



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ A - ZASADY OGÓLNE

Lista zgodności wykonana jest na podstawie OPS 1 (Załącznik III do Rozporządzenia Komisji (WE) nr 3922/91 z późniejszymi zmianami)

Operator:	
Najnowsze wydanie Instrukcji Operacyjnej Część A wersja z dnia:	
Lista zgodności została skontrolowana (data):	
Lista zgodności została skontrolowana przez (nazwisko i imię):	

Uwaga: punkty i podpunkty na liście zgodności, część A, nie są opisane w OPS tak jak przedstawiono na tej liście zgodności.

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej.

Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi ustalania lub sprawdzenia odwołania do punktów w Instrukcji Operacyjnej. Instrukcja Operacyjna musi zawierać paragrafy i podparagrafy wyszczególnione w dodatku 1 do OPS 1.1045, które są wyszczególnione w kolumnie „**Wymagania**”. Tekst w kolumnie **WYMAGANIA** może być tylko krótkim opisem oryginalnego tekstu, więc użytkownik powinien przeczytać pełny tekst każdego wymienionego paragrafu OPS. Powiązania między przepisem OPS i Instrukcją Operacyjną należy wpisać w kolumnie **ODWOŁANIE DO PKT. W IO-A**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy).

Kolumna **KOMENTARZE** przeznaczona jest do wykorzystania przez użytkownika (w razie potrzeby).

Kolumna **APP** jest przeznaczona na wpis kiedy przepis wymaga akceptacji (AC) lub zatwierdzenia (AP) władzy.

Kolumna **STATUS** jest przeznaczona do wykorzystania/zaznaczenia przez ULC, gdy zastosowany pkt. OPS i odwołanie do IO są zgodne z wymaganiami i są akceptowalne dla Nadzoru. Wszystkie wiersze na tej liście zgodności powinny mieć wpis określający „odwołanie” do pkt. IO lub N/D jeśli dany pkt. nie dotyczy.

Lista zgodności jest tylko narzędziem i nie zastępuje oryginalnego OPS-1. Użytkownik powinien przeczytać i sprawdzić pozycje zgodnie z najnowszą opublikowaną wersją OPS.

W przypadku stwierdzenia na tej liście jakichkolwiek błędów lub braków, należy powiadomić ULC, aby wprowadzić niezbędne poprawki. Wszelkie sugestie i poprawki do listy zgodności będą rozpatrywane w celu zapewnienia zarówno Operatorowi jak i Władzy odpowiedniej jakości współpracy.

UWAGA: Instrukcja operacyjna cz. A może zawierać opisy i procedury dotyczące TYLKO tych typów statków powietrznych i rodzaju wykonywanych operacji, które są wpisane do specyfikacji operacyjnych (OPSPEC) przewoźnika.

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
---------------	-----------	------------	-----	-------------------------	--------

