniżej 10 ton lub o liczbie miejsc poniżej 20, nie spełnia już wymogów finansowych, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia 1008/2008, powiadamia o tym fakcie bez zbędnej zwłoki Prezesa Urzędu, przedkładając równocześnie koncesję do zatwierdzenia.

W przypadkach określonych w art. 167 a ust. 2 i 3 ustawy Prawo lotnicze, koncesję przedstawia się do zatwierdzenia wraz z dokumentami potwierdzającymi spełnianie warunków wymaganych do uzyskania koncesji.

Ponadto, zgodnie z art. 8 ust. 7 rozporządzenia 1008/2008 Prezes ULC podejmuje w stosunku do przewoźników, którym przyznał koncesje, decyzję o tym, czy koncesję należy ponownie przedstawić do zatwierdzenia w przypadku zmiany jednego lub większej liczby elementów

wpływających na sytuację prawną wspólnotowego przewoźnika lotniczego oraz, w szczególności, w przypadku łączenia lub przejęcia.

Zgodnie z art. 167 a ust. 5 ustawy Prawo lotnicze w przypadku zmiany co najmniej jednego elementu wpływającego na sytuację prawną przewoźnika lotniczego, w szczególności w przypadku łączenia lub przejęcia, Prezes Urzędu może wezwać przewoźnika lotniczego do przedstawienia koncesji do zatwierdzenia.

Koncesję uważa się za zatwierdzoną, jeżeli po przeprowadzonej analizie przedstawionej przez przewoźnika lotniczego dokumentacji Prezes Urzędu nie cofnie, nie ograniczy zakresu, lub nie zawiesi koncesji przewoźnika lotniczego w terminie 30 dni od dnia potwierdzenia przez Prezesa Urzędu otrzymania pełnej dokumentacji niezbędnej do zatwierdzenia koncesji. W sprawach szczególnie skomplikowanych Prezes Urzędu może przedłużyć termin o kolejne 30 dni, zawiadamiając o tym przewoźnika.

Dział V

Zawieszenie lub cofnięcie koncesji. Koncesja tymczasowa

1. Zawieszenie lub cofnięcie koncesji

Zarówno w polskim jak i europejskim prawodawstwie istnieje szereg przepisów, które pozostawiają ostateczną decyzję uznaniu organu administracyjnego (np. w przypadku możliwości zawieszenia lub cofnięcia koncesji z powodu nieprzedłożenia przez przewoźnika lotniczego opinii biegłego rewidenta).

Prezes Urzędu stwierdza wygaśnięcie koncesji przewoźnika w formie decyzji deklaratywnej w przypadku **cofnięcia certyfikatu AOC** (art. 9 ust. 5 rozporządzenia 1008/2008).

Ponadto, zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, Prezes ULC może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej (na podstawie dokumentów wymienionych w załączniku nr I pkt 3 rozporządzenia 1008/2008) przewoźnika lotniczego, któremu wydał koncesję. Opierając się na tej ocenie, **Prezes ULC zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli nie jest już przekonany o możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez tego wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez okres dwunastu miesięcy.**

Ilekcroć pojawią się wyraźne oznaki problemów finansowych lub w razie otwarcia postępowania upadłościowego lub podobnego postępowania przeciwko koncesjonariuszowi, któremu Prezes ULC udzielił koncesji, niezwłocznie dokonuje on szczegółowej oceny sytuacji finansowej i na podstawie jej wyników weryfikuje najpóźniej w ciągu trzech miesięcy status koncesji.

W celu dokonania oceny sytuacji finansowej przewoźnik przedstawia, na żądanie Prezesa ULC, poddane kontroli biegłego rewidenta sprawozdania finansowe oraz inne dokumenty, o których mowa w załączniku I części 3 do rozporządzenia 1008/2008.

W przypadku gdy poddane kontroli biegłego rewidenta coroczne sprawozdania finansowe przewoźnika, nie zostaną przekazane w terminie nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od ostatniego dnia danego roku obrotowego, Prezes ULC występuje bez zbędnej zwłoki do przewoźnika lotniczego o przekazanie sprawozdań finansowych poddanych kontroli biegłego rewidenta.

Jeśli w terminie jednego miesiąca **sprawozdania finansowe poddane kontroli biegłego rewidenta nie zostaną przekazane, koncesja może zostać cofnięta lub zawieszona** (art. 9 ust. 3 rozporządzenia 1008/2008).

Zgodnie z art. 9 ust. 4 rozporządzenia 1008/2008, **Prezes ULC zawiesza lub cofa koncesję, jeśli wspólnotowy przewoźnik lotniczy świadomie lub z powodu zaniedbania dostarczy informacje, których istotne szczegóły są niezgodne z prawdą.**

2. Koncesja tymczasowa

Jeżeli, Prezes ULC po dokonaniu oceny sytuacji finansowej koncesjonariusza, któremu wydał koncesję, przestał być przekonany co do możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez koncesjonariusza przez okres dwunastu miesięcy, może zawiesić lub cofnąć jego koncesję. W tej sytuacji Prezes ULC może także przyznać tymczasową koncesję.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, **Prezes ULC może przyznać tymczasową koncesję, na okres nieprzekraczający dwunastu miesięcy, do czasu reorganizacji finansowej koncesjonariusza,** któremu udzielił koncesji, pod warunkiem że:

1) nie jest zagrożone bezpieczeństwo;

- 2) tymczasowa koncesja odzwierciedla, w stosownych przypadkach, wszelkie zmiany w certyfikacie AOC; oraz
- 3) występuje realna perspektywa odbudowy sytuacji finansowej w tym okresie.

Zgodnie z art. 171 ustawy Prawo lotnicze, Prezes Urzędu może wydać podmiotowi spełniającemu warunki, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, koncesję tymczasową, po uprzednim zawieszeniu koncesji na czas ważności koncesji tymczasowej. W celu potwierdzenia spełnienia warunków, o których mowa w art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008, przewoźnik lotniczy przedstawia Prezesowi Urzędu program naprawczy potwierdzający realną perspektywę poprawy sytuacji finansowej przewoźnika w okresie, na który została wydana (koncesja tymczasowa jest wydawana na okres do 12 miesięcy). Po upływie ważności koncesji tymczasowej Prezes Urzędu bez zbędnej zwłoki stwierdza wygaśnięcie decyzji o zawieszeniu koncesji.

W przypadku niewykazania przez przewoźnika, któremu przyznano koncesję tymczasową, że spełnia on objęte nią i przepisami prawa warunki, Prezes Urzędu cofa koncesję.

Dział VI

OLT Express Regional sp. z o.o.

1. Uzyskanie oraz zmiana koncesji

OLT Express Regional sp. z o. o. działa na polskim rynku lotniczym od roku 2004, przy czym do dnia 28 lutego 2012 r., tj. zmiany w koncesji struktury kapitałowej i objęcia udziałów w 100% przez spółkę Amber Gold sp. z o.o., przewoźnik ten funkcjonował pod nazwą Jet Air sp. z o. o.

Prezes ULC **udzielił koncesji** w dniu:

- 1) 29 marca 2004 r. spółce **Jet Air sp. z o. o. na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, towarów i poczty przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich;**
- 2) 31 października 2005 r. spółce **Jet Air sp. z o. o. na wykonywanie regularnego przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towarów oraz poczty w ruchu krajowym i międzynarodowym przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich;**

Ze względu na konieczność zamieszczania w decyzji koncesyjnej **aktualnych szczegółowych informacji dotyczących koncesjonariuszy** (vide Dział II pkt 7 niniejszego dokumentu) oraz obowiązki raportowania przez koncesjonariusza o zachodzących zmianach (vide Dział III pkt 2 oraz 4.2.) w/w decyzje były w ramach bieżącego nadzoru aktualizowane poprzez **wydawanie decyzji zmieniających koncesję.**

W przypadku wniosku przewoźnika o wydanie nowych uprawnień koncesyjnych (np.: wykonywanie przewozów regularnych) i przeprowadzenia stosownego postępowania administracyjnego (opisanego szczegółowo w Dziale II) przyznawane były również **nowe uprawnienia koncesyjne:**

- 1) 19 czerwca 2009 r. wydana została **decyzja zmieniająca koncesję wskazaną w pkt 2 w zakresie rodzaju i przedmiotu działalności objętej koncesją.** Spółka uzyskała uprawnienie do wykonywania **regularnego przewozu** lotniczego pasażerów, poczty i ładunku **przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia MTOM oraz ilości miejsc pasażerskich;**
- 2) 28 lutego 2012 r. wydana została **decyzja zmieniająca koncesję wskazaną w pkt 2 w zakresie firmy – firma „Jet Air sp. z o. o.” zmieniona została na „OLT Express Regional sp. z o. o.”, siedziby oraz struktury kapitałowej koncesjonariusza – jedynym współnikiem OLT Express Regional sp. z o. o. (dawniej Jet Air sp. z o. o.) została spółka Amber Gold sp. z o. o. – z siedzibą w Gdańsku.**
- 3) 14 marca 2012 r. wydana została **decyzja zmieniająca koncesję wskazaną w pkt 1 w zakresie firmy – firma „Jet Air sp. z o. o.” zmieniona została na „OLT Express Regional sp. z o. o.”, siedziby oraz struktury kapitałowej koncesjonariusza.** Jednocześnie w/w decyzją **przyznane zostały spółce uprawnienia do wykonywania nieregularnego przewozu** lotniczego pasażerów, poczty i ładunku **przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.**

Należy podkreślić, że w przypadku **zmian w obszarach:**

- 1) **struktury właścicielskiej** - spółka zachowała tożsamość podmiotową (mimo zmienionej struktury kapitałowej w niniejszej sprawie nie doszło ani do łączenia ani też do przejęcia przewoźnika lotniczego w sensie prawnym), jak również spełniała określone prawem wymogi dla utrzymania koncesji;
- 2) **zarządu spółki** (spółka OLT Express Regional sp. z o.o. występując w dniu 9 lutego 2012 r. z wnioskiem o zmianę koncesji wskazała aktualny na dzień złożenia wniosku skład zarządu, który to zarząd stanowili obywatele polscy). Do wniosku tego dołączone były stosowne zaświadczenia o

niekaralności;

3) **siedziby spółki** (siedziba spółki znajdowała się w miejscowości znajdującej się na terytorium Polski) – konieczność stosownej weryfikacji wynika m. in. z art. 4 lit. a rozporządzenia 1008/ 2008 - czyli sprawdzenia, czy główne miejsce prowadzenia działalności przez to przedsiębiorstwo znajduje się w tym państwie członkowskim;

3) **firmy spółki** (zgodna była z kodeksem spółek handlowych)

- nie powodują one konieczności wydawania nowej koncesji przewoźnikowi, ani przedstawienia jej do ponownego zatwierdzenia, a jedynie aktualizację dotychczasowej decyzji poprzez jej stosowną zmianę poprzedzoną weryfikacją w/w dokumentacji przedsiębiorcy.

Szczegółowy wykaz dokumentów wymaganych przez Urząd i dostarczanych przez koncesjonariusza na potrzeby uzyskania i utrzymania koncesji przedstawia Załącznik nr 15 do niniejszego dokumentu

2. Nadzór finansowy

Jet Air sp. z o. o. - podobnie jak wszyscy przewoźnicy posiadający koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego - zobowiązany był do wywiązywania się z obowiązków przekazywania informacji dotyczących kondycji finansowej (opisanymi szczegółowo w Dziale III pkt 1 niniejszego dokumentu).

Zmiana firmy przewoźnika lotniczego (tak jak to wskazano szczegółowo w pkt 1 niniejszego Działu) nie zobowiązywała koncesjonariusza do przedkładania dodatkowych dokumentów finansowych Prezesowi ULC w celu dokonania analizy sytuacji finansowej koncesjonariusza.

Na takich samych zasadach dokonywana została zmiana firmy przewoźnika Air Italy sp. z o.o. na Air Poland sp. z o.o. (26 maja 2011 r.) czy Flylal Charters sp. z o.o. na Small Planet Airlines sp. z o.o. (17 września 2010 r.).

Podobnie nadzór finansowy nad przewoźnikiem Jet Air sp. z o.o. a następnie OLT Express Regional sp. z o.o. był przeprowadzany na takich samych zasadach jak w stosunku do pozostałych przewoźników lotniczych nad którymi nadzór sprawuje Prezes ULC.

Dodatkowo, należy wskazać, że zgodnie z opisanymi powyżej w Dziale II wymaganiami w zakresie sytuacji finansowej przewoźnika Prezes ULC bada jedynie kapitał bez weryfikacji jego pochodzenia. Oznacza to brak narzędzia w rękach Prezesa ULC do odmowy wydania/ zawieszania/ cofania koncesji w przypadku jakichkolwiek wątpliwości dotyczących pochodzenia środków przeznaczonych na działalność przewozową.

2.1. Sytuacja finansowa Jet Air Sp. zo.o. na tle sprawozdania finansowego za rok 2010

Sytuacja finansowa Jet Air sp. z o.o. dokonana na podstawie przekazanego wstępnego sprawozdanie finansowego za rok 2010 wskazywała na pogorszenie sytuacji finansowej spółki w zakresie płynności oraz poziomu zadłużenia. Mimo, iż wskaźnik rentowności spółki uległ pewnej poprawie, poniesiona strata netto z działalności operacyjnej wskazywała, iż działalność spółki nie jest rentowna.

2.2. Podwyższenie kapitału zakładowego w sierpniu 2011 r.

W dniu 30 sierpnia 2011 r. nastąpiło znaczące dokapitalizowanie spółki Jet Air sp. z o.o. przez spółkę Amber Gold sp. z o.o. na łączną kwotę dokapitalizowania znacząco wyższą niż dotychczasowy poziom kapitału zakładowego spółki Jet Air sp. z o.o. (dotychczas kapitał zakładowy wynosił 750.000 PLN, po dokapitalizowaniu 10.000.000 PLN).

Powinno było to znacząco poprawić sytuację spółki w zakresie nie tylko płynności, ale także zadłużenia.

2.3. Podwyższenie kapitału zakładowego w grudniu 2011 r.

W dniu 15 grudnia 2011 r. nastąpiło kolejne znaczące dokapitalizowanie przewoźnika i podniesienie kapitału zakładowego do poziomu 31.000.000 PLN.

Mając na uwadze tak znaczące dokapitalizowanie spółki oraz znacząco lepszą sytuację finansową wobec wykazanej w sprawozdaniu za 2010 r. jak również dynamiczny rozwój operacyjny przewoźnika i brak jakichkolwiek sygnałów o problemach finansowych nie było podstaw do wydania decyzji zawieszającej bądź cofającej koncesję.

W związku ze znaczącymi zmianami w kapitale zakładowym spółki ULC zwracał się do przewoźnika z prośbą o przedstawienie skorygowanego planu gospodarczego (zgodnie z zapisami art. 8 ust. 6 rozporządzenia 1008/ 2008).

Należy wskazać, iż sytuacji finansowa spółki OLT Express Regional sp. z o.o. nie odbiegała od sytuacji finansowej innych działających na polskim rynku przewoźników, w tym przewoźników, których wpływ na branżę lotniczą jest znacznie większy niż przewoźników z grupy OLT.

Dokonywane przez Prezesa Urzędu analizy przeprowadzane są na podstawie oficjalnych i wiarygodnych dokumentów przekazywanych do Prezesa Urzędu, a ULC nie otrzymywał wcześniej żadnych informacji dotyczących problemów z wypłacalnością przewoźnika. Albowiem należy wskazać, że niejednokrotnie zarówno Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jak również zarządzający portami lotniczymi oraz agenci obsługi naziemnej informowali Prezesa ULC o przypadkach problemów z regulowaniem należności przez innych przewoźników lotniczych. Pierwszym takim sygnałem dla Prezesa ULC była informacja otrzymana od Petrolot w dniu 27 lipca 2012 r. (to jest w dniu zawieszenia koncesji) o wstrzymaniu tankowania statków powietrznych należących do OLT Express Regional Sp. z o.o.

Następnie, oficjalne informacje na temat problemów przewoźnika z wywiązywaniem się ze swoich zobowiązań zostały przekazane Prezesowi Urzędu przez PAŻP – pisma otrzymane w dniu 31 lipca 2012 oraz w dniu 8 sierpnia 2012 r.

3. Zawieszenie koncesji

W związku z nieprzedstawieniem przez OLT Express Regional sp. z o. o. dokumentów finansowych¹ - tj. sprawozdania finansowego za rok 2010 wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta oraz skorygowanego planu gospodarczego - Urząd zwracał się do spółki o przesłanie w/w dokumentów:

- 1) pismem z dnia 23 grudnia 2011 r;
- 2) pismem z dnia 10 lutego 2012 r;
- 3) pismem z dnia 11 kwietnia 2012 r;
- 4) pismem z dnia 16 maja 2012 r. pod rygorem zawieszenia koncesji.

Ponadto spółka, działająca jeszcze jako Jet Air sp. z o. o., zobowiązała się podczas spotkania dnia 27 stycznia 2012 r. do przekazania w/w dokumentów.

W dniu 15 czerwca 2012 r. Prezes ULC wszczął **postępowanie w sprawie zawieszenia koncesji spółce.**

Zgodnie z art. 9 ust. 3 rozporządzenia 1008/2008 jeżeli w terminie jednego miesiąca od wystąpienia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do wspólnotowego przewoźnika o przekazanie sprawozdania

¹ Należy także wskazać, iż z informacji z KRS wynika, iż nie tylko Prezes Urzędu nie znajduje się w posiadaniu sprawozdanie finansowego spółki OLT Express Regional sp. z o.o. Z informacji KRS wynika, że spółka nie przedłożyła sprawozdania finansowego również do Sądu Rejestrowego do czego zobowiązana jest na podstawie art. 69 ustawy z dnia 29 września 1994 r. o rachunkowości.

finansowego poddanego kontroli biegłego rewidenta, sprawozdanie finansowe poddane kontroli biegłego rewidenta nie zostanie przekazane, **koncesja przewoźnika może zostać cofnięta lub zawieszona (fakultatywne działanie władzy lotniczej).**

Należy wskazać, że intencją ustawodawcy unijnego było pozostawienie w takiej sytuacji władzy lotniczej marginesu decyzyjnego w oparciu o:

- 1) informacje otrzymywane z rynku;
jak również
- 2) ogólnie szeroko rozumianą sytuację w branży lotniczej,

Mając na uwadze:

- 1) brak informacji z branży lotniczej (PAŻP, agenci obsługi naziemnej, zarządzający portami lotniczymi) o zaległościach finansowych;
- 2) szczególnie wrażliwy moment dla rozwoju mobilności społeczeństwa (wydarzenie EURO2012, zbliżający się sezon lotniczy LATO 2012, rozwój połączeń w ruchu krajowym)

- Prezes ULC nie skorzystał z fakultatywnej możliwości zawieszenia koncesji spółce.

Co więcej, skorzystanie z fakultatywnego narzędzia w postaci zawieszania koncesji spowodowałoby jedynie efekt uniemożliwienia realizacji usług przewozowych przez przewoźnika. Prezes ULC nie miał żadnych innych narzędzi mogących „zdyscyplinować” koncesjonariusza w przypadku nie przesłania opinii biegłego rewidenta oprócz radykalnego zawieszenia koncesji, co miałoby z pewnością negatywny wpływ na polski rynek lotniczy i skutkowałoby brakiem możliwości realizacji usług przewozowych przez przewoźnika.

W świetle faktu, iż w dniu 27 lipca 2012 r. Prezes ULC otrzymał pismo Petrolot sp. z o. o. świadczące o potencjalnej niemożności spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez OLT Express Regional sp. z o. o. oraz mając na uwadze art. 9 ust. 3 w/w rozporządzenia 1008/2008, Prezes ULC decyzją z dnia 27 lipca 2012 r. zawiesił koncesję:

- 1) z dnia 31 października 2005 r;
 - 2) z dnia 29 marca 2004 r.
- spółce OLT Express Regional sp. z o.o.

4. Przedkładanie koncesji do ponownego zatwierdzenia

W sytuacjach opisanych w Dziale IV pkt 1 (**a zatem również w przypadkach wskazanych w art. 8 ust. 7 rozporządzenia 1008/ 2008**) niniejszego dokumentu powinno być przeprowadzone postępowanie dotyczące przedstawienia koncesji do ponownego zatwierdzenia. **Zdaniem ULC żaden element wpływający na sytuację prawną OLT Express Regional sp. z o.o. nie zmienił się w sposób uzasadniający wszczęcie takiego postępowania.**

Zmiana struktury właścicielskiej nie wpłynęła na sytuację prawną przewoźnika lotniczego: spółka zachowała tożsamość podmiotową (mimo zmienionej struktury kapitałowej w niniejszej sprawie nie doszło ani do łączenia ani też do przejęcia przewoźnika lotniczego w sensie prawnym), jak również spełniała określone prawem wymogi dla utrzymania koncesji. Tym samym Prezes ULC nie znalazł podstaw do wszczęcia postępowania na podstawie art. 8 ust. 7 ww. rozporządzenia 1008/2008.

Należy również wskazać, że na sytuację prawną przewoźnika nie miały również wpływu:

- 1) **zmiana zarządu spółki** (spółka OLT Express Regional sp. z o.o. występując w dniu 9 lutego 2012 r. z wnioskiem o zmianę koncesji wskazała aktualny na dzień złożenia wniosku skład zarządu, który to zarząd stanowili obywatele polscy). Do wniosku tego dołączone były stosowne zaświadczenia o niekaralności;
- 2) **zmiana siedziby spółki** (siedziba spółki znajdowała się w miejscowości znajdującej się na terytorium Polski) – konieczność stosownej weryfikacji wynika m. in. z art. 4 lit. a rozporządzenia

1008/2008 - czyli sprawdzenia, czy główne miejsce prowadzenia działalności przez to przedsiębiorstwo znajduje się w tym państwie członkowskim;

3) zmiana firmy spółki (zgodna była z kodeksem spółek handlowych).

Podsumowując, należy stwierdzić, że nie było podstaw do wszczęcia w stosunku do spółki OLT Express Regional sp. z o.o. postępowania w oparciu o art. 8 ust. 7 rozporządzenia nr 1008/2008 t.j. przedstawienia koncesji do ponownego zatwierdzenia.

Dział VII

OLT Express Poland sp. z o.o.

1. Uzyskanie oraz zmiana koncesji

OLT Express Regional sp. z o. o. działa na polskim rynku lotniczym od roku 2011, przy czym do dnia 20 grudnia 2011 r. przewoźnik ten funkcjonował pod nazwą Yes Airways sp. z o. o., a następnie – do dnia 9 stycznia 2012 r. – jako OLT Jetair City sp. z o. o.

W dniu 29 kwietnia 2011 r. spółka Yes Airways sp. z o. o. uzyskała koncesję nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczty i ładunku przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM. Decyzją nr ULC-LER-1/4000-0088/02/11 z dnia 20 grudnia 2011 r. nastąpiła zmiana w/w koncesji w zakresie firmy spółki z „Yes Airways sp. z o. o.” na „OLT Jetair City sp. z o. o.”, struktury kapitałowej oraz rodzaju działalności. W wyniku zmian spółka uzyskała uprawnienia do wykonywania przewozu regularnego. W dniu 9 stycznia 2012 r., poprzez decyzję nr ULC-LER-1/4000-0105/01/11, nastąpiła zmiana koncesji w zakresie firmy spółki z „OLT Jetair City sp. z o. o.” na „OLT Express Poland sp. z o. o.” **(w związku ze zmianą firmy spółki nie zaszły przesłanki opisane w art. 8 ust. 7 rozporządzenia 1008/ 2008 to jest powodujące konieczność przedstawienia koncesji do ponownego zatwierdzenia)**

Szczegółowy wykaz dokumentów wymaganych przez Urząd i dostarczanych przez koncesjonariusza na potrzeby uzyskania i utrzymania koncesji przedstawia Załącznik nr 16 do niniejszego dokumentu

2. Nadzór finansowy

Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia 1008/2008 właściwy organ wydający koncesje może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, któremu wydał koncesję. Opierając się na tej ocenie, organ zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli nie jest już przekonany o możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez tego wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez okres 12 miesięcy.

W odniesieniu do badania zdolności finansowej przewoźnika Yes Airways sp. z o.o., a następnie OLT Express Poland sp. z o.o. należy wskazać, iż nadzór finansowy nad spółką przeprowadzany był na takich samych zasadach jak wskazano powyżej w odniesieniu do przewoźnika Jet Air sp. z o.o. Spółka OLT Express Poland sp. z o.o. wywiązywała się ze swoich obowiązków sprawozdawczych zgodnie z obowiązkami wynikającymi z rozporządzenia nr 1008/2008. Prezes Urzędu dokonał analizy przedłożonych przez OLT Express Poland sp. z o.o. wstępnych dokumentów za rok 2011 i zwrócił się do spółki o stosowne uzupełnienia, w tym aktualizację Planu gospodarczego spółki. Spółka uzupełniła sprawozdanie finansowe o opinię biegłego rewidenta, a także przedłożyła oświadczenie Zarządu spółki o zaprzestaniu inwestowania w działalność spółki przez głównego udziałowca Amber Gold sp. z o.o.

Przesłanki do zastosowania art. 8 ust. 6 rozporządzenia 1008/ 2008 nie zaszły.

3. Zawieszenie koncesji

W oparciu o przedstawione przez spółkę OLT Express Poland sp. z o. o. dokumenty finansowe organ uznał, iż istnieje realne zagrożenie kontynuacji działalności spółki w ciągu kolejnych 12

miesiący, a tym samym uznał, iż niezbędne jest zawieszenie posiadanej przez spółkę OLT Express Poland sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z dnia 29 kwietnia 2011 r. nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11.

Mając na uwadze powyższe w drodze decyzji nr ULC-LER-1/4000-0066/01/12 z dnia 1 sierpnia 2012 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zawiesił koncesję OLT Express Poland sp. z o.o. (dawniej Yes Airways sp. z o.o.) nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 z dnia 29 kwietnia 2011 r.

Dział VIII

Informacje dodatkowe

W dniu 27 czerwca 2012 r. w siedzibie ULC z inicjatywy Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego odbyło się spotkanie z przedstawicielem Agencji z kierownictwem Urzędu.

W spotkaniu tym brał udział m. in. również przedstawiciel Departamentu Rynku Transportu Lotniczego.

Celem spotkania było wyjaśnienie kompetencji Prezesa ULC wobec przewoźnika w szczególności w zakresie badania pochodzenia środków finansowych. Przedstawiciele ULC wskazali na obowiązujące przepisy Rozporządzenia 1008/ 20008 wskazujące na **konieczność badania kondycji finansowej przewoźnika bez kompetencji Prezesa ULC w zakresie weryfikacji pochodzenia środków.**

Na spotkaniu ustalono, że ABW zwróci się do Prezesa ULC z wnioskiem o dostęp do akt dotyczących spółki. Ponadto, przedstawiciel ABW zasięgnął informacji na temat leasingodawców określonych w rejestrze cywilnych statków powietrznych.

Pismem WA-31913/2012 z dnia 23 sierpnia 2012 r. przedstawiciel Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego zwrócił się do Prezesa ULC z prośbą o przekazanie dokumentacji dotyczącej spółek OLT Express Regional sp. z o.o. oraz OLT Express Poland sp. z o.o.

W odpowiedzi na powyższe (oraz w związku z rozmową telefoniczną, w wyniku której doprecyzowany został zakres niezbędnej dokumentacji) **pismem z dnia 24 sierpnia 2012 r. Prezes Urzędu przekazał kopie całości dokumentacji dotyczącej procesu uzyskania, zmian i zawieszenia koncesji na przewóz lotniczy spółek OLT Express Regional sp. z o.o. oraz OLT Express Poland sp. z o.o.**

Dział IX

Podsumowanie nadzoru rynkowego Prezesa ULC wobec przewoźników z grupy OLT

Na podstawie opisanych powyżej regulacji w obszarze procedury przyznawania koncesji oraz bieżącego nadzoru nad przewoźnikami z grupy OLT należy stwierdzić, że:

1) Prezes ULC **nadzorował przewoźników** (również w obszarze finansowym) **w taki sam sposób jak pozostałych koncesjonariuszy**;

2) **fakultatywna możliwość zawieszenia koncesji** przewoźnikom rozpatrywana była w kontekście szeregu aspektów – to jest:

- a) braku informacji z rynku o problemach z wypłacalnością przewoźników,
- b) wpływu ewentualnej decyzji zawieszającej na rynek lotniczy (realizacja przez biura podróży usług turystycznych, wzrost mobilności społeczeństwa, sprawne przeprowadzenie EURO 2012, sezon lotniczy LATO 2012, a co za tym idzie wzrost liczby podróży również drogą lotniczą),
- c) rozwoju rynku usług lotniczych,
- d) dobrego poziomu bezpieczeństwa przewoźników, jaki był zapewniany przez przewoźników z grupy OLT;
- e) skutków podjęcia takiej decyzji – to jest niemożności wykonywania zakontraktowanych wcześniej przez przewoźników usług,
- f) braku innego narzędzia w rękach Prezesa ULC „dyscyplinującego” przewoźników. Przewoźnicy z grupy OLT przez cały okres swojego funkcjonowania (tj. od momentu powstania w roku 2004 jako Jet Air sp. z o.o. oraz w roku 2011 jako Yes Airways sp. z o.o.) pozostawali pod nadzorem Prezesa Urzędu. Ich rozwój nabrał dynamiki w momencie dokapitalizowania przez nowego właściciela – spółkę Amber Gold sp. z o.o. – w roku 2011.

W tym okresie obaj przewoźnicy spełniali unijne i międzynarodowe standardy bezpieczeństwa, wywiązywali się ze swoich zobowiązań wobec kontrahentów oraz przyczyniali się do wzrostu mobilności polskiego społeczeństwa i rozwoju regionalnych portów lotniczych.

W takiej sytuacji zawieszenie przewoźnikom z grupy OLT koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych - de facto uniemożliwiające spółkom prowadzenie podstawowej działalności gospodarczej - musiało być uzasadnione w sposób niepowodujący żadnych wątpliwości i kontrowersji - to jest mieć podstawy faktyczne i prawne (stosowane jednakowo wobec wszystkich przewoźników lotniczych nadzorowanych przez Prezesa ULC);

3) koncesje dla przewoźników wydawane były:

- a) w przypadku OLT Express Regional sp. z o.o. w 2004 r. (jako Jet Air sp. z o.o.),
- b) w przypadku OLT Express Poland sp. z o.o. w 2011 r. (jako Yes Airways sp. z o.o.)

a następnie jedynie zmieniane w zakresie nazwy firmy, składu zarządu, siedziby, struktury kapitałowej.

Jednakże podmiotowość prawna i tożsamość nie została zmieniona i należy mówić o **koncesji odpowiednio z 2004 r.** (w przypadku OLT Express Regional sp. z o.o.) **oraz z 2011 r.** (w przypadku OLT Express Poland sp. z o.o.) **następnie stosownie zmienianych we wskazanych powyżej obszarach, a nie o koncesjach udzielanych nowym przewoźnikom pojawiającym się na rynku**;

4) **konieczność stosowania procedur obowiązujących z KPA** (wymóg udokumentowania właściwego wezwania strony do przedstawienia dokumentów – np.: ubezpieczenia - a co za tym idzie oczekiwanie na tzw. „zwrotkę pocztową”) **wydłużała znacząco stosowane procedury i miała wpływ na sprawność działania Urzędu**;

5) **brak regulacji dotyczących obowiązku informowania przez Krajowy Rejestr Sądowy o zmianach dokonanych w składzie zarządu spółek utrudniał uzyskanie przez ULC aktualnej informacji o składzie zarządu;**

6) **długotrwałe procedury rejestrowe w KRS (rejestracja składu zarządu od końca sierpnia do początków grudnia 2011 r.) uniemożliwiły weryfikację w odpisie KRS składu zarządu OLT Express Regional sp. z o.o.;**

7) Prezes ULC nie skorzystał z narzędzia w postaci **przedłożenia koncesji do ponownego zatwierdzenia** gdyż żaden element wpływający na sytuację prawną OLT Express regional sp. zo.o. nie zmienił się w sposób uzasadniający wszczęcie takiego postępowania (vide Dział VI pkt 4).

Szczegółowe informacje o dokumentach weryfikowanych przez Prezesa ULC w postępowaniu o udzielenie koncesji i prowadzenie stałego nadzoru nad koncesjonariuszem przedstawiają Załączniki nr 15 i 16 do niniejszego dokumentu.

Dział X

Nadzór Prezesa ULC nad przewoźnikami z grupy OLT w pozostałych obszarach

1. Ochrona lotnictwa cywilnego

Ochrona lotnictwa cywilnego jest to zespół działań oraz procedur podejmowanych w celu przeciwdziałaniu aktom bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym.

Zgodnie z art. 2 pkt. 20 ustawy Prawo lotnicze aktem bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym jest bezprawny i celowy akt polegający m.in. na użyciu w czasie lotu statku powietrznego przemocy wobec osoby znajdującej się na jego pokładzie, jeżeli akt ten może zagrozić bezpieczeństwu tego statku, porwaniu statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza.

Jednym z wymogów warunkujących wydanie koncesji oraz certyfikatu przewoźnika lotniczego jest posiadanie przez przewoźnika lotniczego programu ochrony zatwierdzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.1. Program ochrony przewoźnika lotniczego

Obaj przewoźnicy posiadali zatwierdzone programy ochrony. Zmiana nazw spółek nie miała wpływu na ważność programów ochrony. Należy wskazać, że programy ochrony OLT Express Regional sp. z o.o. oraz OLT Express Poland sp. z o.o., o których mowa poniżej były *de facto* aktualizacjami programów ochrony ich „poprzedników” tj. Jet Air sp. z o. o. oraz Yes Airways sp. z o. o. dostosowywającymi je do ówczesnego stanu prawnego oraz zmian wynikających głównie ze zmian nazw firm i osób zarządzających.

Dodać należy, iż:

1) program ochrony OLT Express Regional sp. z o.o. wpłynął do ULC pismem z dnia 22 lutego 2012 r. Decyzja w przedmiocie zatwierdzenia aktualizacji programu ochrony przewoźnika lotniczego OLT Express Regional sp. z o.o. została wydana w dniu 26 marca 2012 r. Program został wprowadzony w życie w OLT Express Regional sp. z o.o. w dniu 28 marca 2012 r.;

2) program ochrony OLT Express Poland sp. z o.o. wpłynął do ULC pismem z dnia 14 marca 2012 r. Decyzja w przedmiocie zatwierdzenia aktualizacji programu ochrony przewoźnika lotniczego OLT Express Poland sp. z o. o. została wydana w dniu 23 marca 2012 r. Program został wprowadzony w życie w OLT Express Poland sp. z o.o. w dniu 29 marca 2012 r.

1.2. Wykonywanie wewnętrznej kontroli jakości;

W ramach bieżącego nadzoru Prezes Urzędu monitorował wykonywanie wewnętrznych czynności kontroli jakości przez podmioty.

Częstotliwość wykonywanych czynności przedstawia poniższe zestawienie:

- 1) OLT Express Poland sp. z o.o. – w 2012 roku podmiot wykonał cztery wewnętrzne inspekcje (luty, kwiecień i dwa razy w maju) oraz jeden wewnętrzny test ochrony (maj);
- 2) OLT Express Regional sp. z o.o. - w 2012 roku podmiot wykonał dwie wewnętrzne inspekcje (maj, czerwiec), dwa wewnętrzne testy ochrony (maj).

Przeprowadzone czynności jakości potwierdzały, że system kontroli jakości działa sprawnie. Obydwa podmioty były w stanie samodzielnie wykrywać niezgodności oraz reagować na stwierdzone uchybienia.

1.3. Bieżący nadzór nad spełnieniem wymogów z zakresu ochrony

Zgodnie z postanowieniami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 10 stycznia 2005 r. w sprawie Krajowego Programu Kontroli Jakości (Dz. U. nr 25, poz. 208), kontrola jakości w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego wykonywana jest w oparciu o roczny harmonogram zatwierdzony przez Prezesa Urzędu.

Harmonogram na 2012 rok uwzględniał kontrolę w Jet Air sp. z o.o.

Mając na uwadze zmiany własnościowe, w dniu 25 lipca 2012 r. Urząd wysłał zawiadomienie do OLT Express Regional sp. z o. o. o zamiarze przeprowadzenia kontroli z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego w dniu 8 sierpnia 2012 r.

Jednakże w związku z:

1) pismem p. Dominiki Szterk (Kierownika ds. Ochrony Olt Express Regional Sp. z o.o.) informującym, iż „w dniu 27 lipca 2012 r. w Sądzie Rejonowym w Gdańsku firma zgłosiła wniosek o ogłoszenie upadłości OLT Express Regional sp. z o.o.”,

2) wydaną w dniu 27 lipca 2012 r. decyzją Prezesa ULC zawieszającą koncesję na wykonywanie działalności

- Departament Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym ULC odstąpił od zaplanowanej kontroli na dzień 8 sierpnia 2012 r.

2. Certyfikacja przewoźników lotniczych

2.1. Proces certyfikacji

Proces certyfikacji przewoźników lotniczych realizowany jest na podstawie obowiązujących przepisów prawa i jest potwierdzeniem spełnienia przez podmiot wymagań ustanowionych dla uzyskania certyfikatu przewoźnika lotniczego tzw. AOC – *Aircraft Operator Certificate* (wymagania te reguluje obecnie Rozporządzenie Rady (EWG) 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego, Załącznik III, tzw. EU-OPS).

Proces certyfikacji ma także na celu sprawdzenie trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego (zgodnie z art. 160 ustawy Prawo Lotnicze). Certyfikat AOC potwierdza, że podmiot ustanowił właściwą strukturę organizacyjną, zarządzanie jest odpowiednie i właściwie dobrane do skali i zakresu operacji, procedury operacyjne są poprawnie ustanowione, a personel wykwalifikowany i przeszkolony. Samo posiadanie certyfikatu AOC nie upoważnia do wykonywania działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego – w tym celu niezbędne jest również uzyskanie stosownej koncesji na warunkach określonych powyżej w Dziale I-V niniejszego dokumentu.

2.2. Działania administracyjne Urzędu

2.2.1. OLT Express Poland sp. z o.o.

1) Informacja operatora Yes Airways sp. z o.o. o **zmianie nazwy spółki z Yes Airways sp. z o.o. na OLT JetAir City sp. z o.o.** wpłynęła do Urzędu w dniu 15 grudnia 2011 r. (pismo z dnia 15 grudnia 2011 r. – zarejestrowane w Punkcie Obsługi Klienta Urzędu).

Informacja zawierała oświadczenie, że zmiana nazwy, organizacja jak i pozostała reszta danych wraz ze strukturą organizacyjną, zakresami odpowiedzialności i wszystkimi osobami nominowanymi nie ulega zmianie.

Jednocześnie spółka wnioskowała o wyrażenie zgody na czasowe używanie dotychczasowych zezwoleń, upoważnień operacyjnych oraz Instrukcji Operacyjnej wydanych operatorowi Yes Airways sp. z o.o.

Załączony KRS wskazywał, że współnikami są p. Jacek Łyczba, p. Piotr Lubaczewski oraz Amber Gold sp. z o.o. Prezesem jednoosobowego zarządu był p. Jacek Łyczba.

Po analizie przedłożonych dokumentów **Prezes Urzędu decyzją z dnia 20 grudnia 2011 r. zmienił certyfikat operatora w zakresie nazwy podmiotu. Pozostały zakres uprawnień nie uległ zmianie.** Powyższe działania administracyjnie były realizowane zgodnie z wymaganiami OPS 1.185 pkt. a (załącznik do rozporządzenia Komisji WE 859/2008) i nie wymagały przeprowadzenia audytu kontrolnego;

2) w dniu 30 grudnia 2011 r. do Urzędu wpłynęła **informacja od firmy OLT JetAir City sp. z o.o. o zmianie dotychczasowej nazwy z OLT JetAir City sp. z o.o. na OLT Express Poland Sp. z o.o.**

Załączony KRS wskazywał, że współnikami są: p. Jacek Łyczba i Amber Gold sp. z o.o., a w zarządzie zasiada jedynie p. Jacek Łyczba.

Jednocześnie firma wnioskowała o wyrażenie zgody na czasowe używanie dotychczasowych zezwoleń, upoważnień operacyjnych oraz Instrukcji Operacyjnej wydanych operatorowi Yes Airways sp. z o.o.

Po analizie przedłożonych dokumentów **Prezes Urzędu decyzją z dnia 13 stycznia 2012 r. zmienił certyfikat operatora w zakresie nazwy podmiotu.** Pozostały zakres uprawnień nie uległ zmianie.

Powyższe działania administracyjnie były realizowane zgodnie z wymaganiami OPS 1.185 pkt a (załącznik do rozporządzenia Komisji WE 859/2008) i nie wymagały przeprowadzenia audytu kontrolnego.

2.2.2. OLT Express Regional sp. z o.o.

1) W dniu 16 grudnia 2011 r. do Urzędu wpłynęła informacja od operatora JetAir sp. z o.o. o **zmianie zarządu oraz nazwy przedsiębiorstwa na OLT Express Regional sp. z o.o., kierownika odpowiedzialnego, wycofaniu samolotów typu J3202 i J3201** oraz fakcie oczekiwania na wypis z KRS uwzględniający powyższe zmiany;

2) w dniu 23 grudnia 2011 r. do Urzędu wpłynął **wniosek** (na papierze firmowym JetAir sp. z o.o.) **o zmianę kierownika** odpowiedzialnego podpisany przez p. Andrzeja Dąbrowskiego – Prezesa Zarządu OLT Express Regional sp. z o.o., wraz z kopią aktu notarialnego (repertorium A nr 58/02/2011). Uchwała nr 6 z protokołu Nadzwyczajnego Zgromadzenia Wspólników powołuje p. Andrzeja Dąbrowskiego na Prezesa Zarządu.

W dniu 29 grudnia 2011 r. do Urzędu wpłynęło pismo uzupełniające poprzednie wnioski i załączające charakterystykę przedsiębiorstwa (OPQ). Urząd rozpoczął procedowanie sprawy;

3) kolejny wniosek operatora Jet Air sp. z o.o. wpłynął w dniu 18 stycznia 2012 r. (pismo z dnia 13 stycznia 2012 r.).

