

INSTRUKCJA

Dotyczy: zasad wnioskowania o wydanie świadectwa zdatności do lotu dla używanego statku powietrznego, w związku z brakiem wymaganego przepisami dokumentu odzwierciedlającego status zdatności do lotu statku powietrznego w momencie importu

§ 1. 1. Zgodnie z przepisami 21.A.174 Part-21 lit. b pkt 3 wymagane jest złożenie z wnioskiem o wydanie świadectwa zdatności do lotu dla używanego statku powietrznego dokumentu odzwierciedlającego status zdatności do lotu statku powietrznego w momencie importu, tzn. ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu albo eksportowego świadectwa zdatności do lotu.

2. W związku z brakiem wymaganego przepisami dokumentu odzwierciedlającego status zdatności do lotu statku powietrznego w momencie importu, stanowiącego załącznik do wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu dla importowanego używanego statku powietrznego, mają zastosowanie warunki zawarte w niniejszej instrukcji.

3. Warunki zawarte w niniejszej instrukcji nie mają zastosowania w przypadku importu statku powietrznego wykorzystywanego w państwie eksportującym do prowadzenia działań wojskowych, celnych, policyjnych, w zakresie kontroli granic, ochrony wybrzeża lub innych tego rodzaju działań w zakresie służby publicznej jako państwowy statek powietrzny, o których mowa w art. 2 ust. 3 rozporządzenia 2018/1139.

§ 2. Użyte w instrukcji skróty i określenia oznaczają:

- 1) Prezes – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 2) ustawa – ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze;
- 3) użytkownik – użytkownika statku powietrznego w rozumieniu art. 2 pkt 3 ustawy;
- 4) rozporządzenie 1321/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1, z późn. zm.);
- 5) Part-M – Załącznik I do rozporządzenia 1321/2014;
- 6) Part-ML – Załącznik Vb do rozporządzenia 1321/2014;
- 7) Part-CAMO – Załącznik Vc do rozporządzenia 1321/2014;
- 8) Part-CAO – Załącznik Vd do rozporządzenia 1321/2014;
- 9) Part-21 – Załącznik I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz.U. L 224 z 21.8.2012, s. 1, z późn. zm.);
- 10) rozporządzenie 2018/1139 – rozporządzenie (UE) nr 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. L 212 z 22.8.2018, s. 1, z późn. zm.);
- 11) CAMO – organizację zarządzania ciągłą zdatnością do lotu zatwierdzoną zgodnie z wymaganiami:
 - a) Part-M podczęść G i upoważnioną zgodnie z M.A.711 lit. b Part-M do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.710 Part-M i wydawania dla importowanych statków powietrznych zaleceń w sprawie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.904 Part-M, albo

- b) Part-CAMO i upoważnioną zgodnie CAMO.A.125 lit. e Part-CAMO do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.901 Part-M lub ML.A.903 Part-ML i wystawiania dla importowanych statków powietrznych związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z ML.A.906 Part-ML lub wydawania zaleceń w sprawie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.904 Part-M;
- 12) CAO – organizację kompleksowej zdatności do lotu zatwierdzoną zgodnie z wymaganiami Part-CAO i upoważnioną zgodnie CAO.A.095 lit. c do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.901 Part-M lub ML.A.903 Part-ML i wystawiania dla importowanych statków powietrznych związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z ML.A.906 Part-ML lub wydawania zaleceń w sprawie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu zgodnie z M.A.904 Part-M;
- 13) personel ARC – personel ds. przeglądu zdatności do lotu upoważniony przez CAMO albo CAO do wydawania odpowiednich poświadczeń przeglądu zdatności do lotu lub zaleceń w sprawie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla importowanych statków powietrznych, który nabył kompetencje techniczne i doświadczenie niezbędne do stwierdzenia, że statek powietrzny spełnia wymagania MA904 Part-M albo ML.A.906 Part-ML w momencie importu statku powietrznego;
- 14) EASA – Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego;
- 15) świadectwo zdatności do lotu – oznacza także ograniczone świadectwo zdatności do lotu;
- 16) eksportowe świadectwo zdatności do lotu – oświadczenie właściwego organu państwa, w którym statek powietrzny jest lub był zarejestrowany, odzwierciedlające stan zdatności statku powietrznego pozostającego w rejestrze tego państwa w momencie jego importu, o którym mowa w 21.A.174 lit. b pkt 3 Part-21, co oznacza, że powinno być wydane w momencie, w którym kończy się odpowiedzialność nadzorcza państwa wywozu;
- 17) państwo członkowskie – państwo członkowskie Unii Europejskiej albo państwo, które na podstawie umowy stowarzyszeniowej może wydawać poświadczenie przeglądu zdatności do lotu.