PART A 0. ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ					
1.1040 (c) 1.025	Jeśli nie zostało zatwierdzone przez Urząd, lub inne krajowe prawa, operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku polskim.		AP		
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1040 (b) 1.005	Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna, łącznie ze wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie operatora lotniczego (AOC) oraz z żadnym innym przepisem mającym zastosowanie oraz by była możliwa do przyjęcia lub, gdzie to stosowne, zatwierdzona przez organ		AC		
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 (b) i (c)	Operator zapewnia, by szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej była możliwa do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (a)	oświadczenie, że instrukcja jest zgodna ze wszystkimi mającymi zastosowanie przepisami oraz z postanowieniami i warunkami posiadanego certyfikatu AOC				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (b)	oświadczenie, że instrukcja zawiera instrukcje operacyjne, które mają być stosowane przez stosowny personel				
1.020 (1)	wszyscy jego pracownicy byli świadomi, że są zobowiązani postępować zgodnie z prawami, przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność, odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (c)	wykaz i krótki opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (a)	szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej(-ych) za wydawanie i wprowadzanie poprawek i zmian				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (c)	oświadczenie, że dokonywanie poprawek i zmian ręcznie jest niedozwolone; z wyjątkiem sytuacji wymagających w interesie bezpieczeństwa wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub zmiany;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (d)	opis stosowanego systemu dokonywania adnotacji na stronach oraz dat ich obowiązywania				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (f)	adnotacje dotyczące zmian (na stronach tekstowych oraz, jeśli jest to wykonalne, na planach i wykresach				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (g)	System tymczasowych zmian				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (h)	opis systemu dystrybucji instrukcji, poprawek i zmian.				
1. ORGANIZACJA I ODPOWIEDZIALNOŚĆ					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca organizacji i odpowiedzialności była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji				
1.1045 Dodatek 1 A 1.1	Struktura organizacyjna. Opis istniejącej struktury organizacyjnej, łącznie z ogólnym schematem organizacyjnym przedsiębiorstwa oraz schematem organizacyjnym wydziału operacyjnego. Schemat musi przedstawiać związki pomiędzy wydziałem operacyjnym i innymi wydziałami przedsiębiorstwa. W szczególności należy pokazać podległość i drogi przekazywania meldunków między wszystkimi pionami, wydziałami itp., związanymi z bezpieczeństwem prowadzonych przez operatora operacji lotniczych				
1.1045 Dodatek 1 A 1.2 i 1.175 (h)	Operator musi wyznaczyć kierownika odpowiedzialnego (<i>accountable manager</i>), którego kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, wyposażonego w prerogatywy służbowe pozwalające mu zapewnić, by wszystkie operacje przewozowe i działania obsługi technicznej były finansowane i prowadzone zgodnie ze standardami wymaganymi przez Władzę Opis funkcji i obowiązki osób mianowanych muszą być zawarte w Instrukcji obsługi		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 1.2 i 1.175 (i)	Operator musi wyznaczyć osoby funkcyjne (<i>nominated post holders</i>), których kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez Władzę, odpowiedzialne za kierowanie i sprawowanie nadzoru w następujących obszarach: <ul style="list-style-type: none"> • operacje lotnicze; • system obsługi technicznej; • szkolenie załóg; oraz • operacje naziemne. Opis funkcji i obowiązki osób mianowanych muszą być zawarte w Instrukcji operacyjnej		AC		
1.175 Dodatek 2 (b)(1)	Opis funkcji i obowiązków wyznaczonych osób funkcyjnych, wraz z ich nazwiskami, musi być zawarty w instrukcji operacyjnej, a wszelkie zamierzone lub dokonane zmiany w składzie lub zakresie czynności osób funkcyjnych muszą być zgłaszane organowi na piśmie				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.185 (f)	Poza przypadkami wyjątkowymi, Władzę należy zawiadamiać co najmniej 10 dni wcześniej o proponowanych zmianach w składzie wyznaczonych osób funkcyjnych				
1.175 (k)	U operatorów zatrudniających do 20 pełnoetatowych pracowników rolę jednej lub większej liczby wyznaczonych osób funkcyjnych może pełnić kierownik odpowiedzialny, o ile jest to możliwe do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 1.3	Zakresy odpowiedzialności i obowiązków kierowniczego personelu operacyjnego. Opis obowiązków, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierowniczego personelu operacyjnego związanego z bezpieczeństwem prowadzonych operacji lotniczych i wypełnianiem stosownych przepisów.				
1.175 Dodatek 2 (a)	Wyznaczone osoby funkcyjne muszą posiadać zarówno umiejętności kierownicze, jak i odpowiednie kwalifikacje techniczne lub operacyjne w dziedzinie lotnictwa				
1.175 Dodatek 2 (b)(3)	Osoba funkcyjna wyznaczona przez posiadacza certyfikatu AOC nie może być wyznaczona jako osoba funkcyjna przez innego posiadacza certyfikatu AOC, chyba że jest to możliwe do przyjęcia dla właściwych organów		AC		