Pismo podpisane przez Prezesa Zarządu p. Andrzeja Dąbrowskiego zawierało **wniosek o: zmianę nazwy spółki z JetAir sp. z o.o. na OLT Express Regional sp. z o.o., z siedzibą przy ul. Słowackiego 206, 80-298 Gdańsk, zmianę kierownika odpowiedzialnego z p. Krzysztofa Wicherka na p. Andrzeja Dąbrowskiego, wycofanie z użytkowania 4 samolotów JetStream Bae32 i wprowadzenia jednego samolotu ATR-42.**

Wniosek zawierał deklarację, że OLT Express Regional sp. z o.o. przejęła całą strukturę organizacyjną (za wyjątkiem zmiany kierownika odpowiedzialnego), Instrukcje, dokumenty, działalność organizacji Jet Air sp. z o.o. oraz prośbę o bezpośrednie przeniesienie wszystkich postępowań toczących się w Urzędzie i dotyczących JetAir sp. z o.o. na spółkę OLT Express Regional sp. z o.o.;

4) w dniu 31 stycznia 2012 r. Prezes Urzędu wezwał p. Andrzeja Dąbrowskiego do usunięcia braku we ww. wniosku polegającym na braku przedłożenia wypisu z KRS wraz z pouczeniem, że nieprzedłożenie ww. wypisu czyni niemożliwym rozpatrzenie wniosku spółki;

5) 8 lutego 2012 r. do Urzędu wpłynął **wniosek** na papierze firmowym OLT Express Regional sp. z o.o. o **zmianę nazwy spółki z Jet Air sp. z o.o. na OLT Express Regional sp. z o.o.**, z siedzibą przy ul. Długie Ogrody 8-14, 80-755 Gdańsk, **zmianę kierownika odpowiedzialnego** z p. Krzysztofa Wicherka na p. Andrzeja Dąbrowskiego, **wycofanie z użytkowania 4 samolotów JetStream Bae32 i wprowadzenia jednego samolotu ATR-42 oraz użytkowanie dokumentacji JetAir sp. z o.o. przez okres 2 miesięcy.**

Do wniosku dołączony był wypis z KRS z dnia 7 lutego 2012 r. zgodnie z którym właścicielem OLT Express Regional sp. z o.o. był Amber Gold sp. z o.o., prezesem zarządu p. Andrzej Dąbrowski a wice-prezesem p. Michał Swoboda. Zgodnie z zapisem w dziele II rubryka 1 – prezes i wice-prezes byli upoważnieni do składania oświadczeń samodzielnie;

6) w dniu 17 lutego 2012 r. po analizie przedstawionych dokumentów dowodowych **Prezes Urzędu zaakceptował p. Andrzeja Dąbrowskiego na stanowisku kierownika odpowiedzialnego;**

7) po analizie przedłożonych dokumentów **Prezes Urzędu decyzją z dnia 17 lutego 2012 r. zmienił certyfikat operatora w zakresie: nazwy podmiotu na OLT Express Regional sp. z o.o. z adresem ul. Długie Ogrody 8-14, 80-755 Gdańsk, usunął ze Specyfikacji Operacyjnej samoloty JetStream (Bae32) i wpisał samolot ATR-42.**

Pozostały zakres uprawnień nie uległ zmianie.

Powyższe działania administracyjnie były realizowane zgodnie z wymaganiami OPS 1.185 pkt a (załącznik do rozporządzenia Komisji WE 859/2008). W zakresie wprowadzenia do specyfikacji operacyjnej samolotu typu ATR-42, wykonano standardowe procedury (inspekcje EQP) przewidziane przepisami prawa w zakresie wprowadzania nowego egzemplarza statku powietrznego.

8) Prezes Urzędu wydał czasową zgodę na korzystanie z Instrukcji wykonawczych zatwierdzonych dla przewoźnika JetAir sp. z o.o. (do czasu uzyskania zatwierdzenia stosownej zmiany IO – decyzje Prezesa ULC z dnia 23/02/2012 oraz z dnia 23/04/2012).

2.3. Umowy leasingu zawierane przez spółki OLT Express Regional sp. z o.o i OLT Express Poland sp. z o.o.

OLT Express Regional sp. z o.o. i OLT Express Poland sp. z o.o. leasingowały statki powietrzne wraz z załogami, od innych operatorów na podstawie umowy leasingu (były to tzw. umowy wet lease). Podstawę prawną tych umów stanowił przepis OPS 1.165 lit.b pkt 2, gdyż umowy jakie zawierały zarówno OLT Express Regional sp. z o.o. i OLT Express Poland sp. z o.o., były zawierane z operatorami wspólnotowymi.

Należy podkreślić, że zgodnie z definicją zawartą w OPS 1.165 lit. a pkt 2 leasing z załogą (wet lease), oznacza użytkowanie samolotu na podstawie certyfikatu AOC leasingodawcy. Taką możliwość dają operatorom UE przepisy UE.

Warunkiem zawarcia umowy we-lease jest konieczność uzyskania uprzedniej zgody właściwego organu, którym na terenie Polski jest Prezes Urzędu.

W związku z leasingiem samolotów OLT Express Regional sp. z o.o. i OLT Express Poland sp. z o.o. dostarczały do Prezesa Urzędu następujące dokumenty:

1) wniosek o zawarcie umowy wet-lease;

2) kopie umowy wet-lease (należy podkreślić, że w tych umowach, odpowiednio OLT Express Regional sp. z o.o. i OLT Express Poland sp. z o.o. były leasingobiorcą);

3) Kopie certyfikatów AOC wraz ze specyfikacjami operacyjnymi.

4) Kopie polis ubezpieczeniowych.

5) Dowód wniesienia opłaty lotniczej zgodnie z załącznikiem do ustawy Prawo lotnicze.

Podsumowując, OLT Express Regional sp. z o.o. i OLT Express Poland sp. z o.o., korzystały z samolotów innych przewoźników, które były wpisane do Specyfikacji Operacyjnych przewoźników dających samoloty w leasing. Ostateczną odpowiedzialność za nadzór nad eksploatacją statku powietrznego ponosi dający w leasing oraz władza lotnicza Państwa, która wydała ten certyfikat.

Ponadto, Prezes Urzędu jest odpowiedzialny za ocenę wniosków o leasing pod kątem formalnym, a nie pod kątem kosztów ponoszonych przez przewoźnika. W dostarczanych do Urzędu umowach koszty ponoszone przez przewoźnika nie są ujawniane.

2.4. Ilość użytkowanych statków powietrznych

Spółka OLT Express Poland sp. z o.o. użytkowała 11 statków powietrznych typu A 320/319 (stan na koniec lipca 2012 r.).

Spółka OLT Express Regional sp. z o.o. użytkowała 4 statki powietrzne typu ATR 42/72 (stan na koniec lipca 2012 r.).

2.5. Informacje dotyczące pracowników

U przewoźników OLT Express Poland sp. z o.o. i OLT Express Regional sp. z o.o. pracowali zarówno obywatele polscy, jak i obcokrajowcy.

Wszyscy piloci sprawdzani podczas audytów (realizowanych metodą próbkowania zgodnie z technikami audytu ISO 9000) posiadali ważne licencje uprawniające na typ statku powietrznego, na którym wykonywali operacje: ATR 42/72 lub A320/319.

W zakresie instrukcji wykonawczych (m.in. Instrukcja Operacyjna) przewoźnicy w początkowym okresie po zmianie nazwy posługiwali się, za zgodą Prezesa Urzędu, dokumentami z logo poprzednich nazw.

U obu przewoźników w trakcie procesu zmiany nazwy zachowana była ciągłość na stanowiskach osób nominowanych (tzw. post holderów) odpowiedzialnych za kluczowe obszary wykonywania operacji lotniczych. W okresie późniejszym realizowane były zmiany na niektórych stanowiskach zgodnie z wymaganiami OPS 1.185. Każdy kandydat na stanowisko osoby nominowanej był oceniany indywidualnie, zgodnie z procedurami i listami kontrolnymi zawartymi w Podręczniku Nadzoru Operacyjnego i akceptowany przez Prezesa Urzędu.

3. Ochrona praw pasażerów

3.1. Uprawnienia Urzędu

Komisja Ochrony Praw Pasażerów Urzędu zajmuje się rozpatrywaniem – w imieniu Prezesa ULC - skarg pasażerów poszkodowanych w wyniku działalności linii lotniczych.

Komisja:

1) na mocy przepisów Rozporządzenia (WE) 261/2004, rozpatruje skargi w trzech przypadkach:

a) odwołania lotu,

b) dużego opóźnienia lotu,

c) odmowy przyjęcia pasażera na pokład samolotu;

2) na podstawie art. 4 ust. 1, 2 i 4 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. zajmuje się również naruszeniem praw osób:

a) niepełnosprawnych,

b) osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą;

3) prowadzi kontrole przewoźników lotniczych na lotniskach w zakresie spełniania przez nich obowiązku informowania pasażerów o przysługujących im prawach;

- 4) udziela pisemnych odpowiedzi na zapytania odnośnie praw dotyczących ochrony pasażerów w transporcie lotniczym;
- 5) w sprawach spornych, tj. takich, które po wyczerpaniu drogi administracyjnej rozpatrywane są w postępowaniu sądowo-administracyjnym - zgodnie z zakresem swojej działalności - reprezentuje Urząd przed właściwym miejscowo Wojewódzkim Sądem Administracyjnym;
- 6) w sytuacji ogłoszenia upadłości przez przewoźnika lotniczego Komisja nie ma szczególnych uprawnień do występowania z urzędu w imieniu poszkodowanych pasażerów, niemniej na wniosek pasażera wszczyna postępowania mające na celu ochronę jego praw na podstawie ww. rozporządzeń. Decyzje administracyjne kończące takie postępowania, Komisja kieruje do wskazanego w postanowieniu sądowym syndyka masy upadłości.

3.2. Działania Urzędu w sprawach przewoźników z grupy OLT

3.2.1. Działania zapobiegawcze

W ramach wcześniejszych działań zapobiegawczych, pracownicy Komisji trzykrotnie przeprowadzali na lotniskach kontrole OLT Express Regional sp. zo.o. pod kątem przestrzegania przez przewoźnika art. 14 w/w Rozporządzenia 261/2004, a więc zapewnienia pasażerom informacji o ich prawach.

Należy podkreślić, że nie stwierdzono żadnych naruszeń. Kontrole te miały miejsce na lotniskach we Wrocławiu w dniu 16 kwietnia 2012 r., w Poznaniu w dniu 29 maja 2012 r. oraz w Katowicach w dniu 5 czerwca 2012 r.

3.2.2. Rozpatrywanie skarg

Zaprzestanie działalności dwóch polskich przewoźników z grupy OLT wywołała w ciągu ostatnich dwóch miesięcy bezprecedensowy napływ skarg pasażerskich, zapytań i telefonów dotyczących zwłaszcza kwestii zwrotów za niewykorzystane bilety lotnicze oraz wypłat odszkodowań na podstawie w/w Rozporządzenia 261/2004.

Poniższa tabela obrazuje ilość realizowanych w Komisji Ochrony Praw Pasażerów zadań, w tym również lawinowy przyrost ilości spraw, zwłaszcza w ostatnim kwartale 2012r, spowodowany w głównej mierze bankructwem ww. przewoźników - z 3801 spraw rozpatrywanych przez KOPP w bieżącym roku, około 30 % (1042 spraw) stanowią te, w których stroną jest OLT Express Regional Sp. z o.o. lub OLT Express Poland sp. z o.o.

KOPP-zadania 2006-2012								
		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012*
Sprawy wymagające wszczęcia postępowania administracyjnego (I instancja)	odwołania lotów	467	534	816	538	611	726	1090
	opóźnienia lotów	240	206	142	63	324	980	1354
	odmowy przyjęcia na pokład	78	99	78	72	65	62	66
	Pozostałe	30	28	71	43	73	47	712
Sprawy wymagające udzielenia wyjaśnień (informacje)		253	341	431	319	467	380	579
Ogółem (skargi+ informacje)		1068	1208	1538	1035	1540	2195	3801 (w tym 89 (81 zakończonych) - OLT EXPRESS POLAND (dawniej: YES AIRWAYS sp. z o.o.) oraz 953 (507)

							zakończone)- OLT EXPRESS REGIONAL
Ponownie rozpatrzone sprawy (II instancja)	42	81	92	72	76	94	334
w tym spraw w WSA	1	9	7	2	8	14	87 (w tym 57 OLT EXPRESS POLAND)

*dane aktualne na dzień 12 grudnia 2012 r.

W chwili obecnej Komisja czyni maksymalne starania, aby wszystkie sprawy poszkodowanych pasażerów przez spółki OLT Express Poland i OLT Express Regional zakończone decyzjami administracyjnymi, przekazać na czas do syndyka masy upadłości we wskazanym w postanowieniu sądowym terminie.

4. Technika lotnicza

4.1. Certyfikacja i bieżący nadzór organizacji usługowych (AMO) i organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAMO)

Proces certyfikacji i bieżący nadzór organizacji usługowych (AMO) i organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAMO) jest prowadzony w oparciu o:

- 1) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady oraz Komisji Europejskiej;
- 2) akceptowalne sposoby spełnienia wymagań i wytyczne (*acceptable means of compliance and guidance material*).

Rozporządzenia są w całości wiążące i podlegają bezpośredniemu stosowaniu we wszystkich Państwach Członkowskich Unii Europejskiej.

Najważniejsze rozporządzenia w tym zakresie to:

- 1) rozporządzenie (WE) 216/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (tzw. rozporządzenie podstawowe);
- 2) rozporządzenie Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdolności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania.

Procedury stosowane w Departamencie Techniki Lotniczej Urzędu Lotnictwa Cywilnego (LTT) zawarte są w podręczniku inspektora (4 tomy, łącznie 2834 strony formatu A4).

4.2. Działania administracyjne Urzędu

4.2.1. OLT Express Poland sp. z o.o.

- 1) pierwszy wniosek o certyfikację złożony został przez Organizację w dniu 17 stycznia 2011 r. Po przeprowadzeniu procesu certyfikacji zgodnie z obowiązującymi procedurami w dniu 29 kwietnia 2011r., wydano certyfikat Nr PL.MG.067, rewizja 00 – decyzja nr PL.MG.067, ULC-LTT-2/4344-0037/05/11. Zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował samolot Airbus A320-214;

2) drugi wniosek złożony został przez Organizację dnia 15 grudnia 2011r i dotyczył zmiany nazwy na OLT Jetair City spółka z o.o. Wniosek zawierał oświadczenie, że struktura organizacyjna, zakresy odpowiedzialności wszystkich osób nominowanych nie ulega zmianie.

Po analizie przedłożonych dokumentów w dniu 20 grudnia 2011r. wydano rewizję 01 certyfikatu Nr PL.MG.067 – decyzja nr ULC-LTT-2/4344-0055/01/11;

3) trzeci wniosek złożony przez Organizację w dniu 30 grudnia 2011r dotyczył zmiany nazwy na OLT Express Poland spółka z o.o.

Po analizie przedłożonych dokumentów w dniu 13 stycznia 2012r wydano rewizję 02 do certyfikatu Nr PL.MG.067– decyzja nr ULC-LTT-2/4344-0055/01/11;

4) czwarty wniosek złożony przez Organizację w dniu 24 kwietnia 2012r dotyczył rozszerzenia zakresu certyfikatu.

Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących w dniu 21 maja 2012 r, została wydana rewizja 03 certyfikatu PL.MG.067 - decyzja nr ULC-LTT-2/4344-0246/01/12. Zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował samoloty Airbus A320 oraz A319.

5) piąty wniosek złożony przez Organizację został w dniu 5 czerwca 2012 r. i dotyczył rozszerzenia zakresu zatwierdzenia o uprawnienia do wykonywania przeglądów zdadności.

Po przeprowadzeniu audytu w dniu 15 czerwca 2012 r., tego samego dnia wydano rewizję 04 certyfikatu PL.MG.067 - decyzja nr ULC-DLK/4344-0101/01/12.

6) Statystyka audytów zawarta jest w poniższej tabeli:

Rok	Liczba audytów	Liczba niezgodności/ na audyt	Suma niezgodności	Liczba niezamkniętych niezgodności (stan obecny)	Liczba niezgodności zamkniętych po terminie	Liczba niezgodności o przedłużonym terminie usunięcia
2012	5	6,8	34	6	8	2
2011	4	8,0	32	0	1	1

7) W dniu 06.09.2012r. certyfikat PL.MG.067 został zawieszony - Decyzja ULC-LTT-2/4374-0012/01/12.

4.2.2. OLT Express Regional spółka z o.o.

1) Organizacja CAMO:

a) wniosek o certyfikację złożony został przez organizację działającą pod nazwą Jet Air sp. z o.o. w 2005 roku.

Po przeprowadzeniu procesu certyfikacji zgodnie z obowiązującymi procedurami w dniu 18 października 2005 r. wydano certyfikat nr PL.MG.010. Zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował samolot: JETSTREAM 32,

b) 15 czerwca 2009 r. organizacja uzyskała rozszerzenie zakresu certyfikatu o samolot ATR-42 - rewizja 03 – w dniu 15 czerwca 2009 r.,

c) audyty przeprowadzone w roku 2011 wykazały niespełnianie przez organizację wymagań PART M. Dlatego też w dniu 8 sierpnia 2011 r. została wszczęta procedura zawieszania Certyfikatu PL.MG.010. W trakcie trwania postępowania zgodnie z M.B.707 w organizacji nastąpiły zmiany własnościowe. Organizacja pismem nr JA-T-2011-083 z dnia 24.10.2011r. poinformowała Urząd o zawieszeniu wykonywania lotów do czasu osiągnięcia zgodności z przepisami PART M oraz o wdrożeniu działań naprawczych w tym zakresie. Nowy właściciel w ramach działań naprawczych dokonał zmiany personelu zarządzającego organizacją CAMO obejmujące zmianę Kierownika odpowiedzialnego jak również personelu nominowanego (Postholder CAMO oraz Kierownik Jakości). Zatrudniono również nowy personel w dziale zarządzania oraz zrezygnowano z eksploatacji samolotów typu Jetstream 32. Zmieniono też oficjalną nazwę organizacji na OLT

Express Regional sp.z o.o. W styczniu 2012 organizacja poinformowała ULC o zakończeniu programu naprawczego oraz gotowości do poddania audytowi ULC - wniosek złożony przez Organizację w dniu 30 stycznia 2012 r.

Audyt sprawdzający przygotowanie organizacji przeprowadzono w dniach 13-14 lutego 2012 r. W wyniku pozytywnych wyników audytu, w dniu 17 lutego 2012 decyzją Prezesa Urzędu zostało umorzone postępowanie w celu zawieszenia certyfikatu PL.MG.010 oraz została wydana rewizja 04 Certyfikatu nr PL.MG.010 - decyzja nr ULC-LTT-2/4344-0382/10/11.

Zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował samolot ATR42,

d) Kolejny wniosek został złożony przez Organizację w dniu 9 marca 2012 r. i dotyczył rozszerzenia zakresu zatwierdzenia. Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących w dniu 9 lipca 2012r wydano rewizję 05 certyfikatu nr PL.MG.010 - decyzja nr ULC-LTT-2/4344-0173/02/12.

Zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował ATR42 i ATR72,

e) po ogłoszeniu upadłości likwidacyjnej OLT Express Regional sp. z o.o., likwidator złożył w dniu 22 października 2012r wniosek o utrzymanie ważności certyfikatu w ograniczonym zakresie. Działania te mają na celu podtrzymanie zdadności do lotu samolotu ATR-42 o znakach rozp. SP-KTR, który wchodzi w skład masy upadłościowej. Nie wykonywanie czynności ciągłej zdadności do lotu spowodowałoby obniżenie wartości samolotu.

Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących Prezes ULC przychylił się do wniosku i wydał w dniu 27 listopada 2012r rewizję 06 certyfikatu nr PL.MG.010 - decyzja nr ULC-LTT-2/4344-0574/01/12.

Zakres zatwierdzenia certyfikatu: ATR42;

2) Organizacja AMO:

a) pierwszy wniosek o certyfikację został złożony przez Organizację Jet Air Sp. z o.o. w dniu 7 października 2007 r.

Po przeprowadzeniu procesu certyfikacji zgodnie z obowiązującymi procedurami w dniu 17 grudnia 2008 r. wydano certyfikat nr PL.145.050, rewizja 00 – decyzja nr ULC-LTT-2/4342-00168/2008-01.

Zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował samolot JETSTREAM 32 z silnikami Garrett TPE331-12UHR-701H w zakresie obsługi bazowej i liniowej lokalizacji w Warszawie,

b) drugi wniosek złożony przez Organizację dotyczył uruchomienia lokalizacji obsługi liniowej w Bydgoszczy. Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących w dniu 2 marca 2010 r. wydano rewizję 01 certyfikatu nr PL.145.050 - decyzja nr ULC-LTT-2/4342-0053/01/10,

c) trzeci wniosek złożony został przez Organizację w dniu 3 lutego 2010 r.

Po przeprowadzeniu procesu certyfikacji została wydana rewizja 02 do certyfikatu w dniu 19 lipca 2010r., nr ULC-LTT-2/4342-0131/01/10.

Nowy zakres zatwierdzenia certyfikatu obejmował JETSTREAM 32 (obsługa liniowa i bazowa) i ATR 42-300 (tylko obsługa liniowa) w dwóch lokalizacjach: Gdańsk oraz Warszawa,

d) czwarty wniosek EASA Form 2 został złożony przez Organizację dnia 8 listopada 2010r. i dotyczył uruchomienia lokalizacji obsługi liniowej w Bremie (Niemcy).

Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących w dniu 6 grudnia 2010 r. wydano rewizję 03 do certyfikatu nr PL.145.050 - decyzja nr ULC-LTT-2/4342-0301/01/10,

e) piąty wniosek złożony dnia 30 stycznia 2012 r. dotyczył zmiany nazwy na OLT Express Regional sp. z o.o.

Po przeprowadzeniu audytu i analizie złożonych dokumentów została wydana 17.02.2012r. w dniu rewizja 04 do certyfikatu PL.145.050 – Decyzja ULC-LTT-2/4372-0006/03/11,

f) szósty wniosek został złożony przez Organizację w dniu 27 lutego 2012 r. i dotyczył rozszerzenia zakresu o samolot ATR 72.

Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących w dniu 2 maja 2012 r. została wydana rewizja 05 do certyfikatu nr PL.145.050 – decyzja nr ULC-LTT-2/4342-0058/06/12.

Zakres zatwierdzenia certyfikatu: JETSTREAM 3200, ATR 42-300 i ATR 72-200,

f) po ogłoszeniu upadłości likwidacyjnej OLT Express Regional sp. z o.o., likwidator złożył w dniu 22 października 2012r. wniosek o utrzymanie ważności certyfikatu w ograniczonym zakresie. Działania te mają na celu podtrzymanie zdolności do lotu samolotu ATR-42 o znakach rozp. SP-KTR, który wchodzi w skład masy upadłościowej. Nie wykonywanie obsługi spowodowałoby obniżenie wartości samolotu. Po przeprowadzeniu audytu i zaakceptowaniu przeprowadzonych przez organizację działań korygujących Prezes ULC przychylił się do wniosku i wydał w dniu – 27 listopada 2012r. rewizję 06 certyfikatu - decyzja nr ULC-LTT-2/4342-0376/01/12.

Zakres zatwierdzenia certyfikatu ograniczono do obsługi liniowej samolotu ATR 42-300 w lokalizacji w Gdańsku,

g) Statystyka audytów zawarta jest w poniższych tabelach:

PL.MG.010

Rok	Liczba audytów	Liczba niezgodności/na audyt	Suma niezgodności	Liczba niezamkniętych niezgodności (stan obecny)	Liczba niezgodności zamkniętych po terminie	Liczba niezgodności o przedłużonym terminie usunięcia
2012	3	3,0	9	0	0	0
2011	5	11,0	55	0	7	1

PL.145.050

Rok	Liczba audytów	Liczba niezgodności/na audyt	Suma niezgodności	Liczba niezamkniętych niezgodności (stan obecny)	Liczba niezgodności zamkniętych po terminie	Liczba niezgodności o przedłużonym terminie usunięcia
2012	5	7,2	36	0	2	0
2011	2	22,0	44	0	0	1

Dział XI

Podsumowanie

1) **Przewoźnicy lotniczy OLT Express Poland sp. z o.o. oraz OLT Express Regional sp. z o.o. uzyskali swoje uprawnienia lotnicze (certyfikat przewoźnika lotniczego oraz koncesję na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego) znacznie przed dniem objęcia w tych przedsiębiorstwach udziałów przez spółkę Amber Gold sp. z o.o.**

Podmiotowość prawna i tożsamość przewoźników nie została zmieniona i pierwotnie uzyskane koncesje (odpowiednio przez Jet Air sp. z o.o. oraz Yes Airways sp. z o.o.) były jedynie zmieniane i aktualizowane w modyfikowanych obszarach (np.: skład zarządu, nazwa spółki);

2) **nadzór w zakresie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, ochrony oraz nadzór finansowy pełnione są przez Prezesa Urzędu w taki sam sposób w odniesieniu do wszystkich przewoźników lotniczych (zasada równości wobec prawa), bez względu na właścicieli nadzorowanych podmiotów (zarówno w odniesieniu do podmiotów prywatnych jak i skarbu państwa) – w przepisach lotniczych brak jest podstaw prawnych do innego traktowania przewoźników lotniczych z udziałem podmiotów, co do których inne instytucje państwowe mają zastrzeżenia w ramach sprawowanego przez siebie nadzoru.**

Ponadto w przepisach prawa lotniczego krajowego i unijnego brak jest podstaw prawnych do badania środków pochodzenia kapitału inwestowanego w przewoźników lotniczych, a także brak podstaw prawnych do nadzoru finansowego nad właścicielami podmiotów lotniczych;

3) **w latach 2011/2012 obaj przewoźnicy z grupy OLT spełniali unijne i międzynarodowe standardy bezpieczeństwa, wywiązywali się ze swoich zobowiązań wobec kontrahentów oraz przyczyniali się do realizacji polityki państwa w zakresie wzrostu mobilności polskiego społeczeństwa i decentralizacji regionalnych portów lotniczych.**

W takiej sytuacji **fakultatywne zawieszenie** przez Prezesa Urzędu przewoźnikowi OLT Express Regional sp. z o.o. koncesji na wykonywanie przewozów lotniczych wyłącznie ze względu na brak przedstawienia opinii biegłego rewidenta do sprawozdania finansowego musiałoby zostać potraktowane jako nadmierna biurokratyzacja, a nawet **mogłoby zostać uznane za celowe ograniczanie konkurencji wobec przewoźników już działających na rynku**, w szczególności tych z udziałem skarbu państwa i prowadziłoby do natychmiastowego zakończenia świadczenia usług i niewywiązania się z zobowiązań wobec kontrahentów (w tym pasażerów);

4) **z punktu widzenia przepisów dotyczących Prezesa Urzędu wycofanie się Amber Gold sp. z o.o. z finansowania przewoźników grupy OLT było adekwatne do wycofania się PLL LOT SA z finansowania przewoźnika Centralwings (Nowy Przewoźnik sp. z o.o.) w roku 2009.**

Przepisy lotnicze nie uprawniają władz lotniczych danego państwa do ingerencji w swobodę wykonywania działalności gospodarczej przewoźników lotniczych w zakresie właścicieli;

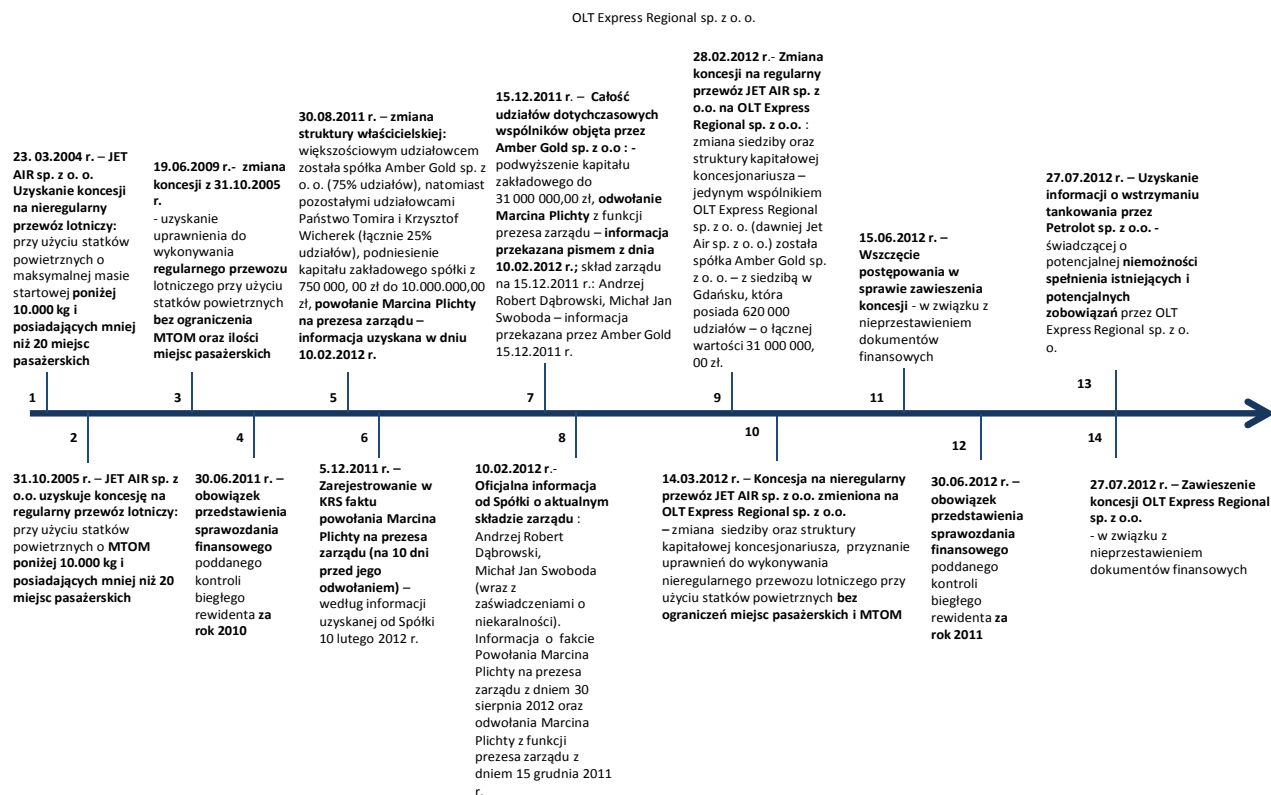
5) **konieczność stosowania procedur z KPA wydłużała znacząco stosowne procedury i miała wpływ na sprawność działania Urzędu;**

6) **brak regulacji dotyczących obowiązku informowania przez KRS o zmianach (np.: w składzie zarządu) jak również długotrwałe procedury rejestrowe w KRS uniemożliwiły weryfikację w odpisie KRS składu zarządu przewoźnika.**

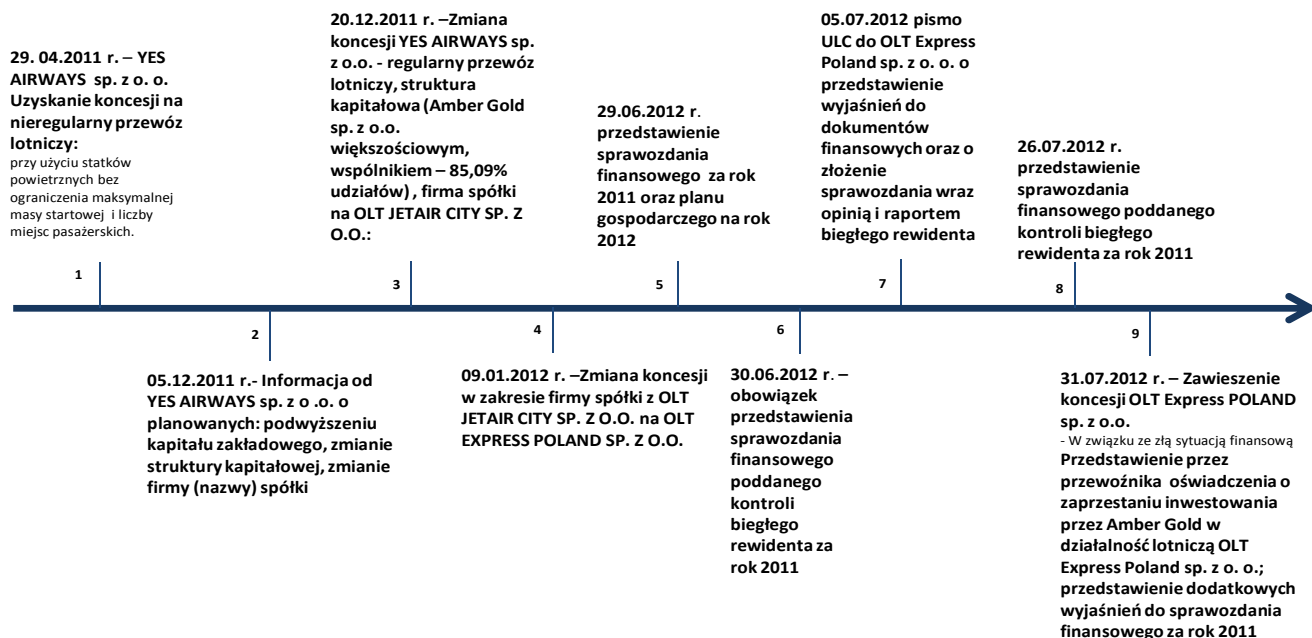
Dział XII

Załączniki

Załącznik 1 – oś czasu OLT Express Regional sp. z o.o.



OLT Express Poland sp. z o. o.



Warszawa, dn.2004-03-23



RZECZPOSPOLITA POLSKA

Prezes

Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Krzysztof Kapis

**KONCESJA
NA WYKONYWANIE PRZEWOZU LOTNICZEGO
Nr ULC-LER-1- 480/AK/165/04/11**

W związku z wnioskiem Jet Air Sp. z o.o., który wpłynął w dniu 16 grudnia 2003r. uzupełnionym w dniu 16 marca 2004r. oraz 23 marca 2004r., na podstawie art. 164 ust.1 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. - Prawo lotnicze (Dz.U. Nr 130 poz. 1112) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - Kodeks postępowania administracyjnego (Dz.U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.) -

udzielam koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie i na warunkach określonych poniżej.

I. Koncesjonariusz

Jet Air Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością
Forma prawna: Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

II. Siedziba Koncesjonariusza

Polska, 02-137 Warszawa, ul. Radarowa 17 lok. 19

III. Rejestracja

Nr KRS: 0000104963
Sąd Rejonowy w Szczecinie, XVII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego
Data rejestracji w KRS: 5 kwietnia 2002r.

IV. REGON

Nr 811919480

V. NIP

Nr 852-22-55-803

VI. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza

Kapitał spółki: 4.000,00 zł (80 udziałów po 50,00 zł każdy)

Wspólnicy:

- 1.
- 2.
- 3.

VII. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją

Nieregularny przewóz lotniczy pasażerów, towarów i poczty, w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich

VIII. Obszar działalności Koncesjonariusza

Przewóz lotniczy w ruchu krajowym i międzynarodowym na obszarze Europy.
Koncesja nie uprawnia Jet Air Sp. z o.o. do dostępu do określonych tras.
Trasy, na których może być wykonywany przewóz lotniczy określa się w odrębnej decyzji.

IX. Warunki wykonywania działalności objętej koncesją

1. Posiadanie ważnego certyfikatu stwierdzającego trwałą zdolność Jet Air Sp. z o.o. do bezpiecznego wykonywania działalności objętej koncesją.

2. Prowadzenie działalności objętej koncesją zgodnie z obowiązującymi przepisami w szczególności przepisami prawa lotniczego, przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ludzi i mienia, w sposób nie stanowiący zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego oraz nie narażający na powstanie szkód materialnych, a także z uwzględnieniem zasad uczciwej konkurencji.
3. Zapewnienie, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa.
4. Utrzymywanie stanu technicznego przedsiębiorstwa zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi wymogi techniczne, jakościowe, ochrony środowiska.
5. Przedstawianie do wiadomości Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej Prezesem Urzędu, rocznych sprawozdań finansowych wraz z opinią biegłego rewidenta nie później niż 6 miesięcy od dnia zakończenia okresu bilansowego.
6. Przedstawianie z należytym wyprzedzeniem rocznych planów ekonomiczno-finansowych, określających w szczególności: przewidywane wydatki na paliwo, wynagrodzenia, amortyzację, opłaty lotniskowe i nawigacyjne, ubezpieczenia, planowane przychody w tym taryfy i stawki przewozowe, prognozę przewozów oraz informacje dotyczące sytuacji finansowej, w tym płynności finansowej na następny rok.
7. Informowanie Prezesa Urzędu z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planach w zakresie wykonywania przewozów w region poprzednio nieobsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją.
8. Przekazywanie danych o wielkości, rodzaju przewozów wykonywanych przez Jet Air Sp. z o.o. oraz o trasach po każdym sezonie eksploatacyjnym oraz na każde żądanie Prezesa Urzędu.
9. Powiadamianie Prezesa Urzędu, z wyprzedzeniem co najmniej 14 dni o zamierzonych połączeniach lub nabyciu udziałów umożliwiających przejęcie kontroli nad Koncesjonariuszem lub działalnością objętą koncesją przez inną osobę albo o zmianie we własności pojedynczego udziału, który reprezentuje 10% lub więcej udziałów w kapitale spółki Jet Air Sp. z o.o.
10. Uzyskanie pod rygorem nieważności, zgody Prezesa Urzędu na zawarcie umowy o zmianie właściciela pakietu 10% lub więcej udziałów albo pakietu udziałów Spółki Jet Air Sp. z o.o., umożliwiającej przejęcie kontroli nad Koncesjonariuszem lub działalnością objętą koncesją przez inną osobę.
11. Powiadomienie Prezesa Urzędu o podjęciu działalności koncesyjnej oraz o zamierzonym jej zawieszeniu lub zakończeniu.
12. Wykazanie, w każdym momencie w okresie ważności niniejszej koncesji, na żądanie Prezesa Urzędu, że Koncesjonariusz spełnia wymagania określone w obowiązujących przepisach, a w szczególności w powołanej na wstępie ustawie Prawo lotnicze.

13. Udostępnianie swojego przedsiębiorstwa osobom upoważnionym do wykonywania nadzoru i kontroli jego działalności.
14. Przedstawianie Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia proponowanych zmian do programu ochrony przedsiębiorstwa Koncesjonariusza.
15. Przedstawianie Prezesowi Urzędu aktualnego dokumentu potwierdzającego objęcie przedsiębiorstwa Jet Air Sp. z o.o. ubezpieczeniem od odpowiedzialności cywilnej za szkody związane z przewozem lotniczym i ruchem statków powietrznych.
16. Zapewnienie, aby przez cały czas wykonywania działalności objętej niniejszą koncesją przedsiębiorstwo dysponowało (poprzez prawo własności lub w drodze odrębnych umów) co najmniej jednym statkiem powietrznym zarejestrowanym w polskim rejestrze cywilnych statków powietrznych, a po przystąpieniu Rzeczypospolitej do Unii Europejskiej w rejestrze państwa członkowskiego UE.
17. Zgłaszanie Prezesowi Urzędu w terminie 14 dni od dnia zaistnienia wszelkich zmian dotyczących danych zawartych we wniosku koncesyjnym oraz w informacjach i dokumentach złożonych do tego wniosku, w tym także o otwarciu likwidacji Koncesjonariusza.
18. Przedstawianie Prezesowi Urzędu umów o czasowym oddaniu statku powietrznego Koncesjonariusza do używania innej osobie. Umowa taka będzie ważna po zaakceptowaniu jej przez Prezesa Urzędu, w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego, w formie decyzji administracyjnej.
19. Przedstawić Prezesowi Urzędu regulamin określający typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu oraz towarów, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i w/w ustawy Prawo lotnicze oraz postanowień umów międzynarodowych.

X. Termin rozpoczęcia działalności

W ciągu 6 miesięcy od daty wydania decyzji.

XI. Okres ważności koncesji

Koncesja jest udzielona na okres 20 lat, od daty wydania decyzji.

Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji nie mogą być przekazywane na innego przedsiębiorcę.

Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji będą cofnięte jeśli:

1. zostanie wydane prawomocne orzeczenie zakazujące Koncesjonariuszowi wykonywania działalności gospodarczej,

2. Koncesjonariusz nie rozpocznie działalności objętej koncesją w wyznaczonym terminie lub zaprzestanie wykonywania działalności gospodarczej objętej koncesją,
3. zostanie otwarta likwidacja Koncesjonariusza lub nastąpi jego upadłość,
4. Koncesjonariusz nie będzie spełniać warunków określonych w w/w ustawie Prawo lotnicze oraz w przepisach wydanych na jej podstawie lub warunków określonych w niniejszej koncesji,
5. Koncesjonariusz nie usunie w wyznaczonym terminie stanu faktycznego lub prawnego niezgodnego z warunkami określonymi w niniejszej koncesji,
6. Koncesjonariusz rażąco naruszy warunki określone w niniejszej koncesji.

Ponadto niniejsza koncesja może być cofnięta albo może być zmieniony jej zakres ze względu na zagrożenie obronności lub bezpieczeństwa państwa lub inny ważny interes publiczny.

Uzasadnienie

Wnioskiem, który wpłynął w dniu 16 grudnia 2003r. Jet Air Sp. z o.o. wystąpił o udzielenie koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej w zakresie nieregularnego transportu lotniczego.

Działając w zakresie swojej kompetencji zgodnie z art. 16 ust. 1 Ustawy z dnia 19 listopada 1999r. Prawo działalności gospodarczej (Dz. U. Nr 101, poz. 1178 ze zm.) organ wydający decyzję określił szczególne warunki wykonywania działalności w zakresie nieregularnego przewozu lotniczego zgodnie z w/w ustawą Prawo lotnicze oraz z przepisami międzynarodowymi.

Koncesjonariusz nie określił we wniosku, na jaki okres ma być udzielona niniejsza koncesja. W związku z powyższym, zgodnie z art. 167 ust. 1 w/w ustawy Prawo lotnicze, organ wydający niniejszą decyzję udziela koncesji na 20 lat ze względu na konieczność wykonywania nadzoru i kontroli nad prowadzoną przez koncesjonariusza działalnością.

Pouczenie

Strona może zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

A. Kolmas
25/03/04.

Dr. Kobińska
25.03.04
25/03/04
VZGA DNE
ZA ZGODNOŚĆ POD WZGLĘDEM
FORMALNO-PRAWNYM
Andrzej Białkowski
25.03.2004



PREZES URZĘDU
LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dn. 2005-10 - 31



RZECZPOSPOLITA POLSKA

Prezes

Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Krzysztof Kapis

**KONCESJA
NA WYKONYWANIE PRZEWOZU LOTNICZEGO
Nr ULC-LER-1- 4000/GG/216/05/22**

W związku z wnioskiem „Jet Air” Sp z o.o., z siedzibą w Warszawie, który wpłynął w dniu 11 sierpnia 2005 r., uzupełnionym w dniu 4 października 2005 r. i 21 października 2005 r., na podstawie art. 164 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. Nr 130 poz. 1112 z późn. zm.), art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 3 ust. 2 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. – w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych (Dz. Urz. Nr L 240 z 24.08.1992r.) -

- udzielam koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej obejmującej przewóz lotniczy w zakresie i na warunkach określonych poniżej.

I. Koncesjonariusz

“Jet Air” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

II. Siedziba Koncesjonariusza

Polska, 02-137 Warszawa, ul. Radarowa 17/19

III. Rejestracja

Nr KRS: 0000104963

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XX Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Data rejestracji w KRS: 5 kwietnia 2002 r.

IV. REGON

Nr 811919480

V. NIP

Nr 852-22-55-803

VI. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza

Kapitał spółki wynosi 52 000,00 zł i dzieli się na 1040 udziałów po 50 zł każdy,

1.