§ 3. 1. Prezes wydaje świadectwo zdatności do lotu i poświadczenie przeglądu zdatności do lotu dla używanego statku powietrznego po złożeniu wniosku, o którym mowa w 21.A.174 Part-21, dla statku powietrznego spełniającego warunki do jego wydania, o których mowa w pkt 21.B.326 Part-21:

- 1) po przedstawieniu dokumentacji wymaganej na podstawie 21.A.174 lit. b pkt 3 Part-21 potwierdzającej, że:
 - a) statek powietrzny odpowiada wymaganiom projektu typu zatwierdzonego według certyfikatu typu i każdego uzupełniającego certyfikatu typu, zmiany lub naprawy zatwierdzonej zgodnie z Part-21,
 - b) zostały spełnione mające zastosowanie dyrektywy zdatności,
 - c) statek powietrzny poddano przeglądowi zdatności do lotu;
- 2) kiedy uzna, że statek powietrzny odpowiada wymaganiom zatwierdzonego projektu i jest w stanie zapewniającym bezpieczną eksploatację.

2. Wniosek o wydanie świadectwa zdatności do lotu, o którym mowa w ust. 1, powinien m.in. zawierać, w przypadku używanego statku powietrznego:

- 1) importowanego z kraju trzeciego – eksportowe świadectwo zdatności do lotu, które zostało wydane nie wcześniej niż na 60 dni przed prezentacją statku powietrznego Prezesowi, zgodnie z wymaganiami 21.A.174 lit. c Part-21;
- 2) transferowanego z państwa członkowskiego – kopię poprzedniego świadectwa zdatności do lotu i ważne poświadczenie przeglądu zdatności do lotu, wydane zgodnie z przepisami Part-M albo Part-ML w przypadku statku powietrznego do którego mają zastosowanie przepisy Part-ML.

3. Za termin prezentacji, o której mowa w ust. 2 pkt 1, uznaje się datę złożenia wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu.

4. Brak wiedzy proceduralnej lub względów handlowych lub czasowych nie stanowią przesłanek do złożenia wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu bez wymaganego przepisami dokumentu odzwierciedlającego status zdatności do lotu statku powietrznego w momencie importu, o którym mowa w ust. 2.

5. Przyjęcie wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu bez wymaganego przepisami dokumentu odzwierciedlającego status zdatności do lotu statku powietrznego z poprzedniego państwa rejestracji wymaga spełnienia dodatkowych warunków, o których mowa w niniejszej instrukcji.

§ 4. 1. W przypadku braku eksportowego świadectwa zdatności do lotu, wniosek o wydanie świadectwa zdatności do lotu i poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego importowanego z kraju trzeciego powinien spełniać następujące dodatkowe warunki i zawierać:

- 1) dowody na podstawie których można ustalić zatwierdzony projekt zgodnie z którym statek powietrzny został wyprodukowany, takie jak np. oświadczenie o zgodności wydane w ramach odbioru statku powietrznego wydane przez organizację produkującą lub eksportowe świadectwo zdatności do lotu wydane przez właściwy organ państwa nadzorującego organizację produkującą podczas pierwszej dostawy, jasno określające statek powietrzny oraz projekt typu;
- 2) opracowany przez CAMO lub CAO przegląd weryfikacyjny szczegółowo opisujący wymagane inspekcje, celem którego jest zrekomensowanie braku dokumentu odzwierciedlającego status zdatności do lotu statku powietrznego w momencie importu, który określa działania, które należy wykonać, aby określić status statku powietrznego w odniesieniu do projektu typu zatwierdzonego przez EASA, modyfikacji, napraw i obsługi technicznej i który stanowi uzupełnienie czynności związanych z przeglądem zdatności do lotu statku powietrznego importowanego do Unii Europejskiej, o którym mowa w M.A.904 Part-M, a w przypadku statku powietrznego do którego mają zastosowanie przepisy Part-ML, zgodnie z ML.A.906 Part-ML.

2. Przegląd weryfikacyjny, o którym mowa w ust. 1 pkt 2, podlega akceptacji Prezesa przed jego wykonaniem, a raport z przeglądu weryfikacyjnego, jest uwzględniany przy przeprowadzaniu przeglądu zdatności do lotu i stanowi załącznik do raportu z przeglądu zdatności do lotu.