1.175 (j)	Za zgodą organu jedna osoba może pełnić rolę więcej niż jednej wyznaczonej osoby funkcyjnej, jednak w przypadku operatorów zatrudniających co najmniej 21 pełnoetatowych pracowników wymagane jest, by do czterech wymienionych wyżej obszarów odpowiedzialności były wyznaczone co najmniej dwie osoby		AC		
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika odpowiedzialnego				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika operacji lotniczych				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika ciągłej zdatności do lotu				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika ciągłej zdatności do lotu				
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności kierownika operacji naziemnych				
AMC OPS 1.035 2.4	Obowiązki i zakres odpowiedzialności kierownika jakości				
1.035 (c)	System Jakości i kierownik jakości muszą być akceptowane przez Urząd.		AC		
1.175 Dodatek 2 (c)(3) i 1.205	Musi zostać określony zakres obowiązków i odpowiedzialności tych pracowników nadzoru, a wszelkie zobowiązania do wykonywania lotów muszą być podejmowane w taki sposób, by mogli wywiązać się z obowiązków związanych ze sprawowaniem nadzoru. Nadzór nad członkami załóg oraz personelem naziemnym musi być sprawowany przez osoby posiadające doświadczenie i osobiste kwalifikacje wystarczające do zapewnienia osiągnięcia standardów określonych w instrukcji operacyjnej.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.4 Obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy					
1.1045 Dodatek 1 A 1.4	Uprawnienia, obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy. Oświadczenie określające uprawnienia, obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy.				
1.085 (a)(1)	Dowódca jest odpowiedzialny za bezpieczeństwem samolotu oraz osób znajdujących się na jego pokładzie;				
1.085 (a)(2)	Dowódca jest odpowiedzialny za prawidłowe wykonywanie obowiązków wyszczególnionych w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej				
1.085 (b)(3)	postępuje zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z OPS 1.037 lit. a) pkt 2.				
1.085 (d)(1)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa				
1.085 (d)(2)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: po nurkowaniu głębokościowym, chyba że od jego zakończenia upłynął stosowny czas				
1.085 (d)(3)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu po oddaniu krwi, chyba że upłynął od tego momentu stosowny czas;				
1.085 (d)(4)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków;				
1.085 (d)(5)	Dowódca załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.				
1.085 (e)(1)	nie jest dozwolone spożywanie alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru;				
1.085 (e)(2)	w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych stężenie alkoholu we krwi nie może przekraczać 0,2 promila;				
1.085 (e)(3)	zakazane jest spożywanie alkoholu podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru				
1.085 (f)(1)	Dowódca samolotu: odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia samolotu po zakończeniu lotu;				
1.085 (f)(2)	Dowódca samolotu: odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo samolotu od chwili, gdy samolot uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika(-ów) stanowiącego(-ych) zasadniczą jednostkę napędową				
1.085 (f)(3)	Dowódca samolotu: jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.085 (f)(4)	Dowódca samolotu: jest uprawniony do usunięcia z pokładu samolotu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie				
1.085 (f)(5)	Dowódca samolotu: nie zezwala na przewóz samolotem osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie				
1.085 (f)(6)	Dowódca samolotu: ma prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz stwarza jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie;				
1.085 (f)(7)	Dowódca samolotu: zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego;				
1.085 (f)(8)	Dowódca samolotu: zapewnia, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych (<i>check lists</i>) zostały wykonane zgodnie z instrukcją operacyjną				
1.085 (f)(9)	Dowódca samolotu: nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania żadnych innych czynności niż obowiązki wymagane dla bezpiecznego użytkowania samolotu;				
1.085 (f)(10)(i)	Dowódca samolotu: nie zezwala na: zablokowanie, wyłączenie lub skasowanie w czasie lotu danych z pokładowego rejestratora parametrów lotu (<i>flight data recorder</i>), jak też na skasowanie zarejestrowanych danych po zakończeniu lotu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia				
1.085 (f)(10)(ii)	Dowódca samolotu: nie zezwala na: zablokowanie lub wyłączenie w czasie lotu rejestratora rozmów w kabinie pilotów (<i>cockpit voice recorder</i>), chyba że jest przekonany, że zapisane dane, które w przeciwnym razie zostałyby automatycznie skasowane, powinny być zachowane na potrzeby dochodzenia w razie incydentu lub wypadku, jak również nie zezwala na ręczne skasowanie zapisanych danych podczas lotu lub po jego zakończeniu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia;				
1.085 (f)(11)	Dowódca samolotu: podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu samolotu z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi, dozwolonymi na mocy wykazu odstępstw od konfiguracji (Configuration Deviation List — CDL) lub wykazu wyposażenia minimalnego (Minimum Equipment List — MEL); oraz				
1.085 (f)(12)	Dowódca samolotu: zapewnia, by został wykonany przegląd przed lotem				