2.

3.

VII. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją

Regularny przewóz lotniczy pasażerów, bagażu, towarów oraz poczty w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich.

VIII. Obszar działalności koncesjonariusza

Przewóz lotniczy w ruchu krajowym i międzynarodowym na obszarze Europy. Koncesja nie uprawnia „Jet Air” Spółka z ograniczoną odpowiedzialnością do dostępu do określonych tras. Trasy, na których może być wykonywany przewóz lotniczy określa się w odrębnej decyzji.

IX. Warunki wykonywania działalności objętej koncesją

1. Wykazanie, w każdym momencie w okresie ważności niniejszej koncesji, na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej Prezesem Urzędu, że Koncesjonariusz spełnia wymagania określone w obowiązujących przepisach, a w szczególności w powołanej na wstępie ustawie Prawo lotnicze.

2. Posiadanie ważnego certyfikatu stwierdzającego trwałą zdolność „Jet Air” Sp. z o.o. do bezpiecznego wykonywania działalności objętej koncesją.
3. Prowadzenie działalności objętej koncesją zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności przepisami prawa lotniczego, przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ludzi i mienia, w sposób nie stanowiący zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego oraz nie narażający na powstanie szkód materialnych, a także z uwzględnieniem zasad uczciwej konkurencji.
4. Zapewnienie, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa.
5. Utrzymywanie stanu technicznego przedsiębiorstwa zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi wymogi techniczne, jakościowe, ochrony środowiska.
6. Przedstawianie do wiadomości Prezesa Urzędu rocznych sprawozdań finansowych nie później niż w ciągu 6 miesięcy od dnia zakończenia okresu bilansowego.
7. Informowanie Prezesa Urzędu z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planach w zakresie wykonywania przewozów w region poprzednio nieobsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją.
8. Przekazywanie danych o wielkości, rodzaju przewozów wykonywanych przez „Jet Air” Sp. z o.o. oraz o trasach – po każdym sezonie eksploatacyjnym oraz na każde żądanie Prezesa Urzędu.
9. Powiadomienie Prezesa Urzędu o podjęciu działalności koncesyjnej oraz o zamierzonym jej zawieszeniu lub zakończeniu.
10. Udostępnianie swojego przedsiębiorstwa osobom upoważnionym do wykonywania nadzoru i kontroli jego działalności.
11. Przedstawianie Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia proponowanych zmian do programu ochrony przedsiębiorstwa Koncesjonariusza.
12. Koncesjonariusz zobowiązany jest posiadać ważną umowę ubezpieczenia spełniającą wymagania określone w obowiązujących przepisach. Przewóz może być wykonywany wyłącznie pod warunkiem, że limity i zakres odpowiedzialności wynikające z umowy ubezpieczenia spełniają warunki określone w obowiązujących przepisach. Przewóz pasażerów, bagażu, towarów i poczty, w tym również wykonywany w imieniu i na rzecz innych przewoźników lotniczych nieobjęty ubezpieczeniem uważany będzie za przewóz wykonywany bez koncesji.
13. a) Zapewnienie, z zastrzeżeniem pkt b), aby przez cały czas wykonywania działalności objętej niniejszą koncesją Koncesjonariusz dysponował (poprzez prawo własności lub w drodze odrębnych umów) co najmniej dwoma statkami powietrznymi zarejestrowanymi w rejestrze państwa członkowskiego UE.

b) W okresie 3 miesięcy od dnia wydania niniejszej decyzji „Jet Air” Sp. z o.o. zobowiązana jest przedstawić dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania co najmniej dwoma statkami powietrznymi zarejestrowanymi w rejestrze państwa członkowskiego UE.

14. Zgłaszanie Prezesowi Urzędu w terminie 14 dni od dnia zaistnienia wszelkich zmian dotyczących danych zawartych we wniosku koncesyjnym oraz w informacjach i dokumentach złożonych do tego wniosku, w tym także o otwarciu likwidacji Koncesjonariusza.

15. Przedstawianie Prezesowi Urzędu umów o czasowym oddaniu statku powietrznego Koncesjonariusza do używania innej osobie. Umowa taka będzie ważna po zaakceptowaniu jej przez Prezesa Urzędu, w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego, w formie decyzji administracyjnej.

16. Przedstawienie Prezesowi Urzędu regulaminu określającego typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towarów i poczty, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i w/w ustawy Prawo lotnicze oraz postanowień umów międzynarodowych.

X. Termin rozpoczęcia działalności

W ciągu 6 miesięcy od daty wydania decyzji.

XI. Ważność koncesji

Koncesja jest ważna dopóki Koncesjonariusz spełnia warunki określone w Rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. – w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych oraz określone w ust. IX niniejszej decyzji.

Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji nie mogą być przekazywane na innego przedsiębiorcę.

Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji będą cofnięte w szczególności, jeśli:

1. Koncesjonariusz nie rozpocznie działalności objętej koncesją w wyznaczonym terminie lub zaprzestanie wykonywania działalności objętej koncesją,
2. Zostanie otwarta likwidacja Koncesjonariusza lub nastąpi jego upadłość,
3. Koncesjonariusz nie będzie spełniać warunków wymaganych do przyznania koncesji lub warunków określonych w niniejszej koncesji.

Uzasadnienie

Wnioskiem, który wpłynął w dniu 11 sierpnia 2005 r. „Jet Air” Sp. z o.o. wystąpiła o wydanie koncesji na wykonywanie regularnego i nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towarów i poczty przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich. W związku z tym, że decyzją Prezesa Urzędu z dnia 29 marca 2004 r. nr ULC-LER-1-480/AK/165/04/11 udzielona

została Spółce „Jet Air” Sp. z o.o. koncesja na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego w tym zakresie, zasadne jest wydanie koncesji jedynie na przewóz regularny.

Zgodnie z art.8 ust. 1 i 2 lit. a) w/w Rozporządzenia Rady – wymagane jest, aby przewoźnik lotniczy posiadający koncesję dysponował jednym lub więcej statkiem powietrznym - na podstawie prawa własności lub jakiegokolwiek formy umowy najmu, zarejestrowanym, zgodnie z prawem krajowym danego państwa członkowskiego, w rejestrze krajowym lub rejestrze innego państwa Wspólnoty.

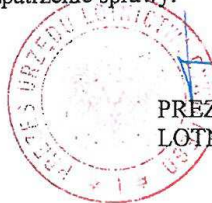
Z kolei na podstawie § 1 ust. 12 lit. a) Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2002 r., w sprawie dokumentów oraz informacji, jakie jest obowiązany przedstawić przedsiębiorca ubiegający się o koncesję lub wykonujący działalność gospodarczą w zakresie przewozu lotniczego (Dz. U. z dnia 18 grudnia 2002 r. nr 219 poz. 1840) przedsiębiorca ubiegający się o koncesję w zakresie przewozu regularnego zobowiązany jest przedstawić dokument potwierdzający posiadanie tytułu prawnego do dysponowania nie mniej niż dwoma statkami powietrznymi.

W chwili obecnej Koncesjonariusz dysponuje jednym statkiem powietrznym, wpisanym do Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych prowadzonego przez Prezesa Urzędu. Jednakże Wnioskodawca przedstawił list intencyjny od Eastern Airways z dnia 9 sierpnia 2005 r. nr ch/jet/loi/v3 w sprawie sprzedaży trzech statków powietrznych oraz pismo SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o. a dnia 19 sierpnia 2005 r. dotyczące wyrażenia zgody na finansowanie nabycia (w formie leasingu) w/w statków powietrznych dla Koncesjonariusza. Ponadto na rzecz Spółki zostały zarezerwowane znaki rejestracyjne na kolejne dwa statki powietrzne.

W związku z powyższym, mając na uwadze ważny interes Koncesjonariusza, w powyższej sytuacji zasadne jest wydanie niniejszej koncesji. Jednakże działając w zakresie swojej kompetencji zgodnie z art. 48 ust. 1 Ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. nr 173, poz. 1807 z późn. zm.) organ wydający decyzję określił szczególne warunki wykonywania działalności w zakresie regularnego przewozu lotniczego, zgodnie z w/w ustawą Prawo lotnicze oraz z przepisami międzynarodowymi – w tym również obowiązek przedstawienia dokumentu potwierdzającego posiadanie tytułu prawnego do dysponowania co najmniej dwoma statkami powietrznymi zarejestrowanymi w rejestrze państwa członkowskiego UE – w okresie 3 miesięcy od dnia wydania niniejszej decyzji.

Pouczenie

Strona może zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.



PREZES URZĘDU
LOTNICTWA CYWILNEGO



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LER-1/4000-00030/2008-05

Warszawa, 2008.09.23

Jet Air sp. z o.o.
ul. Radarowa 60
02-137 Warszawa



Na wniosek Spółki Jet Air sp. z o.o. z dnia 26 sierpnia 2008r. informujący o zmianie udziałowców i wysokości kapitału zakładowego, dokonana zostaje w tym zakresie aktualizacja posiadanej przez w/w Spółkę koncesji nr ULC-LER-1-4000/GG/216/05/22 z dnia 31 października 2005r. Tekst przedmiotowej koncesji, po dokonaniu aktualizacji otrzymuje następujące brzmienie:

KONCESJA NA WYKONYWANIE PRZEWOZU LOTNICZEGO Nr ULC-LER-1-4000/GG/216/05/22

W związku z wnioskiem spółki Jet Air sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, który wpłynął w dniu 11 sierpnia 2005r., uzupełnionym w dniu 4 października 2005r. oraz w dniu 21 października 2005r., na podstawie art. 164 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r., Nr 100 poz. 696 z późn. zm.), art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 3 ust. 2 Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992r. – w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. UE L 240 z 24.08.1992, str.1-7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 3, z późn. zm.) –

- udzielam koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej obejmującej przewóz lotniczy w zakresie i na warunkach określonych poniżej.

I. Koncesjonariusz

Jet Air spółka z ograniczoną odpowiedzialnością

II. Siedziba Koncesjonariusza

Polska, 02-137 Warszawa, ul. Radarowa 60

III. Rejestracja

Nr KRS: 0000104963

Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, XX Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego

Data rejestracji w KRS: 5 kwietnia 2002r.

IV. REGON

Nr 811919480

V. NIP

Nr 852-225-58-03

VI. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza

Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. – w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. UE L 240 z 24.08.1992, str.1-7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 3, z późn. zm.)

Dane wspólników	Ilość posiadanych udziałów	Wartość posiadanych udziałów	% posiadanych udziałów

VII. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją

Regularny przewóz lotniczy pasażerów, bagażu, towarów oraz poczty w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych o MTOW poniżej 10 000 kg i 20 miejsc pasażerskich.

VIII. Obszar działalności koncesjonariusza

Przewóz lotniczy w ruchu krajowym i międzynarodowym na obszarze Europy. Koncesja nie uprawnia „Jet Air” spółka z ograniczoną odpowiedzialnością do dostępu do określonych tras.

Trasy, na których może być wykonywany przewóz lotniczy określa się w odrębnej decyzji.

IX. Warunki wykonywania działalności objętej koncesją

1. Wykazanie, w każdym momencie w okresie ważności niniejszej koncesji, na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej Prezesem Urzędu, że Koncesjonariusz spełnia wymagania określone w obowiązujących przepisach, a w szczególności w powołanej na wstępie ustawie Prawo lotnicze.
2. Posiadanie ważnego certyfikatu stwierdzającego trwałą zdolność przedsiębiorstwa „Jet Air” sp. z o.o. do bezpiecznego wykonywania działalności objętej koncesją.
3. Prowadzenie działalności objętej koncesją zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności przepisami prawa lotniczego, przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ludzi i mienia, w sposób nie stanowiący zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego oraz nie narażający na powstanie szkód materialnych, a także z uwzględnieniem zasad uczciwej konkurencji.
4. Zapewnienie, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa.
5. Utrzymywanie stanu technicznego przedsiębiorstwa zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi wymogi techniczne, jakościowe, ochrony środowiska.
6. Przedstawianie do wiadomości Prezesa Urzędu rocznych sprawozdań finansowych wraz z opinią biegłego rewidenta nie później niż w ciągu 6 miesięcy od dnia zakończenia okresu bilansowego, jeżeli obowiązek sporządzania sprawozdania i poddania go badaniu wynika z przepisów o rachunkowości – w przypadku przekroczenia przez Koncesjonariusza obrotu 3 mln euro rocznie.

7. Przedstawienie na żądanie Prezesa Urzędu rocznych planów ekonomiczno-finansowych, określających w szczególności: przewidywane wydatki na paliwo, wynagrodzenia, amortyzację, opłaty lotniskowe i nawigacyjne, ubezpieczenia, planowane przychody w tym taryfy i stawki przewozowe, prognozy przewozów oraz informacje dotyczące sytuacji finansowej, w tym płynności finansowej na następny rok.
8. Informowanie Prezesa Urzędu z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planach w zakresie wykonywania przewozów w region poprzednio nieobsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją.
9. Przekazywanie danych o wielkości, rodzaju przewozów wykonywanych przez spółkę „Jet Air” sp. z o.o. oraz o trasach – po każdym sezonie eksploatacyjnym oraz na każde żądanie Prezesa Urzędu.
10. Powiadomienie Prezesa Urzędu o podjęciu działalności koncesyjnej oraz o zamierzonym jej zawieszeniu lub zakończeniu.
11. Udostępnianie swojego przedsiębiorstwa osobom upoważnionym do wykonywania nadzoru i kontroli jego działalności.
12. Przedstawianie Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia proponowanych zmian do programu ochrony przedsiębiorstwa Koncesjonariusza.
13. Koncesjonariusz zobowiązany jest posiadać ważną umowę ubezpieczenia spełniającą wymagania określone w obowiązujących przepisach. Przewóz może być wykonywany wyłącznie pod warunkiem, że limity i zakres odpowiedzialności wynikające z umowy ubezpieczenia spełniają warunki określone w obowiązujących przepisach. Przewóz pasażerów i bagażu nieobjęty ubezpieczeniem uważany będzie za przewóz wykonywany bez koncesji.
14. Zapewnienie, aby przez cały czas wykonywania działalności objętej niniejszą koncesją przedsiębiorstwo dysponowało (poprzez prawo własności lub w drodze odrębnych umów) co najmniej jednym statkiem powietrznym zarejestrowanym w rejestrze państwa członkowskiego UE.
15. Zgłaszanie Prezesowi Urzędu w terminie 14 dni od dnia zaistnienia wszelkich zmian dotyczących danych zawartych we wniosku koncesyjnym oraz w informacjach i dokumentach złożonych do tego wniosku, w tym także o otwarciu likwidacji Koncesjonariusza.
16. Przedstawianie Prezesowi Urzędu umów o czasowym oddaniu statku powietrznego Koncesjonariusza do używania innej osobie. Umowa taka będzie ważna po zaakceptowaniu jej przez Prezesa Urzędu, w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego, w formie decyzji administracyjnej.

17. Przedstawienie Prezesowi Urzędu regulaminu określającego typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i w/w ustawy Prawo lotnicze oraz postanowień umów międzynarodowych.

X. Termin rozpoczęcia działalności

W ciągu 6 miesięcy od daty wydania decyzji.

XI. Ważność koncesji

Koncesja jest ważna dopóki Koncesjonariusz spełnia warunki określone w Rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992r. – w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. UE L 240 z 24.08.1992, str. 1-7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 3, z późn. zm.) oraz określone w p. IX niniejszej decyzji.

Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji nie mogą być przekazywane na innego przedsiębiorcę.

Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji będą cofnięte w szczególności, jeśli:

1. Koncesjonariusz nie rozpocznie działalności objętej koncesją w wyznaczonym terminie lub zaprzestanie wykonywania działalności objętej koncesją.
2. Zostanie otwarta likwidacja Koncesjonariusza lub nastąpi jego upadłość,
3. Koncesjonariusz nie będzie spełniać warunków wymaganych do przyznania koncesji lub warunków określanych w niniejszej koncesji.

Uzasadnienie

Wnioskiem, który wpłynął w dniu 11 sierpnia 2005r. „Jet Air” sp. z o.o. wystąpiła o wydanie koncesji na wykonywanie regularnego i nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towaru i poczty przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10 000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich. W związku z tym, że decyzją Prezesa Urzędu z dnia 29 marca 2004r. Nr ULC-LER-1-480/AK/165/04/11 udzielona została Spółce „Jet Air” sp. z o.o. koncesja na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego w tym zakresie, zasadne jest wydanie koncesji jedynie na przewóz regularny.

W związku z powyższym, Prezes Urzędu postanowił, jak na wstępie.

Pouczenie

Strona może zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.



Upoważniona Prezes
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego
Zbigniew Marcza



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

Warszawa, 2009.06.19

Jet Air sp. z o.o.
ul. Radarowa 60
02-137 Warszawa

ULC-LER-1/4000-0029/01/09



DECYZJA

W związku z wnioskiem spółki „Jet Air” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, który wpłynął w dniu 15 czerwca 2009r., uzupełnionym w dniu 17 czerwca 2009r. oraz w dniu 18 czerwca 2008r. w sprawie rozszerzenia koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego Nr ULC-LER-1-4000/GG/216/05/22 z dnia 31 października 2005r., o możliwość wykonywania regularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym przy użyciu statków powietrznych o MTOM powyżej 10 ton oraz powyżej 20 miejsc pasażerskich – oraz na podstawie art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.):

zmieniam

decyzję o udzieleniu „Jet Air” sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego Nr ULC-LER-1-4000/GG/216/05/22 z dnia 31 października 2005r., w ten sposób, że:

- pkt VII koncesji: „Regularny przewóz lotniczy pasażerów, bagażu, towarów oraz poczty w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych o MTOW poniżej 10 000 kg i 20 miejsc pasażerskich” otrzymuje następujące brzmienie:

„Regularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia MTOM oraz ilości miejsc pasażerskich”.

Z uwagi na wejście w życie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008r. – w sprawie zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008r., str. 3) w dniu 1 listopada 2008r. uchylone zostało Rozporządzenie Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992r. – w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. UE L 240 z 24.08.1992r., str. 1-7, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t.2, str. 3, z późn. zm) – w związku z powyższym w koncesji została zmieniona podstawa prawna jej wydania.

W związku z wejściem w życie Rozporządzenia (WE) nr 1008/2008 koncesja na wykonywanie przewozu lotniczego udzielana przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego otrzymała nową, tj. dwujęzyczną formę. Dodatkowo z nowego wzoru koncesji usunięte zostały punkty:

- IV Regon:
Nr 811919480
- V Nip:
Nr 852-225-58-03

Zmiana ta wynika z aktualnego stanu prawnego.

W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Ujednoliconą treść decyzji Nr ULC-LER-1/4000/GG/216/05/22 z dnia 31 października 2005r. zawarta jest w załączniku do niniejszej decyzji.

W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Wobec uwzględnienia wniosku strony w całości na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstąpiono od uzasadnienia decyzji.

Pouczenie

Strona może zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.



Upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezesa ds. Transportu Lotniczego
Zbigniew Mączka



RZECZPOSPOLITA POLSKA
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

Data uzyskania koncesji:
2005-10-31

Data aktualizacji dokumentu: 2009.06.19.

Niniejszy tekst jednolity koncesji jest załącznikiem do decyzji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego ULC-LER-1/4000-0029/01/09 z dnia 19.06.2009r.

**KONCESJA
NA WYKONYWANIE PRZEWOZU
LOTNICZEGO
Nr ULC-LER-1/4000/GG/216/05/22**

W związku z wnioskiem „Jet Air” sp. z o.o., z siedzibą w Polsce w Warszawie, który wpłynął w dniu 15 czerwca 2009r., uzupełnionym w dniu 17 czerwca 2009r. oraz w dniu 18 czerwca 2009r., na podstawie art. 164 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006r., Nr 100 poz. 696 z późn. zm.), art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) oraz art. 3 ust. 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) –

- udzielam koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej obejmującej przewóz lotniczy w zakresie i na warunkach określonych poniżej.



REPUBLIC OF POLAND
President of Civil Aviation Office
Grzegorz Kruszyński

Date of granting the operating licence:
2005-10-31

Date of updating the document : 2009.06.19 .

This consolidated text of the Operating Licence constitutes an appendix to the decision of CAO President ULC-LER-1/4000-0029/01/09 dated 2009.06.19.

**OPERATING LICENCE
No ULC-LER-1/4000/GG/216/05/22**

Considering application of the “Jet Air” sp. z o.o., with a registered office in Warsaw, Poland, dated on 15th June 2009 completed with applications dated on: 17th June 2009 and 18th June 2009 basing on the article 164 item 1 of the Polish Aviation Act of 3rd July 2002 (Journal of Laws No 100 of 2006 item 696 with changes), article 104 § 1 of Administrative Procedure Code of 14th June 1960 (Journal of Laws No 98 of 2000 item 1071 with changes) and article 3 item 2 of the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24th September 2008 - on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3) –

- operating licence is granted to conduct a commercial activity involving air transport with a scope and on terms specified below.

I. Koncesjonariusz „Jet Air” sp. z o.o. II. Siedziba Koncesjonariusza Polska, 02-137 Warszawa, ul. Radarowa 60 III. Rejestracja Nr KRS: 0000104963 Data rejestracji w KRS: 21 sierpnia 2007r.	I. Air carrier “Jet Air” sp. z o.o. II. Registered office of the air carrier Poland 02-137 Warsaw, 60 Radarowa Str. III. Registration National Court Register No: 0000104963 Date of registration: 21st August 2007
IV. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr1008/2008 z dnia 24 września 2008r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3). Wspólnicy:	IV. Capital structure of the air carrier Capital structure, ownership and effective control of the Company shall meet the requirements of the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24th September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3). Shareholders:
V. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją Regularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia MTOM oraz ilości miejsc pasażerskich.	V. Type, scope and object of activity covered by the licence Domestic and international scheduled air transportation of passengers, mail and cargo with aircraft of without any restriction of MTOM and number of seats.

<i>VI. Obszar działalności koncesjonariusza</i>	<i>VI. Activity area of the air carrier</i>
<i>Wynikający z posiadanego przez „Jet Air” sp. z o.o. certyfikatu przewoźnika lotniczego AOC.</i>	<i>Resulting from the AOC owned by the carrier.</i>
<i>VII. Warunki wykonywania działalności objętej koncesją</i>	<i>VII. Terms of business covered by the licence</i>
<i>1. Wykazanie, w każdym momencie w okresie ważności niniejszej koncesji, na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej Prezesem Urzędu, że Koncesjonariusz spełnia wymagania określone w obowiązujących przepisach, a w szczególności w powołanej na wstępie ustawie Prawo lotnicze oraz w w/w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1008/2008/WE.</i> <i>2. Posiadanie ważnego certyfikatu stwierdzającego trwałą zdolność przedsiębiorstwa „Jet Air” sp. z o.o. do bezpiecznego wykonywania działalności objętej koncesją.</i> <i>3. Prowadzenie działalności objętej koncesją zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności przepisami prawa lotniczego, przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ludzi i mienia, w sposób nie stanowiący zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego oraz nie narażający na powstanie szkód materialnych, a także z uwzględnieniem zasad uczciwej konkurencji.</i> <i>4. Zapewnienie, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa.</i> <i>5. Utrzymywanie stanu technicznego przedsiębiorstwa zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi wymogi techniczne, jakościowe, ochrony środowiska.</i> <i>6. Przedstawianie do wiadomości Prezesa Urzędu rocznych sprawozdań</i>	<i>1. The air carrier shall demonstrate, in any moment of validity of this licence, on request of the President of Civil Aviation Office, hereafter the President, that it meets all the requirements specified in the binding provisions, in particular in the Act - Aviation Law and the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council - abovementioned in the preface.</i> <i>2. The air carrier shall hold a valid certificate (AOC), affirming a stable capacity of the undertaking company "Jet Air" sp. z o.o. to perform safe activity covered by the licence.</i> <i>3. The air carrier shall perform the activity covered by the licence in respect of binding provisions, in particular, the provisions of the air law as well as people and property safety provisions. It shall not expose to material damages and it shall observe the rules of fair competition.</i> <i>4. The air carrier shall ensure that the activities under this licence were performed by the holders of the appropriate qualifications necessary for this activity with regard to safety standards.</i> <i>5. The air carrier shall maintain the undertaking company in respect of all binding provisions defining technical, quality and environment protection requirements.</i> <i>6. The air carrier shall submit to the President the annual audited financial statement not later than</i>

finansowych wraz z opinią biegłego rewidenta nie później niż w ciągu 6 miesięcy od dnia zakończenia okresu bilansowego, jeżeli obowiązek sporządzania sprawozdania i poddania go badaniu wynika z przepisów o rachunkowości.	six months after the end of the relevant period, if a requirement of a statement and its analysis result from the accountancy regulations.
7. Przedstawienie Prezesowi Urzędu z należytym wyprzedzeniem rocznych planów ekonomiczno – finansowych, określających w szczególności: przewidywane wydatki na paliwo, wynagrodzenia, amortyzację, opłaty lotniskowe i nawigacyjne, ubezpieczenia, planowane przychody w tym taryfy i stawki przewozowe, prognozy przewozów oraz informacje dotyczące sytuacji finansowej, w tym płynności finansowej na następny rok.	7. The air carrier shall provide to the President in an appropriate advance the annual economic and financial plan including: projected expenditure figures on fuel, salaries, depreciation, airport and navigation charges, insurance, projected income figures including transport fares and rates, traffic forecast and the information of financial situation including financial liquidity plan for the following year.
8. Informowanie Prezesa Urzędu z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planach w zakresie wykonywania przewozów w regionie poprzednio nieobsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją.	8. The air carrier shall notify to the President, 30 days in advance at least, the plans for operation to a world region not previously served, changes of type or number of aircraft used or about any other substantial change in the activity covered by a licence.
9. Przekazywanie danych o wielkości, rodzaju przewozów wykonywanych przez spółkę „Jet Air” sp. z o.o. oraz o trasach – po każdym sezonie eksploatacyjnym oraz na każde żądanie Prezesa Urzędu.	9. The air carrier shall submit the data about the number, type of transport performed by the company “Jet Air” sp. z o.o. and about the routes, after each working season and on each request of the President.
10. Powiadomienie Prezesa Urzędu o podjęciu działalności koncesyjnej oraz o zamierzonym jej zawieszeniu lub zakończeniu.	10. The air carrier shall inform the President about undertaking a licensed activity likewise about a plan of suspension or closure.
11. Udostępnianie swojego przedsiębiorstwa osobom upoważnionym do wykonywania nadzoru i kontroli jego działalności.	11. The air carrier shall make his company accessible to the persons authorized to supervise and control its activity.
12. Przedstawianie Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia proponowanych zmian do programu ochrony przedsiębiorstwa Koncesjonariusza.	12. The air carrier shall submit for approval all the suggested changes to the air carrier’s protection program.
13. Koncesjonariusz zobowiązany jest posiadać ważną umowę ubezpieczenia spełniającą wymagania określone w obowiązujących przepisach. Przewóz może być wykonywany wyłącznie pod	13. The air carrier is obliged to hold a valid insurance certificate meeting the requirements defined in the binding provisions. The transport can be operated only if the limits and the scope of liability resulting from the insurance certificate

warunkiem, że limity i zakres odpowiedzialności wynikające z umowy ubezpieczenie spełniają warunki określone w obowiązujących przepisach. Przewóz pasażerów i bagażu nieobjęty ubezpieczeniem uważany będzie za przewóz wykonywany bez koncesji. 14. Zapewnienie, aby przez cały czas wykonywania działalności objętej niniejszą koncesją przedsiębiorstwo dysponowało (poprzez prawo własności lub w drodze odrębnych umów) co najmniej jednym statkiem powietrznym zarejestrowanym w rejestrze państwa członkowskiego UE. 15. Zgłaszanie Prezesowi Urzędu w terminie 14 dni od dnia zaistnienia wszelkich zmian dotyczących danych zawartych we wniosku koncesyjnym oraz w informacjach i dokumentach złożonych do tego wniosku, w tym także o otwarciu likwidacji Koncesjonariusza. 16. Przedstawianie Prezesowi Urzędu umów o czasowym oddaniu statku powietrznego Koncesjonariusza do używania innej osobie. Umowa taka będzie ważna po zaakceptowaniu jej przez Prezesa Urzędu, w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego, w formie decyzji administracyjnej. 17. Przedstawienie Prezesowi Urzędu regulaminu określającego typowe warunki przewozu lotniczego pasażerów i bagażu, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i w/w ustawy Prawo lotnicze oraz postanowień umów międzynarodowych.	meet the requirements set forth to the binding provisions. Transport not covered by the insurance certificate will be considered as performed without operating licence. 14. The air carrier shall insure that within the period of validity of this licence the company will dispose of at least one aircraft registered in the UE member state's register. 15. The air carrier shall inform the President within fortnight about any changes in the licence application and in all the additional information and documents enclosed to the application, also in the petition for liquidation. 16. The air carrier shall submit to the President all the contracts for temporary lease of the aircraft. Such a contract shall be valid, in the part concerning the exploitation of aircraft, after the acceptance of the President by virtue of an administrative decision. 17. The air carrier shall submit to the President the provisions determining typical conditions of transport of passengers and luggage in respect to the regulations of Civil Code, Aviation Act and with regard to international agreements and regulations.
VIII. Termin rozpoczęcia działalności W ciągu 6 miesięcy od daty wydania decyzji.	VIII. Start date of undertaking activity Within 6 months after the date of issue.
IX. Ważność koncesji Koncesja jest ważna dopóki Koncesjonariusz spełnia warunki określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr	IX. Validity of licence The licence remain valid as long as the air carrier meets the conditions defined in the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the

1008/2008 z dnia 24 września 2008r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) oraz określone w p. IX niniejszej decyzji. Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji nie mogą być przekazywane na innego przedsiębiorcę. Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji mogą być cofnięte w szczególności, jeśli: 1. Koncesjonariusz nie rozpocznie działalności objętej koncesją w wyznaczonym terminie lub zaprzestanie wykonywania działalności objętej koncesją, 2. zostanie otwarta likwidacja Koncesjonariusza lub nastąpi jego upadłość, 3. Koncesjonariusz nie będzie spełniać warunków wymaganych do przyznania koncesji lub warunków określonych w niniejszej koncesji.	Council of 24th September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3) and those specified in the paragraph IX of this decision. Rights resulting from this licence shall not be transferred to a different undertaking. Rights resulting from this licence may be revoked in particular if: 1. The air carrier does not undertake the activity covered by the licence within a determined period or ceases the activity covered by the licence, 2. the liquidation is open or the bankruptcy takes place, 3. The undertaking shall not meet conditions required for this licence to be granted or conditions specified in this licence.
<i>Uzasadnienie</i> Wnioskiem, który wpłynął w dniu w dniu 15 czerwca 2009r., uzupełnionym w dniu 17 czerwca 2009r. oraz w dniu 18 czerwca 2009r., spółka „Jet Air” sp. z o.o. wystąpiła o wydanie koncesji na wykonywanie regularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczty i ładunku, wykonywanego przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń MTOM oraz ilości miejsc pasażerskich. Działając w zakresie swojej kompetencji organ udzielił spółce „Jet Air” sp. z o.o. koncesji Nr ULC-LER-1/4000/GG/216/05/22 w dniu 31 października 2005r., zgodnie z wnioskiem. Ponadto, działając w zakresie swojej kompetencji zgodnie z art. 48 ust. 1 ustawy z dnia 2 lipca 2004 r. o swobodzie działalności gospodarczej (Dz. U. nr 173, poz. 1807 z późn. zm.) organ wydający decyzję określił szczególne warunki wykonywania działalności w zakresie regularnego przewozu lotniczego, zgodnie z w/w ustawą Prawo lotnicze oraz z przepisami międzynarodowymi.	<i>Reasons of the decision</i> With the application from 15th June 2009 completed with the applications dated on: 17th June 2009 and 18th June 2009 the company “Jet Air” sp. z o.o. applied for an operating licence to provide domestic and international scheduled air transportation of passengers, mail and cargo performed by the aircraft of without any restriction of MTOM and numbers of seats. Acting within its power, the licensing authority granted to “Jet Air” sp. z o.o. an operating licence No ULC-LER-1/4000/GG/216/05/22 in 31st October 2005, according to the application. Whereas, acting within its power and basing on the article 48, item 1 of the Economic Activity Law of 2nd July 2004 (Journal of Laws No 173 item 1807 with changes), the licensing authority detailed the conditions of performing non-scheduled air transport, pursuant to the abovementioned Aviation Act and with regard to international regulations.

<i>Pouczenie</i>	<i>Instruction</i>
<i>Strona może zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.</i> PREZES URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO <i>Z upoważnienia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego</i> <i>Zbigniew Maczka</i>	<i>Party is allowed, according to the article 127 § 3 and article 129 § 2 of Administrative Procedure Code of 14th June 1960 (Journal of Law No 98 of 2000 item 1071 with changes) in 14 days from the day the decision is delivered, to submit the application to the President of Civil Aviation Office of Poland to consider the matter once more.</i> (PRESIDENT OF CIVIL AVIATION OFFICE) <i>Z upoważnienia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego</i> <i>Zbigniew Maczka</i>



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

ULC-LER-1/4000-0018/02/12

Warszawa, 2012.02.28

OLT Express Regional sp. z o. o.
ul. Długie Ogrody 8-14
80-755 Gdańsk



DECYZJA

Na wniosek spółki OLT Express Regional sp. z o. o. (uprzednio Jet Air sp. z o. o.) z siedzibą w Gdańsku (uprzednio w Warszawie), który wpłynął w dniu 10 lutego 2012 r.

– na podstawie art. 171 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) w związku z art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.):

zmieniam

decyzję o udzieleniu spółce OLT Express Regional sp. z o. o. (uprzednio Jet Air sp. z o. o.) koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego z dnia 31 października 2005 r. nr ULC-LER-1/4000/GG/216/05/22 z późn. zm. - w ten sposób, że:

- I. Stosowana w decyzji firma Spółki „Jet Air sp. z o. o.” zmienia się na „OLT Express Regional sp. z o. o.”;
- II. Określona w decyzji siedziba Spółki „Polska, 02-137 Warszawa, ul. Radarowa 60” zmienia się na „Polska, 80-755 Gdańsk, ul. Długie Ogrody 8-14”;
- III. Zawarty w decyzji pkt „IV. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza” w brzmieniu:
„Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) .

Wspólnicy:

otrzymuje następujące brzmienie:

„Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) .

Wspólnicy:

W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Wobec uwzględnienia wniosku strony w całości oraz w związku faktem, iż przepisy szczególne nie sprzeciwiają się zmianie niniejszej decyzji oraz mając na uwadze, że za zmianą przemawia słuszny interes strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstąpiono od uzasadnienia decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

P.O. PREZESA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
[Podpis]
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

ULC-LER-1/4000-0018/03/12

Warszawa, 2012.03.14

OLT Express Regional sp. z o. o.
ul. Długie Ogrody 8-14
80-755 Gdańsk



DECYZJA

Na wniosek spółki OLT Express Regional sp. z o. o. (uprzednio Jet Air sp. z o. o.) z siedzibą w Gdańsku (uprzednio w Warszawie), który wpłynął w dniu 10 lutego 2012 r.

– na podstawie art. 104 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.) oraz art. 171 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.):

zmieniam

decyzję o udzieleniu spółce OLT Express Regional sp. z o. o. (uprzednio Jet Air sp. z o. o.) koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego z dnia 29 marca 2004 r. nr ULC-LER-1-480/AK/165/04/11 - w ten sposób, że:

- I. Stosowana w decyzji firma Spółki „Jet Air sp. z o. o.” zmienia się na „OLT Express Regional sp. z o. o.”;
- II. Określona w decyzji siedziba Spółki „Polska, 02-137 Warszawa, ul. Radarowa 17 lok. 19” zmienia się na „Polska, 80-755 Gdańsk, ul. Długie Ogrody 8-14”;
- III. Zawarty w decyzji pkt „VI. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza” w brzmieniu:
„Kapitał spółki: 4.000,00 (80 udziałów po 50,00 zł każdy)”

Wspólnicy:

otrzymuje następujące brzmienie:

„Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) .

Wspólnicy:

IV. Zawarty w decyzji pkt „VII. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją” w brzmieniu:

„Nieregularny przewóz lotniczy pasażerów, towarów i poczty, w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich”

otrzymuje następujące brzmienie:

„Nieregularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.”

W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Wobec uwzględnienia wniosku strony w całości oraz w związku faktem, iż przepisy szczególne nie sprzeciwiają się zmianie niniejszej decyzji oraz mając na uwadze, że za zmianą przemawia słuszny interes strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstąpiono od uzasadnienia decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezesa Urzędu Lotnictwa
Zbigniew Męczyński



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

ULC-LER-1/4000-0047/04/12

Warszawa, 2012.07. 27

OLT Express Regional sp. z o. o.
ul. Długie Ogrody 8-14
80-755 Gdańsk

Adres do korespondencji:
ul. 17 Stycznia 45a
02-146 Warszawa



DECYZJA

Na podstawie art. 9 ust. 3 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) oraz na podstawie art. 171 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz na podstawie art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) –

zawieszam

posiadaną przez spółkę OLT Express Regional sp. z o. o. z siedzibą w Gdańsku koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z dnia 31 października 2005 r. nr ULC-LER-1-4000/GG/216/05/22 oraz koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z dnia 29 marca 2004 r. nr ULC-LER-1-480/AK/165/04/11.

Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 31 października 2005 r. spółka Jet Air sp. z o. o. uzyskała koncesję nr ULC-LER-1-

4000/GG/216/05/22 na wykonywanie regularnego przewozu lotniczego pasażerów, bagażu, towarów oraz poczty w ruchu krajowym i międzynarodowym przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich. 19 czerwca 2009 r. wydana została decyzja zmieniająca w/w koncesję w zakresie rodzaju i przedmiotu działalności objętej koncesją. W/w decyzją Spółka uzyskała uprawnienie do wykonywania regularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczty i ładunku przy użyciu statków powietrznych bez ograniczenia MTOM oraz ilości miejsc pasażerskich. W dniu 28 lutego 2012 r. wydana została decyzja zmieniająca koncesję nr ULC-LER-1-4000/GG/216/05/22 w zakresie firmy – firma „Jet Air sp. z o. o.” zmieniona została na „OLT Express Regional sp. z o. o.”, siedziby oraz struktury kapitałowej koncesjonariusza.

Ponadto, w dniu 29 marca 2004 r. spółka Jet Air sp. z o. o. uzyskała koncesję nr ULC-LER-1-480/AK/165/04/11 na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, towarów i poczty przy użyciu statków powietrznych o maksymalnej masie startowej poniżej 10.000 kg i posiadających mniej niż 20 miejsc pasażerskich. W dniu 14 marca 2012 r. wydana została decyzja zmieniająca koncesję ULC-LER-1-480/AK/165/04/11 w zakresie firmy – firma „Jet Air sp. z o. o.” zmieniona została na „OLT Express Regional sp. z o. o.”, siedziby oraz struktury kapitałowej koncesjonariusza. Jednocześnie, w/w decyzją przyznane zostały Spółce uprawnienia do wykonywania nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczty i ładunku przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.

W związku z nieprzedstawieniem przez OLT Express Regional sp. z o. o. (dawniej Jer Air sp. z o. o.) do dnia 11 kwietnia 2012 r. dokumentów finansowych tj. sprawozdania finansowego za rok 2010 wraz z opinią i raportem biegłego rewidenta oraz skorygowanego planu gospodarczego, o które Urząd zwracał się do Spółki pismem nr ULC-LER-1/4000-0037/06/11 z dnia 23 grudnia 2011 r., a do niezwłocznego złożenia, których spółka OLT Express Regional sp. z o. o. zobowiązała się podczas spotkania dnia 27 stycznia 2012 r. oraz pismem nr MS-OLTER-01-02.12 z dnia 10 lutego 2012 r., Urząd ponownie wzywał Spółkę pismem nr ULC-LER-1/4000-0005/02/12 z dnia 11 kwietnia 2012 r. do przekazania w/w dokumentów do dnia 17 kwietnia 2012 r. Pomimo pisma wzywającego nr ULC-LER-1/4000-0005/02/12 z dnia 11 kwietnia 2012 r., do dnia 16 maja 2012 r. OLT Express Regional sp. z o. o. nie przedstawiła raportu z badania sprawozdania za rok 2010 wraz z opinią biegłego rewidenta.

W związku z powyższym, Urząd pismem nr ULC-LER-1/4000-0005/03/12 z dnia 16 maja 2012 r. wezwał ponownie Spółkę do przekazania w/w raportu z badania sprawozdania za rok 2010 wraz z opinią biegłego rewidenta pod rygorem zawieszenia koncesji OLT Express Regional sp. z o. o.

Zgodnie z art. 8 ust. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – *w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty* (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) wspólnotowy przewoźnik lotniczy dostarcza właściwemu organowi wydającemu koncesje sprawozdania finansowe, poddane badaniu biegłego rewidenta, nie później niż w ciągu sześciu miesięcy od ostatniego dnia danego roku obrotowego, chyba że prawo krajowe stanowi inaczej(...).

Zgodnie z art. 9 ust. 3 w/w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 jeżeli w terminie jednego miesiąca od wystąpienia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego do wspólnotowego przewoźnika o przekazanie sprawozdania finansowego poddanego kontroli biegłego rewidenta, sprawozdanie finansowe poddane kontroli biegłego rewidenta nie zostanie przekazane, koncesja przewoźnika może zostać cofnięta lub zawieszona.

W związku nieprzedstawieniem do chwili obecnej przez koncesjonariusza wnioskowanych dokumentów, mając na uwadze art. 9 ust. 3 w/w rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i

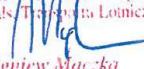
Rady (WE) nr 1008/2008 oraz mając na uwadze pkt 6 Preambuły tego rozporządzenia, który stanowi, że w celu zmniejszenia zagrożeń dla pasażerów wspólnotowi przewoźnicy lotniczy niespełniający wymogów pozwalających na zachowanie ważnej koncesji nie powinni mieć prawa kontynuowania swoich operacji, a w takich przypadkach właściwy organ wydający koncesje powinien cofnąć lub zawiesić koncesję, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego uznał za zasadne zawieszenie posiadanych przez spółkę OLT Express Regional sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego.

Ponadto, w dniu 27 lipca 2012 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego otrzymał pismo L. dz. D/497/2012 od spółki Petrolot sp. z o. o. świadczące o potencjalnej niemożności spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez OLT Express Regional sp. z o. o.