3. W przypadku, gdy eksportowe świadectwo zdatności do lotu zostało wydane wcześniej niż na 60 dni przed prezentacją statku powietrznego Prezesowi, wniosek o wydanie świadectwa zdatności do lotu i poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego importowanego z kraju trzeciego powinien spełniać następujące dodatkowe warunki i zawierać:

- 1) udokumentowane wyjaśnienie, dlaczego eksportowe świadectwo zdatności do lotu zostało wydane wcześniej niż na 60 dni przed prezentacją statku powietrznego Prezesowi, chyba, że zostało to z wcześniej z Prezesem uzgodnione;
- 2) zalecenie do wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla importowanego statku powietrznego z kraju trzeciego, a w przypadku statku powietrznego do którego mają zastosowanie przepisy Part-ML raport z przeglądu zdatności do lotu, które uwzględniają pełną weryfikację (próbka 100%) dokumentacji ciągłej zdatności do lotu za okres od daty wydania eksportowego świadectwa zdatności do lotu, oraz pełną weryfikację stanu statku powietrznego na okoliczność, czy nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego, a udokumentowanym przeglądem dokumentacji.

§ 5. 1. W przypadku braku kopii poprzedniego świadectwa zdatności do lotu i braku poświadczenia przeglądu zdatności do lotu przy transferze statku powietrznego z państwa członkowskiego, proces będzie realizowany tak jak w przypadku importu używanego statku powietrznego z kraju trzeciego, zgodnie z M.A.904 Part-M, po spełnieniu warunków, o których mowa w § 4 ust. 1.

2. W przypadku braku ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu przy transferze statku powietrznego z państwa członkowskiego proces będzie realizowany tak jak w przypadku importu używanego statku powietrznego z kraju trzeciego, zgodnie z M.A.904 Part-M, a wniosek o wydanie świadectwa zdatności do lotu i poświadczenia przeglądu zdatności do lotu powinien spełniać następujące dodatkowe warunki i zawierać zalecenie do wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu, które uwzględnia pełną weryfikację (próbka 100%) dokumentacji ciągłej zdatności do lotu za okres od upływu terminu ważności

poświadczenia, oraz pełną weryfikację stanu statku powietrznego na okoliczność, czy nie występują rozbieżności między stanem statku powietrznego, a udokumentowanym przeglądem dokumentacji.

3. W przypadkach, w których statek powietrzny, do którego mają zastosowanie przepisy Part-ML, uznano za niezdatny do lotu w państwie członkowskim, z którego statek powietrzny jest transferowany, lub gdy stanu zdatności do lotu statku powietrznego nie można ustalić przy użyciu istniejącej dokumentacji, wnioskowanie o wydanie świadectwa zdatności do lotu i poświadczenia przeglądu zdatności do lotu będzie możliwe po przeprowadzeniu przez CAMO albo CAO przeglądu zdatności do lotu, a proces będzie realizowany tak jak w przypadku importu używanego statku powietrznego z kraju trzeciego, zgodnie z ML.A.906 Part-ML.

4. W przypadku złożenia wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu i poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego ponownie wprowadzonego do polskiego rejestru statków powietrznych, proces jest realizowany odpowiednio do przypadku dotyczącego transferu statku powietrznego z państwa członkowskiego, o którym mowa w ust. 1-3.

§ 6. 1. W przypadku braku eksportowego świadectwa zdatności do lotu dla importowanego statku powietrznego z kraju trzeciego albo braku poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla statku powietrznego transferowanego z państwa członkowskiego, o których mowa odpowiednio w § 4 ust. 1 i § 5 ust. 1, rozpatrzenie wniosku o wydanie świadectwa zdatności do lotu uzależnione jest od przyznania tymczasowego zwolnienia od spełnienia warunków określonych w 21.A.174 lit. b pkt 3 Part-21, udzielanego na podstawie art. 71 ust. 1 rozporządzenia 2018/1139, dotyczących zwolnienia od wymagania złożenia z wnioskiem o wydanie świadectwa zdatności do lotu dla używanego statku powietrznego, odpowiednio:

- 1) aktualnego eksportowego świadectwa zdatności do lotu;
 - 2) kopii świadectwa zdatności do lotu i ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu;
- które odzwierciedlają stan zdatności do lotu statku powietrznego w momencie jego importu.

2. Warunkiem przyznania zwolnienia, o którym mowa w ust. 1, jest łączne spełnienie warunków, o których mowa w art. 71 ust. 1 rozporządzenia 2018/1139:

- 1) nie ma możliwości odpowiedniego zareagowania na te okoliczności lub potrzeby w sposób zgodny z mającymi zastosowanie wymogami;
- 2) bezpieczeństwo, ochrona środowiska oraz zgodność z odpowiednimi zasadniczymi wymogami są zapewnione, w razie konieczności poprzez zastosowanie środków łagodzących;
- 3) państwo członkowskie ograniczyło na tyle, na ile to możliwe, wszelkie możliwe zakłócenie warunków rynkowych wynikające z przyznania zwolnienia;
- 4) zwolnienie jest ograniczone – pod względem zakresu i okresu obowiązywania – do tego, co jest absolutnie niezbędne, oraz jest stosowane w sposób niedyskryminujący.