1.085 (g)	Dowódca samolotu: W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu lub pilot lecący podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.100 (c) i 1.145	Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca samolotu Operator zapewnia, by każda osoba upoważniona przez organ mogła w każdej chwili wejść na pokład i odbyć lot każdym samolotem użytkowanym zgodnie z certyfikatem AOC wydanym przez ten organ, jak również wejść i pozostać w kabinie załogi, z zastrzeżeniem, że dowódca może odmówić jej wstępu do kabiny załogi, jeżeli w jego opinii powodowałoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu				
1.5 Obowiązki i zakres odpowiedzialności członków załogi innych jak dowódca załogi					
1.1045 Dodatek 1 A 1.5	Obowiązki i zakres odpowiedzialności członków załogi innych niż dowódca.				
1.085 (a)(1)	Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które: są związane z bezpieczeństwem samolotu oraz osób znajdujących się na jego pokładzie;				
1.085 (a)(2)	Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które: są wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej				
1.085 (b)(1)	Członek załogi samolotu informuje dowódcę o każdej awarii, błędzie, nieprawidłowości, niesprawności lub usterce, które mogą w jego ocenie stanowić ograniczenie zdolności samolotu do lotu lub bezpieczeństwa jego użytkowania, w tym mających związek z systemami awaryjnymi				
1.085 (b)(2)	Członek załogi samolotu informuje dowódcę o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu				
1.085 (b)(3)	Członek załogi samolotu postępuje zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z OPS 1.037 lit. a) pkt 2. We wszystkich takich przypadkach egzemplarz raportu(-ów) jest przekazywany zainteresowanemu dowódcy.				
1.085 (d)(1)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa;				
1.085 (d)(2)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: po nurkowaniu głębokościowym, chyba że od jego zakończenia upłynął stosowny czas;				
1.085 (d)(3)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: po oddaniu krwi, chyba że upłynął od tego momentu stosowny czas;				
1.085 (d)(4)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków; lub				
1.085 (d)(5)	Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu: jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.085 (e)(1)	nie jest dozwolone spożywanie alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru;				
1.085 (e)(2)	w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych stężenie alkoholu we krwi nie może przekraczać 0,2 promila;				
1.085 (e)(3)	zakazane jest spożywanie alkoholu podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru.				
1.085 (g)	W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu lub pilot lecący podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.				
1.090	Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że wszystkie przewożone samolotem osoby wykonują wszelkie zgodne z prawem polecenia dowódcy samolotu wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie.				
2. KONTROLA OPERACYJNA I NADZÓR					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.195 (a)	Operator: ustanawia i stosuje zatwierdzone przez organ metody kierowania operacjami;		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 i 1.175 (g)	Nadzór operatora nad operacjami. Opis systemu nadzorowania operacji przez operatora (zob. OPS 1.175 lit. g)). Musi pokazywać sposób nadzorowania bezpieczeństwa operacji lotniczych i kwalifikacji personelu.				
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 (a)	W szczególności należy opisać procedury dotyczące: ważności licencji i kwalifikacji;				
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 (b)	W szczególności należy opisać procedury dotyczące: kwalifikacji personelu operacyjnego;				
1.1045 Dodatek 1 A 2.1 (c)	W szczególności należy opisać procedury dotyczące: kontroli, analiz i archiwizacji rejestrów, dokumentów lotu oraz dodatkowych informacji i danych				
1.1045 Dodatek 1 A 2.2	System publikowania dodatkowych instrukcji i informacji operacyjnych. Opis każdego systemu publikowania informacji, które mogą mieć charakter operacyjny, ale stanowią uzupełnienie informacji podanych w instrukcji operacyjnej. Musi obejmować zasady zastosowania tych informacji i odpowiedzialność za ich publikowanie.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 2.3 i 1.037(a)	Program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów. Opis podstawowych aspektów programu bezpieczeństwa lotów.				
1.037 (a)(1)	programy osiągania i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości ryzyka; oraz				
1.037 (a)(2)	system zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawianie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków w celu identyfikacji niekorzystnych trendów lub usuwania nieprawidłowości, w interesie bezpieczeństwa lotów.				
1.037 (a)(2)	System ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo;				
ACJ OPS 1.037(a)(2)	System raportowania zdarzeń				
1.037 (a)(3)	ocenę i rozpowszechnianie stosownych informacji dotyczących wypadków i incydentów, jednak bez rozstrzygania o winie				
1.037 (a)(4) i ACJ OPS 1.037(4)	program monitorowania parametrów lotu samolotów, których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) przekracza 27000 kg. Monitorowanie parametrów lotu (Flight Data Monitoring — FDM) oznacza czynne wykorzystywanie danych o parametrach lotu zarejestrowanych w postaci cyfrowej podczas rutynowych lotów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Program monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i zawiera odpowiednie środki bezpieczeństwa w celu ochrony źródeł danych Raporty o zdarzeniach, bez względu na ich początkową wagę, oraz oceny ekspertów powinny być archiwizowane w bazie danych w celu ich późniejszego wykorzystania do celów badawczych lub porównawczych, a także wyciągania wniosków o skuteczności wdrażanych przez operatora działań profilaktycznych				