Niniejszej decyzji, zgodnie z art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), ze względu na ważny interes społeczny – wynikający z powołanego powyżej pkt 6 Preambuły rozporządzenia, związany z faktem niewykazania spełniania wymogów pozwalających na zachowanie ważnej koncesji – nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego

Zbigniew Męćka

RZECZPOSPOLITA POLSKA Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Grzegorz Kruszyński Data uzyskania koncesji: 2011-04-23 ULC-LER-1/4000-0005/01/11 KONCESJA NA WYKONYWANIE PRZEWOZU LOTNICZEGO W związku z wnioskiem Yes Airways sp. z o. o., z siedzibą w Polsce w Warszawie, który wpłynął w dniu 11 lutego 2011 r., uzupełnionym w dniu 23 marca 2011 r., w dniu 6 kwietnia 2011 r., w dniu 15 kwietnia 2011 r., w dniu 19 kwietnia 2011 r. oraz w dniu 26 kwietnia 2011 r., na podstawie art. 3 ust. 1 i 2 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3), art. 164 ust. 1 oraz art. 167 ust. 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100 poz. 696 z późn. zm.) oraz art. 104 § 1 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) - udzielam koncesji na prowadzenie działalności gospodarczej obejmującej przewóz lotniczy w <td data-bbox="778 371 1295 1785"> REPUBLIC OF POLAND President of Civil Aviation Office Grzegorz Kruszyński Date of granting the operating licence: 2011-04-23 ULC-LER-1/4000-0005/01/11 OPERATING LICENCE Considering application of the Yes Airways sp. z o. o., with a registered office in Warsaw, Poland, dated on 11th February 2011 completed with applications dated on: 23rd March 2011, 6th April 2011, 15th April 2011, 19th April 2011 and 26th April 2011, basing on the article 3 item 1 and 2 of the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24th September 2008 - on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3), the article 164 item 1 and the article 167 item 3 of the Polish Aviation Law Act of 3rd July 2002 (Journal of Laws No 100 of 2006 item 696 with changes) and article 104 § 1 of Administrative Procedure Code of 14th June 1960 (Journal of Laws No 98 of 2000 item 1071 with changes) - operating licence is granted to conduct a commercial activity involving air transport with a </td>	REPUBLIC OF POLAND President of Civil Aviation Office Grzegorz Kruszyński Date of granting the operating licence: 2011-04-23 ULC-LER-1/4000-0005/01/11 OPERATING LICENCE Considering application of the Yes Airways sp. z o. o., with a registered office in Warsaw, Poland, dated on 11th February 2011 completed with applications dated on: 23rd March 2011, 6th April 2011, 15th April 2011, 19th April 2011 and 26th April 2011, basing on the article 3 item 1 and 2 of the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24th September 2008 - on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3), the article 164 item 1 and the article 167 item 3 of the Polish Aviation Law Act of 3rd July 2002 (Journal of Laws No 100 of 2006 item 696 with changes) and article 104 § 1 of Administrative Procedure Code of 14th June 1960 (Journal of Laws No 98 of 2000 item 1071 with changes) - operating licence is granted to conduct a commercial activity involving air transport with a
--	---

zakresie i na warunkach określonych poniżej.	scope and on terms specified below.
I. Koncesjonariusz	I. Air carrier
Yes Airways sp. z o.o.	Yes Airways sp. z. o. o.
II. Siedziba Koncesjonariusza	II. Registered office of the air carrier
Polska, 02-844 Warszawa, ul. Puławska 465	Poland, 02-844 Warsaw, ul. Puławska 465
III. Rejestracja	III. Registration
Nr KRS: 0000337157	National Court Register No: 0000337157
Data rejestracji w KRS: 16 września 2009 r.	Date of registration: 16 th September 2009
IV. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza	IV. Capital structure of the air carrier
Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3). Wspólnicy:	Capital structure, ownership and effective control of the Company shall meet the requirements of the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24th September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3). Shareholders:
V. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objętej koncesją	V. Type, scope and object of activity covered by the licence
Nieregularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.	Domestic and international non-scheduled air transportation of passengers, mail and cargo with aircraft with no limits concerning number of seats and MTOM.
VI. Obszar działalności koncesjonariusza	VI. Activity area of the air carrier

Wynikający z posiadanego przez Yes Airways sp. z o. o. certyfikatu przewoźnika lotniczego AOC. VII. Warunki wykonywania działalności objętej koncesją	Resulting from the AOC owned by the carrier. VII. Terms of business covered by the licence
1. Wykazanie, w każdym momencie w okresie ważności niniejszej koncesji, na żądanie Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej Prezesem Urzędu, że Koncesjonariusz spełnia wymagania określone w obowiązujących przepisach, a w szczególności w powołanej na wstępie ustawie Prawo lotnicze oraz w w/w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 1008/2008/WE. 2. Posiadanie ważnego certyfikatu stwierdzającego trwałą zdolność przedsiębiorstwa Yes Airways sp. z o. o. do bezpiecznego wykonywania działalności objętej koncesją. 3. Prowadzenie działalności objętej koncesją zgodnie z obowiązującymi przepisami, w szczególności przepisami prawa lotniczego, przepisami dotyczącymi bezpieczeństwa ludzi i mienia, w sposób nie stanowiący zagrożenia dla zdrowia i życia ludzkiego oraz nie narażający na powstanie szkód materialnych, a także z uwzględnieniem zasad uczciwej konkurencji. 4. Zapewnienie, aby czynności w zakresie prowadzonej działalności były wykonywane przez osoby posiadające odpowiednie kwalifikacje wymagane dla tych czynności z uwzględnieniem zasad bezpieczeństwa. 5. Utrzymywanie stanu technicznego przedsiębiorstwa zgodnie z obowiązującymi przepisami określającymi wymogi techniczne, jakościowe, ochrony środowiska.	1. The air carrier shall demonstrate, in any moment of validity of this licence, on request of the President of Civil Aviation Office, hereafter the President, that it meets all the requirements specified in the binding provisions, in particular in the Act - Aviation Law and the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council - abovementioned in the preface. 2. The air carrier shall hold a valid certificate (AOC), affirming a stable capacity of the undertaking company Yes Airways sp. z o. o. to perform safe activity covered by the licence. 3. The air carrier shall perform the activity covered by the licence in respect of binding provisions, in particular, the provisions of the aviation law as well as people and property safety provisions. It shall not expose to material damages and it shall observe the rules of fair competition. 4. The air carrier shall ensure that the activities under this licence were performed by the holders of the appropriate qualifications necessary for this activity with regard to safety standards. 5. The air carrier shall maintain the undertaking company in respect of all binding provisions defining technical, quality and environment protection requirements.

6. Przedstawianie do wiadomości Prezesa Urzędu rocznych sprawozdań finansowych wraz z opinią biegłego rewidenta nie później niż w ciągu 6 miesięcy od dnia zakończenia okresu bilansowego, jeżeli obowiązek sporządzania sprawozdania i poddania go badaniu wynika z przepisów o rachunkowości	6. The air carrier shall submit to the President the annual audited financial statement not later than six months after the end of the relevant period, if a requirement of a statement and its analysis result from the accountancy regulations
7. Przedstawienie Prezesowi Urzędu z należytym wyprzedzeniem rocznych planów ekonomiczno – finansowych, określających w szczególności: przewidywane wydatki na paliwo, wynagrodzenia, amortyzację, opłaty lotniskowe i nawigacyjne, ubezpieczenia, planowane przychody w tym taryfy i stawki przewozowe, prognozy przewozów oraz informacje dotyczące sytuacji finansowej, w tym płynności finansowej na następny rok	7. The air carrier shall provide to the President in an appropriate advance the annual economic and financial plan including: projected expenditure figures on fuel, salaries, depreciation, airport and navigation charges, insurance, projected income figures including transport fares and rates, traffic forecast and the information of financial situation including financial liquidity plan for the following year
8. Informowanie Prezesa Urzędu z wyprzedzeniem co najmniej 30 dni o planach w zakresie wykonywania przewozów w regionie poprzednio nieobsługiwany, zmianach w typach lub liczbie eksploatowanych statków powietrznych lub o innej istotnej zmianie w działalności objętej koncesją.	8. The air carrier shall notify to the President, 30 days in advance at least, the plans for operation to a world region not previously served, changes of type or number of aircraft used or about any other substantial change in the activity covered by a licence.
9. Przekazywanie danych o wielkości, rodzaju przewozów wykonywanych przez spółkę Yes Airways sp. z o. o. oraz o trasach – po każdym sezonie eksploatacyjnym oraz na każde żądanie Prezesa Urzędu.	9. The air carrier shall submit the data about the number, type of transport performed by the company Yes Airways sp. z o. o. and about the routes, after each working season and on each request of the President.
10. Powiadomienie Prezesa Urzędu o podjęciu działalności koncesyjnej oraz o zamierzonym jej zawieszeniu lub zakończeniu.	10. The air carrier shall inform the President about undertaking a licensed activity likewise about a plan of suspension or closure.
11. Udostępnianie swojego przedsiębiorstwa osobom upoważnionym do wykonywania nadzoru i kontroli jego działalności.	11. The air carrier shall make his company accessible to the persons authorized to supervise and control its activity.
12. Przedstawianie Prezesowi Urzędu do zatwierdzenia proponowanych zmian do programu ochrony przedsiębiorstwa	12. The air carrier shall submit for approval all the suggested changes to the air carrier's protection program.

Koncesjonariusza.	
13. Koncesjonariusz zobowiązany jest posiadać ważną umowę ubezpieczenia spełniającą wymagania określone w obowiązujących przepisach. Przewóz może być wykonywany wyłącznie pod warunkiem, że limity i zakres odpowiedzialności wynikające z umowy ubezpieczenia spełniają warunki określone w obowiązujących przepisach. Przewóz pasażerów, ładunku oraz poczty nieobjęty ubezpieczeniem uważany będzie za przewóz wykonywany bez koncesji. 14. Zapewnienie, aby przez cały czas wykonywania działalności objętej niniejszą koncesją przedsiębiorstwo dysponowało (poprzez prawo własności lub w drodze odrębnych umów) co najmniej jednym statkiem powietrznym zarejestrowanym w rejestrze państwa członkowskiego UE. 15. Zgłaszanie Prezesowi Urzędu w terminie 14 dni od dnia zaistnienia wszelkich zmian dotyczących danych zawartych we wniosku koncesyjnym oraz w informacjach i dokumentach złożonych do tego wniosku, w tym także o otwarciu likwidacji Koncesjonariusza. 16. Przedstawianie Prezesowi Urzędu umów o czasowym oddaniu statku powietrznego Koncesjonariusza do używania innej osobie. Umowa taka będzie ważna po zaakceptowaniu jej przez Prezesa Urzędu, w części dotyczącej nadzoru nad eksploatacją statku powietrznego, w formie decyzji administracyjnej. 17. Przedstawienie Prezesowi Urzędu regulaminu określającego typowe warunki przewozu lotniczego, z zachowaniem przepisów prawa cywilnego i w/w ustawy Prawo lotnicze oraz postanowień umów międzynarodowych.	13. The air carrier is obliged to hold a valid insurance certificate meeting the requirements defined in the binding provisions. The transport can be operated only if the limits and the scope of liability resulting from the insurance certificate meet the requirements set forth to the binding provisions. Transport not covered by the insurance certificate will be considered as performed without operating licence. 14. The air carrier shall insure that within the period of validity of this licence the company will dispose of at least one aircraft registered in the UE member state's register. 15. The air carrier shall inform the President within fortnight about any changes in the licence application and in all the additional information and documents enclosed to the application, also in the petition for liquidation. 16. The air carrier shall submit to the President all the contracts for temporary lease of the aircraft. Such a contract shall be valid, in the part concerning the exploitation of aircraft, after the acceptance of the President by virtue of an administrative decision. 17. The air carrier shall submit to the President the provisions determining typical conditions of air transport in respect to the regulations of Civil Code, Aviation Act and with regard to international agreements and regulations.

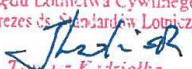
VIII. Termin rozpoczęcia działalności	VIII. Start date of undertaking activity
W ciągu 6 miesięcy od daty wydania decyzji.	Within 6 months after the date of issue.
IX. Ważność koncesji	IX. Validity of licence
Koncesja jest ważna dopóki Koncesjonariusz spełnia warunki określone w Rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) oraz określone w p. IX niniejszej decyzji. Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji nie mogą być przekazywane na innego przedsiębiorcę. Uprawnienia wynikające z niniejszej koncesji mogą być cofnięte w szczególności, jeśli: 1. Koncesjonariusz nie rozpocznie działalności objętej koncesją w wyznaczonym terminie lub zaprzestanie wykonywania działalności objętej koncesją; 2. Zostanie otwarta likwidacja Koncesjonariusza lub nastąpi jego upadłość; 3. Koncesjonariusz nie będzie spełniać warunków wymaganych do przyznania koncesji lub warunków określonych w niniejszej koncesji.	The licence remain valid as long as the air carrier meets the conditions defined in the Regulation (EC) No 1008/2008 of the European Parliament and of the Council of 24th September 2008 on common rules for the operation of air services in the Community (Official Journal No L 293 of 31st October 2008, p.3) and those specified in the paragraph IX of this decision. Rights resulting from this licence shall not be transferred to a different undertaking. Rights resulting from this licence may be revoked in particular if: 1. The air carrier does not undertake the activity covered by the licence within a determined period or ceases the activity covered by the licence; 2. The liquidation is open or the bankruptcy takes place; 3. The undertaking shall not meet conditions required for this licence to be granted or conditions specified in this licence.
Uzasadnienie	Reasons of the decision
Wnioskiem, który wpłynął w dniu 11 lutego 2011 r., uzupełnionym w dniu 23 marca 2011 r., w dniu 6 kwietnia 2011 r., w dniu 15 kwietnia 2011 r., w dniu 19 kwietnia 2011 r. oraz w dniu 26 kwietnia 2011 r., spółka Yes Airways sp. z o. o. wystąpiła o wydanie koncesji na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczty i ładunku przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.	With the application from 11th February 2011 completed with applications dated on: 23rd March 2011, 6th April 2011, 15th April 2011, 19th April 2011, and 26th April 2011, the company Yes Airways sp z o. o. applied for an operating licence to provide non-scheduled air transportation of passengers, mail and cargo performed by the aircraft with no limits concerning number of seats and MTOM.

Działając w zakresie swojej kompetencji zgodnie z art. 167 ust. 3 pkt 7 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100 poz. 696 z późn. zm.) oraz z przepisami międzynarodowymi organ wydający decyzję określił szczególne warunki wykonywania działalności w zakresie nieregularnego przewozu lotniczego.

Pouczenie

Od niniejszej decyzji nie służy odwołanie, jednakże strona może zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2000r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od doręczenia z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

Tomasz Kądziołka



Acting within its power and basing on the article 167, item 3 point 7 of the Polish Aviation Act of 3rd July 2002 (Journal of Laws No 100 of 2006 item 696 with changes) and pursuant to international regulations the licensing authority detailed the conditions of performing non-scheduled air transport.

Instruction

In matter of this decision Party may not appeal but according to the article 127 § 3 and article 129 § 2 of Administrative Procedure Code of 14th June 1960 (Journal of Law No 98 of 2000 item 1071 with changes) in 14 days from the day the decision is delivered, Party is allowed to submit the application to the President of Civil Aviation Office of Poland to consider the matter once more.

(PRESIDENT OF CIVIL AVIATION OFFICE)



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LER-1/4000-0088/02/11

Warszawa, 2011.12. 20

OLT Jetair City sp. z o.o.
ul. Puławska 465, 02-844 Warszawa



DECYZJA

Na wniosek spółki OLT Jetair City sp. z o.o. (uprzednio Yes Airways sp. z o.o.) z siedzibą w Warszawie, który wpłynął w dniu 8 grudnia 2011 r., uzupełniony w dniu 15 grudnia 2011 r., oraz w dniu 19 grudnia 2011 r.

– na podstawie art. 171 § 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) w związku z art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.):

zmieniam

decyzję o udzieleniu spółce OLT Jetair City sp. z o.o. (uprzednio Yes Airways sp. z o.o.) koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego z dnia 29 kwietnia 2011 r. nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 – w ten sposób, że:

- I. Stosowana w decyzji firma Spółki „Yes Airways sp. z o.o.” zmienia się na „OLT Jetair City sp. z o.o.”;
- II. Zawarty w decyzji pkt „IV. Struktura kapitałowa Koncesjonariusza” w brzmieniu:
„Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) .

Wspólnicy:

otrzymuje następujące brzmienie:

„Struktura kapitałowa, własność i skuteczna kontrola Spółki zgodna jest z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w

sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) .

Wspólnicy:

III. Zawarty w decyzji pkt „V. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją” w brzmieniu:

„Nieregularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.”

otrzymuje następujące brzmienie:

„Nieregularny i regularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.”

W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Wobec uwzględnienia wniosku strony w całości oraz w związku faktem, iż przepisy szczególne nie sprzeciwiają się zmianie niniejszej decyzji oraz mając na uwadze, że za zmianą przemawia słuszny interes strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstąpiono od uzasadnienia decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

wz. Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LER-1/4000-0105/01/11

Warszawa, 2012.01. 9

OLT Express Poland sp. z o.o.
ul. Puławska 465, 02-844 Warszawa



DECYZJA

Na wniosek spółki OLT Express Poland sp. z o.o. (uprzednio OLT Jetair City sp. z o.o.) z siedzibą w Warszawie, który wpłynął w dniu 30 grudnia 2011 r.

– na podstawie art. 171 § 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) w związku z art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.);

zmieniam

decyzję o udzieleniu spółce OLT Express Poland sp. z o.o. (uprzednio OLT Jetair City sp. z o.o.) koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego z dnia 29 kwietnia 2011 r. nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 - w ten sposób, że:

- I. Stosowana w decyzji firma Spółki „OLT Jetair City sp. z o.o.” zmienia się na „OLT Express Poland sp. z o.o.”

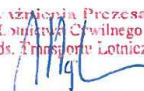
W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Wobec uwzględnienia wniosku strony w całości oraz w związku faktem, iż przepisy szczególne nie sprzeciwiają się zmianie niniejszej decyzji oraz mając na uwadze, że za zmianą przemawia słuszny interes strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstąpiono od uzasadnienia decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Wiceprezes ds. Transportu Lotniczego


Zbigniew Mączka



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LER-1/4000-0012/01/12

Warszawa, 2012.02. 3

OLT Express Poland sp. z o.o.
ul. Puławska 465, 02-844 Warszawa



DECYZJA

Na wniosek spółki OLT Express Poland sp. z o.o. z siedzibą w Warszawie, który wpłynął w dniu 25 stycznia 2012 r.

– na podstawie art. 171 § 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) w związku z art. 155 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98, poz. 1071, z późn. zm.);

zmieniam

decyzję o udzieleniu spółce OLT Express Poland sp. z o.o. koncesji na wykonywanie przewozu lotniczego z dnia 29 kwietnia 2011 r. nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 - w ten sposób, że:

I. Zawarty w decyzji pkt „V. Rodzaj, zakres i przedmiot działalności objęty koncesją” w brzmieniu:

„Nieregularny i regularny przewóz lotniczy pasażerów, poczty i ładunku w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.”

otrzymuje następujące brzmienie:

„Nieregularny i regularny przewóz lotniczy pasażerów w ruchu krajowym i międzynarodowym, wykonywany przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM.”

W pozostałej części w/w decyzja pozostaje bez zmian.

Wobec uwzględnienia wniosku strony w całości oraz w związku faktem, iż przepisy szczególne nie sprzeciwiają się zmianie niniejszej decyzji oraz mając na uwadze, że za zmianą przemawia słuszny interes strony, na podstawie art. 107 § 4 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 z późn. zm.) odstąpiono od uzasadnienia decyzji.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. - *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

Z upoważnienia Prezesa
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Prezes ds. Lotnictwa Cywilnego

Zbigniew Mączyński



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

ULC-LER-1/4000-0066/01/12

Warszawa, 2012.07. 31

OLT Express Poland sp. z o. o.
ul. 17 Stycznia 45 D
02-146 Warszawa



DECYZJA

Na podstawie art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) oraz na podstawie art. 171 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz. U. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) oraz na podstawie art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.) –

Zawieszam

posiadaną przez spółkę OLT Express Poland sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie koncesję na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z dnia 29 kwietnia 2011 r. nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 do czasu udokumentowania naprawy sytuacji finansowej spółki.

Niniejszej decyzji nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

UZASADNIENIE

W dniu 29 kwietnia 2011 r. spółka Yes Airways sp. z o. o. uzyskała koncesję nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11 na wykonywanie nieregularnego przewozu lotniczego pasażerów, poczyty i

ładunku przy użyciu statków powietrznych bez ograniczeń ilości miejsc pasażerskich i MTOM. Decyzją nr ULC-LER-1/4000-0088/02/11 z dnia 20 grudnia 2011 r. nastąpiła zmiana w/w koncesji w zakresie firmy spółki z „Yes Airways sp. z o. o.” na „OLT Jetair City sp. z o. o.”, struktury kapitałowej oraz rodzaju działalności. W wyniku zmian Spółka uzyskała uprawnienia do wykonywania przewozu regularnego. W dniu 9 stycznia 2012 r., poprzez decyzję nr ULC-LER-1/4000-0105/01/11, nastąpiła zmiana koncesji w zakresie firmy spółki z „OLT Jetair City sp. z o. o.” na „OLT Express Poland sp. z o. o.”.

Zgodnie z art. 9 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. – w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str.3) właściwy organ wydający koncesje może w każdej chwili dokonać oceny sytuacji finansowej wspólnotowego przewoźnika lotniczego, któremu wydał koncesję. Opierając się na tej ocenie, organ zawiesza lub cofa koncesję, jeżeli nie jest już przekonany o możliwości spełnienia istniejących i potencjalnych zobowiązań przez tego wspólnotowego przewoźnika lotniczego przez okres 12 miesięcy.

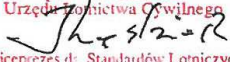
W oparciu o przedstawione przez spółkę OLT Express Poland sp. z o. o. dokumenty finansowe organ uznał, iż istnieje realne zagrożenie kontynuacji działalności Spółki w ciągu kolejnych 12 miesięcy a tym samym uznał, iż niezbędne jest zawieszenie posiadanej przez spółkę OLT Express Poland sp. z o. o. z siedzibą w Warszawie koncesji na wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z dnia 29 kwietnia 2011 r. nr ULC-LER-1/4000-0005/01/11.

Ponadto, mając na uwadze pkt 6 Preambuły w/w rozporządzenia 1008/2008, który stanowi, że w celu zmniejszenia zagrożeń dla pasażerów wspólnotowi przewoźnicy lotniczy niespełniający wymogów pozwalających na zachowanie ważnej koncesji nie powinni mieć prawa kontynuowania swoich operacji, a w takich przypadkach właściwy organ wydający koncesje powinien cofnąć lub zawiesić koncesję,

Niniejszej decyzji, zgodnie z art. 108 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r., Nr 98, poz. 1071 z późn. zm.), ze względu na ważny interes społeczny – wynikający z powołanego powyżej pkt 6 Preambuły rozporządzenia, związany z faktem niewykazania spełniania wymogów pozwalających na zachowanie ważnej koncesji – nadaje się rygor natychmiastowej wykonalności.

POUCZENIE

Od niniejszej decyzji stronie nie służy odwołanie, jednak strona może, zgodnie z przepisem art. 127 § 3 i art. 129 § 2 ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – *Kodeks postępowania administracyjnego* (Dz. U. z 2000 r. Nr 98 poz. 1071 ze zm.), zwrócić się do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w terminie 14 dni od dnia doręczenia decyzji z wnioskiem o ponowne rozpatrzenie sprawy.

p.o. PREZESA
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych
Tomasz Kądziołka

Załącznik 15

Wymogi do uzyskania / utrzymania koncesji-OLT Express Regional sp. z o.o.

Zgodnie z regulacjami przytoczonymi powyżej do udzielenia koncesji niezbędne jest spełnienie szeregu wymogów i złożenie określonych dokumentów. Poniżej przytoczone są dokumenty składane przez wnioskodawcę, które miały potwierdzić spełnianie określonych w ww. aktach wymogów (a wcześniej w rozporządzeniu Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. – w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz. Urz. UE L 240 z 24.08.1992, str.1, z późn. zm.; Dz. Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 6, t. 2, str. 3, z późn. zm.) do uzyskania jak również do utrzymania posiadanej koncesji.

1.	główne miejsce prowadzenia działalności przez to przedsiębiorstwo znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	• Umowa spółki – tekst jednolity z 29.01.2002; • Wniosek otrzymany 16.12.2003; • Informacje wskazane we wniosku otrzymanym 11.08.2005; • Umowa spółki złożona 11.08.2005;
2.	posiada ono ważny certyfikat (AOC)	Fakt znany z urzędu
3.	dysponuje ono co najmniej jednym statkiem powietrznym, którego jest właścicielem lub który jest przedmiotem umowy leasingu bez załogi	• Umowa najmu z 14.03.2003; • Złożone 11.08.2005 świadectwo rejestracji; • Złożona 11.08.2005 umowa sprzedaży; • Umowa najmu z 29.06.2005; • Umowa leasingu statku powietrznego z 30.11.2005;
4.	jego główną działalność stanowi wykonywanie przewozów lotniczych oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych	• Oświadczenie wystawione 12.12.2003; • Oświadczenie otrzymane 11.08.2005;
5.	państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków zgodnych z postanowieniami umowy z państwem trzecim, której Wspólnota jest stroną	• Odpis z KRS na dzień 4.12.2003; • Oświadczenie o pełnionych funkcjach w innych podmiotach wystawione 12.12.2003; • Oświadczenie o składzie zarządu wystawione 12.12.2003 • Lista wspólników wystawiona 12.12.2003; • Otrzymana 16.03.2004 lista udziałowców, • Odpis z KRS na dzień 27.05.2008 • Złożony 11.08.2005 skład zarządu; • Złożone 11.08.2005 oświadczenie o pełnionych funkcjach w innych podmiotach;

		• Złożona 11.08.2005 lista udziałowców; • Złożona 21.10.2005 lista udziałowców; • Odpis z KRS na dzień 15.11.2006; • Odpis z KRS na dzień 30.07.2007; • Odpis z KRS na dzień 16.07.2008; • Złożona 26.08.2008 lista udziałowców; • Odpis z KRS na dzień 15.05.2009; • Złożony 15.06.2009 skład zarządu • Odpis z KRS na dzień 17.06.2009; • Informacja o składzie zarządu oraz o zmianie struktury kapitałowej z 15.12.2011; • Odpis z KRS na dzień 7.02.2012; • Odpis z KRS na dzień 7.07.2012; • Informacja o składzie zarządu oraz o strukturze kapitałowej z 9.02.2012; • Oświadczenia prezesa i wiceprezesa zarządu o pełnionej funkcji złożone 29.02.2012; • Oświadczenia prezesa i wiceprezesa zarządu o pełnionej funkcji złożone 7.05.2012; • Oświadczenia członków zarządu o pełnionej funkcji złożone 17.07.2012; • Wykaz członków zarządu złożony 17.07.2012; • Rezygnacja z funkcji członka zarządu (J. Łyczba) wystawiona z dniem 27.07.2012;
6.	spełnia ono warunki finansowe określone w art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008	• Dokumenty finansowe otrzymane 16.03.2004; • Dokumenty finansowe otrzymane 11.08.2005; • Dokumenty finansowe złożone 20.11.2006; • Dokumenty finansowe złożone 15.10.2007; • Dokumenty finansowe złożone 11.07.2008; • Dokumenty finansowe złożone 15.06.2009; • Dokumenty finansowe złożone 15.07.2009; • Dokumenty finansowe złożone 20.08.2010; • Informacja wystawiona 29.06.2011 o dokapitalizowaniu spółki;

		• Dokumenty finansowe złożone 5.12.2011; • Dokumenty finansowe złożone 23.12.2011; • Dokumenty finansowe złożone 30.05.2012; • Dokumenty finansowe złożone 18.06.2012; • Dokumenty finansowe złożone 22.06.2012;
7.	spełnia ono wymogi ubezpieczeniowe określone w art. 11 rozporządzenia nr 1008/2008 oraz w art. 4 rozporządzenia nr 785/2004	• Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 5.12.2003; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 9.01.2004; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 16.03.2004 • Złożone 4.10.2005 polisy ubezpieczeniowe; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 22.09.2006; • Złożone 15.06.2009 polisy ubezpieczeniowe; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 17.06.2010; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 22.09.2010; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 19.05.2011; • Polisy ubezpieczeniowe wystawione w dniu 17.06.2011; • Złożone 22.12.2011 polisy ubezpieczeniowe; • Złożone 11.01.2012 polisy ubezpieczeniowe; • Złożone 11.07.2012 polisy ubezpieczeniowe;
8.	spełnia ono wymogi przepisów dotyczących dobrej reputacji zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 1008/2008	• Oświadczenie, iż nie cofnięto koncesji wystawione 12.12.2003; • Zaświadczenie z rejestru dłużników niewypłacalnych wystawione 4.12.2003; • Zaświadczenie o niekaralności (K. Wicherek) wystawione 4.12.2003; • Złożone 11.08.2005 oświadczenie, iż nie cofnięto koncesji; • Złożone 11.08.2005 zaświadczenie o niekaralności (K. Wicherek); • Złożone 11.08.2005 zaświadczenie z rejestru dłużników niewypłacalnych; • Zaświadczenie o niekaralności wystawione 31.01.2012 (M.

		Swoboda, A. Dąbrowski); • Zaświadczenie o niekaralności wystawione 13.07.2012 (J. Łyczba, R. Orłowski, A. Dąbrowski);
--	--	--

Załącznik 16

Wymogi do uzyskania / utrzymania koncesji-OLT Express Poland sp. z o.o.

Zgodnie z regulacjami przytoczonymi powyżej do udzielenia koncesji niezbędne jest spełnienie szeregu wymogów i złożenie określonych dokumentów. Poniżej przytoczone są dokumenty składane przez wnioskodawcę, które miały potwierdzić spełnianie określonych wymogów do uzyskania jak również do utrzymania posiadanej koncesji.

1.	główne miejsce prowadzenia działalności przez to przedsiębiorstwo znajduje się na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej	• Złożony wraz z wnioskiem z 11.02.2011 odpis z KRS spółki; • Złożona wraz z wnioskiem umowa spółki;
2.	posiada ono ważny certyfikat (AOC)	Fakt znany z urzędu
3.	dysponuje ono co najmniej jednym statkiem powietrznym, którego jest właścicielem lub który jest przedmiotem umowy leasingu bez załogi	• Złożona wraz z wnioskiem z 11.02.2011 umowa najmu samolotu Airbus A320-200,
4.	jego główną działalność stanowi wykonywanie przewozów lotniczych oddzielnie lub w połączeniu z każdą inną działalnością handlową przy użyciu statku powietrznego lub z naprawą i konserwacją statków powietrznych	• Oświadczenie woli dołączone wraz z wnioskiem z 11.02.2011,
5.	państwa członkowskie lub obywatele państw członkowskich posiadają ponad 50 procent udziałów w przedsiębiorstwie oraz skutecznie je kontrolują, bezpośrednio lub pośrednio poprzez jedno lub więcej przedsiębiorstw pośredniczących, z wyjątkiem przypadków zgodnych z postanowieniami umowy z państwem trzecim, której Wspólnota jest stroną	• Złożony wraz z wnioskiem z 11.02.2011 odpis z KRS spółki, • Oświadczenie dołączone wraz z wnioskiem z 11.02.2011 • Złożone w dniu 19.04.2011 oświadczenie o strukturze udziałów, • Złożona pismem z dnia 16.11.2011 informacja o zmianie udziałów, • Złożona pismem z dnia 2.12.2011 informacja o podwyższeniu kapitału i zmianie umowy spółki, • Wystawione w dniu 7.12.2011 oświadczenie strukturze udziałów Spółników, • Złożone pismem z dnia 15.12.2011 odpis z KRS, • Złożona pismem z dnia 20.12.2011 informacja o zmianie umowy spółki • Złożona pismem z dnia 20.12.2011 informacja o zmianie umowy spółki wraz z odpisem z KRS, • Złożona pismem z dnia 16.07.2012

		informacja o zmianach umowy spółki, wykaz członków zarządu, oświadczenia woli o pełnionych funkcjach w innych podmiotach,
6.	spełnia ono warunki finansowe określone w art. 5 rozporządzenia nr 1008/2008	• Złożone wraz z wnioskiem z 11.02.2011 dokumenty finansowe spółki (sprawozdanie finansowe, plan gospodarczy), • Złożone pismem z dnia 6.04.2011 uzupełnienie planu gospodarczego, • Złożone 31.08.2011 sprawozdanie finansowe, • Złożony pismem z dnia 7.12.2011 plan gospodarczy, • Wystawione 16.12.2011 potwierdzenie udzielenia pożyczki spółce, • Złożony pismem z dnia 26.06.2012 plan gospodarczy i sprawozdanie finansowe, • Złożone pismem z dnia 26.07.2012 sprawozdanie finansowe, • Złożone pismem z dnia 31.07.2012 wyjaśnienia do sprawozdania finansowego,
7.	spełnia ono wymogi ubezpieczeniowe określone w art. 11 rozporządzenia nr 1008/2008 oraz w art. 4 rozporządzenia nr 785/2004	• Złożone 15.04.2011 polisy ubezpieczeniowe • Złożone pismem z dnia 9.12.2011 polisy ubezpieczeniowe • Złożone pismem z dnia 13.01.2012 polisy ubezpieczeniowe, • Złożone pismem z dnia 28.05.2012 polisy ubezpieczeniowe
8.	spełnia ono wymogi przepisów dotyczących dobrej reputacji zgodnie z art. 7 rozporządzenia nr 1008/2008	• Złożone wraz z wnioskiem z 11.02.2011 zaświadczenia o niekaralności (J. Łyczba), • Złożone wraz z wnioskiem z 11.02.2011 oświadczenie, iż nie cofnięto koncesji, • Wystawione w dniu 8.03.2011 zaświadczenie z rejestru dłużników niewypłacalnych, • Przekazane wraz pismem otrzymanym w dniu 23.03.2011 oświadczenie, iż nie zgłoszono wniosku o ogłoszenie upadłości, • Złożone wraz z pismem z 16.07.2012 zaświadczenia o niekaralności (A. Dąbrowski, J. Łyczba, R. Orłowski),

ZESTAWIENIE ZEZWOLEŃ I PISM DLA OLT EXPRESS REGIONAL I OLT EXPRESS POLAND (DOTYCZY UMÓW WET LEASE)

Leasingobiorca	Leasingodawca	Nr decyzji	Ważność decyzji	Statki powietrzne	Uwagi
OLT Express Regional sp. z o.o.	SWIFTAIR	ULC- LOL- 3/0772- 0055/02/12 z 31 maja 2012 r.	Do 30 września 2012 r.	ATR 72 EC-JDX, EC- KAD, EC- KVI, EC-KUL oraz EC-KKQ	
OLT Express Regional sp. z o.o.	SWIFTAIR	ULC- LOL- 3/0772- 0032/01/12 z 10 kwietnia 2012 r.	Do 1 czerwca 2012 r.	ATR 72 EC-JDX, EC- KAD	
OLT Express Regional sp. z o.o.	Danish Air Transport A/S	ULC- LOL- 3/0772- 0052/01/12 z dnia 24 maja 2012	Do 30 czerwca 2012 r.	ATR 42 OY-RUB	
OLT Express Regional sp. z o.o.	Danish Air Transport A/S	ULC- LOL- 3/0772- 0047/01/12 z 16 maja 2012 r.	Do 6 maja 2012	ATR 42 OY-JRJ	
OLT Express Regional sp. z o.o.	OLT Ostfriesische Lufttransport GmbH	ULC- LOL- 3/0772- 0031/03/12 z 2 maja 2012 r.	Do 12 grudnia 2012 r.	FOKKER F28 Mk 0100 OY-RUB	
OLT Express Regional sp. z o.o.	Air Via Ltd.	ULC- LOL- 3/0772- 0048/01/12 z 16 maja 2012 r.,	Do 12 maja 2012 r.	Airbus A320 LZ-MDC	
OLT Express Regional sp. z o.o.	TEN AIRWAYS S.r.l	ULC- LOL- 3/0772- 0085/01/12 z dnia 25 lipca 2012 r.	-----	MD 82 YR-MDK	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w dniach 28-30 czerwca 2012 r.
OLT Express Regional sp. z o.o.	UAB "DOT LT"	ULC- LOL- 3/0772- 0086/01/12 z dnia 25 lipca 2012	-----	ATR 42 LY-DAT	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy

		r.			w dniach 6-7 lipca 2012
OLT Express Regional sp. z o.o.	Lets Fly S.L	ULC- LOL- 3/0772- 0081/01/12 z 25 lipca 2012 r.	-----	ATR 42 EC-IDG	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w dniach 13-16 lipca 2012 r.
OLT Express Regional sp. z o.o.	Budapest Aircraft Srevice Ltd.	ULC- LOL- 3/0772- 0056/01/12 z dnia 6 czerwca 2012 r.	-----	Embraer 120 ER HA-FAI	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w dniach 4-5 kwietnia 2012
OLT Express Regional sp. z o.o.	Trade Air d. o.o.	ULC- LOL- 3/0772- 0056/01/12 z dnia 6 czerwca 2012 r.	-----	Fokker 100 9A-BTD 9A-BTE.	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w okresie 15-20 i 21-27 kwietnia 2012 r.
OLT Express Regional sp. z o.o.	SprintAir S.A	ULC- LOL- 3/0772- 0056/01/12 z dnia 6 czerwca 2012 r.	-----		W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości realizacji umowy dniu 4 kwietnia 2012 r.
OLT Express Poland sp. z o.o.	Aurela Airlines	ULC- LOL- 3/0772- 0050/01/12 z 24 kwietnia 2012 r.	Do 18 maja 2012 r.	Boeing 737- 300 LY-SKA LY-SKW	
OLT Express Poland sp. z o.o.	Air Via Ltd.	ULC- LOL- 3/0772- 0048/01/12 z 16 maja 2012 r.	Do 12 maja 2012 r.	Airbus A320 LZ-MDC	
OLT Express Poland sp. z o.o.	Sayegh Aviation	ULC- LOL- 3/0772- 0060/01/12 z dnia 5 czerwca 2012 r.,	-----	Boeing 737- 400 OM-SAA	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w dniu 18 maja 2012 r
OLT Express Poland sp. z o.o.	Smart Lynx	ULC- LOL- 3/0772- 0060/01/12 z dnia 5 czerwca 2012 r.,	-----	Airbus 320 YL-LCD	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w dniu 18 maja

					2012 r.
OLT Express Poland sp. z o.o.	Neos S.p.a	ULC- LOL- 3/0722- 0060/01/12 z dnia 5 czerwca 2012	-----	Boeing 737 I-NEOS	W sprawie przygotowano pismo dotyczące przyjęcia do wiadomości fakt realizacji umowy w dniu 1 czerwca 2012 r.

Załącznik 18



RAPORT ZALECENIA ZATWIERDZENIA WG PART 145 PART 145 APPROVAL RECOMMENDATION REPORT

Część 4: Niezgodności dotyczące statusu spełnienia wymagań PART

Part 4: Findings PART 145 compliance status

Każda niezgodność poziomu 1 i 2, niezależnie od tego czy została usunięta czy nie została usunięta, powinna być zapisana i powinna być określona przez przywołanie wymagań Części 2 lub 3. Wszystkie nieusunięte niezgodności powinny być przekazane na piśmie do organizacji w celu podjęcia niezbędnych działań korygujących.