3. Do wniosku o przyznanie tymczasowego zwolnienia, należy załączyć dokumenty które potwierdzają, że właściwy organ poprzedniego państwa rejestru (państwa eksportującego) nie odmówił wydania eksportowego świadectwa zdatności do lotu, w związku ze stwierdzeniem niezgodności w zakresie zdatności do lotu, albo dowody na podstawie których można stwierdzić, że organ ten odmawia współpracy w zakresie wydania eksportowego świadectwa zdatności do lotu.

4. Wniosek o przyznanie tymczasowego zwolnienia składany jest w postaci i na zasadach określonych przez Prezesa, a wzór wniosku dostępny jest na stronie internetowej Urzędu razem z innymi wnioskami dotyczącymi zdatności do lotu.

5. Zwolnienie, o którym mowa w ust. 1, może być przyznane na okres nie dłuższy niż sześć miesięcy liczone od dnia przyznania zwolnienia do dnia wydania świadectwa zdatności do lotu.

§ 7. Szczegółowe wymagania dotyczące opracowania przeglądu weryfikacyjnego, o którym mowa w § 4 ust. 1 pkt 2, oraz raportu z tego przeglądu, o którym mowa w § 4 ust. 2, określa załącznik do niniejszej instrukcji.

SZCZEGÓŁOWE WYMAGANIA DO OPRACOWANIA PRZEGLĄDU WERYFIKACYJNEGO

Program przeglądu weryfikacyjnego jest przeznaczony do uzupełnienia standardowych czynności związanych z przeglądem zdatności do lotu wymaganych przez Part-M lub Part-ML w celu osiągnięcia zgodności konfiguracji importowanego statku powietrznego z obowiązującymi przepisami.

1. Do opracowania programu przeglądu weryfikacyjnego upoważniona może zostać CAMO lub CAO zatwierdzona do przeprowadzania przeglądu zdatności do lotu, wystawiania związanego z tym poświadczenia przeglądu zdatności do lotu oraz wydawania zaleceń w sprawie wydania poświadczenia przeglądu zdatności do lotu dla importowanych statków powietrznych, której personel ARC opracowujący program przeglądu weryfikacyjnego i wykonujący przegląd zdatności do lotu importowanych statków powietrznych posiada:
 - a) kompetencje techniczne i doświadczenie niezbędne do przeprowadzenia przeglądu zdatności do lotu przy imporcie statku powietrznego zgodnie z M.A.904 Part-M lub ML.906 Part-ML, które pozwalają określić wymagane kroki w celu osiągnięcia zgodności konfiguracji importowanego statku powietrznego z obowiązującymi przepisami;
 - b) znajomość obowiązujących umów dwustronnych przed przeprowadzeniem przeglądu zdatności importowanego statku powietrznego;
 - c) doświadczenie zdobyte po zadowalającym zakończeniu przeglądu zdatności do lotu przy imporcie używanych statków powietrznych pod nadzorem CAMO lub CAO.
2. Warunki wstępne dla ustalenia zakresu programu przeglądu weryfikacyjnego:
 - a) dotychczasowy program obsługi technicznej i dokumentacja historyczna statku powietrznego wytworzona w ramach systemu prawnego państwa eksportu są dostępne i zaspakajają wymagania związane z dokumentacją ciągłej zdatności do poziomu równoważnego z wymaganiami określonymi w M.A.305 Part-M albo ML.A.305 Part-ML, lub pozwalają na rekonstrukcję brakujących zapisów;
 - b) dzienniki podróży lub pokładowe dzienniki techniczne statku powietrznego są dostępne dla ustalenia rodzaju wykonywanych operacji, sposobu jego użytkowania i środowiska w którym był użytkowany.
3. Przy opracowywaniu programu przeglądu weryfikacyjnego należy ocenić i rozważyć następujące czynniki:
 - a) wnioski z przeglądu dokumentacji ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego;
 - b) wiek statku powietrznego i historię własności (tzn. rejestrację, właścicieli, operatorów);
 - c) widoczny stan statku powietrznego;
 - d) warunki przechowywania statku powietrznego;
 - e) dotychczasowe środowisko operacyjne statku powietrznego i rodzaj wykonywanych operacji;
 - f) doświadczenia CAMO albo CAO opracowującego program przeglądu weryfikacyjnego dotyczące współpracy związanej z importem statku powietrznego i opracowywaniem programu weryfikacyjnego:
 - z poprzednim właścicielem lub użytkownikiem,
 - z organami państwa eksportującego.
4. W programie przeglądu weryfikacyjnego przedstawianym Prezesowi do akceptacji należy ująć:
 - a) wyniki przeglądu dokumentów opisujący ich kompletność, dokładność i jakość oraz opis odtwarzanych dokumentów;
 - b) identyfikację zdarzeń, które miały miejsce w okresie użytkowania statku powietrznego i które mogły wymagać nieplanowych usług, takich jak: uderzenie pioruna, twarde lądowanie, długi okres