1.037 (a)(5)	powołanie osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom				
1.037 (b)	Opracowywanie propozycji działań naprawczych wynikających z programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest obowiązkiem osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem				
1.1045 Dodatek 1 A 2.4	Kontrola operacyjna. Opis procedur i zakresów odpowiedzialności niezbędnych dla zapewnienia skutecznego sprawowania kontroli operacyjnej w odniesieniu do bezpieczeństwa lotów.				
1.1045 Dodatek 1 A 2.5	Uprawnienia organu. Opis uprawnień organu i wytyczne dla personelu w sprawie ułatwiania przeprowadzania kontroli przez personel z ramienia organu				
1.145	Operator zapewnia, by każda osoba upoważniona przez organ mogła w każdej chwili wejść na pokład i odbyć lot każdym samolotem użytkowanym zgodnie z certyfikatem AOC wydanym przez ten organ, jak również wejść i pozostać w kabinie załogi, z zastrzeżeniem, że dowódca może odmówić jej wstępu do kabiny załogi, jeżeli w jego opinii powodowałoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.150(a)(1)	zapewnia każdej osobie upoważnionej przez organ dostęp do wszelkich dokumentów i zapisów dotyczących operacji lotniczych lub obsługi technicznej				
1.150(a)(2)	na żądanie organu udostępnia w rozsądnym terminie wszystkie takie dokumenty i zapisy.				
1.150(b)	Na żądanie osoby upoważnionej przez organ dowódca samolotu udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie wymagane dokumenty pokładowe				
1.175 (b) i (e)	Podmiot ubiegający się o wydanie lub zmianę certyfikatu AOC umożliwia organowi zbadanie wszelkich aspektów dotyczących bezpieczeństwa wnioskowanej działalności W celu stwierdzenia, czy utrzymywana jest stale zgodność z wymaganiami OPS 1, operator umożliwia organowi dostęp do swojej organizacji i samolotów, a w kwestiach obsługi technicznej zapewnia dostęp do każdej współdziałającej z nim organizacji obsługi technicznej spełniającej wymagania części 145.				
3. SYSTEM JAKOŚCI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna, łącznie ze wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie operatora lotniczego (AOC) oraz z żadnym innym przepisem mającym zastosowanie oraz by była możliwa do przyjęcia lub, gdzie to stosowne, zatwierdzona przez organ.				
1.1045 Dodatek 1 A 3 (a) i 35 (a)	Opis przyjętego systemu jakości obejmujący co najmniej: politykę dotyczącą jakości; Operator ustanawia jeden system jakości i mianuje jednego kierownika jakości, który kontroluje przestrzeganie i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa praktyk operacyjnych oraz utrzymania zdolności samolotu do lotu. Kontrola przestrzegania musi obejmować system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (Accountable Manager) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych (zob. także OPS 1.175 lit. h)).				
AMC OPS 1.035 2.3	System jakości ma za zadanie umożliwić operatorowi monitorowanie zgodności prowadzonych operacji lotniczych z wymaganiami OPS1, Instrukcją Operacyjną, instrukcją zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAME) oraz każdym innym standardem określonym przez operatora w celu zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych oraz zdolności do lotu użytkowanych przez niego statków powietrznych				
AMC OPS 1.035 2.1	Terminy użyte w kontekście wymagań systemu jakości operatora powinny być zawarte w Instrukcji Operacyjnej w rozdziale 0 zgodnie z AMC				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 2.1.a	Kierownik jakości (<i>Quality Manager</i>) – oznacza uznaną przez Władzę osobę, którą operator uczynił odpowiedzialną za zarządzanie systemem jakości, monitorowanie jego funkcji i podejmowanie działań korygujących.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 3 (b) i 35 (d)	Opis organizacji systemu jakości (Schemat zdefiniowane w IEM OPS 1.035 System jakości musi być opisany w stosownej dokumentacji.				
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.iii	Dokumentacja Jakości powinna zawierać procedury raportowania				
AMC OPS 1.035 3.2	System jakości w I.O. cz. A powinien zawierać wymagania z AMC				
1.1045 Dodatek 1 A 3 (c)	wyznaczanie obowiązków i zakresu odpowiedzialności. System jakości: w przypadku bardzo małych operatorów funkcję kierownika jakości może pełnić wyznaczona osoba funkcyjna (<i>nominated postholder</i>), o ile korzysta się z usług audytorów zewnętrznych. Powyższe ma również zastosowanie, gdy kierownik odpowiedzialny pełni rolę jednej lub kilku wyznaczonych osób funkcyjnych;				
1.035 (a)	Operator ustanawia jeden system jakości i mianuje jednego kierownika jakości, który kontroluje przestrzeganie i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa praktyk operacyjnych oraz utrzymania zdolności samolotu do lotu. Kontrola przestrzegania musi obejmować system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (Accountable Manager) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych (zob. także OPS 1.175 lit. h)).				
Zakres tematyki dla kontroli jakości					