Odniesienia do Części 2 lub 3 niniejszego Formularza	Numer audytu, data audytu: Niezgodności	Poziom	Działania korygujące		
			Planowana data zakończenia	Rzeczywista data zakończenia	Odniesienia do pisma
Niezgodności z audytu 145/050/11/02 z dni 2011-06-10					
	bez niezgodności				
Niezgodności z audytu 145/050/11/03 z dni 2011-09-14					
1. 145.A.30 (a)	Brak wiedzy wśród personelu organizacji celów polityki jakości promowanej przez Kierownika Odpowiedzialnego, brak wizualizacji tej polityki na terenie organizacji. Usunięto, dokonano sprawdzenia 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-18	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
2. 145.A.30 (b)	W organizacji nie wyznaczono zastępcy Dyrektora Obsługi. Usunięto częściowo, wyznaczono osobę, nie zatwierdzono wydania I MOE organizacji. 145/050/12/01 Zatwierdzono Wyd nr I do MOE 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

3. 145.A.30 (e)	Organizacja nie przedstawiła zapisów dotyczących szkolenia uzupełniającego za 2010 /2011. Organizacja uzupełniła wymagane szkolenia 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
4. 145.A.30 (e)	Organizacja nie określiła zakresu obowiązków i uprawnień jakie posiadają mechanicy. Aktualnie organizacja zwolniła wszystkich pracowników nie posiadających licencji. Opracowano zasady nadawania uprawnień. 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
5. 145.A.30 (d)	Organizacja nie posiada planu obsługi i nie opracowała planu pracochłonności, ani nie dokonuje analizy tego planu. Organizacja otrzymała plan obsługi od operatora i opracowała plan pracochłonności i analizę. 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

6. 145.A.30 (e)	W opracowanej procedurze oceny kwalifikacji personelu brak jednoznacznego zapisu czy dokonuje się tej oceny na podstawie oceny na stanowisku czy na podstawie egzaminów. Nie usunięto, brak zatwierdzenia MOE dla organizacji OLT EXPRESS REGIONAL Zatwierdzono nowe wydanie MOE.	145/050/12/01 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
7. 145.A.30	W teczce osobowej Pana Jacka Kobzy- personel poświadczający brak zapisów dot ukończenia szkolenia wstępnego, udokumentowania wymaganej praktyki, druku oceny kompetencji nie podpisany przez Kierownika Jakości i Kierownika Odpowiedzialnego. Usunięto, uzupełniono wszystkie wymagane dokumenty Usunięto	145/050/12/01 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-01-18	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
8. 145.A.35 (a)	Upoważnienie wydane Panu Jackowi Kobzie przekracza zakres jego licencji. Usunięto, dokonano weryfikacji upoważnienia.	145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

9. 145.A.35 (c)	W teczce osobowej Pana Jacka Kobzy -personel poświadczający brak udokumentowania wymaganej praktyki (6 mies. W ciągu 2 lat)	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Uzupełniono o wymagane dokumenty. 145/050/12/01				
10. 145.A.30 (j)	W teczkach osobowych personelu poświadczającego nie zgromadzono wszystkich wymaganych zapisów. (np. teczka Pana Jacka Kobzy).	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Uzupełniono o wymagane dokumenty. 145/050/12/01				
11. 145.A.25 (d)	W magazynku nie dokonuje się rejestracji wilgotności i temperatury.	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Usunięto, dokonuje się rejestracji 145/050/12/01				

12. 145.A.30 (b)	Pan Błażej Orliński Dyrektor Obsługi nie dopełnił warunku szkolenia poziomu ATA 104 ze znajomości samolotu ATR-42 w nakazanym terminie. Pan Błażej Orliński złożył wypowiedzenie, 145/050/12/01 mianowano nowego Dyrektora Obsługi Technicznej.	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
13. 145.A.40 (a)	Brak udokumentowania, że organizacja posiadała wymagane narzędzia wypożyczone od innych organizacji w czasie wykonywania obsługi. Organizacja przedstawiła dokumenty potwierdzające wypożyczenie narzędzi. 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
14. 145.A.40 (a)	W wykazie narzędzi organizacji nie uwzględniono narzędzi w skrzynkach narzędziowych Opracowano wykazy. 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

15. 145.A.55 (a)	Organizacja przyjęła zamówienie na wykonanie wymiany silnika na samolocie ATR SP-KTR nr zamówienia JA-11011-JTR z błędami. Pakiet obsługowy tego zamówienia nie zawiera kart zadaniowych. Organizacja nie dysponuje Ground Support Equipment tylko ad hoc pozyskuje go od organizacji zewnętrznych. Nie przedstawiono jednak dokumentów potwierdzających ten fakt. zgoda na przesunięcie terminu usunięcia z 2011-09-21 na 2011-09-25 pismem nr ULC-DLG/0944-0133/01/11 z dnia 2011-09-22 LTT-2 Usunięto, powtórzono wymagane czynności obsługowe Inspekcja SPOT nr 2011/ATR42/02 145/050/12/01	1	2011-09-21	2011-09-29	pismo nr JA-T-2011-063 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
16. 145.A.55 (a)	Nieprawidłowo wydane Poświadczenie obsługi nr CRS JA/12/11/08 (w części nr 11 dot. zamówienia nr JA-110118-JTR), Błędy w zamówieniu nr JA-110118-JEA (niewłaściwe znaki z którego zdjęto FDU). Błędy w numeracji zamówień (powtarzające się numery zamówień zamówienie JA-11045-JTR dotyczy obsługi zamówionej 29.04.2011 i 09.08.2011) Usunięto, w kolejnym niezatwierdzonym MOE opracowano procedurę akceptacji zamówienia. 145/050/12/01	2	2011-09-21	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
17. 145.A.45 (e)	Karty zadaniowe nie posiadają odniesienia do danych obsługowych. Uzupełniono karty zadaniowe o wymagane zapisy. 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

18. 145.A.55 (c)	System przywracania utraconych zapisów opisany w MOE nie funkcjonuje w sposób opisany w dokumencie.	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Zademonstrowano działanie systemu. 145/050/12/01				
19. 145.A.70 (a)	Nazwiska osób mianowanych niezgodne ze stanem faktycznym.	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Usunięto 145/050/12/01				
20. 145.A.70 (a)	Umieszczone w schemacie nazwiska osób mianowanych niezgodne z stanem faktycznym.	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowej zmiany MOE 145/050/12/01				
	Zatwierdzono wyd nr I do MOE 145/050/12/02				

27. 145.A.70 (a)	Opis zawarty w procedurze 2.12 Modyfikacje nieobowiązkowe nie zawiera opisu przygotowania organizacji, analizy potrzeb i możliwości wykonania takiej obsługi. Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowego wydania MOE. Usunięto	145/050/12/01 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
28. 145.A.70 (a)	W procedurze 2.13 błędny zapis określający czas przechowywania CRS. Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowego wydania MOE. Usunięto	145/050/12/01 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
29. 145.A.70 (a)	W procedurze 2.6 brak wymogu sprawdzenia kompletności narzędzi po wykonaniu zakończeniu dnia pracy. Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowego wydania MOE. Usunięto	145/050/12/01 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

33. 145.A.70 (a)	W procedurze 2.22 brak odniesienia do planu usług. Opis zawarty w procedurze niezgodny z zwyczajami organizacji. Pracochłonność zadania wypełnia personel kierowniczy a nie wykonawca. (karty zadaniawe po wykonaniu obsługi dla CRS nr JA/CRS/22/11/08 puste)	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Usunięto przedstawiono dowody. 145/050/12/01				
34. 145.A.70 (a)	W procedurze 2.23 nie zdefiniowano wszystkich zadań krytycznych wymaganych przepisem. Zapisano, istnieją dwa sposoby oznaczania zadań krytycznych a opisano tylko jeden.	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowego wydania MOE. 145/050/12/01 Usunięto 145/050/12/02				
35. 145.A.70 (a)	OpisL.2.1 niezgodny ze stanem faktycznym w organizacji po zmianach	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
	Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowego wydania MOE. 145/050/12/01 Usunięto 145/050/12/02				

39. 145.A.70 (a)	Zapis w MOE nie gwarantuje personelowi poświadczającemu wydania na jego życzenie kopii jego zapisów po rozwiązaniu umowy o pracę. Nie usunięto ze względu na brak możliwości zatwierdzenia nowego wydania MOE. 145/050/12/01 Usunięto 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
40. 145.A.65	W kartach zadaniowych brak zaznaczenia czynności krytycznych mimo opisu zawartego w MOE. Usunięto oznaczono w kartach. 145/050/12/01 Usunięto 145/050/12/02	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
41. 145.A.65 (c)	Organizacja nie zaplanowała audytu w lokalizacji Brema. Audyt został zaplanowany. 145/050/12/01	2	2011-12-13	2012-01-19	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21

42. 145.A.65	W lokalizacji Gdańsk nie udostępniono zapisów dot kwalifikacji audytorów. Dokumenty zostały złożone do POK w dniu 29.09 2011. Zamknięcie niezgodności nastąpi po przeanalizowaniu załączników. Usunięto	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
43. 145.A.65	W lokalizacji Gdańsk nie udostępniono dokumentów świadczących o systemowej ocenie dostawców i podwykonawców. Dokumenty zostały złożone do POK w dniu 29.09.2011. Zamknięcie niezgodności nastąpi po analizie złożonych załączników. Usunięto	2	2011-12-13	2012-04-02	pismo nr JA-T-2011-064 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr ULC-DLG/0943-0004/01/11 z dnia 2011-09-30, pismo nr JA-T-2011-071 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-092 z dnia 2011-11-21 data POK 2011-11-21
Niezgodności z audytu 145/050/12/01 z dni 2012-01-18					
1. 145.A.85	Wręczone zespołowi w dniu 2012-01-18 druki EASA numer 2 zawierają rozbieżne dane dotyczące miejsca siedziby głównej firmy (trzy różne adresy), brak podpisu Kierownika Odpowiedzialnego. Zespół nie był w stanie ustalić adresu siedziby głównej organizacji obsługowej. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-02-27	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
2. 145.A.25 (a)	Organizacja nie przedstawiła umowy najmu hangaru w lokalizacji Gdańsk. Przedstawiona umowa została zawarta przez organizację Jet Air. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-02-08	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
3. 145.A.30 (a)	Organizacja nie przedstawiła dokumentu potwierdzającego kompetencje Kierownika Odpowiedzialnego do zapewnienia finansowania wszystkich działań obsługowych w standardzie wymaganym przepisem i przez klienta. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-01-31	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
4. 145.A.30 (d)	W przedstawionym planie pracochłonności nie uwzględniono elementów planowania dla samolotu Jet Stream. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-02-17	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15

5. 145.A.42 (a)	W magazynie występują dwa wzory wywieszek SERVICEABLE. Przechowywane w magazynie lampy lądowania do samolotu Jet Stream nie posiadają indywidualnych przywieszek określających ich staty zgodnie z procedurą w MOE.	2		2012-01-19	
6. 145.A.42 (a)	W szafce na chemikalia stwierdzono obecność chemikali nie będących materiałami wykorzystywanymi w obsłudze technicznej statków powietrznych.	2		2012-01-18	
7. 145.A.45 (b)	W rozdzielnikach Programów Obsługi Technicznej Organizacja Zarządzania Ciągłą Zdatością nie uwzględniła własnej organizacji obsługowej. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-02-18	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
8. 145.A.30	Organizacja nie przedstawiła zapisów potwierdzających przeprowadzenie szkolenia z zasad wykonywania czynności po odladaniu dla personelu poświadczającego. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-03-18	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
9. 145.A.40 (b)	Procedura kontroli narzędzi jest realizowana w sposób niezgodny z zapisami w MOE (realizuje osoba nie wyznaczona w procedurze MOE). zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-03-17	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
10. 145.A.70 (a)	Niezgodności dotyczące MOE organizacji OLT Express regional zawarte są w piśmie numer ULC-DLG/PB-0001/2012 stanowiące załącznik numer 2 do protokołu. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. Długosza LTT-2	2	2012-02-18	2012-02-16	pismo nr JA-T-2012-005 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
Niezgodności z audytu 145/050/12/02 z dni 2012-04-02					
1. 145.A.40 (a)	Stacja obsługi liniowej z lokalizacją we Wrocławiu nie posiada dostępu i wykazu wyposażenia lotniskowo - hangarowego niezbędnego do prowadzenia obsługi. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372-0005/01/12 LTT-2 Nie upłynął termin 145/050/12/03	2	2012-07-01	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT-2012-04-04 z dnia 2012-04-04 data POK 2012-04-04
2. 145.A.40	W arkuszu "Inwentarz narzędzi i urządzeń" znajdujących się na samochodzie brak nr narzędzia oraz nr skrzynki narzędziowej dla wiertarki znajdującej się na wyposażeniu samochodu. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372-0005/01/12 LTT-2 Nie upłynął termin 145/050/12/03	2	2012-07-01	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT-2012-04-04 z dnia 2012-04-04 data POK 2012-04-04
3. 145.A.40	W czasie kontroli stwierdzono, iż organizacja przechowuje żarówki w samochodzie bez odpowiedniego opisu dostarczającego informacje o stanie zdatości do użycia. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372-0005/01/12 LTT-2 Nie upłynął termin 145/050/12/03	2	2012-07-01	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT-2012-04-04 z dnia 2012-04-04 data POK 2012-04-04

4. 145.A.40	Materiały MPS (oleje) znajdujące się na samochodzie nie posiadają indywidualnych przywieszek z terminem przydatności do użycia, termin przydatności umieszczony jest na zbiorczym opakowaniu. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0005/01/12 Nie upłynął termin 145/050/12/03	2	2012-07-01	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT-2012-04-04 z dnia 2012-04-04 data POK 2012-04-04
5. 145.A.40	W planowanej bazie obsługi liniowej we Wrocławiu nie przygotowano dokumentu do prowadzenia ewidencji i kontroli ilościowego i jakościowego stanu narzędzi znajdujących się w bazie. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0005/01/12 Nie upłynął termin 145/050/12/03	2	2012-07-01	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT-2012-04-04 z dnia 2012-04-04 data POK 2012-04-04
6. 145.A.45 (a)	Organizacja nie może wykazać dostępu do danych obsługowych dla samolotu ATR - 72. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0005/01/12 Nie upłynął termin 145/050/12/03	1	2012-07-01	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT-2012-04-04 z dnia 2012-04-04 data POK 2012-04-04
Niezgodności z audytu 145/050/12/03 z dni 2012-04-03					
1. 145.A.70	Nieuaktualniona strona 1.3-1 w MOE zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05
2. 145.A.70	Błąd w tabeli "personel obsługi technicznej" zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05
3. 145.A.70	Procedura 1.10.4 niezgodna z przepisem 145.75. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05
4. 145.A.70	Uzupełnić procedurę o zasady akceptowania druku FAA 8130-3 dla naprawianych podzespołów zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05

5. 145.A.70	W czasie audytu nie przedstawiono dokumentu JA-211 z kwartalnej kontroli narzędzi przez Szefa Logistyki Technicznej. zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05
6. 145.A.70	Nie przedstawiono listy zwrotu narzędzi przez mechanika zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05
7. 145.A.70	W procedurze brak wymagalności szkolenia dotyczącego wykrywania i usuwania pozostałości płynów odladzających i odmrażających zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05
8. 145.A.25	Lista wyposażenia samochodu serwisowego niezgodna ze stanem faktycznym zamknięto na podstawie: pisma ULC-LTT-2/4372- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-02	2012-04-27	pismo nr OLTER-DT/2-2012-04-05 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-05

Nazwiska inspektorów ULC:

Podpisy:

Broda Piotr

Długosz Bogusław

Głowacki Paweł

Komórka organizacyjna ULC:

Data wypełnienia formularza Nr 6 EASA, Część 4: 2012-08-29

* konieczne, gdy zachodzi potrzeba wypełnienia wszystkich pięciu części raportu



RAPORT ZALECENIA ZATWIERDZENIA WG M.A. PODCZĘŚĆ G M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT

Część 4: Niezgodności dotyczące statusu spełnienia wymagań M.A. Podczęść G

Part 4: Findings regarding M.A.Subpart G compliance status

Każda niezgodność poziomu 1 i 2, niezależnie od tego czy została usunięta czy nie została usunięta, powinna być zapisana i powinna być określona przez przywołanie wymagań Części 2 lub 3. Wszystkie nieusunięte niezgodności powinny być przekazane na piśmie do organizacji w celu podjęcia niezbędnych działań korygujących.

Odniesienia do Części 2 lub 3 niniejszego Formularza	Numer audytu, data audytu: Niezgodności	Poziom	Działania korygujące		
			Planowana data zakończenia	Rzeczywista data zakończenia	Odniesienia do pisma

Niezgodności z audytu M.G/010/11/01 z dni 2011-01-13					
1. M.A.704 (a)	Organizacja nie wprowadziła procedur wynikających z Załącznika do Decyzji 2010/006/R, Decyzji 2003/19/RM Załącznik 1(AMC do Part M), wymagających zmian w CAME, POT, PFI. usunięto M.G/010/11/02	2	2011-04-13	2011-06-10	pismo nr JA-T-2011-017 z dnia 2011-04-11 data POK 2011-04-13, pismo nr JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05 data POK 2011-05-12
2. M.A.706 (h)	Nie przedstawiono Planu Szkolenia personelu Działu Zarządzania Ciągłej Zdatości do Lotu. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. J. Mazurka LTT-2	2	2011-04-13	2011-05-10	pismo nr JA-T-2011-017 z dnia 2011-04-11 data POK 2011-04-13, pismo nr JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05 data POK 2011-05-12
3. M.A.706 (f)	Nie przeprowadzono analizy pracochłonności w Dziale ZCZdL w związku ze zmianami personalnymi zamknięto na podstawie: rekomendacji p. J. Mazurka LTT-2	2	2011-04-13	2011-05-10	pismo nr JA-T-2011-017 z dnia 2011-04-11 data POK 2011-04-13, pismo nr JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05 data POK 2011-05-12
4. M.A.706 (f)	Część personelu Działu ZCZdL nie posiada szkolenia w zakresie Fuel Tanks Safety i Human Factor. zamknięto na podstawie: rekomendacji p. J. Mazurka LTT-2	2	2011-04-13	2011-05-12	pismo nr JA-T-2011-017 z dnia 2011-04-11 data POK 2011-04-13, pismo nr JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05 data POK 2011-05-12

5. M.A.712 (a)	W sprawozdaniu z Przeglądu Jakości Organizacji nie zamieszczono listy uczestników spotkania zamknięto na podstawie: rekomendacji p. J. Mazurka LTT-2	2	2011-04-13	2011-05-10	pismo nr JA-T-2011-017 z dnia 2011-04-11 data POK 2011-04-13, pismo nr JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05 data POK 2011-05-12
6. M.A.706 (h)	W Dziale ZCZdL brak zapisów dotyczących kwalifikacji nowo zatrudnionego personelu zamknięto na podstawie: rekomendacji p. J. Mazurka LTT-2	2	2011-04-13	2011-05-10	pismo nr JA-T-2011-017 z dnia 2011-04-11 data POK 2011-04-13, pismo nr JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05 data POK 2011-05-12
Niezgodności z audytu M.G/010/11/02 z dni 2011-06-10					
1. M.A.301-4	Programy Obsługi Technicznej samolotu ATR-42 oraz Jetstream 32 nie są na bieżąco aktualizowane - nie wprowadzono ostatniej zmiany danych obsługowych producentów (MPD). Ponadto w programie samolotów Jetstream 32 nie wprowadzono zmiany ze względu na zmianę ilości obsługiwanych statków powietrznych. Zmiana nr 2 do POT ATR42 została zatwierdzona przez ULC dn. 2011-06-27. Zmiana nr 6 do POT J-32 została złożona do ULC dnia 2011-09-05 (17 dni po wyznaczonym przesuniętym terminie). zgoda na przesunięcie terminu usunięcia z 2011-07-15 na 2011-08-19 pismem nr ULC-LTT-1/JM/2602/2011 z dnia 2011-07-12 LTT-2	2	2011-07-15	2011-09-05	pismo nr JA-T-2011-033 z dnia 2011-06-22 data POK 2011-06-24
2. M.A.305	Organizacja JET AIR nie przedstawiła : Wykazu usterek (MEL, SRM) na każdy statek; Statusu zgodności z POT; Statusu dyrektyw zdatności na komponenty; Statusu podzespołów o ograniczonym czasie użytkowania; Świadectw Obsługi Technicznej (MS) dla każdego zarządzanego statku powietrznego. Organizacja w/w statusy oraz Świadectwa Obsługi Technicznej (MS) przedstawiła w dniu 14.06.2011 r. Niezgodność została usunięta	1	2011-06-14	2011-06-14	Usunięto w trakcie audytu, pismo nr JA-T-2011-033 z dnia 2011-06-22 data POK 2011-06-24
3. M.A.712 (b)	Plan audytów Organizacji nie jest realizowany na bieżąco- nie przeprowadzono audytu statku powietrznego ATR-42 planowanego na miesiąc luty 2011r. Przedstawiono uaktualnioną wersję Planu audytów z dnia 2011-09-01. Audyty każdego obszaru są wykonywane nie rzadziej niż rok. M.G/010/11/03	2	2011-07-15	2011-09-06	pismo nr JA-T-2011-033 z dnia 2011-06-22 data POK 2011-06-24

4. M.A.708 (b)	Organizacja nie może zapewnić, że cała obsługa techniczna będzie prowadzona zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi w organizacji obsługowej PART145, gdyż organizacja obsługowa JET AIR w bazie na lotnisku Gdańsk Rębiechowo nie prowadzi działalności (patrz Protokół Kontroli Okresowej), a Organizacja zarządzania ciągłą zdadnością do lotu nie zawarła umowy obsługowej z zatwierdzoną organizacją obsługową PART-145. Nie usunięto - nie podpisano i nie złożono do zatwierdzenia umów na obsługę silników (pismo ULC-LTT-2/4344-0382/01/11 z dn 2011-08-08), nie złożono do zatwierdzenia umów obsługowych z Aerotech Aeroport Dinard i NAYAK Aircraft Services wymienionych w CAME. Usunięto. Usunięto częściowo. Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1	2011-06-24	2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-033 z dnia 2011-06-22 data POK 2011-06-24, pismo nr JA-T-2011-051 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-050 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr AJ-T-2011-049 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-061 z dnia 2011-09-15 data POK 2011-09-15, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08
5. M.A.704 (b)	Charakterystyka zarządzania ciągłą zdadnością do lotu jest nieaktualna - niezgodna ze stanem faktycznym Organizacji, gdyż nie wprowadzono zmian związanych ze zmianą: - adresu zaplecza - Biura Operacyjno - Technicznego; - personelu; - składu floty. dnia 2011-08-25 pismem nr JA-T-2011-043 złożono do ULC zm. 16 do CAME, która m.in. aktualizuje rozdział 05-06	2	2011-07-15	2011-08-25	pismo nr JA-T-2011-033 z dnia 2011-06-22 data POK 2011-06-24, pismo nr JA-T-2011-043 z dnia 2011-08-25 data POK 2011-09-25
Niezgodności z audytu M.G/010/11/03 z dni 2011-09-06					

1. M.A.706	Brak formalnych szkoleń personelu ZCZdL w zakresie typów samolotów (osoba nomin. ds. ZCZdL posiada jedynie szkolenie wewnętrzne). Personel działu ZCZdL nie prezentuje podstawowej wiedzy / doświadczenia w zakresie ZCZdL np. stosowności i źródeł pozyskiwania AD. Brak pełnego opisu wymagań i kontroli kwalifikacji na poszczególnych stanowiskach w dziale ZCZdL wg M.A.706(k) (np. matryca wymagań). Niekompletne teczki z zapisami kwalifikacji i oceny personelu ZCZdL i ARC. Usunięto. M.G/010/11/06 Usunięto częściowo. M.G/010/11/04 Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1		2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-057 z dnia 2011-09-12 data POK 2011-09-12, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16, pismo nr JA-T-2011-061 z dnia 2011-09-15 data POK 2011-09-15
2. M.A.709	Brak formalnego potwierdzenia aktualnej subskrypcji dostępu do danych posiadaczy TC zarządzanych typów samolotów, silników i śmigieł. Brak dostępu do aktualizacji / zmian (w tym tymczasowych) danych obsługowych, biuletynów serwisowych dla typów silników i śmigieł zarządzanych statków powietrznych. Konsekwencją powyższego jest również brak możliwości pełnej oceny aktualności programów obsługi (niezbędna jest analiza po uzyskaniu pełnego dostępu do ww. danych). Niezgodność ta została wykryta w audycie wewnętrznym i pozostaje nieusunięta. Usunięto. M.G/010/11/04 Sprawdzono usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/10/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1		2011-10-19	pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-058 z dnia 2011-09-14 data POK 2011-09-14, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16
3. M.A.716	Organizacja nie usuwa terminowo niezgodności wykrytych w audytach ULC, np. niezgodność nr M.G/010/11/02-01 - przekroczono o 17 dni, niezgodność nr M.G/010/11/02-03 i -04 - przekroczono o 18 dni. Usunięto. M.G/010/11/04 Sprawdzono usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/10/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	2	2011-12-05	2011-10-18	pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-058 z dnia 2011-09-14 data POK 2011-09-14, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16

4. M.A.706	Przedstawiona analiza pracochłonności oraz procedura jej wykonywania nr 00-05-P-02 rev. 01 nie jest wystarczająco szczegółowa. Nie zawiera pracochłonności poszczególnych zadań i ich częstotliwości wykonywania w zależności od ilości typów/egzemplarzy samolotów. Z tego powodu oszacowane wartości nie mają uzasadnienia i nie pozwalają na oszacowanie potrzeb zatrudnienia personelu. Usunięto. M.G/010/11/04 Sprawdzono usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	2	2011-12-05	2011-10-18	pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-058 z dnia 2011-09-14 data POK 2011-09-14, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16
5. M.A.301	Organizacja nie wykonała dalszych działań opisanych w piśmie JA-T-2011-023 z dnia 2011-05-05. Działanie te wynikały z niezgodności nr M.G/010/11/01-01 (wdrożenie Decyzji 2010/006/R (zmiana AMC do Part M), wymagającej zmian w CAME, POT, PFI nt. inspekcji na pozostałości płynu odladzającego. Powinny one dotyczyć obu typów samolotów. Usunięto. M.G/010/11/04 Sprawdzono usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	2	2011-12-05	2011-10-18	pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16, pismo nr JA-T-2011-061 z dnia 2011-09-15 data POK 2011-09-15
6. M.A.706	Brak osoby na stanowisku Kierownika Jakości od dnia 2011-08-01. Proponowana osoba - pani Justyna Swoboda nie uzyskała wymaganej akceptacji ULC. Usunięto. M.G/010/11/06 Pismo zatwierdzające nr ULC-LOL-2/0772-0034/01/11 z dnia 07.12.2011r. Usunięto częściowo. M.G/010/11/04 Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1		2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-059 z dnia 2011-09-14 data POK 2011-09-14, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16

7. M.A.305	Organizacja prowadzi statusy w formie plików elektronicznych w formacie Excel: a. komputer, na którym przechowywane są pliki robocze umieszczony jest w ogólnie dostępnym pomieszczeniu; b. wykonywana kopia zapasowa co 24 godziny przechowywana jest na tym samym komputerze, a na CD tylko co miesiąc; c. akusze nie są zabezpieczone przy otwarciu; d. komórki zawierające formuły liczące i wartości interwałów z POT nie są zabezpieczone przed przypadkową zmianą; e. brakuje rejestru zmian plików pozwalającego odtworzyć zmienione dane i identyfikować osobę, która jej dokonała (funkcja śledzenia zmian) - pliki są nadpisywane; f. brak opisu zabezpieczenia danych w formie elektronicznej w CAME oraz instrukcji roboczej ich prowadzenia. zamknięto na podstawie: rekomendacji W. Grzybковского po ocenie podjętych działań LTT-2 Usunięto częściowo. Zminiono kwalifikację zgodnie z uwagą nr 4 do audytu M.G/010/11/06 M.G/010/11/06 Usunięto częściowo. M.G/010/11/04 Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1		2011-12-16	pismo nr JA-T-2011-057 z dnia 2011-09-12 data POK 2011-09-12, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16, pismo nr JA-T-2011-061 z dnia 2011-09-15 data POK 2011-09-15
8. M.A.714	Brak opisanego pomieszczenia archiwum zapisów papierowych w CAME. W archiwum brak zabezpieczenia ppożarowego. W archiwum balagan, np. składowane są jednocześnie podzespoły i części samolotu (m.in. śmigła, akumulatory). Zapisy historyczne są przechowywane także w ogólnie dostępnym pomieszczeniu biurowym działu ZCZdL. Usunięto. M.G/010/11/04 Sprawdzono usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/10/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1		2011-10-18	pismo nr JA-T-2011-057 z dnia 2011-09-12 data POK 2011-09-12, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16

9. M.A.303	Organizacja nie prowadzi pełnego nadzoru nad wykonywanie AD dla zarządzanych samolotów. Brak pełnego statusu AD silników na samolot SP-KWF np. brak dowodu na jasne określenie przez organizację zgodności z dyrektywą alarmową nr EAD-US-2011-18-51 obowiązującą na silnikach TPE331-12 (brak AD w przedstawionym statusie - data obowiązywania EAD to 2011-08-18); brak jasnego zapisu o środkach spełnienia dla AD EASA-2005-0011. Brak określenia zgodności silników samolotu SP-KTR z mającymi zastosowanie AD TCCA dla silnika PW120. Komentarz z dnia 2011-12-28: Niezgodność LTT-2 wymaga weryfikacji statusów oraz sprawdzenia podczas audytu w organizacji. Zgodnie z pismem JA-T-2011-120 organizacja ma przeprowadzić niezależną kontrolę a po jej pozytywnym wyniku przedstawić A/C do akceptacji ULC. Nie usunięto, M.G/010/11/06 SP-KWF usunięto z zakresu zatwierdzenia, natomiast dla samolotu SP-KTR w dalszym ciągu brak jest zweryfikowanych AD np., AD096-25-20, AD95-22-12, F1986-078-001 R1, ponadto brak w statusie AD silnika S/N 120501 AD CF 2005-29 Usunięto częściowo. M.G/010/11/04 Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r. Usunięto. M.G/010/12/01 Sprawdzono podczas audytu MG/010/12/01.	1		2012-02-14	pismo nr JA-T-2011-057 z dnia 2011-09-12 data POK 2011-09-12, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16, pismo nr JA-T-2011-120 z dnia 2011-12-22 data POK 2011-12-23
10. M.A.302	Organizacja nie stosuje w zarządzaniu samolotem SP-KWF nowych zawężonych interwałów oraz dodatkowych zadań zawartych w złożonej z opóźnieniem do zatwierdzenia w ULC zmianie 6 do POT J32. Wprowadzenie tych wymagań do POT może się odbyć drogą szybkiej zmiany tymczasowej. Usunięto. M.G/010/11/04 Sprawdzono usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/10/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	2	2011-12-05	2011-10-18	pismo nr JA-T-2011-057 z dnia 2011-09-12 data POK 2011-09-12, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16

11. M.A.501	Organizacja zabudowuje na samolotach podzespoły nie posiadające prawidłowych poświadczeń, np.: na samolocie SP-KWF - FCU P/N 897801-2, S/N 2169837 (PDT nr 8621), oxygen bottle P/N 894-30300, S/N 132217 (PDT nr 8621), RMI P/N 622-25-06, S/N 3093. Usunięto. Sprawdzone usunięcie niezgodności podczas audytu M.G/10/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	1		2011-10-18	pismo nr JA-T-2011-057 z dnia 2011-09-12 data POK 2011-09-12, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-072 z dnia 2011-09-29 data POK 2011-09-29, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16
12. M.A.302	W statusach LLP prowadzonych brak wszystkich elementów LLP (z identyfikacją P/N, S/N). Część zadań jest prowadzona jako zadania POT typu wymiana/złomowanie. Uniemożliwia to zabudowę elementu z nalotem początkowym. Ponadto stwierdzono rozbieżności w identyfikacji zadań AWL w POT i w statusie, np. Task ID 24-00-001-b (4000 FH). Komentarz z dnia 2011-12-28: Niezgodność wymaga weryfikacji statusów oraz sprawdzenia podczas audytu w organizacji. Zgodnie z pismem JA-T-2011-120 organizacja ma przeprowadzić niezależną kontrolę a po jej pozytywnym wyniku przedstawić A/C do akceptacji ULC. Usunięto częściowo W zakresie analizy LLP SP-KTR w wydruku z syst. brakuje niektórych danych np Status Propeller-LH- LLT-HT nie uzupełniono danych wykonania i pozostałości czynności nr 612164-CHK-10010-1, 612164-CHK-13000-1 itp. Brak widocznych interwałów Usunięto częściowo. Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r. Usunięto. Sprawdzone podczas audytu MG/010/12/01.	2	2011-12-05	2012-02-14	pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16, pismo nr JA-T-2011-120 z dnia 2011-12-22 data POK 2011-12-23

13. M.A.304	Status modyfikacji samolotów J32 (w formie Excel) nie jest aktualny i wymaga weryfikacji, np. w statusie samolotu SP-KWF brakuje wykonania SB 27-JM-5301, które wstrzymuje wykonywanie powtarzalnych inspekcji zgodnie z AD CAA 012-06-88 (SB 27-JA88145), brakuje modyfikacji 5323 pozwalającej na zdjęcie ograniczeń dla jednego z elementów klap. Brak pełnego statusu napraw samolotów J32. Usunięto. M.G/010/11/06 Wycofano z zakresu zatwierdzenia J32 Nie usunięto. M.G/010/11/04 Pozostaje do usunięcia- patrz niezgodność zawarta w audycie nr M.G/010/11/04 w dniach od 18 do 20.10.2011r.	2	2011-12-05	2011-12-31	pismo nr JA-T-2011-065 z dnia 2011-09-19 data POK 2011-09-19, pismo nr JA-T-2011-048 z dnia 2011-09-08 data POK 2011-09-08, pismo nr JA-T-2011-062 z dnia 2011-09-16 data POK 2011-09-16
Niezgodności z audytu M.G/010/11/04 z dni 2011-10-18					
1. M.A.708 (c)	Dot. niezgodności nr M.G/010/11/02-04 z dnia 10.06.2011 r. Nie złożono do zatwierdzenia umów na obsługę silników dla zarządzanych samolotów. Ponadto stwierdzono, że przedstawiona do zatwierdzenia umowa obsługowa z NAYAK Aircraft Services (NL.145.1306) na obsługę liniową samolotów typu ATR-42 nie zawiera identyfikacji statków powietrznych (SP, S/N samolotu) oraz informacji o obsłudze nieplanowej/usuwaniu usterek. Nie usunięto. M.G/010/11/06 Uwaga nr 2 do MG/010/11/06 zamknięto na podstawie: rekomendacji W. LTT-2 Grzybkowski po ocenie podjętych działań	2	2011-12-17	2011-12-16	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
2. M.A.706	Dot. niezgodności nr M.G/10/11/03-01 z dnia 06-08.09.2011 r. Personel działu ZCZdL nadal nie prezentuje wystarczającej wiedzy / doświadczenia w zakresie ZCZdL w odniesieniu do zdefiniowanej odpowiedzialności, w tym poprzez zapisy w CAME. Brak pełnego opisu wymagań i kontroli kwalifikacji na poszczególnych stanowiskach w dziale ZCZdL wg M.A.706(k) (np. matryca wymagań). Nie usunięto. M.G/010/11/06 Uwaga nr 5 do audytu MG/010/11/06 Komentarz z dnia 2011-12-28: Zmiana do CAME LTT-2 zostanie oceniona po przedstawieniu planu działań naprawczych oraz po wykonaniu audytu ULC. Usunięto. M.G/010/12/01 JA-T-2012-028 z 08.02.2012	2	2011-12-17	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
3. M.A.706	Dot. niezgodności nr M.G/010/11/03-06 z dnia 06-08.09.2011 r. Brak osoby na stanowisku Kierownika Jakości od dnia 2011-08-01. Proponowana osoba - pani Justyna Swoboda nie uzyskała wymaganej akceptacji ULC. Pozostaje brak formalnego szkolenia z „AEWIS Training Programme” wynikającego z wprowadzenia AMC 20-22 (Aneks III do Decyzji ED EASA 2008/007/R). Usunięto M.G/010/11/06	2	2011-12-17	2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25

4. M.A.305	Dot. niezgodności nr M.G/010/11/03-07 z dnia 06-08.09.2011 r. Organizacja prowadzi statusy w formie plików elektronicznych w formacie Excel, nadal: a) komputer, na którym przechowywane są pliki robocze umieszczony jest w ogólnie dostępnym pomieszczeniu b) pomimo zabezpieczenia arkuszy przed otwarciem do odczytu i do edycji, nadal brak zabezpieczenia rekordów z wartościami interwałów i formuł liczących przy pracy planistycznej c) nie ustanowiono administratora systemu d) opis zabezpieczenia danych w formie elektronicznej w CAME jest zbyt ogólny oraz brak instrukcji roboczej ich prowadzenia Usunięto częściowo. Zmieniono kwalifikację zgodnie M.G/010/11/06 uwagą nr 4 do audytu MG/010/11/06 zamknięto na podstawie: rekomendacji W. LTT-2 Grzybkowski po ocenie podjętych działań	1		2011-12-16	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
5. M.A.305	W przedstawionych statusach SB (np. wydawanych przez posiadacza TC, tj. Pratt & Whitney Canada) brak podanych numerów rewizji, w odniesieniu do silników typu PW120 (np. SB 21798 Rev. 2, SB A21802 Rev. 1, SB A21801 Rev. 1). Ponadto brak decyzji o faktycznym wprowadzeniu do stosowania w odniesieniu do kategorii SB. Usunięto. M.G/010/11/06	1		2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
6. M.A.704	W związku złożoną zmianą nr 17 z dnia 15.09.2011 r. do CAME związaną z rozszerzeniem zakresu zatwierdzenia ZCZdL o: - samolot typu Jetstream 32 SP-KWN (S/N 586) - samolot typu ATR-42-300 SP-KCA (S/N 085) - samolot typu ATR-42-320 SP-KTF (S/N 257) stwierdzono: a) nie złożenie POT dla SP-KCA b) brak zatwierdzenia przez ULC MEL dla SP-KTF oraz nie złożenie dla SP-KWN i SP-KCA c) nie złożenie do ULC zmian do PDT dla SP-KWN, KCA i SP-KTF. d) nie złożenie do ULC zmian do program lotu próbnych kontrolnych dla SP-KWN, SP-KCA i SP-KTF Nie usunięto. M.G/010/11/06 Brak zatwierdzonych zmian dla samolotu ATR-42 SP-KTF: -POT, PDT, MEL, PLPK. Pozostałe samoloty zostały usunięte z zakresu zarządzania zamknięto na podstawie: w dniu 2011-12-16 pismem LTT-2 JA-T-2011-111 organizacja wycofała SP-KTF ze zm. 16 do CAME	2	2011-12-17	2011-12-16	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-111 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16

7. M.A.704	W CAME stwierdzono: I. W procedurze 00-06 zawartej w CAME nie uwzględniono wszystkich wymaganych kwalifikacji 1) dla Szefa i personelu ZCZdL, np. posiadania: a) szkolenia z „AEWIS Training Programme” wynikającego z wprowadzenia AMC 20-22 (Aneks III do Decyzji ED EASA 2008/007/R). b) szkolenia z wykrycia i - jeśli potrzeba - usunięcia pozostałości płynu odladającego i / lub zabezpieczającego przed oblodzeniem (uważanego za obsługę techniczną) w związku z decyzją ED EASA 2010/006/R (zmiana AMC do Part M) c) znajomości systemu jakości 2. Dla personelu ZCZdL dodatkowo brak: a) szkolenia na typy zarządzanych statków powietrznych b) określenia doświadczenia praktycznego II. W procedurze 05-02 zawartej w CAME dla Szefa ZCZdL brak odpowiedzialności za spełniania przepisów Part M/G (np. M.A.201; M.A.301, itd.). W przypadku absencji Szefa ZCZdL nie zdefiniowano zakresu zastępstwa. III. Brak informacji po jakim czasie "papierowe" zapisy ZCZdL przekazywane są do archiwum. Usunięto częściowo. M.G/010/11/06 Zmiana nr 16 do CAME nie dodaje szkoleń EWIS oraz usunięcia pozostałości płynu odladającego jako wymogu kwalifikacji personelu ZCZdL, ponadto dla Dyrektora ZCZdL- brak w opisie znajomości komp. Syst. ZCZdL. Komentarz z dnia 2011-12-28: Zmiana do CAME zostanie oceniona po przedstawieniu planu działań naprawczych oraz po wykonaniu audytu ULC. LTT-2 Usunięto. M.G/010/12/01 Pismo JA-T-2012-026 z dnia 30.01.2012	2	2011-12-17	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
8. M.A.704	W CAME: a) w rozdzielniku brak zapisu o egzemplarzu w formacie pdf (wersja elektroniczna dla ULC LTT-2) b) w procedurze dystrybucji zmian brak zapisu o przesyłaniu scalonej w całość (1 plik) wersji elektronicznej dokumentu w formacie pdf (každorazowo w przypadku wydania lub zmian) z uwzględnieniem zeskanowanych stron zawierających np. podpisy i przesyłanego terminowo pocztą e-mailową na adres acam@ulc.gov.pl podając w tytule "CAME" c) brak opisu formy wszystkich źródłowych statusów zgodnie z M.305 (d) i M.A.305 (e) d) brak opisu sposobu pozyskiwania danych obsługowych (forma, zawartość) oraz polityki stosowności w odniesieniu do wszystkich publikacji posiadaczy TC: samolotów, silników iśmigiel w odniesieniu do poszczególnych typów statków powietrznych z uwzględnieniem np. SIL. Usunięto częściowo. M.G/010/11/06 Ad. c) - brak opisu źródłowych statusów oddzielnie dla płatowca, silnika, nadzoru posiadacza TC. Ad. d) - opis jest zbyt ogólny który nie określa zasad podejmowania decyzji o ich stosowności. Komentarz z dnia 2011-12-28: Zmiana do CAME zostanie oceniona po przedstawieniu planu działań naprawczych oraz po wykonaniu audytu ULC. LTT-2 Usunięto. M.G/010/12/01 Pismo JA-T-2012-026 z dnia 30.01.2012	2	2011-12-17	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16

9. M.A.303	Dot. niezgodności nr M.G/010/11/03-09 z dnia 06-08.09.2011 r. Zweryfikowano i uzupełniono częściowo wymagany status w zakresie weryfikacji wykonania AD w zapisach z obsługi. Nadal brak pełnej analizy AD: 1. jasnej stosowalności danej AD na egzemplarzu samolotu (np. w statusie wykazano AD na śmigła Dowty jako obowiązujące, brak analizy stosowalności na zabudowane śmigła MT-Propeller np. AD 2006-345R1), 2. nie wpisywane zastosowane środki spełnienia (w jaki sposób zrealizowano AD jeśli jest wybór), brak analizy każdego etapu AD (np. dla AD 2009-135 brak wykonanej analizy dla wszystkich 3 części AD ze względu na brak statusu modyfikacji (patrz niezgodność nr M.G/010/11/03 - 13), 3. wyniku wykonanego sprawdzenia od którego zależą dalsze wykonania (np. AD 2008-0037). Nie usunięto Status dyrektyw dla SP-KTR jest dopiero w trakcie weryfikacji np. AD 2009-0173, AD 2006-0216-E, F-1992-043-045 . Dodatkowo w kolumnie "Remaining" system nie oblicza pozostałości do jej wykonania. Niektóre pola nie wyświetlają pełnego tekstu. Komentarz z dnia 2011-12-28: Niezgodność wymaga weryfikacji statusów oraz sprawdzenia podczas audytu w organizacji. Zgodnie z pismem JA-T-2011-120 organizacja ma przeprowadzić niezależną kontrolę a po jej pozytywnym wyniku przedstawić A/C do akceptacji ULC. Usunięto. Sprawdzono podczas audytu MG/010/12/01.	1		2012-02-14	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-120 z dnia 2011-12-22 data POK 2011-12-23
10. M.A.305	W statusie POT s-tu Jeatstream 32 SP-KWF brak monitorowanego zadania 53-11-022. Niejednolity sposób wpisywania zadań strukturalnych z różnym progiem i interwałem – część zadań nie ma wpisanego następnego wykonania wynikającego z progu (np. 53-10-025, 53-10-032, 53-10-033).	2		2011-10-20	Powyższe usunięto w trakcie audytu w dniu 20.10.2011r.
11. M.A.305	Dot. niezgodności nr M.G/010/11/03-12 z dnia 06-08.09.2011 r. Nadal brak możliwości zapisu w statusie LLP części z nalotem początkowym. Stwarza to problemy z określeniem nalotu przy, którym należy wybudować daną LLP. Nie usunięto. Uwagi w komentarzu do niezgodności nr 12 z audytu MG/010/11/03 Komentarz z dnia 2011-12-28: Niezgodność wymaga weryfikacji statusów oraz sprawdzenia podczas audytu w organizacji. Zgodnie z pismem JA-T-2011-120 organizacja ma przeprowadzić niezależną kontrolę a po jej pozytywnym wyniku przedstawić A/C do akceptacji ULC. Usunięto. Sprawdzono podczas audytu MG/010/12/01 w dn. 13.02.2012	2	2011-12-17	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
12. M.A.304	Dot. niezgodności nr M.G/010/11/03-13 z dnia 06-08.09.2011 r. Nadal brak zweryfikowanego zbiorczego statusu modyfikacji dla zarządzanej floty samolotów. Utrudnia to określenie stosowalności AD i zadań z terminarza obsługi AMM w POT. Usunięto. Usunięto flotę J32 z zakresu zatwierdzenia.	1		2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
13. M.A.706	Zgłoszony na stanowisko Kierownika ZCZdL Pan Jan Amborski nie został przeszkolony ze znajomości samolotu typu Jetstream 32. Usunięto. Usunięto flotę J32 z zakresu zatwierdzenia.	2	2011-12-17	2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25

14. M.A.714	Wprowadzenie do postoju ponad 90 dni (long term storage) silnika (S/N 120501) oraz śmigła zabudowanego obecnie na samolocie SP-KTR nie zostało poświadczone przez organizację AMO (przedstawiono tylko sam pakiet obsługowy). Nie usunięto. Brak zamówienia organizacji Jet Air na wykonywanie czynności obsługowych. zamknięto na podstawie: rekomendacji W. Grzybrowskiego po ocenie podjętych działań	2	2011-12-17	2011-12-16	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
15. M.A.714	1. Nie przedstawiono jasnych zapisów historycznych dotyczących śledzenia LLP wybudowanych z innych samolotów, np. na samolocie SP-KTR dla łopat śmigła SFA13M1R0A np. s/n 876363-7, 876802-5, 856360, 851910 brak udokumentowania wypracowanych godzin od ostatniej naprawy głównej przed zabudową na SP-KTR. 2. Brak poświadczeń i dowodów na wykonanie ostatniej naprawy głównej łopat np. dla łopaty s/n 876363-7. Usunięto. Organizacja zidentyfikowała niezgodności w zakresie remontów śmigieł i ich podzespołów. Załącznik nr 3 pisma JA-T-2011-097 z dnia 25.11.2011r.	1		2011-12-09	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25
16. M.A.302	W POT brak prac postojowych oraz ograniczeń LLP samolotu np. dla SP-KWF. W systemie zarządzania CZdL brak nadzorowania prac postojowych np. storage 90DY. Nie usunięto. SP-KWF zostały wycofane z zakresu zatwierdzenia, natomiast w systemie ZCZdL w dalszym ciągu nie odniesiono się do nadzorowania zadań Storage (90 dni), brak jest ich także w POT dla samolotów ATR-42 Usunięto. Samolot SP-KWF wycofano z zakresu zatwierdzenia. Uzupełniono system i POT dla samolotów ATR-42.	2	2011-12-17	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
17. M.A.302	Niezgodność ULC LTT-1: CAMO nie dostarcza do ULC: a) zatwierdzonych zmian do POT (np. zmiana nr 2 zatwierdzona 27.06.2011r. dotycząca samolotu ATR-42 SP-KTR). b) zapisów z okresowej analizy skuteczności POT-ów. Nie usunięto. Pismo LTT-1 nr ULC-LLT-1/6300-0326/01/11 Usunięto. Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.	2	2011-11-17	2012-02-14	pismo nr JA-T-2011-097 z dnia 2011-11-25 data POK 2011-11-25, pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
Niezgodności z audytu M.G/010/11/06 z dni 2011-12-07					