przechowywania, nadmierna prędkość wirnika lub śmigła, za wysoki moment obrotowy, uderzenie łopaty głównego wirnika, loty poza ograniczeniami wynikającymi z instrukcji użytkowania w locie, itp.), oraz ocena stanu zdatności statku powietrznego z uwzględnieniem zapisów dotyczących działań naprawczych podjętych dla przywrócenia zdatności po takich zdarzeniach, o ile były konieczne;

- c) wnioski jakie zostały wyciągnięte z czynników wymienionych w pkt 3;
- d) proponowane inspekcje statku powietrznego i czynności sprawdzające odpowiednie dla zidentyfikowania:
 - aktualnej konfiguracji statku powietrznego i odstępstw od zatwierdzonego lub uznanego przez EASA projektu;
 - wszystkich wykonanych napraw, nienaprawionych uszkodzeń i wszystkich modyfikacji wykonanych w przeszłości na statku powietrznym, włącznie z inspekcjami związanymi ze zdarzeniami, o których mowa w lit. b);

Uwaga:

Demontaż niezatwierdzonych przez EASA modyfikacji może skutkować powstaniem odstępstwa od zatwierdzonego lub uznanego przez Agencję projektu, które musi być odpowiednio zatwierdzone np. dot. otworów mocujących. W przypadku skomplikowanych modyfikacji, np. takich jak np. demontaż przewodów elektrycznych, doprowadzenie statku powietrznego do zgodności z zatwierdzonym lub uznanym przez EASA projektem może wymagać opracowania szczegółowych danych obsługowych. Jeśli dane obsługowe nie są dostępne np. w postaci biuletynu serwisowego wydane przez posiadacza certyfikatu typu, uzupełniającego certyfikatu typu lub innego zatwierdzenia zgodnie z rozporządzeniem 748/2012, to powinny być opracowane przez organizację projektującą i zatwierdzone przez EASA.

- niejasnych lub nieakceptowalnych standardów projektowych;
- e) proponowane inspekcje statku powietrznego i czynności sprawdzające odpowiednie dla zidentyfikowania:
 - standardów obsługi, którym w przeszłości poddany był statek powietrzny;
 - niejasnych lub nieakceptowalnych standardów obsługi;

Uwaga:

Należy sprawdzić wszystkie poświadczenia obsługi technicznej w celu ustalenia czy obsługa była wykonana oraz poświadczona przez licencjonowany personel lub upoważniony personel organizacji obsługowej w oparciu o standardy równoważne do tych określonych w Part-M oraz zgodnie z zatwierdzonymi danymi obsługowymi.

- f) organizacje, takie jak producent, posiadacz certyfikatu typu (TC) / uzupełniającego certyfikatu typu (STC), inne organizacje projektujące, CAMO, itp., które mają ustalić aktualną konfigurację statku powietrznego i odstępstwa od projektu zatwierdzonego lub uznanego przez EASA;
- g) organizacje, takie jak CAMO albo CAO, obsługi technicznej (AMO), które mają wspierać inspekcje i czynności sprawdzające, o których mowa w lit. d-e ;
- h) dokumenty używane dla stwierdzenia zgodności z zatwierdzonym projektem zgodnie z rozporządzeniem 748/2012;
- i) termin i miejsce proponowanych inspekcji i czynności sprawdzających.

5. Raport z przeglądu weryfikacyjnego powinien zawierać co najmniej następujące informacje:

- a) odniesienie do przyjętego programu weryfikacyjnego;
- b) opis przeprowadzonych czynności inspekcyjnych i sprawdzających;
- c) opis wyników przeprowadzonych czynności inspekcyjnych i sprawdzających;
- d) wykaz i uzasadnienie odstępstw od zaakceptowanego programu które pojawiły się w procesie jego realizacji, gdzie znaczące odchylenia od zaakceptowanego programu należy wcześniej uzgodnić z Prezesem.