AMC OPS 1.035 4.2.2.a	Bieżące operacje lotnicze;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.b	Naziemne procedury odladzania i procedury zapobiegania oblodzeniu w locie;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.c	Usługi wspomaganie lotów;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.d	Kontrola załadunku;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.e	Obsługa techniczna;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.f	Standardy techniczne;				
AMC OPS 1.035 4.2.2.g	Standardy szkoleniowe.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
Monitorowanie audytów					
AMC OPS 1.035 4.6.1.a	Organizacja				
AMC OPS 1.035 4.6.1.b	Plany i zadania przedsiębiorstwa;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.c	Procedury operacyjne;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.d	Bezpieczeństwo lotów;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.e	Certyfikację operatora (Certyfikat Operatora Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacje Operacyjne);				
AMC OPS 1.035 4.6.1.f	Nadzorowanie prowadzonych operacji;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.g	Osiągi samolotów;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.h	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (<i>All Weather Operations</i> – AWO);				
AMC OPS 1.035 4.6.1.i	Wyposażenie radiowe i nawigacyjne, zasady postępowania;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.j	Masy, wyważenie i załadunek samolotów;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.k	Urządzenia i wyposażenie awaryjne;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.l	Instrukcje, dzienniki i rejestry;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.m	Ograniczenia czasu lotu i pracy oraz wymagania dotyczące wypoczynku, planowanie załóg;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.n	Zależności pomiędzy obsługą techniczną samolotu a wykonywanymi operacjami;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.o	Użycie MEL;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.p	Program obsługi technicznej oraz ciągłą zdolność do lotu;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.q	Zarządzanie dyrektywami dotyczącymi zdolności do lotu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.6.1.r	Wykonywanie obsługi technicznej;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.s	Odkładanie usunięcia usterek (<i>defect deferral</i>);				
AMC OPS 1.035 4.6.1.t	Załoga lotnicza;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.u	Personel pokładowy;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.v	Materiały niebezpieczne;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.w	Ochrona;				
AMC OPS 1.035 4.6.1.x	Szkolenie.				
Procedury jakościowe i procesy zawarte w audytach					
AMC OPS 1.035 4.3.2.a	Zdefiniowanie zakresu audytu;				
AMC OPS 1.035 4.7.1 i .7.2	Program zapewnienia jakości ma zawierać plan audytów i rozkład inspekcji okresowych w odniesieniu do prowadzonych działań. Wszystkie aspekty prowadzonych operacji mają być zbadane zgodnie z programem w cyklu 12 miesięcy, chyba że uzgodniono z Władzą przedłużenie tego okresu w sposób opisany poniżej. Operator może wg własnego uznania zwiększyć częstotliwość swoich audytów, ale nie może jej zmniejszyć bez zgody Władzy.		AP		
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.i	Programu zapewniania jakości (<i>Quality Assurance Programme</i>), obejmuje plany procesów monitorowania				
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.ii	Opis procedur audytu				
AMC OPS 1.035 4.3.2.b	Planowanie i przygotowanie				
AMC OPS 1.035 4.3.2.c	Gromadzenie i rejestracja dowodów				
AMC OPS 1.035 4.3.2.d	Analiza dowodów.				
AMC OPS 1.035 4.3.3.a	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu to wywiady i dyskusje z personelem				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.3.3.b	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Przeglądanie publikowanych dokumentów				
AMC OPS 1.035 4.3.3.c	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Sprawdzanie odnośnych próbek zapisów;				
AMC OPS 1.035 4.3.3.d	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Obserwacja działań, które składają się na operacje				
AMC OPS 1.035 4.3.3.e	Techniki, które przyczyniają się do skutecznego audytu takie jak Zabezpieczanie dokumentów i zapisów z obserwacji.				
Audytorzy					
AMC OPS 1.035 4.5.1	Audytorzy nie mogą być zaangażowani w te zadania operacyjne lub obsługi technicznej, które audytują.				
AMC OPS 1.035 4.5.2.a	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: przeprowadzania audytów i sprawdzania jakości będących częścią realizowanego programu zapewniania jakości;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.b	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: identyfikacji i rejestrowania wszelkich wniosków i spostrzeżeń oraz dowodów;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.c	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: podjęcia lub zlecenia wdrożenia ustaloną drogą służbową rozwiązań w stosunku do wniosków i spostrzeżeń;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.d	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: sprawdzania wprowadzonych rozwiązań w ustalonym okresie;				
AMC OPS 1.035 4.5.2.e	Program zapewniania jakości operatora ma określać osoby wewnątrz przedsiębiorstwa, które posiadają doświadczenie, są odpowiedzialne i mają upoważnienie do: bezpośredniego raportowania kierownikowi jakości.				
Monitorowanie i działania korygujące					