1. M.A.301	Dokonano przekroczenia postanowien MEL poz. 23-31-1 (passenger address system, pass. Cofig - 3 dnia kalendarzowe lub trzy loty, co nastąpi pierwsze). Usterkę odroczone w dniu 15.02.11 (HIL No 0041). Od dnia odroczenia wykona ok. 10 lotów. Ponad to w formularzu HIL wpisano nieprawidłowe odniesienie do numeru formularza PDT na którym rozpisano usterkę tj. wpisano 2120 a powinno być 2126. Usunięto. M.G/010/12/01 Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.	2	2012-01-08	2012-02-13	
2. M.A.201 (h)	1. Organizacja nie posiada podpisanych umów na obsługę bazową dla nowowprowadzanego samolotu ATR-42 SP- KTF. 2. Ponadto dla samolotu ujętego w certyfikacie organizacji ATR-42 SP- KTR brak zatwierdzonych przez ULC umów na obsługę z AMO Part145 AEROTECH oraz MK Tek. Organizacja złożyła pisma nr JA-T-2011-050 oraz JA-T-2011-049 z dnia 08.09.2011 wraz z kópiami przedmiotowych umów. 3. W CAME brak procedury na składanie pojedynczych zamówień na obsługę podzespołów w tym silników zgodnie z M.A.708(c) pkt.1 i 2. Komentarz z dnia 2011-12-28: Aneks do umowy dla LTT-2 SP-KTF wymaga zatwierdzenia. Zmiana do CAME zostanie oceniona po przedstawieniu planu działań naprawczych oraz po wykonaniu audytu ULC. Usunięto. M.G/010/12/01 Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.	2	2011-12-17	2012-03-12	pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
3. M.A.305 (d)	Komputerowy system zapisów ciągłej zdatości do lotu nie jest uzupełniony dla nowowprowadzanego samolotu ATR-42 SP-KTF np. P/N, S/N propeller brake i inne, ponadto przedstawione zapisy są prowadzone w innej formie niż statusy dla SP-KTR. Usunięto. M.G/010/12/01 Sprawdzone podczas audytu MG/010/12/01.	2	2012-01-08	2012-02-14	
4. M.A.714	Wprowadzany nowy komputerowy system oparty na aplikacji Exel posiada poniższe niezgodności: - brak umowy na obsługę serwera zewnętrznego z firmą w Gdańsku Amber Gold (uzupełniono w trakcie audytu w dn.09. 11.2011) - system w czasie audytu nie posiadał śledzenia wprowadzanych zmian. - system nie posiada instrukcji jego użytkowania (różne interpretacje wypełniania rubryk) - nie przedstawiono możliwości bieżącego odzyskiwania danych zarchiwizowanych na serwerach. - rekordy w zakresie wprowadzania nalotu w dalszym ciągu posiadają możliwość przypadkowej zmiany. - przedstawiony system generuje błędy np. przy zadaniach wykonywanych dla samolotu SP-KTR w wydruku "Maintenance planning task" oraz zadaniach MPD śmigła przy rekordzie "Remaining " pozostałości do wykonania czynności obsługowych wyświetlają się zapisy "####" zamknięto na podstawie: rekomendacji W. LTT-2 Grzybkwskiego po ocenie podjętych działań	2	2011-12-17	2011-12-16	pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16

5. M.A.706 (h)	Niezgodności w zakresie kwalifikacji: Organizacja nie przeprowadziła oceny kwalifikacji personelu w zakresie poprawionych wymagań zm 16 do CAME, a tym samym zgodności z Part M M.A.706 np. -brak szkoleń dla całego personelu w zakresie " wykrywania i usuwania pozostałości płynu odladzającego". 1. Dla kandydata na Dyrektora ZCZdL Pan Amborski Jan w teczce personalnej nie umieszczono: - dokumentów potwierdzających 5 letnie doświadczenie praktyczne (wg. umieszczonych umów Pan Amborski pracował w BluJet o okresie 17.09.2007-30.11.2010, oraz w JETAIR w okresie 02.08.2011 od dnia dzisiejszego. - brak 5 lat doświadczenia. - brak szkolenia z procedur i dokumentów wewnętrznych CAME, PDT, MEL itp., - brak weryfikacji o znajomości j. angielskiego - brak szkolenia z komputerowego systemu Zarządzania CZdL organizacji JetAir. - brak formalnego zatwierdzenia przez ULC na stanowisko Dyrektora ZCZdL. 2. Tomasz Bąkowski w teczce występuje jako Inżynier planowani obsługi, podczas gdy wg. nowego stanowiska jest Starszym Specjalistą. Dodatkowo nie spełnia wymagania okresu 24 miesięcy praktyki zgodnie z procedurą ujętą w zm 16 do CAME w zakresie kwalifikacji personelu. Ponadto w teczках personalnych -brak niektórych dokumentów np. dyplomów studiów wyższych np. Krystian Radziejewicz, -brak systemu śledzenia zawartości teczek personalnych. Komentarz z dnia 2011-12-28: wymaga LTT-2 sprawdzenia podczas audytu. Usunięto. M.G/010/12/01 JA-T-2012-028 z 08.02.2012	2	2011-12-17	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
6. M.A.706	Procedura 00-06-02 ujętą w zm 16 do CAME jest zbyt ogólnikowa np. nie określa jednoznacznie jakie dokumenty są wystawiane po szkoleniu, treść szczegółową tematów oraz użyte materiały pomocnicze, a także sposób realizacji szkolenia. Usunięto. M.G/010/12/01 Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.	2	2012-01-08	2012-02-13	pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16
7. M.A.305 (d)	Wydruk z komputerowego systemu zapisów ZCZdL posiada błędy i niejasności np.: - w statusie samolotu SP-KTR "LH Engine HT, LLP Status" w zadaniu ID 72-RAI-EN-RGB-1LH występuje nalot odnoszący się do nalotu następnego wykonania obsługi agregatu, a nie silnika, w wyniku czego następne wykonanie należy śledzić tylko po pozostałości nalotu agregatu, a nie obecnego nalotu silnika. - przedstawiony status z dnia 07.12.2011 "LH Engine HT, LLP Status" dotyczący silnika lewego bez określenia S/N posiada nalot płatowca TAH 18560:34, podczas gdy status "A/C HT.LLP Status" z dnia 08.12.2011 posiada nalot płatowca TAH 185889:12 (różnica 38h 38") - nie przedstawiono śledzenia zmian z okresu ostatnich 24 godzin określających tą różnicę. - status "Engine Service Biuletyn" dla SP-KTR nie określa jednoznacznie które biuletyny dotyczą danego silnika tj. oznaczenia YES w kolumnie Applicability, mają różne pojęcia, w niektórych przypadkach dotyczą, a w niektórych nie. Jako informacja dodatkowo pisze tylko "nie wykonano" bez podania przyczyny np.. Biuletyn 20822, 20890. Komentarz z dnia 2011-12-28: Niezgodność LTT-2 wymaga weryfikacji statusów oraz sprawdzenia podczas audytu w organizacji. Zgodnie z pismem JA-T-2011-120 organizacja ma przeprowadzić niezależną kontrolę a po jej pozytywnym wyniku przedstawić A/C do akceptacji ULC. Usunięto. M.G/010/12/01 Sprawdzono podczas audytu MG/010/12/01.	2	2011-12-17	2012-02-14	pismo nr JA-T-2011-112 z dnia 2011-12-16 data POK 2011-12-16

8. M.A.708 (c)	Organizacja Jet Air nie przedstawiła odstępstwa z ULC oraz oceny wyboru organizacji obsługowej Part 145 nr DE.145.0048 zgodnie z procedurą CAME nr 03-01, dla której organizacja Jet Air wystawiła WO nr JA-11129-JTD na wykonanie czynności obsługowych, w tym malowanie. Dodatkowo do powyższego organizacja obsługowa nr DE.145.0048 zleciła podwykonawstwo innej firmie Aviation Cosmetics, która nie posiada zatwierdzenia Part 145 (brak informacji o możliwości wykonywania tych czynności przez tego podwykonawcę).	2	2012-01-08	2012-02-13	
	Usunięto. Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.				
9. M.A.306	Organizacja JET Air nie nadzoruje personelu, który w drukach PDT stanowiących poświadczenia obsługi, wystawia poświadczenia poprzez wpisywanie tylko numerów licencji, nieznanych numerów upoważnień bez określenia organizacji obsługowej np. druki 2730, 2728.	2	2012-01-08	2012-02-13	pismo nr JA-T-2012-002 z dnia 2012-01-05 data POK 2012-01-05
	Usunięto. Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.				
10. M.A.301-1	Organizacja Jet Air nie nadzoruje wykonywania przeglądu TR (transition check) przez upoważniony personel latający np.. W drukach PDT nr 2703, 2698 w rubrykach poświadczających TR (PFI) znajdują się podpisy i nr licencji, których nie ma na "wykazie osób upoważnionych do PFI. Ponadto organizacja przedstawiła podpisany przez Kierownika Jakości druk upoważnienia wystawiony in blanco.	2	2012-01-08	2012-02-13	pismo nr JA-T-2012-002 z dnia 2012-01-05 data POK 2012-01-05
	Usunięto. Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.				
11. M.A.714	Organizacja nie zakończyła działań naprawczych w odniesieniu do poprzednich audytów, o zakończeniu których poinformowała w piśmie JA-T-2111-097 z dnia 25.11.2011r. o czym świadczą niezamknięte niezgodności przedstawione w raporcie MG/010/11/06.	2	2011-12-17	2012-02-14	
	Usunięto. Pismo JA-T-2012-028 z 08.02.2012.				
Niezgodności z audytu M.G/010/12/01 z dni 2012-02-13					
1. M.A.701	Organizacja zmieniła nazwę firmy zgodnie z pismem JA-T-2012-026 z dnia 30.01.2012, w związku z czym wymagane jest zatwierdzenie jej pod nową nazwą OLT Express Regional Sp. z o.o.	1	2012-02-28	2012-02-17	pismo nr ULC-LTT-2/4344-0382/10/11 z dnia 2012-02-17 data POK 2012-02-17
	zamknięto na podstawie: pisma: ULC-LTT-2/4344- LTT-2 0079/02/12				
2. M.A.701	Organizacja nie posiada zatwierdzonych poniższych dokumentów w związku ze zmianą nazwy organizacji tj: - PDT - MEL - CAME	2	2012-05-12	2012-02-17	pismo nr ULC-LTT-2/4344-0382/10/11 z dnia 2012-02-17 data POK 2012-02-17
	zamknięto na podstawie: pisma: ULC-LTT-2/4344- LTT-2 0079/02/12				
3. M.A.708 (c)	Organizacja nie posiada nowej/aneksowanej umowy na obsługę bazową wynikającej ze zmiany nazwy organizacji.	2	2012-05-12	2012-02-17	pismo nr JA-T-2012-031 z dnia 2012-02-14 data POK 2012-02-15
	zamknięto na podstawie: pisma: ULC-LTT-2/4344- LTT-2 0079/02/12				
Niezgodności z audytu M.G/010/12/02 z dni 2012-04-05					

1. M.A.704	Przedstawiona zmiana nr 17 do CAME zawiera błędne zapisy między innymi: - błędnie opisuje obowiązki Inżyniera Sekcji Logistyki Materialowej. - nie uwzględnia zapisów dotyczących samolotu ATR-72 o którego rozszerzenie zakresu zatwierdzenia organizacja aplikuje; - w rozdz. 1.8 "Zgłaszanie usterek", w treści odwołuje się do załącznika na którym należy raportować niesprawności. W CAME nie umieszczono jednak takiego załącznika. - w rozdzielniku ujmuje LTT-1 zamiast LTT-2.	2		2012-04-06	Usunięto w trakcie audytu.
2. M.A.708 (c)	Umowa obsługowa zawarta pomiędzy OLT Express Regional Sp. z o.o. a Rhenland Air Service GmbH w paragrafie 4 nie przywołuje POT samolotu ATR-72.	2		2012-04-06	Usunięto w trakcie audytu.
3. M.A.706 (g)	Personel wykonujący czynności zarządzania ciąglą zdadnością do lotu nie posiada udokumentowanych szkoleń w zakresie skutków nie usuwania pozostałości użytego płynu odladzającego. zamknięto na podstawie: pisma: ULC-LTT-2/4374- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-04	2012-06-18	pismo nr JA-T-2012-053 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-06
4. M.A.706 (f)	Organizacja nie przeprowadziła analizy pracochłonności w związku z planowanym wprowadzeniem do zarządzania CZdL samolotów ATR-72. zamknięto na podstawie: pisma: ULC-LTT-2/4374- LTT-2 0006/01/12	2	2012-07-04	2012-06-18	pismo nr JA-T-2012-053 z dnia 2012-04-05 data POK 2012-04-06

Nazwiska inspektorów ULC:

Podpisy:

Drobniaak Piotr

Dwórznik Edmund

Głowacki Paweł

Komórka organizacyjna ULC:

Data wypełnienia formularza Nr 13 EASA, Część 4: 2012-08-29

* konieczne, gdy zachodzi potrzeba wypełnienia wszystkich pięciu części raportu



RAPORT ZALECENIA ZATWIERDZENIA WG M.A. PODCZĘŚĆ G M.A. SUBPART G APPROVAL RECOMMENDATION REPORT

Część 4: Niezgodności dotyczące statusu spełnienia wymagań M.A. Podczęść G

Part 4: Findings regarding M.A.Subpart G compliance status

Każda niezgodność poziomu 1 i 2, niezależnie od tego czy została usunięta czy nie została usunięta, powinna być zapisana i powinna być określona przez przywołanie wymagań Części 2 lub 3. Wszystkie nieusunięte niezgodności powinny być przekazane na piśmie do organizacji w celu podjęcia niezbędnych działań korygujących.

Odniesienia do Części 2 lub 3 niniejszego Formularza	Numer audytu, data audytu: Niezgodności	Poziom	Działania korygujące		
			Planowana data zakończenia	Rzeczywista data zakończenia	Odniesienia do pisma
Niezgodności z audytu M.G/067/11/01 z dni 2011-03-29					
1. M.A.704	Przedstawiony podczas audytu projekt CAME nie opisuje rzeczywistego stanu organizacji, np. w zakresie: - zasobów ludzkich; - dostępu do danych obsługowych (CD i Aiburs World AIRN@V), itd. - przepływu informacji: PDT- CRS- POT- system ZCZdL- MS, WO, itd.; - sytemu OASES jako podstawowego systemu stosowanego w ZCZdL wraz z opisem jego zabezpieczeń; - przepływu informacji: PDT- CRS- POT- system ZCZdL- MS, WO, itd. Usunięto. M.G/067/11/02 Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. z nr QM/044/2011 z dnia 14.04.2011 r. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o .o. nr QM/045/2011 z dnia 14.04.2011 r.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18
2. M.A.706	Personel CAMO nie posiada stosownego przeszkolenia z sytemu komputerowego OASES w związku z jego upgradem (modul; AD,SB, nadzór nad komponentami, itd.). Ponadto wskazane jest wsparcie projektantów systemu w procesie napelniania danymi zarządzanego statku powietrznego. Usunięto. M.G/067/11/02 Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. z nr QM/044/2011 z dnia 14.04.2011 r. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o .o. nr QM/045/2011 z dnia 14.04.2011 r.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18
3. M.A.705	Pomieszczenie archiwum wymaga zabezpieczenia przed pożarem oraz doposażenia w regały, kuwety. Usunięto. M.G/067/11/02 Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. z nr QM/044/2011 z dnia 14.04.2011 r. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o .o. nr QM/045/2011 z dnia 14.04.2011 r.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18

4. M.A.706	Niewystarczająca ilość personelu w Dziale Jakości. Obecnie zatrudniona jest 1 osoba (Dyrektor Jakości jest odpowiedzialny za obszary Part M i OPS oraz pełni jednocześnie funkcję audytora). Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. z nr QM/044/2011 z dnia 14.04.2011 r. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/045/2011 z dnia 14.04.2011 r. M.G/067/11/02	2	2011-06-08	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18
5. M.A.305	Brak przejętych zapisów z eksploatacji samolotu typu Airbus A320-214 MSN 533 SP-IAA celem ich przejrzenia (sprawdzenia) i przechowywania zgodnie z zapisami w CAME. zamknięto na podstawie: pisma QM/050/2011 z 2011-04-29 Nie usunięto. Usunięto częściowo. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. Brak przejętych zapisów z eksploatacji samolotu typu Airbus A320-214 MSN 533 SP-IAA celem ich przechowywania zgodnie z zapisami w CAME. LTT-2 M.G/067/11/02 M.G/067/11/03	2	2011-06-28	2011-04-29	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18, pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26, pismo nr QM/050/2011 z dnia 2011-04-29
6. M.A.305	System komputerowy OASES nie został napełniony zadaniami obsługowymi dla samolotu typu Airbus A320-214 MSN 533 SP-IAA. (w tym silników, APU i podzespołów). Ponadto nie umożliwia wygenerowania statusów zgodnie z M.A.305 (d) (e) ze stosownymi AMC. zamknięto na podstawie: pisma QM/050/2011 z 2011-04-29 Nie usunięto. Usunięto częściowo. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. Patrz niezgodność nr M.G/067/11/02-01. LTT-2 M.G/067/11/02 M.G/067/11/03	2	2011-06-28	2011-04-29	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18, pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26, pismo nr QM/050/2011 z dnia 2011-04-29

7. M.A.708 (c)	Umowa na obsługę liniową zawarta z GTL-LOT Usługi Lotniskowe Spółka z o.o. 01.04.2011 r. zawiera niejsności: - brak odwołania i wymogu utrzymania certyfikatu Part 145 przez GTL; - brak określenia strony odpowiedzialnej za dostarczenie wszystkich danych obsługowych, np. AMM, AD i innych. Ponadto wymaga ona zatwierdzenia przez ULC LTT-2. Usunięto częściowo. M.G/067/11/02 Umowa na obsługę liniową samolotu Airbus A320-214 MSN 533 SP-IAA zawarta z GTL-LOT Usługi Lotniskowe Spółka z o. o. (PL.145.023) 01.04.2011 r. wymaga ona zatwierdzenia przez ULC LTT-2.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18, pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26
8. M.A.708 (c)	Przedstawiona podczas audytu umowa na obsługę na obsługę hangarową samolotu Airbus A320-214 MSN 533 SP-IAA: „General Terms Agreement Aircraft Maintenance” zawarta z ATC LASHAM LIMITED (UK.145.00442) 24.03.2011 r. nie jest zgodna z Załącznikiem XI do AMC do M.A.708 (c), np.: - brak ustaleń nt. możliwości wykonywania audytów w AMO oraz deklaracji usuwania niezgodności; - brak deklaracji o dostępie do AMO dla ULC; - brak określenia formy i zawartości WO (przygotowanie pakietów obsługowych); - brak ustaleń nt. dostarczania, dokumentacji i akceptacji materiałów i podzespołów; - brak określenia formy i zawartości CRS oraz przekazywanych operatorowi zapisów. Umowa wymaga zatwierdzenia przez ULC LTT-2. Usunięto częściowo. M.G/067/11/02 Umowa na obsługę na obsługę hangarową samolotu Airbus A320-214 MSN 533 SP-IAA „General Terms Agreement Aircraft Maintenance” zawarta z ATC LASHAM LIMITED (UK.145.00442) 24.03.2011 r. wymaga zatwierdzenia przez ULC LTT-2.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18, pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26
9. M.A.708 (c)	Nie przedstawiono do zatwierdzenia w ULC LTT-2 umowy na obsługę silników typu CFMI Model: CFM56-5B4/2P. Usunięto częściowo. M.G/067/11/02 Umowa na obsługę silników typu CFMI Model: CFM56-5B4/2P „OnPointSM Overhaul Engine Services Agreement” zawarta z GE Aircraft Engine Services Limited t/a – Aviation (UK.145.00073) 15.04.2011 r. wymaga zatwierdzenia przez ULC LTT-2.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18, pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26

10. M.A.712	Nie usunięto niezgodności z audytu wewnętrznego na zgodność z Part M przed procesem certyfikacji. Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/044/2011 z dnia 14.04.2011 r. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/045/2011 z dnia 14.04.2011 r.	2	2011-06-28	2011-04-19	pismo nr QM/044/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-15, pismo nr QM/045/2011 z dnia 2011-04-14 data POK 2011-04-18
Niezgodności z audytu M.G/067/11/02 z dni 2011-04-19					
1. M.A.305 (d)	1) a) Przedstawiony Status AD (Statement AD/EAD) jest niekompletny i zawiera błędy, np. wynikające z napelnienia systemu OASES, np.: - brak nadzoru nad aktualnym czasem pracy i cykli dla silników i APU; - brak nadzoru nad wszystkimi ograniczaniem poza kalendarzem, np. ilością cykli, czasem pracy, wymianą podzespołu (jako warunków effectivity AD); - brak możliwości wpisywania znaków umownych w systemie, co powoduje generowanie znaku ?, np. w przypadku braku zastosowania. Ponadto status nie obejmuje wszystkich AD, np. ostatniej AD NO:2011-0054 (obejmuje tylko historyczne AD) oraz nie zawiera SB nie związanych z AD. b) Brak statusu ISB (zgodnie z def. AIRBUS) nie związanych z AD; c) Brak polityki stosowalności w zakresie statusu SIB, SAIB, SL, itd. 2) Nie przedstawiono statusu modyfikacji i napraw w postaci rzutu z OASES, co może powodować konsekwencje w postaci braku nadzoru pozostałych statusów, np. zgodności z POT oraz statusu AD/SB, itd.. Przedstawiono jedynie papierowy status modyfikacji wprowadzonych przez posiadacza TC (firmę Airbus w procesie produkcji samolotu) oraz papierowy status w przedmiotowym zakresie otrzymany od poprzedniego operatora. 3) Przedstawiony status LLP w postaci rzutu z systemu OASES nie zawiera wszystkich zweryfikowanych informacji, np. wypracowanego czasu pracy podzespołów, ponadto stwierdzono różne wartości tych samych parametrów w aplikacji, np. dla smoke detector S/N PPA1102-00. 4) Nie przedstawiono statusu zgodności z zatwierdzonym POT. 5) Nie przedstawiono aktualnego raportu z ważenia samolotu. 6) Nie przedstawiono wykazu odłożonych usług. zamknięto na podstawie: pisma QM/050/2011 z LTT-2 2011-04-29 Usunięto częściowo. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. Patrz niezgodność nr M.G/067/11/03-01.	2	2011-07-18	2011-04-29	pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26, pismo nr QM/050/2011 z dnia 2011-04-29
2. M.A.704	Przedstawiony podczas audytu projekt CAME nie opisuje rzeczywistego stanu organizacji, od rozdziału „1.17.1.1.10 Towing/ Holowanie” do końca. Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r.	2	2011-07-18	2011-04-29	pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26
3. M.A.301-8	W Line Check List LCL-REF.YAP/A320 MP nie uwzględniono SIL Number: 34-064 (sprawdzenie instalacji OCP w lotach RVSM na poziomie pre flight inspection). W POT jest to zadanie na poziomie DY. Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r.	2	2011-07-18	2011-04-28	pismo nr QM/047/2011 z dnia 2011-04-26 data POK 2011-04-26
Niezgodności z audytu M.G/067/11/03 z dni 2011-04-28					

1. M.A.305 (d)	1) a) Usunięto częściowo. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. Przedstawiony Status AD (Statement AD/EAD) wymaga uzupełnienia o: - czas pracy silników i APU (w nagłówku); - legendę opisującą informacje znajdujące się w poszczególnych polach, np. zawarte w kolumnie „Method Of Compliance” z wyjaśnieniem, np. przyczyny stosowalności, itd. Ponadto brak w statusie wszystkich AD, np. 2004-05-04 wydanej przez FAA i powiązanej AD wydanej przez DGAC. b) Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. c) Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. 2) Usunięto częściowo. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. Nie przedstawiono statusu napraw od początku eksploatacji przez obecną CAMO. Przedstawiono jedynie papierowy status napraw otrzymany od poprzedniego operatora. 3) Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. Przedstawiono status LLP oraz podzespołów podlegających obsłudze w postaci zrzutu z pliku Microsoft Excel. 4) Usunięto częściowo. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. W przedstawionym podczas audytu statusie zgodności z zatwierdzonym POT nie są monitorowane wszystkie zadania obsługowe, np.: - CMR zgodnie z Task Title: 242400-01-3 i Reference :242400-710-001 w zakresie interwałów 1 MO; - Task Title: 801110-C2-1 Reference: 121380-610-002 w zakresie interwałów 6 MO; - itd. Ponadto w przedstawionym statusie brak identyfikacji zadań CMR, AWL, itd. oraz brak pilnowania niektórych interwałów, np. 250FC lub 3 MO (AD-2011-0011 wydana przez EASA). 5) Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r. 6) Usunięto. Pismo YES AIRWAYS Spółka z o. o. nr QM/047/2011 z dnia 26.04.2011 r.	2	2011-07-27	2011-04-29	pismo nr QM/050/2011 z dnia 2011-04-29, pismo nr QM/050/2011 z dnia 2011-04-29
-------------------	---	---	------------	------------	--

zamknięto na podstawie: pisma QM/050/2011 z LTT-2
2011-04-29

Niezgodności z audytu M.G/067/11/04 z dni 2011-11-03					
1. M.A.305	1. Nie ustanowiono systemu zapasowego dla OASES, ponadto z założenia nie jest on aktualizowany, co jest niezgodne z przepisami Part M (M.A.305 i M.A.714 ze stosownymi AMC) oraz procedurą zawartą w CAME (pkt 1.5.2.11.1). Powyższe uniemożliwia skuteczną procedurę opisaną w CAME dla odtworzenia zapisów ZCZdL w przypadku awarii systemów. 2. Dane zapasowe są przechowywane w tym samym pomieszczeniu co robocze przez okres od wykonania zapisu do czasu ich przeniesienia do archiwum przez administratora systemu (pracownika CAMO). 3. Ogólny bałagan w serwerowni (pomieszczenie wspólne z inną firmą). 4. Podczas audytu w dniu 03.11.2011r. stwierdzono brak w archiwum kopii danych z sytemu OASES z tego dnia, natomiast w zeszycie administrator odnotował w tym dniu, że zostało to wykonane. 5. W CAME ustanowiono procedurę backup'u , która nie jest w pełni realizowana. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLK/4344- LTT-2 0021/01/11	2	2011-12-22	2011-12-14	pismo nr QM/097/2011 z dnia 2011-12-07 data POK 2011-12-08

2. M.A.706	1. Nowo zatrudniony personel ZCZdL nie posiada stosownych kwalifikacji zgodnie z procedurami CAME, np. szkoleń z: a) znajomości zarządzanego typu statku powietrznego zdobytego na formalnym kursie szkoleniowym, tj. samolotu Airbus A320 z silnikami CFM56 b) zakresu Bezpieczeństwa Zbiorników Paliwa (FTS) wraz z Ograniczeniami w Zakresie Zachowania Krytycznych Parametrów Konstrukcyjnych [CDCCL] c) wykrycia i - jeśli potrzeba - usunięcia pozostałości płynu odladzającego i / lub zabezpieczającego przed oblodzeniem (uważanego za obsługę techniczną) w związku z decyzją ED EASA 2010/006/R (zmiana AMC do Part M) d) „AEWIS Training Programme” wynikającego z wprowadzenia AMC 20-22 (Aneks III do Decyzji ED EASA 2008/007/R) 2. Szkolenia „AEWIS Training Programme” nie odbył nikt z pozostałych pracowników CAMO włącznie z Dyrektorem Technicznym (osobą nominowaną do ZCZdL). punkt 1a oraz punkt 2 zostają zamknięte pismem: LTT-2 ULC-DLK/4344-0007/01/12 z dnia 26.01.2012 r. zgoda na przesunięcie terminu usunięcia z 2012-02-02 na 2012-05-01 pismem nr ULC-DLK/4344-0007/01/12 z dnia 2012-01-26 dotyczy niezgodności nr 2 pkt 1b, 1c oraz 1d; punkt 1b, 1c oraz 1d zostają zamknięte pismem: ULC-DLK/4344-0049/01/12 z dnia 19.04.2012r., zamknięto na podstawie: pisma: ULC-DLK/4344-0049/01/12 Nie sprawdzano. M.G/067/12/01 Termin usunięcia niezgodności M.G/067/11/04-02 punkt 1. b) i c) d) do dnia 01.05.2012r. Nie sprawdzano. M.G/067/12/02 Termin usunięcia niezgodności M.G/067/11/04-02 punkt 1. b) i c) d) do dnia 01.05.2012r.	2	2012-02-02	2012-04-19	pismo nr OEP/QM/006/2012 z dnia 2012-01-25 data POK 2012-01-30, pismo nr OEP/QM/044/2012 z dnia 2012-04-16 data POK 2012-04-17
3. M.A.708 (c)	Umowa obsługowa zawarta z GTL- LOT Usługi Lotniskowe Spółka z o.o. w pkt 2.5 zawiera odwołanie do stworzenia w ciągu miesiąca od jej zawarcia podręcznika procedur współpracy "Interface Manual", który nie został opracowany. zamknięto na podstawie: pisma: ULC-DLK/4344-0007/01/12 LTT-2	2	2012-02-02	2012-01-26	pismo nr OEP/QM/006/2012 z dnia 2012-01-25 data POK 2012-01-30
4. M.A.712	Podczas przeglądu dokumentacji systemu jakości w organizacji stwierdzono: 1. Stosowanie sytemu nie opisanego w CAME (plan harmonogram, elektroniczny system nadzoru nad niezgodnościami, itd. 2. a) do chwili obecnej wykonane zostały 2 audyty planowe na zgodność z przepisami Part M b) przesunięcia pozostałych terminów audytów nie zostały uzasadnione i nie zaplanowane z nową datą zamknięto na podstawie: pisma: ULC-DLK/4344-0007/01/12 LTT-2	2	2012-02-02	2012-01-26	pismo nr OEP/QM/006/2012 z dnia 2012-01-25 data POK 2012-01-30
5. M.A.401 (b)	W CAME brak opisu polityki stosowności SB wydanych, np. przez posiadacza TC dla silników typu CFM56, w tym kategorii 1 (zgodnie z Sevice Bulletin CFM56-5B 72-000). Przeanalizować wszystkie SB i umieścić wynik analizy stosowności w statusach. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLK/4344-0023/01/11 LTT-2	2	2012-01-02	2011-12-23	pismo nr QM/110/2011 z dnia 2011-12-20 data POK 2011-12-22
6. M.A.402 (a)	1. W "Job Card" brak identyfikacji zadań krytycznych zgodnie z przepisami Part 145 i "double inspection" zgodnie z przepisami Part M (M.A.402(a)). 2. CAMO akceptuje zapisy z obsługi w przypadku klanrowania wykonanych zadań obsługowych. 3. Brak pełnej identyfikacji "Job Card" „np. "Airline Card No.", "Aircraft Reg No:", itd., zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLK/4344-0023/01/11 LTT-2	2	2012-01-02	2011-12-23	pismo nr QM/110/2011 z dnia 2011-12-20 data POK 2011-12-22

7. M.A.305	1. W przedstawionych statusach zgodności z POT, np. samolotu typu A320-214 SP-IAC brak nadzorowania prac postojowych i konserwacji. 2. Nie są nadzorowane dodatkowe zadania mieszczące się w zakresie zlecanej obsługi liniowej. Np. zadanie typu „daily” na SP-IAA – inspekcja zgodnie z SRM rozdział 53-45-12 (ADD No. A000436/1) nie było wykonywane pomiędzy 24 a 30 lipca 2011r. Samolot w tym okresie wykonywał loty. 3. W systemie OASES błędnie zdefiniowano typy zadań CMR np. zadania 242400-01-3, 242800-01-3 zdefiniowane jako CMR** w rzeczywistości są zadaniami typu CMR*. Brak identyfikacji zadań typu AWL oraz CDCCL. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLK/4344- LTT-2 0023/01/11	2	2012-01-02	2011-12-23	pismo nr QM/110/2011 z dnia 2011-12-20 data POK 2011-12-22
8. M.A.708 (b)	Organizacja nieprawidłowo weryfikuje zapisy przekazywane przez organizację obsługową np. 1) brak dowodów usunięcia usterek stwierdzonych podczas inspekcji SANA przeprowadzonej w dniu 2011-08-04 na SP-IAA. 2) brak wyników pomiarów związanych z odroczeniem usterek ADD No. A000436/1 (zgodnie z SRM 53-45-12) oraz ADD No. A000436/4 (AMM 25-50-00-024-A. Zgodnie z pkt 2.22 umowy obsługowej z GTL-LOT Usługi Lotniskowe Sp. z o.o. organizacja obsługowa powinna przekazać pełne zapisy z wykonanych prac. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLK/4344- LTT-2 0023/01/11	2	2012-01-02	2011-12-23	pismo nr QM/110/2011 z dnia 2011-12-20 data POK 2011-12-22
9. M.A.714	Organizacja nie tworzy nowej mapy uszkodzeń samolotu (DBC) po obsłudze hangarowej, niezgodnie z procedurą 1.1.2.4 CAME. zamknięto na podstawie: pisma: ULC-DLK/4344- LTT-2 0007/01/12	2	2012-02-02	2012-01-26	pismo nr OEP/QM/006/2012 z dnia 2012-01-25 data POK 2012-01-30
Niezgodności z audytu M.G/067/12/01 z dni 2012-02-07					
1. M.A.305 (d)	Przedstawione statusy AD , np. w odniesieniu do silników typu CFM56-5B zabudowanych na samolotach typu Airbus A320-214: a) nie odnoszą się do dokumentów związanych, np. SB,TR b) brak jednoznacznych zapisów z analizy stosowności celem zapisania wniosków w odniesieniu do obowiązujących rewizji (i konfiguracji samolotu, silników, APU, itd.) Powyższe może prowadzić do wyciągnięcia błędnych wniosków, np. w przypadku AD-F-1998-427R2 "Report Date: 07 Feb 2012" (załącznik 2). zgoda na przesunięcie terminu usunięcia z 2012-05-06 na 2012-06-06 pismem nr ULC-LTT-2/4344-0213/01/12 z dnia 2012-05-02, zamknięto na podstawie: pisma: ULC-DLK/4344-0092/01/12 Nie sprawdzano. M.G/067/12/02 Termin usunięcia niezgodności nr M.G/06712/01-01 do dnia 06.05.2012r. Nie sprawdzano. M.G/067/12/03	2	2012-05-06	2012-06-07	pismo nr OEP/QM/049/2012 z dnia 2012-04-25 data POK 2012-04-30, pismo nr OEP/QM/067/2012 z dnia 2012-06-06 data POK 2012-06-06

2. M.A.305 (d)	1. W statusach SB silnikowych brak powtarzalnego biuletynu SB 72-0331. Biuletyn dotyczy silnika S/N 779157 - obecnie na samolocie SP-IAA (załącznik 3). 2. a) w systemie OASES wprowadzono zadania z MPD dla których procedura wykonawcza znajduje się w biuletynie obsługowym posiadacza TC silnika (np. zadanie 725600-C1-1-1). Brak ujawnienia w systemie OASES powiązania zadania z biuletynem obsługowym powoduje, że biuletyn nie jest analizowany pod kątem zmian (ostatnia rewizja biuletynu zmieniła P/N komponentów objętych tym SB). b) należy przeanalizować wpływ zmian do dokumentów wykonawczych na zadania obsługowe oraz podjąć działania zapobiegające występowaniu podobnych przypadków w przyszłości. 3. a) W systemie OASES stwierdzono błędy napelnienia np. przedstawiony zrzut z systemu pokazujący status SB silników zawiera błędy np. dla silnika S/N 779483 SB 72-0010 ma rewizję 1 (obowiązuje rev. 2) - załącznik 4. b) należy przeprowadzić weryfikację napelnienia systemu pod kątem błędów napelnienia mogących mieć wpływ na wykonanie poszczególnych zadań. zgoda na przesunięcie terminu usunięcia z 2012-05-06 na 2012-06-06 pismem nr ULC-LTT-2/4344-0213/01/12 z dnia 2012-05-02, zamknięto na podstawie: pisma: ULC-DLK/4344-0092/01/12 Nie sprawdzano. M.G/067/12/02 Termin usunięcia niezgodności nr M.G/06712/01-02 do dnia 06.05.2012r. Nie sprawdzano. M.G/067/12/03	2	2012-05-06	2012-06-07	pismo nr OEP/QM/049/20 12 z dnia 2012-04-25 data POK 2012-04-30, pismo nr OEP/QM/067/20 12 z dnia 2012-06-06 data POK 2012-06-06
Niezgodności z audytu M.G/067/12/02 z dni 2012-03-16					
1. M.A.704	CAME zmiana nr 5 z dnia 20.02.2012r.: 1. Pismo nr TD/093/2012 z dnia 27.02.2012r. dotyczące rozszerzenia zarządzanej floty statków powietrznych o samoloty typu Airbus A320-200: a) MSN 1454 SP-IAE do dnia 15.03.2012r. b) MSN 2142 SP-IAD do dnia 30.03.2012r.- usunąć z tej zmiany 2. Pismo nr TD/0129/2012 z dnia 08.03.2012r. dotyczące tylko samolotu typu Airbus A320-214: MSN 1454 SP-IAE. 3. Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Usunięto. Zatwierdzono pismem ULC-DLK/4344-0028/01/12 z dnia 24.03.2012r.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo ULC-DLK/4344-0028/01/12 z dnia 24.03.2012r.
2. M.A.704	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad 1. Projekt zmiany nr 5 z dnia 20.02.12r. do Charakterystyki Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (CAME) nr dokumentu YES-CAME zawiera rozszerzenie o dwa samoloty typu Airbus A320-214: a) MSN 1454 SP-IAE b) MSN 2142 SP-IAD- należy usunąć. Usunięto. Zatwierdzono zmianę nr 5 z dnia 20.02.12r. do Charakterystyki Zarządzania Ciągłą Zdatością do Lotu (CAME) nr dokumentu YES-CAME pismem ULC-DLK/4344-0028/01/12 z dnia 24.03.2012r.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo ULC-DLK/4344-0028/01/12 z dnia 24.03.2012r.
3. M.A.201 (h)	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad 2. Projekt umów na podwykonawstwo zadań zarządzania ciągłą zdatością do lotu (jeśli ma zastosowanie). Usunięto. Umowa na monitoring silników zawarta z CFM International S.A. nie specyfikuje egzemplarzy samolotów ani silników. Pismo ULC-DLK/4344-0031/01/12 z dnia 24.03.2012r.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo OEP/TD/136/20 12 z dnia 14.03.2012r. Pismo ULC-DLK/4344-0031/01/12 z dnia 24.03.2012r.

4. M.A.708 (c)	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad. 3. Projekt umów/aneksów do umów na obsługę techniczną (bazową, liniową, obsługę silników). Przedmiotowa uwaga- nie dotyczy, ponieważ umowa na monitoring silników zawarta z CFM International S.A. nie specyfikuje egzemplarzy samolotów ani silników. Należy zatwierdzić dla OLT Express Poland Spółka z o. o. a) bazowa- projekt umowy z dnia 13.03.2012r. "General Terms Agreement Aircraft Maintenance between ATC LASHAM Limited and OLT Express Poland Spółka z o. o." został zatwierdzony przez ULC LTT-2. Po podpisaniu kompletną umowę w formie papierowej należy przekazać do ULC LTT-2, a formie elektronicznej w formacie pdf przesłać na adres e-mailowy acam@ulc.gov.pl. Usunięto. Zatwierdzono pismem LC-DLK/4344-0030/01/12 z dnia 24.03.2012r. b) liniowa- projekt aneksu do umowy z dnia 20.03.2012r. "Technical Service Agreement between GTL-LOT Spółka z o. o. and OLT Express Poland Spółka z o. o. został zatwierdzony przez ULC LTT-2. Po podpisaniu kompletną umowę w formie papierowej należy przekazać do ULC LTT-2, a formie elektronicznej w formacie pdf przesłać na adres e-mailowy acam@ulc.gov.pl. Usunięto. Zatwierdzono pismem LC-DLK/4344-0029/01/12 z dnia 24.03.2012r. c) silników Usunięto. Zatwierdzono pismem ULC-DLK/4344-0031/01/12 z dnia 24.03.2012r.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo LC-DLK/4344-0030/01/12 z dnia 24.03.2012r. Pismo LC-DLK/4344-0029/01/12 z dnia 24.03.2012r. Pismo ULC-DLK/4344-0031/01/12 z dnia 24.03.2012r.
5. M.A.201 (b)	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad. 4. Umowy zawarte z właścicielem/właścicielami i/lub dzierżawcą/dzierżawcami dotyczące przedmiotowych samolotów, którymi firma będzie zarządzała i prowadziła operacje przewozu lotniczego (AOC). Usunięto. Dostarczono do ULC LTT-2 "Exhibit B Condition at Delivery" z dnia 06.03.2012r. z "Aircraft Lease Agreement Dated as of March 1, 2012 between OLT Express Poland Spółka z o. o. as Lessee and Collopie Limited as Lessor" dotyczący samolotu typu Airbus A320-214 MSN 1454 z silnikami typu CFM56-5B4/P.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r.
6. M.A.305	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad. 5. Zapisy ciągłej zdatości do lotu z napelnionego sytemu OASES (statusy dla przedmiotowych samolotów): a) zgodnie z M.A.305(d) ze stosownym AMC b) podzespołów zgodnie z M.A.305(e) ze stosownym AMC c) podzespołów zgodnie M.A.305(e)4. z mającym zastosowanie dla tych podzespołów M.A.305(d) w odniesieniu do AMC M.A.305(d)4. oraz AMC M.A.305(h); - o ograniczonym czasie użytkowania (service life-limited) - o certyfikowanym limitem żywotności (life limited parts) Usunięto. Dostarczono statusy dla samolotu typu Airbus A320-200 MSN 1454 z silnikami typu CFM56-5B4/P.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo nr TD/0129/2012 z dnia 08.03.2012r.

7. M.A.706 (e)	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad 6. Analizę pracochłonności pracowników CAMO w zakresie zadań zarządzania ciągłą zdadnością do lotu. Usunięto. Przedstawiono analizę pracochłonności pracowników CAMO w zakresie zadań zarządzania ciągłą zdadnością do lotu. Nie obejmuje ona absencji (urlopy, nieprzewidziane choroby) i szkolenia. Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r.
8. M.A.712	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Na podstawie pkt. M.B.706 (c) wyżej wymieniony Państwa wniosek powinien dodatkowo zawierać: Ad 8. Informację o: a) usunięciu wszystkich niezgodności z audytów wewnętrznych i audytów ULC mających wpływ na rozszerzenie zarządzanej floty statków powietrznych o przedmiotowe samoloty b) pozytywnym wyniku audytu wewnętrznego związanego z rozszerzeniem zarządzanej floty statków powietrznych o przedmiotowe samoloty Usunięto. Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.).	2	2012-06-15	2012-03-16	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r.
9. M.A.301	Pismo nr OEP/TD/136/2012 z dnia 14.03.2012 r. (odpowiedź na pismo ULC-DLK/4344-0022/01/12 z dnia 03.03.2012 r.). Ponadto w związku, z rozszerzeniem zarządzanej floty statków powietrznych o przedmiotowe samoloty informację o zatwierdzeniu przez ULC: Ad a) instrukcji PDT Usunięto. Zatwierdzono Podręcznik Technicznego Dziennika Pokładowego Nr dokumentu YES-TLB Wydanie 1 Zmiana 3 z dnia 01.02.2012 pismem ULC-LTT-1/640-0049/01/12 z dnia 14.03.2012r. Ad b) programów obsługi technicznej (szczegółową "Check List" do wykonania pre flight inspection należy umieścić w POT, a w konsekwencji aktualizowane na pokładzie samolotów) Usunięto. Zatwierdzono Program Obsługi Technicznej Samolotów AIRBUS A320 Nr dokumentu YES-POT Wydanie 3 Zmiana 1 z dnia 07.02.2012 (SP-IAA, SP-IAB, SP-IAC, SP-IAD, SP-IAE) pismem ULC-LTT-1/640-0060/01/12 z dnia 22.03.2012r. Ad c) programu niezawodności Zatwierdzono Program Niezawodności Nr dokumentu YES-RP Wydanie 1 Zmiana 2 z dnia 01.01.2012 pismem ULC-LTT-1/640-0025/02/12 z dnia 15.03.2012r. d) wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) Usunięto. Zatwierdzono Lista Minimalnego Wyposażenia MEL Nr dokumentu YES-MEL Wydanie 1 Zmiana 4 z dnia 01.02.2012 pismem ULC-LTT-1/640-0028/01/12 z dnia 22.03.2012r. e) programu lotów próbnych (zawierającego również procedury lotów po obsłudze zgodnie z M.A.301-8.) Usunięto. Zatwierdzono Flight Test Manual Nr dokumentu CAM-ETM-00-004 Wydanie 1 Zmiana 0 z dnia 01.03.2012 pismem ULC-LTT-1/640-0063/02/12 z dnia 22.03.2012r. f) EQP, EEL, LOPA, itd. Deklarowane pismem nr TD/093/2012 z dnia 27.02.2012r. do dnia 03.03.2012r. Usunięto.	2	2012-06-15	2012-03-26	Pismo ULC-LTT-1/640-0049/01/12 z dnia 14.03.2012r. Pismo ULC-LTT-1/640-0060/01/12 z dnia 22.03.2012r. Pismo ULC-LTT-1/640-0025/02/12 z dnia 15.03.2012r. Pismo ULC-LTT-1/640-0028/01/12 z dnia 22.03.2012r. Pismo ULC-LTT-1/640-0063/02/12 z dnia 22.03.2012r.
Niezgodności z audytu M.G/067/12/03 z dni 2012-05-10					

1. M.A.714	Dla samolotu SP-IBC brak przekazanych zapisów CZdL samolotu. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLR/4344- LTT-2 0027/01/12	2	2012-08-09	2012-05-18	pismo nr OEP/QM/056/20 12 z dnia 2012- 05-14 data POK 2012-05-15
2. M.A.705	W dotychczasowych pomieszczeniach archiwum brak miejsca na zapisy CZdL przejmowanych samolotów. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLR/4344- LTT-2 0027/01/12	2	2012-08-09	2012-05-18	pismo nr OEP/QM/056/20 12 z dnia 2012- 05-14 data POK 2012-05-15
3. M.A.305	Nieprawidłowo śledzone zmiany do dokumentacji poświadcza świadectwa typu np. w statusie SB dla samolotu SP-IBC (MSN2460) nieaktualna rewizja obowiązkowego SB A320-25A-1555 (jest 2 a obowiązuje 3 zmniejszająca próg wykonania z 24000FC do 20000FC). zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLR/4344- LTT-2 0027/02/12	2	2012-08-09	2012-05-21	pismo nr OEP/QM/056/20 12 z dnia 2012- 05-14 data POK 2012-05-15, pismo nr OEP/QM/059/20 12 z dnia 2012- 05-21 data POK 2012-05-21
4. M.A.303	W statusach AD samolotów występują niezgodności, np: - dla AD 2011-0069 brak analizy zmiany R1; - dla AD 2011-0155 brak analizy zmiany R1; - dla AD 2007-0065R2 brak weryfikacji warunku braku wymiany zaworów podwozia 40GA/drzwi podwozia 41GA; - dla AD 2011-0024R1, 2011-0001, 2010-0177, 2010-0164, 2010-0148, 2010-0120, 2008-0198, 2008-0048, 2007-0286, 2007-0064R1, 2007-0217, 2007-0067R1, 2007-0036R1, 2006-0176, 2006-0135, F-2005-189 itd. - AD dotyczą wszystkich MSN, a w statusie napisano "nie dotyczy tego MSN"; - brak w przedstawionym statusie (plik PDF) niektórych AD np. AD F-2004-072, F-2004-072, F-2004-019, F-2003-434, itd. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLR/4344- LTT-2 0027/01/12	2	2012-08-09	2012-05-18	pismo nr OEP/QM/056/20 12 z dnia 2012- 05-14 data POK 2012-05-15
5. M.A.305	Na silnikach nie określono żywotności dla LPT CASE P/N 338-117-404-0 oraz związanej z tym zgodności z SB-72-0229. Nie przedstawiono zweryfikowanych statusów SB na silniki. zamknięto na podstawie: pisma ULC-DLR/4344- LTT-2 0027/02/12	2	2012-08-09	2012-05-21	pismo nr OEP/QM/056/20 12 z dnia 2012- 05-14 data POK 2012-05-15, pismo nr OEP/QM/059/20 12 z dnia 2012- 05-21 data POK 2012-05-21
Niezgodności z audytu M.G/067/12/04 z dni 2012-06-11					
.	bez niezgodności				
Niezgodności z audytu M.G/067/12/05 z dni 2012-06-21					

1. M.A.706	1. Personel organizacji CAMO, np. specjaliści ds. dokumentacji technicznej wg pkt 0.3.5.5 CAME posiadają zakres obowiązków, ale praktycznie wykonują inne zadania zarządzania CZdL. 2. Teczka osobista, np. p. Witold Bialek jest niekompletna, brak: a) spisu zawartości b) dowodów na spełnianie kwalifikacji, a jako personel został oceniony pozytywnie (niezgodność wykryto również podczas audytu wewnętrznego)	2	2012-09-20		
2. M.A.706	1. Organizacja nie przedstawiła planu szkoleń personelu ZCZdL zgodnie z CAME. 2. Brak dowodów odbycia szkoleń bieżących przez personel CAMO, np. wynikających z rozszerzenia zarządzanej floty statków powietrznych (zmian procedur CAME, PDT, POT, konfiguracji samolotów, itd.).	2	2012-09-20		
3. M.A.301-4	1. Organizacja nie dostarczyła do ULC rocznej analizy efektywności/przeglądów POT (zgodnie z M.A.301-4. / M.A.302(g)) 2. Wyjaśnić w ULC brak w ACAM rocznej analizy programu niezawodności.	2	2012-09-20		
4. M.A.714	W Aircraft Technical Log Book NR AA000124 z dnia 29.04.2012r. dla samolotu typu Airbus A320-214 MSN 0533 SP-IAA wpisano usterkę "Catering track has hit the FWD cargo door on lower FWD corner" z odłożeniem do 10.05.2012r. w odniesieniu do niewłaściwego dokumentu stanowiącego podstawę odłożenia (zgodnie z CMM 52-31-00 zapis tylko w HIL). Następnie usunięcie przedmiotowej usterki zostało odroczone do 21.05.2012r. w kategorii C (10 dni) z wykorzystaniem procedury RIE.	2	2012-09-20		
5. M.A.305 (d)	1. Nie wszystkie zadania wykonywane na silnikach są "przypięte" w systemie do silnika, ale do płatowca samolotu, np. zadanie nr 723200-C3-1 (boroskopia HPC). 2. Dla samolotu typu Airbus A319-112 MSN 3865 SP-IBA brak zaplanowania zadania w systemie OASES - zadanie nadzorowane poprzez wykonanie SB72-0727.	2	2012-09-20		
6. M.A.302 (a)	Dla samolotu typu Airbus A320-214 MSN 0533 SP-IAA brak w POT zadania obsługowego nr 212653-01-01 pomimo, że w statusie MOD oznaczono MOD 28159 jako nie wykonaną.	2	2012-09-20		

Nazwiska inspektorów ULC:

Podpisy:

Drobnik Piotr

Głowacki Paweł

Grzybkowski Wojciech

Komórka organizacyjna ULC:

Data wypełnienia formularza Nr 13 EASA, Część 4: 2012-08-29

* konieczne, gdy zachodzi potrzeba wypełnienia wszystkich pięciu części raportu

Załącznik 21

Wykaz inspekcji ULC

System automatycznie oznaczy niezgodność:

- kolorem czerwonym jeśli różnica między wyznaczoną datą usunięcia niezg. a datą wygenerowania raportu jest mniejsza od zera,

- kolorem żółtym jeśli różnica między wyznaczoną datą usunięcia niezg. a datą wygenerowania raportu znajduje się w zakresie od 5 do 0 dni.

OLT Express Regional Sp. z o.o PL.MG.010

Suma wyświetlonych rekordów: 243

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności				Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
SP-KTF ATR ATR42 - 320										
RAMP		85/KTF/LTT/2012	2012-06-18	2012-06-18	Pietrzyk Paweł	Żuk Piotr				
D	3	M.A.403 (c)	15	51-40	Brak dwóch wkrętów w tylnej części gondoli podwozia LH.			2012-06-18	2012-06-18	OK
D	2	M.A.403 (c)	15	51-40	Brak wkręta w przedniej części gondoli lewego podwozia.			2012-06-18	2012-06-18	OK
D	4	M.A.403 (c)	15	50-10	Uszkodzona siatka przedniego prawego bagażnika.			2012-07-18		-42
D	1	M.A.403 (c)	15	51-40	Brak wkręta na prawej gondoli silnika po zewnętrznej stronie.			2012-06-18	2012-06-18	OK
SANA		SANA/LOL/2012/25	2012-03-26		Sergiejew Lukasz	Makiel Piotr				
P	1				Znana usterka nieodnotowana. Ślady zanieczyszczenia w strefie krytycznej portów statycznych (lewa strona).			2012-04-26	2012-04-13	OK
P	2				PFI wykonany bez odnotowania widocznych defektów- wgniecenie w poszyciu poniżej strefy cięcia kadłuba z prawej strony (w limicie SRM)			2012-04-26	2012-04-13	OK
K	3				Jadna mapa jeppesen 10-1R nieaktualna (z 2009r.). Powinna być z 9 MAR 2012.			2012-03-26	2012-04-13	OK
CofA		LTT-1/6300-0355/11	2011-12-27	2012-01-09	Mazurek Jacek					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
SPOT		2012/ATR42/02								

SP-KTR ATR ATR42 - 300

Statek nie jest już w CAMO OLT Express Regional Sp. z o.o. - PL.MG.010

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności				Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
ARI-R	LTT/12/019/OD/00	2012-06-15	2012-06-19	Paszowski Marek						
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
2	9			Nie zgłoszono nowych danych rejestrowych (nazwa i adres organizacji).				2012-06-28		OK
2	1	M.A.710	3	Brak w dokumentacji z przeglądu zdatości CRS z czynności obsługowych związanych z wykonaniem oględzin samolotu podczas przeglądu zdatości.				2012-06-19		OK
2	8	M.A.302	13	Uwagi dotyczące POT: 1. W Karcie zatwierdzenia zmiany 1 nie są przywołane numery dokumentów źródłowych stanowiących podstawę opracowania programu oraz numery i daty wydań / zmian tych dokumentów. Brak informacji w oparciu o jakie dane zmiana do POT została opracowana i zatwierdzona. 2. System zmian tymczasowych. Zmiana tymczasowa wprowadzona don POT odwołuje się do procedury opisanej w rozdziale 5, punkt 5.6. W POT nie ma takiego punktu!! 3. W Karcie zatwierdzenia zmiany tymczasowej nie ma podstawy wprowadzenia zmiany – odwołania do dokumentacji źródłowej. 4. System zmian tymczasowych polega na dodaniu stron zmiany tymczasowej bez usuwania stron zmiany stałej. Przyjęty przez Państwa system wprowadzania zmian tymczasowych narusza układ zatwierzonego dokumentu.				2012-06-28		OK
2	6	M.A.710	3	Proszę o uzupełnienie rekomendacji o wykaz stwierdzonych podczas przeglądu zdatości usterek. W raporcie jest adnotacja, że wszystkie stwierdzone podczas przeglądu usterek zostały właściwie zakwalifikowane.				2012-06-19		OK
2	4	M.A.305	14	W statusie AD dla dyrektywy 93-205-052 jest potwierdzenie wykonania dyrektywy w marcu i kwietniu 2012 roku				2012-06-19		OK
2	7	M.A.305	5	Proszę o uzupełnienie rekomendacji o zweryfikowane podczas przeglądu LLP.				2012-06-19		OK
2	2	M.A.305	3	Status modyfikacji i napraw w raporcie z przeglądu różni się od statusu stanowiącego załącznik nr 3 do druku ULC-ARC-02EN.				2012-06-19		OK
2	3	M.A.305	14	Wykaz wykonanych dyrektyw zdatości w raporcie z przeglądu nie zawiera wszystkich dyrektyw wykazywanych w statusach OLT.				2012-06-19		OK
2	4	M.A.305	14	W statusie AD dla dyrektywy 93-205-052 jest potwierdzenie wykonania dyrektywy w marcu i kwietniu 2012 roku				2012-06-19		OK
2	5	M.A.306	8	Proszę o przekazanie statusu odłożonych usterek. Raport z przeglądu zdatości stwierdza jedynie, że wszystkie usterek są odłożone prawidłowo.				2012-06-19		OK
2	8	M.A.302	13	Uwagi dotyczące POT: 1. W Karcie zatwierdzenia zmiany 1 nie są przywołane numery dokumentów źródłowych stanowiących podstawę opracowania programu oraz numery i daty wydań / zmian tych dokumentów. Brak informacji w oparciu o jakie dane zmiana do POT została opracowana i zatwierdzona. 2. System zmian tymczasowych. Zmiana tymczasowa wprowadzona don POT odwołuje się do procedury opisanej w rozdziale 5, punkt 5.6. W POT nie ma takiego punktu!! 3. W Karcie zatwierdzenia zmiany tymczasowej nie ma podstawy wprowadzenia zmiany – odwołania do dokumentacji źródłowej. 4. System zmian tymczasowych polega na dodaniu stron zmiany tymczasowej bez usuwania stron zmiany stałej. Przyjęty przez Państwa system wprowadzania zmian tymczasowych narusza układ zatwierzonego dokumentu.				2012-06-28		OK
2	3	M.A.305	14	Wykaz wykonanych dyrektyw zdatości w raporcie z przeglądu nie zawiera wszystkich dyrektyw wykazywanych w statusach OLT.				2012-06-19		OK
2	9			Nie zgłoszono nowych danych rejestrowych (nazwa i adres organizacji).				2012-06-28		OK
2	5	M.A.306	8	Proszę o przekazanie statusu odłożonych usterek. Raport z przeglądu zdatości stwierdza jedynie, że wszystkie usterek są odłożone prawidłowo.				2012-06-19		OK
2	1	M.A.710	3	Brak w dokumentacji z przeglądu zdatości CRS z czynności obsługowych związanych z wykonaniem oględzin samolotu podczas przeglądu zdatości.				2012-06-19		OK
2	7	M.A.305	5	Proszę o uzupełnienie rekomendacji o zweryfikowane podczas przeglądu LLP.				2012-06-19		OK
2	2	M.A.305	3	Status modyfikacji i napraw w raporcie z przeglądu różni się od statusu stanowiącego załącznik nr 3 do druku ULC-ARC-02EN.				2012-06-19		OK
2	6	M.A.710	3	Proszę o uzupełnienie rekomendacji o wykaz stwierdzonych podczas przeglądu zdatości usterek. W raporcie jest adnotacja, że wszystkie stwierdzone podczas przeglądu usterek zostały właściwie zakwalifikowane.				2012-06-19		OK
RAMP	59/KTR/LTT/2012	2012-05-30	2012-06-22	Lewków Teodor	Starzec Adam	OLTER-Q-2012-06-01 z 11.06.2012r.				
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
K	2	OPS 1.270	7	Niebezpieczne przedmioty w kabinie załogi. Możliwe przenieszczenie. (topór i korb).				2012-05-30	2012-05-30	OK
P	1	OPS 1.1045	2	Oznaczenie przedmiotów wyposażenia awaryjnego nie odpowiada ich rzeczywistemu położeniu.				2012-06-30	2012-05-30	OK
D	1	M.A.403 (c)	15	33-40 Niedokręcone wkrety osłony reflektora lewego.				2012-05-30	2012-05-30	OK
D	1	M.A.403 (c)	15	33-40 Niedokręcone wkrety osłony reflektora lewego.				2012-05-30	2012-05-30	OK
P	1	OPS 1.1045	2	Oznaczenie przedmiotów wyposażenia awaryjnego nie odpowiada ich rzeczywistemu położeniu.				2012-06-30	2012-05-30	OK
K	2	OPS 1.270	7	Niebezpieczne przedmioty w kabinie załogi. Możliwe przenieszczenie. (topór i korb).				2012-05-30	2012-05-30	OK
K	1	M.A.403 (a)	15	32-10 Brak drutu zabezpieczającego nakrętkę zaworu hamulca prawego podwozia głównego.				2012-05-30	2012-05-30	OK
K	1	M.A.403 (a)	15	32-10 Brak drutu zabezpieczającego nakrętkę zaworu hamulca prawego podwozia głównego.				2012-05-30	2012-05-30	OK

29 sierpnia 2012

Strona 2 z 11

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni	
PrF	LTT/009/2012		2012-03-15		Stokowski Jan					
SPOT	2011/ATR42/02		2011-10-01	2011-10-01	Broda Piotr					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
P	1	3		Zamówienie obsługi nr JA-11077-JTR z dnia 29.09.2011 i karty zadaniowe do tych czynności nie zostały przygotowane do obsługi specjalnej uzgodnionej z nadzorem na podstawie pism NR JA-T-2011-069 z dnia 28.09.2011 ULC-LTT-1/6300-028/01/11 z dnia 29.03.2011 dokumenty zostały przygotowane jak na standardową obsługę wymiany silnika i zabudowy śmigła, co jest niezgodne z ustaleniami między Organizacją JET AIR a ULC. Taki sposób przygotowania paczki zadaniowej dawał personelowi wykonawczemu i poświadczającemu możliwość interpretacji wymaganych czynności. Karty zadaniowe nie dają możliwości odnotowania użytych narzędzi podlegających obsłudze metrologicznej.			2012-01-01	2011-12-29	OK	
P	1	3		Zamówienie obsługi nr JA-11077-JTR z dnia 29.09.2011 i karty zadaniowe do tych czynności nie zostały przygotowane do obsługi specjalnej uzgodnionej z nadzorem na podstawie pism NR JA-T-2011-069 z dnia 28.09.2011 ULC-LTT-1/6300-028/01/11 z dnia 29.03.2011 dokumenty zostały przygotowane jak na standardową obsługę wymiany silnika i zabudowy śmigła, co jest niezgodne z ustaleniami między Organizacją JET AIR a ULC. Taki sposób przygotowania paczki zadaniowej dawał personelowi wykonawczemu i poświadczającemu możliwość interpretacji wymaganych czynności. Karty zadaniowe nie dają możliwości odnotowania użytych narzędzi podlegających obsłudze metrologicznej.			2012-01-01	2011-12-29	OK	
ARI-O	LTT/09/041/OD/02		2011-06-17	2011-06-24	Mazurek Jacek					
RAMP	120/KTR/LTT/2010		2010-12-01		Lewków Teodor	Pietrzyk Paweł	Email z 08.12.2010r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
P	2	OPS 1.735	2	Brak tabliczki "Only for crew" na drzwiach do kabiny załogi.				2010-12-08	2010-12-08	OK
P	1	MA.403 (c)	15	32-10 Brak taśm umasienia na osłonach obu gołeni podwozia głównego.				2010-12-08	2010-12-08	OK
D	1	MA.403 (c)	15	32-20 Zerwana taśma umasienia na przewodach metalowych we wnęce prawej gołeni podwozia.				2010-12-08	2010-12-08	OK
P	2	OPS 1.735	2	Brak tabliczki "Only for crew" na drzwiach do kabiny załogi.				2010-12-08	2010-12-08	OK
P	1	MA.403 (c)	15	32-10 Brak taśm umasienia na osłonach obu gołeni podwozia głównego.				2010-12-08	2010-12-08	OK
D	1	MA.403 (c)	15	32-20 Zerwana taśma umasienia na przewodach metalowych we wnęce prawej gołeni podwozia.				2010-12-08	2010-12-08	OK
RAMP	112/KTR/2010		2010-11-08	2010-11-08	Perkowski Marcin	Paszowski Marek	email z 03.12.2010r.			
D	1	MA.403	15	Uszkodzone taśmy siatki tylnego bagażnika cargo (post and net instl - Z262).				2010-02-08	2010-12-03	OK
P	1	CS 2X.1541	2	11-30 Brak tłumaczenia tabliczek na "STOWAGE COMPT DOOR", Z250, P/N S1131029024300 oraz S1131029024400.				2011-02-08	2010-12-03	OK
D	1	OPS 1.030	8	Dokument Wykaz Wyposażenia Minimalnego nr JAA-4204 odnosi się do samolotów SP-KCA, SP-KEE, które nie są zarządzane oraz użytkowane przez organizację JetAir.				2011-02-08	2010-12-03	OK
D	1	OPS 1.030	8	Dokument Wykaz Wyposażenia Minimalnego nr JAA-4204 odnosi się do samolotów SP-KCA, SP-KEE, które nie są zarządzane oraz użytkowane przez organizację JetAir.				2011-02-08	2010-12-03	OK
P	1	CS 2X.1541	2	11-30 Brak tłumaczenia tabliczek na "STOWAGE COMPT DOOR", Z250, P/N S1131029024300 oraz S1131029024400.				2011-02-08	2010-12-03	OK
D	1	MA.403	15	Uszkodzone taśmy siatki tylnego bagażnika cargo (post and net instl - Z262).				2010-02-08	2010-12-03	OK
ARI-O	LTT/09/041/OD/01		2010-09-20	2010-09-30	Mazurek Jacek					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
RAMP	58/KTR/2010		2010-06-29	2010-11-29	Makiel Piotr	Mazurek Jacek	email z 29.11.2010			
P	1	MA.306 (a)	3	PDT prowadzony niezgodnie z instrukcją JA/PDT pkt 2.2				2010-07-30	2010-06-24	OK
P	1	MA.306 (a)	3	PDT prowadzony niezgodnie z instrukcją JA/PDT pkt 2.2				2010-07-30	2010-06-24	OK

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat.	LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
SPOT		2010/ATR42/03		2010-03-12	2010-03-12	Lewków Teodor	Mazurek Jacek	JA-T-2010-023 z 12.05.2010r JA-T-2010-043 z 16.08.2010r JA-T-2010-052 z 13.09.2010r		
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
P	1	MA.704	3		Zapisy w CAME dotyczące MS (Maintenance Statement) nie odpowiadają wymogom POT samolotu typu ATR 42.			2010-04-30	2010-09-24	OK
D	2	CS 2X.1541	2		Brak tabliczek informacyjnych i opisów wymaganych przez IPC: Opis pokł. bagażowych w przedziale pasażerskim na tylnym schowku wyposażenia tenowego, napisanej w j. angielskim instrukcji otwierania drzwi bagażowych.			2010-04-30	2010-05-30	OK
D	1	MA.305 (g)	3		Poprawki w pokładowym Dzienniku Technicznym wykonane niezgodnie z zatwierdzoną instrukcją prowadzenia PDT. Str. TLB 1330, 1326,1324,1322.			2010-04-30	2010-04-30	OK
P	2	MA.302 (d)	13		Organizacja nie wprowadziła zmiany do POT wynikającej z rewizji 24 MPD.			2010-04-30	2010-08-16	OK
D	2	CS 2X.1541	2		Brak tabliczek informacyjnych i opisów wymaganych przez IPC: Opis pokł. bagażowych w przedziale pasażerskim na tylnym schowku wyposażenia tenowego, napisanej w j. angielskim instrukcji otwierania drzwi bagażowych.			2010-04-30	2010-05-30	OK
D	1	MA.305 (g)	3		Poprawki w pokładowym Dzienniku Technicznym wykonane niezgodnie z zatwierdzoną instrukcją prowadzenia PDT. Str. TLB 1330, 1326,1324,1322.			2010-04-30	2010-04-30	OK
P	2	MA.302 (d)	13		Organizacja nie wprowadziła zmiany do POT wynikającej z rewizji 24 MPD.			2010-04-30	2010-08-16	OK
P	1	MA.704	3		Zapisy w CAME dotyczące MS (Maintenance Statement) nie odpowiadają wymogom POT samolotu typu ATR 42.			2010-04-30	2010-09-24	OK
ARI		2008/ATR42/03		2008-06-05	2008-06-24	Lewków Teodor				
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										

SPOT	2012/ATR42/01				Lewków Teodor	Starzec Adam				
------	---------------	--	--	--	---------------	--------------	--	--	--	--

SP-KWD		BAE JETSTREAM3100 - 3202		Statek nie jest już w CAMO OLT Express Regional Sp. z o.o. - PL.MG.010						
RAMP	106/KWD/2008	2008-11-13	2008-12-05	Makiel Piotr	Omięcińska-Botwin Maria	JA-T-2008-073 z 25.11.2008				
P	2	MA.301-1	15	29-00	Ślady podcieków hydraulicznych we wnęce przedniej nogi podwozia.			2008-11-13	2008-11-13	OK
D	1	MA.403 (c)	15	32-20	Uszkodzone pokrycie lewej osłony wnęki przedniego podwozia.			2008-11-13	2008-11-13	OK
P	1	MA.301-1	15	32-20	Podciek na trzonie amortyzatora przedniej nogi podwozia.			2008-11-13	2008-11-13	OK
P	3	CS 2X.1541	2	11-20	Nieczytelny opis na zewnątrz drzwi wejściowych do kabiny pasażerskiej.			2008-11-13	2008-11-13	OK
ARI	2008/Bae32/02	2008-10-15	2008-10-17	Omięcińska-Botwin Maria						
P	1	MA.403 (a)	15	33-40	Niesprawny reflektor lądowania na prawym skrzydle			2008-10-17	2008-10-17	OK
P	2	MA.302 (d)	13		Brak zmiany do POT wynikającej z zabudowy STC EASA.A.S.D2703			2008-10-17	2008-10-17	OK
P	1	MA.306 (a)	3		Dokonywanie wpisów do HLL niezgodnie z Instrukcją PDT			2008-10-17	2008-10-17	OK
P	1	MA.403 (a)	15	33-40	Niesprawny Beacon na spodzie kadłuba			2008-10-17	2008-10-17	OK
K	1	MA.301-6	4		Nie zatwierdzona modyfikacja dot. zabudowy GPS w kokpicie- do natychmiastowego demontażu			2008-10-17	2008-10-17	OK
RAMP	64/KWD/2008	2008-09-10	2008-10-02	Makiel Piotr	Paszowski Marek	JA-T-2008-069 z 02.10.2008r				
P	1	CS 25.1561 (c)	7	25-60	Wypożyczenie awaryjne rozmieszczone niezgodnie z wykazem w PDT.			2008-09-10	2008-09-10	OK
K	1	MA.306 (a)	3		Na pokładzie stwierdzono zeszyt w którym ewidencjonowane były usterki poza PDT.			2008-09-10	2008-09-10	OK

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak..	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
RAMP		40/KWD/2008	2008-08-08	2008-08-25	Makiel Piotr	Sajnaga Roman	JA-T-2008-053 z dnia 25.08.2008r.		
P 1	CS 2X.1541	2	11-20	Nieczytelne opisy zewnętrzne drzwi i wyjść awaryjnych.			2008-08-30	2008-08-25	OK
K 1	MA.403 (a)	15	52-20	Niebezpieczne ostre krawędzie przy lewym wyjściu awaryjnym.			2008-08-08	2008-08-08	OK
D 1	CS 2X.1541	2	11-20	Odnówić znaki rejestracyjne na skrzydle.			2008-08-30	2008-08-25	OK
RAMP		22/KWD/2008	2008-06-03	2008-07-15	Makiel Piotr	Lewków Teodor	JAM/MS/009/08 z 15 lipca 2008		
D 5	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta oszklelenie światła krawędzi natarcia prawego skrzydła.			2008-06-03	2008-06-03	OK
D 6	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona lewego światła pozycyjnego.			2008-06-03	2008-06-03	OK
D 7	MA.403 (c)	15	50-20	Uszkodzona siatka na tylnej ścianie bagażnika.			2008-07-30	2008-07-15	OK
D 3	MA.403 (c)	15	32-10	Urwana metalizacja osłony prawej goleń podwozia.			2008-06-03	2008-06-03	OK
D 2	MA.403 (c)	15	53-00	Braki wkrętów na osłonach kadłuba i silnika.			2008-07-15	2008-07-15	OK
D 1	MA.403 (a)	15	57-00	Urwany nit na owiewce kadłub-skrzydło z prawej strony.			2008-07-30	2008-07-15	OK
D 4	MA.403 (c)	15	57-70	Urwane metalizacje wsporników klap zaskrzydłowych (lewa i prawa strona).			2008-06-03	2008-06-03	OK
P 1	CS 2X.1541	2	11-30	Nieczytelny opis otwierania drzwi od zewnątrz.			2008-07-30	2008-07-15	OK
ARI		42/KWD/2007	2007-11-14	2007-12-30	Makiel Piotr				
K 1	MA.403 (a)	15	56-10	Zawilgoconie szyb LHB i RHB ograniczające widoczność. Proszę ustalić i wyeliminować przyczynę parowania szyb			2007-11-14	2007-11-14	OK
P 1	MA.301-2	7		Dokonać zmiany położenia PBE personelu pokładowego (przenieść w pobliże miejsca stewardesy)			2007-12-30	2007-12-30	OK
ARI		2007/Bac32/02	2007-10-18	2007-10-19	Mazurek Jacek	Makiel Piotr			
RAMP		26/KWD/2007	2007-10-03	2007-12-30	Makiel Piotr		Decyzja naczelnika IKCSP		
D 1	CS 2X.1541	2	11-20	Odnówić znaki rejestracyjne na lewym skrzydle (uwaga ponowna)			2007-12-30	2007-12-30	OK
K 1	MA.403 (a)	15	56-10	Zawilgocona szyba lewa B w kabynie pilotów, wskaźnik zawilgoconia w kolorze żółtym.			2007-10-03	2007-10-03	OK
D 2	MA.403 (c)	15	23-60	Brak odgromnika na końcówce lewego skrzydła (uwaga ponowna)			2007-12-30	2007-12-30	OK
RAMP		20/KWD/2007	2007-09-21	2007-12-30	Makiel Piotr		Potw. usunięcia niektórych usterek na kopia raportu		
D 1	CS 2X.1541	2	11-20	Odnówić znaki rejestracyjne na lewym skrzydle			2007-12-30	2007-12-30	OK
K 1	MA.403 (a)	15	56-10	Zaparowane szyby RHB i LHB w kabynie załogi			2007-09-21	2007-09-21	OK
D 4	MA.403 (c)	15	32-20	Nadmierny luz tylnej osłony przedniej goleń podwozia			2007-12-30	2007-12-30	OK
D 3	MA.403 (c)	15	72-20	Uszkodzona krawędź wlotu powietrza pod lewym skrzydłem			2007-12-30	2007-12-30	OK
D 5	MA.403 (c)	15	23-60	Brak odgromnika na końcówce lewego skrzydła			2007-09-21	2007-12-30	OK
D 2	MA.403 (c)	15	53-00	Delaminacja pokrycia kadłuba z lewej i prawej strony na wysokości śmigieł			2007-12-30	2007-12-30	OK
RAMP			2007-09-21	2007-09-21	Makiel Piotr		Ksiero raportu 21.09.2007 Decyzja naczelnika IKCSP		

SP-KWE BAE JETSTREAM3100 - 3202

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności				Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
RAMP	DLG/KWE/10	2010-07-16	2010-07-16	Broda Piotr		Email z dnia 16 maja 2011 Witold Kokot				
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
D 1				Nieczytelna tabliczka informacyjna na luku bagażowym.				2010-10-16	2011-05-16	OK
D 2				Uszkodzone uszczelnienie panelu reflektora lądowania na lewym skrzydle.				2010-10-16	2011-05-16	OK
D 1				Nieczytelna tabliczka informacyjna na luku bagażowym.				2010-10-16	2011-05-16	OK
D 3				Nieczytelna tabliczka informacyjna zasilania naziemnego.				2010-10-16	2011-05-16	OK
D 2				Uszkodzone uszczelnienie panelu reflektora lądowania na lewym skrzydle.				2010-10-16	2011-05-16	OK
D 3				Nieczytelna tabliczka informacyjna zasilania naziemnego.				2010-10-16	2011-05-16	OK
RAMP	182/KWE/2009	2009-08-06	2009-09-21	Makiel Piotr	Perkowski Marcin	JA-T-2009-079 z 21.09.2009R.				
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
P 1	MA.301-1	15	29-00	Podciek hydrauliczny we wnęce przedniego podwozia.				2009-08-06	2009-08-06	OK
P 1	MA.301-1	15	29-00	Podciek hydrauliczny we wnęce przedniego podwozia.				2009-08-06	2009-08-06	OK
D 1	MA.403 (c)	15	36-10	Uszkodzona izolacja przewodu powietrznego we wnęce prawego podwozia				2009-08-06	2009-08-06	OK
D 1	MA.403 (c)	15	36-10	Uszkodzona izolacja przewodu powietrznego we wnęce prawego podwozia				2009-08-06	2009-08-06	OK
RAMP	148/KWE/2009	2009-06-29	2009-06-29	Makiel Piotr	Paszowski Marek		Bez uwag.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
RAMP	1/KWE/2009	2009-01-21	2009-02-05	Makiel Piotr	Paszowski Marek	JA-T-2009-006 z 04.02.2009r				
P 2	MA.306 (a)	3		W dokumentacji pokładowej brak zapisów umożliwiających weryfikację uszkodzeń struktury i delaminacji szyb w kabinie załogi.				2009-02-21	2009-02-05	OK
K 1	MA.403 (a)	15	25-20	Uszkodzone mocowanie pasa przy fotelu 4C.				2009-01-21	2009-01-21	OK
K 1	MA.403 (a)	15	25-20	Uszkodzone mocowanie pasa przy fotelu 4C.				2009-01-21	2009-01-21	OK
P 1	CS 2X1541	2	11-20	Nieczytelne napisy-instrukcje otwarcia wyjść awaryjnych od zewnątrz.				2009-02-21	2009-02-05	OK
P 2	MA.306 (a)	3		W dokumentacji pokładowej brak zapisów umożliwiających weryfikację uszkodzeń struktury i delaminacji szyb w kabinie załogi.				2009-02-21	2009-02-05	OK
P 1	CS 2X1541	2	11-20	Nieczytelne napisy-instrukcje otwarcia wyjść awaryjnych od zewnątrz.				2009-02-21	2009-02-05	OK
ARI	2008/Bae32/03	2008-11-27	2008-12-05	Stokowski Jan						
RAMP	56/KWE/2008	2008-08-25	2008-10-06	Makiel Piotr	Omiecinska-Botwin Maria	JA-T-2008-058 z 02.10.2008r.				
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
P 1	MA.305 (d)	3	56-20	Delaminacja szyby 3L nie wpisana do arkusza w dokumentacji pokładowej. Pozostałe wpisy są nieaktualne i niezgodne z faktycznym rozmieszczeniem uszkodzeń.				2008-11-30	2008-10-06	OK
P 1	MA.305 (d)	3	56-20	Delaminacja szyby 3L nie wpisana do arkusza w dokumentacji pokładowej. Pozostałe wpisy są nieaktualne i niezgodne z faktycznym rozmieszczeniem uszkodzeń.				2008-11-30	2008-10-06	OK
ARI	2007/Bae32/03	2007-11-29	2007-12-10	Włoszycki Edward	Omiecinska-Botwin Maria					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
RAMP	25/KWE/2007		2007-10-03	2007-12-30	Makiel Piotr	Decyzja naczelnika IKCSP			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
D 1	MA.403 (c)	15	53-00	Delaminacja pokrycia kadłuba na wysokości śmigiel			2007-12-30	2007-12-30	OK
P 1	MA.403 (a)	15	25-20	Niesprawne oparcie fotela nr 2A			2007-10-03	2007-10-03	OK
K 1	MA.403 (a)	15	56-10	Zawilgocona szyba prawa B w kabynie pilotów, wskaźnik zawilgożenia w kolorze różowym.			2007-10-03	2007-10-03	OK
K 1	MA.403 (a)	15	56-10	Zawilgocona szyba prawa B w kabynie pilotów, wskaźnik zawilgożenia w kolorze różowym.			2007-10-03	2007-10-03	OK
D 1	MA.403 (c)	15	53-00	Delaminacja pokrycia kadłuba na wysokości śmigiel			2007-12-30	2007-12-30	OK
P 1	MA.403 (a)	15	25-20	Niesprawne oparcie fotela nr 2A			2007-10-03	2007-10-03	OK
RAMP	17/KWE/2007		2007-08-28	2007-08-28	Makiel Piotr	Poniższe niezgodności usunięto:			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
D 1	MA.403 (c)	15	32-20	Brak zawleczy przy śrubie mocowania zastrzału osłony przedniej goleńi podwozia			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 2	MA.403 (c)	15	33-40	Brak wkręta na osłonie reflektora ośw. krawędzi natarcia prawego skrzydła			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 3	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona światła pozycyjnego "czerwonego" i brak wkręta mocującego osłonę			2007-08-28	2007-08-28	OK
P 1	MA.403 (c)	15	33-40	Nieprzejrzysta osłona lewego reflektora lądowania			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 4	MA.403 (a)	15	25-20	Niesprawne uchwyty mocowania stolików foteli nr 2A, 4C i 6A			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 3	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona światła pozycyjnego "czerwonego" i brak wkręta mocującego osłonę			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 1	MA.403 (c)	15	32-20	Brak zawleczy przy śrubie mocowania zastrzału osłony przedniej goleńi podwozia			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 2	MA.403 (c)	15	33-40	Brak wkręta na osłonie reflektora ośw. krawędzi natarcia prawego skrzydła			2007-08-28	2007-08-28	OK
D 4	MA.403 (a)	15	25-20	Niesprawne uchwyty mocowania stolików foteli nr 2A, 4C i 6A			2007-08-28	2007-08-28	OK
P 1	MA.403 (c)	15	33-40	Nieprzejrzysta osłona lewego reflektora lądowania			2007-08-28	2007-08-28	OK
SPOT	2011/BAE31/02								

SP-KWF BAE JETSTREAM3100 - 3202									
RAMP	85/KWF/LTT/2011		2011-08-05	2011-08-19	Lewków Teodor	Perkowski Marcin	JA-T-2011-041 z 16.08.2011r.		
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
D 1	M.A.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona reflektora oświetlającego krawędź natarcia prawego skrzydła.			2011-10-05	2011-08-10	OK
D 1	M.A.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona reflektora oświetlającego krawędź natarcia prawego skrzydła.			2011-10-05	2011-08-10	OK
SANA	063/2011		2011-08-04		Makiel Piotr	Strzelecki Roman			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
P 1				Delaminacja LH panelu okna. Niewpisana do arkusza JA-WDEL-02.			2011-08-24	2011-08-24	OK
P 1				Delaminacja LH panelu okna. Niewpisana do arkusza JA-WDEL-02.			2011-08-24	2011-08-24	OK
D 1				Nieaktualna naklejka na gaśnicy dot. terminu ważności (cockpit-zważona w terminie)			2011-08-24	2011-08-24	OK
D 1				Nieaktualna naklejka na gaśnicy dot. terminu ważności (cockpit-zważona w terminie)			2011-08-24	2011-08-24	OK
ARI-R	LTT/11/002		2011-03-02	2011-03-07	Mazurek Jacek		Informacje zawarte w szczegółowym raporcie przygotowanym przez firmę AVALON AERO CAMO (e-teczka)		