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.iv	Stosowna dokumentacja dla systemu zapewnienia jakości w I.O.-(Księga Jakości) powinna zawierać procedury prowadzenia nadzoru i działania korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.8.2	Informacja o każdej zidentyfikowanej niezgodności ma być przekazywana kierownikowi, który zobowiązany jest przeprowadzić działania korygujące, lub, kiedy jest to konieczne, odpowiedzialnemu kierownikowi				
AMC OPS 1.035 4.8.3	Program zapewnienia jakości ma zawierać procedury zapewniające podjęcie działań korygujących, będących reakcją na wykryte nieprawidłowości				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.i	Dla prawidłowych działań naprawczych istotę każdej nieprawidłowości;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.i	Dla prawidłowych działań naprawczych konieczność przeprowadzenia natychmiastowego działania korygującego;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.ii	Dla prawidłowych działań naprawczych przyczyny powstania nieprawidłowości				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.iii	Działania korygujące niezbędne do zapewnienia, aby nieprawidłowość nie powtórzyła się w przyszłości;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.iv	Harmonogram działań korygujących				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.v	Osoby lub działy odpowiedzialne za wdrożenie działań korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.8.4.a.vi	Przekazanie poprzez odpowiedzialnego kierownika odpowiednich środków do realizacji zadania.				
AMC OPS 1.035 4.8.5.a	Kierownik jakości ma obowiązek sprawdzić, czy kierownicy odpowiedzialni za powstanie wykrytych nieprawidłowości podejmują działania korygujące;				
AMC OPS 1.035 4.8.5.b	Kierownik jakości ma obowiązek sprawdzić, czy działania korygujące zawierają elementy podane w ust. 4.8.4. powyżej				
1.037 (c) I MC OPS 1.035 4.8.5.c	Skuteczność zmian wynikających z propozycji działań naprawczych zidentyfikowanych w ramach programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest kontrolowana przez kierownika jakości. Kierownik jakości ma obowiązek monitorować wdrożenie i zakończenie działań korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.8.5.d	Kierownik jakości ma obowiązek dostarczyć kierownictwu przedsiębiorstwa niezależną ocenę podjętych działań korygujących, ich wdrożenia i zakończenia;				
AMC OPS 1.035 4.8.5.e	Kierownik jakości ma obowiązek Oceniać skuteczność działań korygujących poprzez procesy śledzenia następstw wprowadzonych zmian (<i>follow-up process</i>).				
Ocena Zarządzania					
AMC OPS 1.035 4.9.1	Ocena zarządzania jest wyczerpującym, systematycznym udokumentowanym przeglądem zarządzania systemem jakości, polityki operacyjnej oraz procedur				
AMC OPS 1.035 4.9.2	Zadaniem oceny zarządzania jest identyfikowanie i korygowanie negatywnych tendencji oraz, tam gdzie to możliwe, zapobieganie wystąpieniu niezgodności w przyszłości. Wnioski i zalecenia wynikające z oceny zarządzania mają być przekazywane na piśmie kierownikowi odpowiedzialnemu za ich prowadzenie (wykonanie). Kierownikiem tym ma być osoba, która posiada upoważnienie do rozwiązania problemu i podjęcia odpowiednich działań.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
AMC OPS 1.035 4.9.1.a	Ocena zarządzania powinna zawierać wyniki sprawdzania jakości, audytów oraz innych wskaźników				
AMC OPS 1.035 4.9.1.b	Ocena zarządzania powinna zawierać opis wynikowej skuteczności organizacji zarządzania w osiągnięciu założonych celów				
AMC OPS 1.035 4.9.3	Częstotliwość, format oraz strukturę działań związanych z wewnętrzną oceną zarządzania określa odpowiedzialny kierownik.				
Program zapewnienia jakości i jego rejestrowanie					
AMC OPS 1.035 3.3.2.h.v	Dokumentacja jakości ma ponadto obejmować co najmniej opisy systemu rejestrowania;				
AMC OPS 1.035 3.3.2.j	Dokumentacja jakości ma ponadto obejmować co najmniej opisy kontroli dokumentów;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.a	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat plany audytów;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.b	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty ze sprawdzania jakości i audytów				
AMC OPS 1.035 4.10.2.c	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat odpowiedzi na stwierdzone nieprawidłowości				
AMC OPS 1.035 4.10.2.d	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty z działań korygujących;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.e	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty z przebiegu i zamknięcia wszelkich działań poinspekcyjnych i poaudytowych;				
AMC OPS 1.035 4.10.2.f	Operator będzie przechowywał przez okres co najmniej 5 lat raporty z oceny zarządzania.				
Podwykonawcy a system jakości					
AMC OPS 1.035 5.1.2	W przypadku korzystania z usług podwykonawców odpowiedzialność za końcową jakość wyrobu lub usługi pozostaje zawsze po stronie operatora				
AMC OPS 1.035 5.1.2	W pisemnej umowie zawartej pomiędzy operatorem a podwykonawcą należy jasno określić podział odpowiedzialności. Opisane w kontrakcie działania podwykonawcy, związane z bezpieczeństwem prowadzonych operacji, należy włączyć do programu zapewnienia jakości operatora.				
AMC OPS 1.035 5.1.3	W przypadku, gdy operator wymaga od podwykonawcy wykonywania działań wykraczających poza zakres posiadanych przez niego upoważnień lub zezwoleń, operator jest odpowiedzialny za zagwarantowanie, że program zapewnienia jakości podwykonawcy obejmuje wynikające stąd dodatkowe wymagania.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
---------------	-----------	------------	-----	-------------------------	--------