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
RAMP	DLG/PB/10/21	2010-06-10	2010-06-10	Broda Piotr					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
RAMP	41/KWF/2010	2010-05-25	2010-07-15	Makiel Piotr	Omiecńska-Botwin Maria	JA-T-2010-038 z 12.07.2010r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
I 1	MA.403 (c)	15	21-40	Poprawić ułożenie przewodu gorącego powietrza we wnęce prawej nogi.			2010-06-25	2010-06-07	OK
I 1	MA.403 (c)	15	21-40	Poprawić ułożenie przewodu gorącego powietrza we wnęce prawej nogi.			2010-06-25	2010-06-07	OK
ARI-O	LTT/08/016/OD/02	2010-03-22	2010-03-23	Lewków Teodor					
RAMP	7/KWF/2010	2010-02-11	2010-02-22	Lewków Teodor	Włoszycki Edward	JA-T-2010-002 z 22.02.2010r.			
K 1	OPS 1.745	7	25-60	Nie opłombowana apteczka w kabinie pasażerskiej.			2010-02-11	2010-02-11	OK
D 1	CS 2X.1541	2	11-20	Nieczytelny opis na drzwiach kabiny pasażerskiej.			2010-05-10	2010-02-20	OK
D 1	CS 2X.1541	2	11-20	Nieczytelny opis na drzwiach kabiny pasażerskiej.			2010-05-10	2010-02-20	OK
K 1	OPS 1.745	7	25-60	Nie opłombowana apteczka w kabinie pasażerskiej.			2010-02-11	2010-02-11	OK
RAMP	220/KWF/2009	2009-10-21	2009-12-10	Makiel Piotr	Omiecńska-Botwin Maria	JA-T-2009-102 z 04.12.2009r.			
P 1	MA.305 (g)	3		Nieczytelne wpisy w PDT.			2009-10-21	2009-10-21	OK
P 1	MA.305 (g)	3		Nieczytelne wpisy w PDT.			2009-10-21	2009-10-21	OK
RAMP	159/KWF/2009	2009-07-15	2009-09-08	Makiel Piotr	Perkowski Marcin	JA-T-2009-074 z 08.09.2009r.			
D 1	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona prawego reflektora ładowania.			2009-07-15	2009-07-15	OK
D 1	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona prawego reflektora ładowania.			2009-07-15	2009-07-15	OK
P 1	CS 2X.1541	2	11-20	Wyblakła instrukcja wyjści awaryjnego z lewej strony kadłuba.			2009-09-30	2009-09-08	OK
K 1	MA.403 (a)	15	32-40	Przetarta opona lewego koła- możliwość przelotu do bazy w BDG w celu wymiany.			2009-07-15	2009-07-15	OK
K 1	MA.403 (a)	15	32-40	Przetarta opona lewego koła- możliwość przelotu do bazy w BDG w celu wymiany.			2009-07-15	2009-07-15	OK
P 1	CS 2X.1541	2	11-20	Wyblakła instrukcja wyjści awaryjnego z lewej strony kadłuba.			2009-09-30	2009-09-08	OK
RAMP	117/KWF/2009	2009-05-12	2009-07-06	Makiel Piotr	Włoszycki Edward	JA-T-2009-052 z 06.07.2009r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
P 1	OPS 1.745	7	25-60	Rozplombowana apteczka w kabinie pasażerskiej.			2009-05-12	2009-05-12	OK
P 2	CS 2X.1541	2	11-30	Nieczytelna instrukcja załadowania bagażnika pokładowego.			2009-07-30	2009-07-06	OK
P 2	CS 2X.1541	2	11-30	Nieczytelna instrukcja załadowania bagażnika pokładowego.			2009-07-30	2009-07-06	OK
P 1	OPS 1.745	7	25-60	Rozplombowana apteczka w kabinie pasażerskiej.			2009-05-12	2009-05-12	OK

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni	
RAMP		93/KWF/2008	2008-10-20	2008-10-30	Makiel Piotr	Paszowski Marek	JA-T-2008-068 i JA-T-2008-067 z 28 i 30.10.2008r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
D 1	MA.403 (a)	15	56-20	Uszkodzona uszczelka okna kabiny pasażerskiej z prawej strony kadłuba.				2008-12-30	2008-10-30	OK
K 2	MA.305 (a)	3		Brak wpisu w PDT o niesprawności SH stwierdzonej przez załogę. Samolot wyłączony z eksploatacji przez operatora.				2008-10-20	2008-10-20	OK
D 1	MA.403 (a)	15	56-20	Uszkodzona uszczelka okna kabiny pasażerskiej z prawej strony kadłuba.				2008-12-30	2008-10-30	OK
D 3	MA.403 (c)	15	57-40	Brak 2 wkrętów na osłonie krawędzi natarcia prawego skrzydła.				2008-10-20	2008-10-20	OK
K 1	MA.301-6	4		Stwierdzono dodatkowe urządzenie (GPS) zamontowane niezgodnie z konfiguracją samolotu i podłączone do instalacji elektrycznej				2008-10-20	2008-10-20	OK
D 2	OPS 1.640	7	25-60	Słabe baterie w latarkach załogi.				2008-10-20	2008-10-20	OK
K 2	MA.305 (a)	3		Brak wpisu w PDT o niesprawności SH stwierdzonej przez załogę. Samolot wyłączony z eksploatacji przez operatora.				2008-10-20	2008-10-20	OK
D 3	MA.403 (c)	15	57-40	Brak 2 wkrętów na osłonie krawędzi natarcia prawego skrzydła.				2008-10-20	2008-10-20	OK
K 1	MA.301-6	4		Stwierdzono dodatkowe urządzenie (GPS) zamontowane niezgodnie z konfiguracją samolotu i podłączone do instalacji elektrycznej				2008-10-20	2008-10-20	OK
D 2	OPS 1.640	7	25-60	Słabe baterie w latarkach załogi.				2008-10-20	2008-10-20	OK
RAMP		35/KWF/2008	2008-07-18	2008-07-28	Makiel Piotr	Sajnaga Roman	JAMRG/010/08 z 28.07.2008r. oraz JA-T-2009-073 z 08.09.2009r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
D 1	CS 2X1541	2	11-20	Wybiłak instrukcja na zewnętrznej stronie wyjść awaryjnych po obu stronach kadłuba.				2008-07-30	2008-07-28	OK
P 1	MA.403 (a)	15	61-10	Uszkodzone nakładki grzejne dwóch łopatek prawego śmigła.				2008-07-18	2008-07-18	OK
D 3	MA.403 (c)	15	57-60	Uszkodzone metalizacje lewej klapy.				2008-07-18	2008-07-18	OK
P 2	MA.403 (c)	15	56-20	Uszkodzona uszczelka okna z prawej strony kadłuba. (nie usunięte po ostatniej inspekcji z 23.06.2008)				2008-08-30	2008-07-28	OK
D 2	MA.301-2	8		Nieprawidłowa kwalifikacja w MEL usterek w karcie usterek odłożonych.				2008-07-18	2008-07-18	OK
P 1	MA.403 (a)	15	61-10	Uszkodzone nakładki grzejne dwóch łopatek prawego śmigła.				2008-07-18	2008-07-18	OK
D 1	CS 2X1541	2	11-20	Wybiłak instrukcja na zewnętrznej stronie wyjść awaryjnych po obu stronach kadłuba.				2008-07-30	2008-07-28	OK
D 2	MA.301-2	8		Nieprawidłowa kwalifikacja w MEL usterek w karcie usterek odłożonych.				2008-07-18	2008-07-18	OK
P 2	MA.403 (c)	15	56-20	Uszkodzona uszczelka okna z prawej strony kadłuba. (nie usunięte po ostatniej inspekcji z 23.06.2008)				2008-08-30	2008-07-28	OK
D 3	MA.403 (c)	15	57-60	Uszkodzone metalizacje lewej klapy.				2008-07-18	2008-07-18	OK
RAMP		26/KWF/2008	2008-06-23	2008-07-15	Makiel Piotr	Lewków Teodor	JAMMS/009/08 z 15 lipca 2008 JA-T-2008-074 z 26.11.2008r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
P 1	MA.403 (a)	15	56-20	Uszkodzona zewnętrzna uszczelka przedostatniego okna kabiny pasażerskiej z prawej strony kadłuba.				2008-08-30	2008-07-15	OK
D 2	MA.403 (c)	15	57-60	Uszkodzona metalizacja lewej klapy zakrzydłowej				2008-08-30	2008-07-15	OK
K 1	OPS 1.745	7		Przetreninowany zestaw pierwszej pomocy w kabinie pasażerskiej.				2008-06-23	2008-06-23	OK
D 2	MA.403 (c)	15	57-60	Uszkodzona metalizacja lewej klapy zakrzydłowej				2008-08-30	2008-07-15	OK
K 1	OPS 1.745	7		Przetreninowany zestaw pierwszej pomocy w kabinie pasażerskiej.				2008-06-23	2008-06-23	OK
D 1	MA.403 (a)	15	57-10	Brak zamka huku pod lewym skrzydłem.				2008-08-30	2008-07-15	OK
D 1	MA.403 (a)	15	57-10	Brak zamka huku pod lewym skrzydłem.				2008-08-30	2008-07-15	OK
P 1	MA.403 (a)	15	56-20	Uszkodzona zewnętrzna uszczelka przedostatniego okna kabiny pasażerskiej z prawej strony kadłuba.				2008-08-30	2008-07-15	OK
ARI		2008/Bae32/01	2008-03-06	2008-03-12	Sajnaga Roman					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat.	LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
RAMP		06/KWF/2008		2008-02-01	2008-02-18	Makiel Piotr	Lewków Teodor	JAM/MS-006/08		
D	1	MA.403 (c)	15	52-10	Pęknięta osłona zawiasu drzwi wejściowych do kabiny pasażerskiej.			2008-02-01	2008-02-01	OK
P	1	OPS 1.640	7	25-60	Nieprawna latarka drugiego pilota.			2008-02-01	2008-02-01	OK
P	2	CS 25.853 (g)	15	25-40	Brak popielniczki na drzwiach toalety.			2008-02-01	2008-02-01	OK
D	2	MA.403 (c)	15	32-10	Zerwana kontrolka kontnaktrektki sworzni osłony prawej nogi podwozia.			2008-02-01	2008-02-01	OK
D	2	MA.403 (c)	15	32-10	Zerwana kontrolka kontnaktrektki sworzni osłony prawej nogi podwozia.			2008-02-01	2008-02-01	OK
D	1	MA.403 (c)	15	52-10	Pęknięta osłona zawiasu drzwi wejściowych do kabiny pasażerskiej.			2008-02-01	2008-02-01	OK
P	2	CS 25.853 (g)	15	25-40	Brak popielniczki na drzwiach toalety.			2008-02-01	2008-02-01	OK
P	1	OPS 1.640	7	25-60	Nieprawna latarka drugiego pilota.			2008-02-01	2008-02-01	OK
RAMP		35/KWF/2007		2007-10-17	2007-12-30	Makiel Piotr		Decyzja naczelnika IKCSP		
P	2	OPS 1.030	8		Brak zatwierdzenia wewnętrznego MEL.			2007-12-30	2007-12-30	OK
P	1	MA.501 (a)	4	25-10	Brak oznakowania pasów uprząży lewego fotela w kabine załogi			2007-12-30	2007-12-30	OK
P	1	MA.501 (a)	4	25-10	Brak oznakowania pasów uprząży lewego fotela w kabine załogi			2007-12-30	2007-12-30	OK
P	2	OPS 1.030	8		Brak zatwierdzenia wewnętrznego MEL.			2007-12-30	2007-12-30	OK
RAMP		27/KWF/2007		2007-10-08	2007-12-30	Makiel Piotr		Decyzja naczelnika IKCSP		
D	1	MA.403 (c)	15	33-40	Popękane osłony świateł pozycyjnych (1 czerwone + 1 białe) na końcu lewego skrzydła.			2007-12-30	2007-12-30	OK
D	1	MA.403 (c)	15	33-40	Popękane osłony świateł pozycyjnych (1 czerwone + 1 białe) na końcu lewego skrzydła.			2007-12-30	2007-12-30	OK
RAMP		2007/KWF/06		2007-06-27	2007-06-27	Ortyl Albert		Decyzja naczelnika IKCSP		
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO										
D	2	MA.403 (c)	15	57-00	Połuzowany wkład na osłonie skrzydła z prawej strony			2007-06-27	2007-06-27	OK
D	1	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona światła na końcu skrzydeł lewego (biała) i prawego (niebieskie)			2007-06-27	2007-06-27	OK
D	2	MA.403 (c)	15	57-00	Połuzowany wkład na osłonie skrzydła z prawej strony			2007-06-27	2007-06-27	OK
D	1	MA.403 (c)	15	33-40	Pęknięta osłona światła na końcu skrzydeł lewego (biała) i prawego (niebieskie)			2007-06-27	2007-06-27	OK
SPOT		2011/BAE31/01								

SP-KWN	BAE	JETSTREAM3100 - 3201	Statek nie jest już w CAMO OLT Express Regional Sp. z o.o. - PL.MG.010							
ARI-O	09-0150/01/OD/02		2011-05-23	2011-05-24	Pietrzyk Paweł					
2 3	M.A.901 (c)	3			Protokół Weryfikacji Środowiska Obsługowego - brak daty wystawienia protokołu			2011-06-06	2011-06-02	OK
2 2	M.A.901 (c)	3			Protokół Weryfikacji Środowiska Obsługowego - podano nr upoważnienia personelu niezgodny z CAME			2011-06-06	2011-06-28	OK
2 4	M.A.901 (c)	3			Protokół Weryfikacji Środowiska Obsługowego - numer protokołu jest taki sam jak nr protokołu z zeszłego roku			2011-06-06	2011-06-02	OK
2 1	M.A.302	13			Brak okresowej analizy POT nr JA/MP (za rok 2010)			2011-06-06	2011-06-28	OK
ARI-O	09-0150/OD/01		2010-06-14	2010-06-18	Lewków Teodor					
RAMP	45/KWN/2010		2010-06-11		Makiel Piotr	Paszowski Marek	JA-T-2010-046 z 24.08.2010r.			
D 1	CS 25.1561 (b)	2			Brak oznakowania miejsc wyposażenia awaryjnego (PBE, latarka, FAK, tlen, gaśnica).			2010-09-11	2010-07-18	OK
P 1	M.A.403 (c)	15	25-10		Uszkodzony podłokietnik prawego fotela w kabine pilota.			2010-07-11	2010-06-11	OK
RAMP	237/KWN/2009		2009-12-15	2009-12-15	Lewków Teodor	Mazurek Jacek		Bez uwag.		

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
SPOT	2010/BAE31/01								
SP-OLH ATR ATR72 - 202									
CofA	ULC-LTT-1/6300-0236/01/12	2012-07-04	2012-07-18	Pietrzyk Paweł					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
2	2	OPS 1.630	7	Brak potwierdzenia rejestracji ELT			2012-09-01		3
2	3	M.A.306 (a)	3	Aircraft Technical Log Book niezgodny z wymaganiami dokumentu OLT-PDT-A72 wyd. 1 zm 1. Niezgodność usunąć przed wprowadzeniem SP do eksploatacji.			2012-09-01	2012-07-19	OK
2	1	Annex 7.8	2	Brak zamontowania tabliczki żaroodpornej w pobliżu głównego wejścia do samolotu. Niezgodność usunąć przed wprowadzeniem SP do eksploatacji.			2012-09-01	2012-07-19	OK
SP-OLL ATR ATR72 - 201									
SANA	SANA/LOL/2012/53	2012-07-12		Sergiejew Lukasz	Makiel Piotr				
P	1			Podciek z przewodu hydraulicznego zamka lewego podwozia.			2012-07-30	2012-07-30	OK
CofA	LTT-1/6300-0233/12	2012-06-26	2012-07-09	Lewków Teodor					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
2	4	M.A.301-1	15	Ślady podcieku płynu z toalety za wnęką podwozia głównego			2012-06-27		OK
2	3	M.A.403 (c)	15	Brak zamka typu "Dzus" na pokrywie lewego silnika			2012-06-27		OK
2	2	M.A.504 (a)	4	Brak tabliczki znamionowej przy pasach fotela pierwszego oficera			2012-06-27		OK
1	1	CS 25.853 (h)	15	Uszkodzona klapka kosza na śmieci (nieszczelna) w tylnej części kadłuba. Usunąć przed kolejnym wyłotem			2012-06-27		OK

Załącznik 22

Wykaz inspekcji ULC

System automatycznie oznacza niezgodność:

- kolorem czerwonym jeśli różnica między wyznaczoną datą usunięcia niezg. a datą wygenerowania raportu jest mniejsza od zera,

- kolorem żółtym jeśli różnica między wyznaczoną datą usunięcia niezg. a datą wygenerowania raportu znajduje się w zakresie od 5 do 0 dni.

OLT Express Poland Sp. z o.o. PL.MG.067

Suma wyświetlonych rekordów: 91

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
SP-IAA AIRBUS A320 - 214									
RAMP	71/IAA/LTT/2012	2012-06-08	2012-06-08	Paszowski Marek	Lewków Teodor		Bez uwag.		
RAMP	56/IAA/LTT/2012	2012-05-25	2012-05-25	Pietrzyk Paweł	Żuk Piotr		Bez uwag.		
RAMP	49/IAA/LTT/2012	2012-05-22	2012-06-12	Omińska-Botwin Maria	Starzec Adam	OEP/QM/066/2012 z 30.05.2012r.			
P 1	M.A.611	15		Samolot z podłączonym zasilaniem (GPU) pozostawiony bez nadzoru.				2012-06-22	2012-06-12 OK
RAMP	158/IAA/LTT/2011	2011-12-13	2012-02-01	Paszowski Marek	Włoszycki Edward	OEP/QM/008/2012 z 31.01.2012r.			
K 2	CS 25.785 (b)	15	25-20	Ostra krawędź na podłokietniku foteli 3B/C powstała w wyniku uszkodzenia jego pokrycia.				2011-12-13	2011-12-14 OK
P 3	M.A.301-1	15	25-20	Uszkodzenia foteli pasażerów nie są nadzorowane (brak adnotacji w TLB)				2012-01-30	2011-12-14 OK
				- Podłamanie podłokietniki foteli 3A/B, 5A/B					
				- Brak popielniczek przy fotelach 3D, 26D, 27D.					
P 2	OPS 1.1045	7		W kabinie załogi topór i oznakowanie jego położenia zakryte są przez skrzynię z dokumentacją.				2012-01-30	2011-12-27 OK
P 1	OPS 1.1045	2		W kabinie załogi za prawym fotelem znajduje się oznakowanie miejsca położenia gaseicy. Gaseica zamontowana jest w innym miejscu.				2011-12-13	2011-12-14 OK
K 1	OPS 1.270	7		Po przylocie stwierdzono, że nie jest stosowane zabezpieczenie skrzyni z dokumentami. (Zabezpieczenie znajdowało się pod skrzynią)				2011-12-13	2011-12-14 OK
RAMP	92/IAA/LTT/2011	2011-08-09	2011-09-29	Paszowski Marek	Pietrzyk Paweł	QM/085/2011 z 29.09.2011r.			
P 1	M.A.301-2	3		Podczas kontroli zapisów PDT i MEL stwierdzono kilkakrotnie odnotowanie tej samej niesprawności APU (AUTO SID) zastosowano MEL 27.06, 29.07, 02.08, 04.08. Ponadto w dniu 01.08 w/w niesprawność wystąpiła dwukrotnie.				2011-09-09	2011-09-09 OK
RAMP	84/IAA/LTT/2011	2011-08-05		Lewków Teodor	Perkowski Marcin	QM/085/2011 z 29.09.2011r.			
D 2	M.A.403 (c)	15	50-20	Niesprawna rolka (starta guma) w tylnym bagażniku.				2011-10-05	2011-08-30 OK
D 1	M.A.403 (b)	15	33-30	Niesprawny punkt świetlny przy drzwiach w przednim bagażniku.				2011-10-05	2011-08-30 OK
D 3	M.A.403 (c)	15	51-40	Wykręcony wkret na pokrywie kadłuba za krawędzią spływu lewego skrzydła.				2011-10-05	2011-08-30 OK

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak..	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
ARI-R	LTT/11/031/OD/00	2011-08-01	2011-08-01	Perkowski Marcin					
2 19	MA.305	3		HT list needs to be updated to reflect recent installation of cockpit PBE PN 119003-11 SN 003-4067M.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 2	MA.403	15		Brown streaking coming from aft RH jack point at FR62 blanking fastener upper forward fastener.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 12	MA.304	10		Supplement required due to accomplishment of WV increase SB A320-00-1248 is missing from WBM.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 13	MA.403	15		Sealant on FR57-58 STR32-33RH repair is deteriorating on the top edge. Note: Paint finish on frame fasteners and stringer fasteners adjacent to repair while adequate is unaesthetic.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 14	MA.304	6		DFP for accomplishment of SB A320- 00-1248 not provided.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 15	MA.305	3		HT list provided does not include landing gear life limits.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 16	MA.305	3		HT list needs to be updated to reflect recent installation of portable fire extinguisher PN 898052 SN V-408399.			2011-07-28	2011-07-28	OK
P 3	MA.305	14		Status dyrektyw zgodności do lotu nie uwzględnia dyrektyw wydanych przed 2010r.			2011-08-12	2011-08-19	OK
P 1	MA.302	13		Brak w Programie Obsługi Technicznej oraz statusie obsługi technicznej następujących zadań: 212653-01-1, 7256-00-C1-1 oraz 723200C1-1.			2011-08-12	2011-08-19	OK
P 2	MA.305	3		Brak w statusie obsługi technicznej zadania nr 723200-C1-1.			2011-08-12	2011-08-19	OK
2 1	MA.305	6		Repair F038 is not shown on figure in Dent and Buckle Chart.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 5	MA.403	15		Minor contact damage to fwd and aft cargo door inner skins from door sill latches.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 7	CS 2X1541	2		Mandatory decals missing as follows: •ref AMM 11-31-34 Fig 002 (CALIBRATION WITH RADIO RECEIVERSON) •ref AMM 11-31-25 Fig 002 (CRASH AXE) and observers 'LIFE VEST / UNDERSEAT').			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 8	MA.403	7		Two new open entries in Tech Log for cockpit PBE U/S and aft cargo panel removed – ref TLP 505.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 9	MA.305	8		HIL item for Pack No.2 has no MEL reference - ref ADD 1 A0379.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 10	MA.306	3		The 'A' check maintenance statement dated 05/Jul/11 has open entries on page 2.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 18	MA.305	3		Date of installation 22/Apr/11 used to calculate next due requirements (262441-02-1 and 262441-03-1) for portable extinguisher PN898052SN Y-76118 in lieu of Certificate date of 03/Feb/11			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 6	CS 2X1541	2		Bulk cargo compartment left sidewall mandatory markings missing - ref AMM 11-36- 25 Fig 06 item 1 and 2 (qty. 2 vertical position indicators and '51').			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 20	MA.305	3		HT list ATA 57 Wing Structure life limited parts remaining FC require review. These parts are not transferable between aircraft i.e. current FC of all parts = 27049 FC (aircraft FC).			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 17	MA.305	3		HT list needs to be updated to reflect recent installation of portable fire extinguisher PN 898052 SN V-408399.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 3	MA.403	2		NLG tire pressure mandatory decal in very poor condition illegible - ref SB A320-00-1248 Fig 1.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 4	CS 2X1541	2		Avionic Door 822 mandatory open/closed decals missing - ref AMM 11-21-52 Fig 07.			2011-07-28	2011-07-28	OK
2 11	MA.403	15		DBC on board does not have repair at BS57-58 STR32-33RH included. Also there appears to be two independent versions of the DBC in existence – DBC on board and Engineering DBC dated 19/Jul/ 11.			2011-07-28	2011-07-28	OK
SANA	043/2011	2011-06-06		Makiel Piotr	Strzelecki Roman		Matuszewski, Siergiejew.		
K 1	MA.403 (a)	15	53-00	Brakujący wkret poza limitem. Panel 191KJ.			2011-06-20	2011-06-20	OK
SANA	032/2011	2011-05-10		Makiel Piotr			Siergiejew.		
K 1	OPS 1.270	15		Niezabezpieczony pojemnik z instrukcjami w kokpicie.			2011-05-24	2011-05-24	OK
SANA	036/2011	2011-04-28	2011-04-28	Richter Piotr	Pindor Lukasz		Bez uwag		
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
CofA	LTT-1/6300-0100/11	2011-04-11	2011-04-14	Perkowski Marcin					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									

Znak SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat.	LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności		Data wyzn.	Data usunięcia	Dni
SPOT	2012/A320/03								
SP-IAB AIRBUS A320 - 214									
ARI-O	2760/OD/01		2012-07-09	2012-07-16	Mazurek Jacek				
2	2	M.A.901	3		Błędna data ważności ARC w raporcie			2012-07-16	OK
2	1	M.A.710 (f)	3		Brak kopii przedłożonego ARC			2012-07-16	OK
RAMP	32/IAB/LTT/2012		2012-04-13	2012-07-16	Lewków Teodor	Pietrzyk Paweł	OEP/QM/072/2012 z 05.07.2012r.		
P	1	M.A.306 (a)	3		Dopuszczenia usterek HIL dokonywane bez podania podstawy dopuszczenia np.. 2B0473 z 21SEP2011			2012-06-30	2012-06-19 OK
P	1	CS 2X.1541	2		Nieczytelne tabliczki informacyjne na przedniej gołenii podwozia oraz oznakowanie zaworów paliwowych skrzydła prawego.			2012-06-30	2012-06-19 OK
RAMP	72/IAB/LTT/2011		2011-07-07	2011-09-29	Omicieńska-Botwin Maria	Pietrzyk Paweł	QM/085/2011 z 29.09.2011r.		
P	1	M.A.301-1	14	32-10	Brak znaczków pozycji opon na zewnętrznych kołach podwozia głównego.			2011-07-07	2011-07-07 OK
SANA	051/2011		2011-06-22		Makiel Piotr	Sergiejew			
P	2				Operacyjny plan lotu nie podpisany przez kapitana.			2011-07-01	2011-07-01 OK
P	1				Błąd w arkuszu załadunku. DOW 42487 a według DOW/POT Chart załoga 2/5 powinno być 42798.			2011-07-01	2011-07-01 OK
SPOT	2012/A320/04								

SP-IAC AIRBUS A320 - 214									
RAMP	69/IAC/LTT/2012		2012-06-07	2012-07-04	Lewków Teodor	Paszowski Marek	OEP/QM/069/2012 z 25.06.2012r.		
D	1	M.A.403 (c)	15	25-40	Uszkodzone mocowanie podestu do przewijania niemowląt w przedniej toalecie. Nie odnotowane w PDT.			2012-06-07	2012-06-12 OK
D	2	M.A.403 (c)	15	25-20	Brak zaślepek popielniczek przy fotelach rząd 30ABC.			2012-07-30	2012-06-12 OK
SANA	SANA/LOL/2012/10		2012-01-31		Sergiejew Lukasz	Makiel Piotr			
P	1				Brak zapasowych okularów u jednego z pilotów.			2012-03-02	2012-03-13 OK
ARI-R	LTT/11/034/OD/00		2011-09-01	2011-09-02	Perkowski Marcin				
D	1	M.A.305	3		Nieprawidłowo został wygenerowany status pt. „TF12 Aircraft Forecast Display” z dnia 17Aug2011. Zadania m.in. 521000-01-1-1 oraz 255000-01-1 wykonywane z interwałem co 8 dni mają w polu pt. „Aircraft Next Due” wpisaną datę 28Jul2011. Biorąc pod uwagę dane wpisane w kolumnie „Remaining” status nie oddaje stanu faktycznego na dzień wykonania wydruku raportu tj. 17Aug2011. Proszę przedstawić stosowne wyjaśnienia.			2011-09-06	2011-09-05 OK
K	1	M.A.303	14		Brak w statusie dyrektywy następujących dokumentów AD: FAA 2011-01-09 zaimplementowanej przez EASA, 2011-0090R1, 2011-0054. Proszę o przesłanie potwierdzenia wykonania AD 2011-0001.			2011-09-06	2011-09-05 OK
D	2	M.A.305	3		DFDR ULB BATTERY (Zadanie nr 313300-01-1) niezgodność P/N między POT a statusem			2011-12-31	2011-12-30 OK
I	1				Nie dostarczono oryginałów dokumentów związanych z rekomendacją tj. wniosku oraz raportów firmy XL Airways France.			2011-09-06	2011-09-05 OK
RAMP	98/IAC/LTT/2011		2011-08-31	2011-08-31	Paszowski Marek	Perkowski Marcin	Bez uwag.		
SANA	064/2011		2011-08-04		Makiel Piotr	Matyszewski Piotr			
K	1				Panel 192 LB w narożniku brak wkreśła poza limitem AMM 53-35-00			2011-08-04	2011-08-04 OK
K	1				Fotel FFA przy 1A wyjściu nie składa się automatycznie.			2011-08-04	2011-08-04 OK

Znaki SP	Typ statku powietrznego	Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję	Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi		
Kat. LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności			Data wyzn.	Data usunięcia	Dni	
RAMP	83/IAC/LTT/2011		2011-07-26	2011-09-29	Omięcińska-Botwin Maria	Lewków Teodor	QM/085/2011 z 29.09.2011r.			
P 1	MA.301-1	15	29-00	Ślady podcieku płynu hydraulicznego w prawej wnęce podwozia głównego.				2011-07-26	2011-08-01	OK
CoFA	ULC-LTT-1/6300-0212/01/11		2011-07-05	2011-07-07	Perkowski Marcin	W momencie inspekcji statek był w innym CAMO				

W momencie inspekcji statek był w innym CAMO

SP-IAD AIRBUS A320 - 214

RAMP	33/IAD/LTT/2012	2012-04-13	2012-07-16	Lewków Teodor	Pietrzyk Paweł	OEP/QM/072/2012 z 05.07.2012r.			
D 3	CS 2X 1541	2		Nieczytelna tabliczka z terminem ważności butli tlenowej za ostatnim rzędem foteli po prawej stronie.			2012-06-13	2012-06-13	OK
D 2	MA.403 (c)	15	51-40	Niedokręcony wkret na pokrywę w dolnej części kadłuba.			2012-04-13	2012-04-13	OK
D 1	MA.306 (a)	3		Skręcenia w Pokładowym Dzienniku Technicznym wykonywane niezgodnie z instrukcją up. Str. 0005 z 07.04.2012r.			2012-06-30	2012-06-30	OK
CofA	ULC-LTT-1/6300-0092/12	2012-03-22	2012-03-31	Paszowski Marek					

W momencie inspekcji statek był w innym CAMO

SP-IAE AIRBUS A320 - 214

RAMP	64/IAE/LTT/2012	2012-06-07		Paszowski Marek	Lewków Teodor	OEP/QM/070/2012 z 29.06.2012			
P 1	MA.403 (a)	3		Uszkodzenia łopatek wentylatora prawego i lewego silnika L-34 i P-13 nieodnotowane w PDT.			2012-06-07	2012-06-07	OK
P 2	MA.306 (a)	3		Świadczenie obsługi nr YAI(SP-IAE/I(2012)/I(01)0/ wymaga wykonania AD 2011-0069 every WY. W PDT odpisana obsługa WY, brak CRS wykonania ww. AD			2012-06-30	2012-06-30	OK
D 1	CS 25.853 (g)	15	25-40	Brak popielniczki na zewnątrz tylnej toalety.			2012-06-30	2012-06-25	OK
SANA	SANA/LOL/2012/30	2012-04-02		Sergiejew Lukasz	Makiel Piotr				
K 2				Zaden z członków załogi nie posiada wydanej/uznanej przez państwo rejestracji statku powietrznego licencji radiooperatora.			2012-04-02		-149
P 1				Niewłaściwe DOW użyte w arkuszu załadunku i wyważenia. Skład załogi 2/5, a w arkuszu wpisane 2/4. 42251 kg zamiast 42326 kg.			2012-05-02		-119
CofA	ULC-LTT-1/6300-0091/01/12	2012-03-22	2012-03-23	Perkowski Marcin					

W momencie inspekcji statek był w innym CAMO

2 7	OPS 1.820	7		Brak jest potwierdzenia przekodowania ELT oraz jego rejestracji w ULC.			2012-03-26	2012-03-29	OK
2 6	MA.201 (g)			Nie przedstawiono umów w zakresie wykonywania obsługi technicznej z zatwierdzonymi organizacjami obsługowymi w zakresie samolotu SP-IAE.			2012-03-26	2012-03-29	OK
2 5	MA.201 (f)			W celu spełnienia wymagań wymienionych w punkcie MA.201(a), właściciel/użytkownik statku powietrznego musi zapewnić, że czynności dotyczące ciągłej zdadności do lotu są wykonywane przez zatwierdzoną organizację zarządzania ciągłą zdadnością do lotu. W związku z powyższym organizacja OLT Express Poland Sp. z o.o. jest zobowiązana do dopełnienia wszystkich wymaganych formalności w tym zakresie przed wprowadzeniem SP do eksploatacji.			2012-03-26	2012-03-24	OK
2 4	21A.175	2		W kabinie pasażerskiej napisy na tabliczkach informacyjnych nie są przetłumaczone na język polski.			2012-03-27	2012-04-23	OK
	3 145.A.50			Najpóźniej przed rozpoczęciem operacji lotniczych związanych z komercyjnym przewozem lotniczym należy dostarczyć do ULC poświadczenie obsługi technicznej potwierdzające wykonanie modyfikacji ww. tabliczek informacyjnych.				2012-02-23	OK
				Organizacja IE.145.001 Shannon Aerospace (po zmianie Lufthansa Technik DE.145.0001) poświadczyła trzykrotnie ten sam pakiet obsługowy tj. CRS z dnia 16.12.2011, 01.03.2012, 02.03.2012. Ponieważ prace te zostały wykonane przed 16.12.2011, to do określenia kolejnych wymaganych obsługi technicznych należy przyjąć datę wstawienia pierwszego poświadczenia obsługi technicznej tj. 16.12.2011r.					
2 2	MA.305	14		Brak jest określonego statusu dyrektywy zdadności do lotu nr 2011-01-09 oraz 2011-0077, zapisanych w systemie „Oases”, w odniesieniu do samolotu SP-IAE			2012-03-23	2012-03-23	OK
2 1	MA.305	14		Brak w statusie AD oraz systemie „Oases” dyrektywy zdadności do lotu nr 2011-0229.			2012-03-23	2012-03-23	OK

29 sierpnia 2012

Strona 4 z 5

Znaki SP		Typ statku powietrznego		Typ insp.	Numer raportu	Data rozp.	Data zak.	Inspektorzy przeprowadzający inspekcję		Nr. pisma zamyk. niezg.	Uwagi	
Kat.	LP	Przepis	KRE	ATA	Treść niezgodności					Data wyzn.	Data usunięcia	Dni

SP-IAG AIRBUS A320 - 214

RAMP	72/IAG/LTT/2012	2012-06-08	2012-06-08	Paszowski Marek	Lewków Teodor		Bez uwag.		
------	-----------------	------------	------------	-----------------	---------------	--	-----------	--	--

CofA	ULC-LTT-1/6300-0134/01/12	2012-05-23	Lewków Teodor	OEP QM/062/2012 z 28.05.2012r.					
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
P	1	M.A.305 (d)	3	W przedstawionym statusie realizacji zadań obsługowych AMP nieuzupełniona jest do końca rubryka „Last Compl” np. zadania od numeru Card 0755 do 1066 ponadto status nie uwzględnia wszystkich ostatnio wykonanych zadań na przeglądzie „C” w dniu 18.02.2012r. np. zadania 252331-01-1-00, 521000-14-1-00, 521121-01-1-00, 525111-07-1-00, 323100-05-1, 321113-03-1. Brak zadania w statusie 321119-01-1-02.	2012-05-24	2012-05-24	OK		
P	2	M.A.305 (d)	3	„Structural Damage „, poz.17 Delamination of the top of R/H sliding window, view R/H lower nie określono references/Type.	2012-05-24	2012-05-24	OK		
I	1	OPS 1.820	7	W rubryce 6 Pozwolenia Radiowego podano dwóch producentów Nadajnika ratunkowego typu 406 AF	2012-05-24	2012-05-15	OK		
CofA									

SP-IAH AIRBUS A320 - 214

CofA	ULC-LTT-1/6300-00138/01/12	2012-04-25	2012-04-27	Pietrzyk Paweł					
------	----------------------------	------------	------------	----------------	--	--	--	--	--

W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
2	1	M.A.302	13	Brak dostarczenia do ULC kopii użytkowej POT A320 wyd. 3 zm. 3 z dnia 10.04.2012	2012-05-27	2012-04-20	OK		
2	3			Brak naklejek w j. polskim w lukach bagażowych nad głowami pasażerów i na stoliku przy wejściu do SP.	2012-05-27	2012-04-26	OK		
2	2	M.A.201 (f)	15	Brak wprowadzenia SP do CAME OLT EXPRESS POLAND (Pismo o odstąpieniu Nr ULC-LTT-2/4374-0005/03/12 z dnia 24.04.2012 - na okres do dnia 24.05.2012	2012-05-27	2012-04-12	OK		

SP-IAI AIRBUS A320 - 214

SANA	SANA/LOL/2012/56	2012-07-24	Sergiejew Lukasz	Matyszewski Piotr					
------	------------------	------------	------------------	-------------------	--	--	--	--	--

P	1			Brak kontroli zużycia paliwa w locie, wymaganego przez Instrukcję Operacyjną cz. A pkt. 8.3.7.1.2.	2012-08-10		-19		
---	---	--	--	--	------------	--	-----	--	--

RAMP	50/IAI/LTT/2012	2012-05-22	2012-05-22	Omięcińska-Botwin Maria	Starzec Adam		Bez uwag.		
------	-----------------	------------	------------	-------------------------	--------------	--	-----------	--	--

CofA	ULC-LTT-1/6300-0135/01/12	2012-04-22	2012-04-25	Omięcińska-Botwin Maria	Lewków Teodor	OEP QM/063/2012 z 28.05.2012r.			
W momencie inspekcji statek był w innym CAMO									
2	3	M.A.201 (g)	13	Nie przedstawiono umowy obsługowej na silniki	2012-06-24	2012-05-18	OK		
2	4	OPS 1.125		Zweryfikować załącznik do Pozwolenia radiowego poz. 6 - producent	2012-05-24	2012-05-08	OK		
2	1	M.A.201 (f)		W celu spełnienia wymagań M.A.201(a) właściciel/użytkownik s.p. musi zapewnić, że czynności dotyczące ciągłej zdalności do lotu są wykonywane przez zatwierdzoną organizację. W związku z powyższym organizacja OLT Express Poland Sp. z o. o. jest zobowiązana do dopełnienia wszystkich wymaganych w tym zakresie formalności przed wprowadzeniem SP do eksploatacji	2012-05-24	2012-05-08	OK		
2	2	OPS 1.820	7	Brak potwierdzenia rejestracji ELT	2012-05-24	2012-05-24	OK		
CofA									

Statystyki audytów

29 sierpnia 2012

13:50:21

OLT Express Poland Sp. z o.o.

PL.MG.067

Rok	L. audyt.	L. niezg/audyt	Suma niezg.	L. niezg. niezamk. (stan	L. niezg po czasie	L. niezg. przedłużonych	L. niezg. niezam na koniec roku
2012	5	6,8	34	6	2	2	0
2011	4	8,0	32	0	1	1	4

podsumowanie

R_statytyka_audytu_pom:				L. niezg. niezamk.	L. niezg po czasie	L. niezg. przedłużonych	L. niezg. niezam na koniec roku
	L. audyt.	L. niezg/audyt	Suma niezg.	(stan			
2007	5	6,2	31	1	2	0	13
2008	256	9,7	1779	37	213	0	465
2009	419	10,3	3142	20	132	1	967
2010	619	8,1	4395	153	843	68	1108
2011	568	7,8	4003	178	725	268	1299
2012	353	7,9	2652	848	576	187	0
suma:	2220	8,5	16002	1237	2491	524	3852

Załącznik 24

STATKI POWIETRZNE WPISANE DO REJESTRU - STAN NA DZIEŃ 21.09.2012												
Rodzaj statku	Nr rej.	Znak rozpoznawczy	Data pierw. rej.	Nazwa	Typ	Rok produkcji	Nr fabryczny	Właściciel	Adres	Ulica	Operator	Uwagi
SAM OLOT 61	39	SP-KWD	2005.09.23	JETS TREAM	J320 2	1989	847	SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.	00-102 Warszawa	Marszałkowska 111	Jet Air Sp.z oo	
SAM OLOT 81	39	SP-KWE	2005.12.09	JETS TREAM	J320 2	1989	842	SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.	00-102 Warszawa	Marszałkowska 111	Jet Air Sp.z oo	
SAM OLOT 92	39	SP-KWF	2006.03.10	JETS TREAM	J320 2	1989	845	SG Equipment Leasing Polska Sp. z o.o.	00-102 Warszawa	Marszałkowska 111	Jet Air Sp.z oo	
SAM OLOT 35	37	SP-KTR	2002.12.10	ATR	ATR 42-300	1988	92	Jet Air Sp. z o.o.	02-137 Warszawa	Radarowa 60	Jet Air Sp.z oo	
SAM OLOT 39	43	SP-KWN	2009.05.28	JETS TREAM	J320 1	1989	856	KYSTFLY AS	5529 Haugesund , Norwegia	Smedasundet 40	Jet Air Sp.z oo	
SAM OLOT 81	45	SP-IAF	2012.04.05	AIRBUS	A320-214	2006	2712	Wilmington Trust SP Services Dublin Ltd	IFSC Dublin 1, Irlandia	First Floor 7 Exange Place	OLT EXPRES POL	Decyzja Prezesa ULC z dnia 19.09.2012 wyrażająca zgodę na pozostawienie samolotu w rejestrze i jednocześnie wykreślenie operatora OLT

Załącznik 25

STATKI POWIETRZNE WYKRĘŚLONE Z REJESTRU NA DZIEŃ 21.09.2012										
Rodzaj statku	Nr rej.	Znak rozpoznawczy	Data pierw. rej.	Nazwa	Typ	Nr fabryczny	Właściciel	Operator	Data skreślenia	Uwagi
SAMOLOT	45 07	SP-IAA	2011.04.28	AIRBUS	A320-214	533	Wells Fargo Bank Northwest National Ass.	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O. (od 7.03.2012)	2012.08.20	od 2011.04.28 do 7.03.2012 operator: YES AIRWAYS SP. Z O.O.
SAMOLOT	45 22	SP-IAB	2011.06.21	AIRBUS	A320-214	566	Wells Fargo Bank Northwest National Ass.	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O. (od 7.03.2012)	2012.08.20	od 2011.06.21 do 7.03.2012 operator: YES AIRWAYS SP. Z O.O.
SAMOLOT	45 36	SP-IAC	2011.07.12	AIRBUS	A320-214	973	Sierra Leasing Limited, Bermuda	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O. (od 7.03.2012)	2012.08.06	od 2011.07.12 do 7.03.2012 operator: YES AIRWAYS SP. Z O.O.
SAMOLOT	45 78	SP-IAE	2012.03.23	AIRBUS	A320-214	1454	Sierra Leasing Limited, Bermuda	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08.06	
SAMOLOT	45 80	SP-IAD	2012.04.03	AIRBUS	A320-214	2142	Wilmington Trust SP Services (Dublin)Ltd	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08.07	
SAMOLOT	45 91	SP-IAH	2012.04.27	AIRBUS	A320-214	2619	AIR BERLIN 4. LEASELUX S.a.r.L.	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08.08	
SAMOLOT	45 96	SP-IBC	2012.05.09	AIRBUS	A319-111	2460	MSN 2460 LEASING LIMITED	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08.13	
SAMOLOT	45 90	SP-IAI	2012.04.25	AIRBUS	A320-214	5115	MCAP Europe Limited	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08.08	
SAMOLOT	45 89	SP-IAG	2012.05.23	AIRBUS	A320-214	2668	LEA Aviation Limited	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08.08	

SAMOL OT	46 07	SP-IBA	2012.06. 01	AIR BUS	A319- 112	3865	AIR BERLIN 7. LEASELUX S.a.r.l.	OLT EXPRESS POLAND SP. Z O.O.	2012.08. 08	
SAMOL OT	46 22	SP-OLL	2012.07. 09	ATR	ATR 72- 201	234	AIRCRAFT LEASING SPAIN S.L.	OLT EXPRESS REGIONAL SP. Z O.O.	2012.08. 02	
SAMOL OT	46 29	SP-OLH	2012.07. 13	ATR	ATR 72- 202	437	WILLIS LEASE FINANCE CORPORATION	OLT EXPRESS REGIONAL SP. Z O.O.	2012.08. 09	
SAMOL OT	45 68	SP-KTF	2012.01. 02	ATR	ATR 42- 300	257	Kirk Aviation A/S	Jet Air Sp.z oo	Jet Air Sp.z oo	