4. SKŁAD ZAŁOGI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej w zakresie komponowania załóg była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (a)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem typu użytkowanego samolotu				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (b)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem obszaru i typu wykonywanych lotów;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (c)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem fazy lotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (d) I .940 I .990	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem minimalnego wymaganego składu załogi oraz planowanego czasu pełnienia czynności lotniczych				
1.1090, 1.1105 I 1115	Ograniczenia czasu lotu I służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku Z zastrzeżeniem art. 8 i pod warunkiem że każdy operator wykaże organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa: Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) (nie do operacji z jednym pilotem i EMS) Operator określa czasy zgłoszenia, które w sposób realistyczny odpowiadają czasowi potrzebnemu na wypełnienie naziemnych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa, zatwierdzonemu przez organ.		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (e)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem: wymaganego doświadczenia (całkowitego i w odniesieniu do typu), bieżącej praktyki oraz kwalifikacji członków załogi;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (f) I .940 Dodatek 1	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem: wyznaczania dowódcy oraz, jeżeli jest to konieczne ze względu na długość lotu, procedur zastępowania dowódcy i innych członków załogi lotniczej (zob. dodatek 1 do OPS 1.940);				
1.1045 Dodatek 1 A 4.1 (g)	Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem: wyznaczania starszego członka personelu pokładowego oraz, jeżeli jest to konieczne ze względu na długość lotu, procedur zastępowania starszego i każdego innego członka personelu pokładowego.				
1.1045 Dodatek 1 A 4.2	Mianowanie dowódcy. Zasady stosowane przy mianowaniu dowódcy				
1.1045 Dodatek 1 A 4.3	Niedyspozycja członka załogi lotniczej. Instrukcje dotyczące przekazywania dowodzenia na wypadek niedyspozycji członka załogi lotniczej.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 4.4 (a)	Oświadczenie wskazujące, które z samolotów uznano za jeden typ w odniesieniu do: tworzenia harmonogramu pracy załóg lotniczych;				
1.1045 Dodatek 1 A 4.4 (b)	Oświadczenie wskazujące, które z samolotów uznano za jeden typ w odniesieniu do: tworzenia harmonogramu pracy personelu pokładowego				
1.040	Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego zostali przeszkoleni w dziedzinie przydzielonych im obowiązków i byli zdolni do ich sprawnego wykonywania. W przypadku gdy członkowie załogi niebędący członkami personelu pokładowego wykonują obowiązki w przedziale pasażerskim samolotu, operator zapewnia, by: 1) nie byli oni myleni przez pasażerów z członkami personelu pokładowego; 2) nie zajmowali potrzebnych miejsc przeznaczonych dla personelu pokładowego; 3) nie utrudniali członkom personelu pokładowego wykonywania ich obowiązków				
1.940 (a)(4)	wprowadzono możliwe do przyjęcia przez organ procedury zapobiegające komponowaniu załogi lotniczej z niedoświadczonych członków; OPS 1.005 (a) dodatek 1 (b) (31) Operacje samolotów klasy osiągow B: Podpunkt OPS 1.940 (a) (2), () (4) i (b) nie ma zastosowania do lotów VFR w dzień, za wyjątkiem kiedy (a) (4) musi być stosowany w całości, gdzie załoga złożona z 2 pilotów jest wymagana przez OPS 1.		AC		
5. WYMOGI DOTYCZĄCE KWALIFIKACJI					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej w zakresie wymogów dotyczących kwalifikacji była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.940 (a)(3)	każdy członek załogi lotniczej posiadał stosowną i ważną licencję lotniczą, możliwą do przyjęcia przez organ, oraz posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonywania powierzonych mu obowiązków;		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (a)	Opis licencji, uprawnienia (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi. dowódca;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (b)	pilot zastępujący dowódcę;				
1.955 (a)(1)	Operator zapewnia, by przy awansowaniu drugiego pilota na dowódcę oraz przy przyjmowaniu do pracy na stanowisko dowódcy: w instrukcji operacyjnej określony był minimalny poziom praktyki możliwy do przyjęcia przez organ;		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (c)	drugi pilot;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 and 5.2 (d)	pilot pod nadzorem;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (e)	operator systemów pokładowych				
1.940 (a)(6)	w przypadku gdy instrukcja użytkowania w locie wymaga wyznaczenia operatora systemów pokładowych, w skład załogi wchodziła jedna osoba posiadająca licencję mechanika pokładowego lub posiadająca odpowiednie i możliwe do przyjęcia przez organ kwalifikacje członka załogi;		AC		
1.940 Dodatek 1 (f)	Zastępowanie operatora systemów pokładowych. Operator systemów pokładowych może być zastąpiony podczas lotu przez członka załogi, który posiada licencję mechanika pokładowego, lub przez członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje możliwe do przyjęcia przez Władzę.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .2 (f)	loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i 5.3 (a) I .1000 and 1.988 I .989	Opis licencji, uprawnienia (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi. starszy członek personelu pokładowego;				
1.1000 (d)	Operator określa procedury wyboru kolejnego, najbardziej wykwalifikowanego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, na wypadek gdyby wyznaczony starszy członek personelu pokładowego nie mógł wypełniać swoich obowiązków. Procedury takie muszą być możliwe do przyjęcia przez organ i muszą uwzględniać doświadczenie operacyjne członka personelu pokładowego.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .3 (b)(i) I .988 I 989	wymagani członkowie personelu pokładowego				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 I .3 (b)(ii)	dotatkowi członkowie personelu pokładowego i członkowie personelu pokładowego podczas lotów zapoznawczych;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.1 i .3 (c)	loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 5.4 (a)	Personel szkoleniowy, sprawdzający i nadzorujący: dla załogi lotniczej;				
1.1045 Dodatek 1 A 5.4 (b)	Personel szkoleniowy, sprawdzający i nadzorujący: dla personelu pokładowego.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek .1 i 5.5 i 1.205	Opis licencji, uprawnienia (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi. Pozostały personel operacyjny (cały personel wyznaczony lub bezpośrednio zaangażowany w operacje naziemne i lotnicze, na przykład Dyspozytor				
1.450(a)(1)	Przed przystąpieniem do wykonywania operacji startów przy ograniczonej widzialności, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III lub podejść z wykorzystaniem EVS operator zapewnia, by: każdy członek załogi lotniczej: ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznych RVR/CMV i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia;				
1.980 (a) i (b)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wariantie samolotu, jeżeli nie posiada on wymaganych do tego kwalifikacji. Przy planowaniu wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariantie samolotu operator zapewnia, by różnice lub podobieństwa przedmiotowych samolotów uzasadniały takie loty, biorąc pod uwagę, co następuje: 1) poziom technologiczny; 2) procedury operacyjne; 3) charakterystykę obsługi.		AP		
1.980 (c)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariantie samolotu spełniał wszystkie wymogi określone w części N dla każdego typu lub wariantu, chyba że organ zezwolił na zaliczenie na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów oraz wymagań dotyczących bieżącej praktyki.		AP		
1.980 (d)(1)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantie samolotu, obejmujące: minimalny poziom praktyki członków załogi lotniczej;		AP		
1.980 (d)(2)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantie samolotu, obejmujące: minimalny poziom praktyki na jednym typie lub wariantie samolotu przed rozpoczęciem szkolenia oraz lotów na innym typie lub wariantie samolotu;		AP		
1.980 (d)(3)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantie samolotu, obejmujące: proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje dla jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant samolotu		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.980 (d)(4)	Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, obejmujące: wszelkie stosowne wymogi dotyczące bieżącej praktyki dla każdego typu lub wariantu samolotu.		AP		
1.980 Dodatek 1 (e)	W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na kombinacjach typów lub wariantów samolotów, jak to określono w przepisach w sprawie licencji dla załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla klasy »jeden pilot« oraz typu »więcej niż jeden pilot«, operator musi wykazać, że posiada zatwierdzone zgodnie z OPS 1.980 lit. d) procedury lub ograniczenia operacyjne.		AP		
AMC OPS 1.980	Operator, który użytkuje więcej niż jeden typ lub wariant samolotu, ma umieścić w Instrukcji Operacyjnej				
1.095	Upoważnienie do kołowania samolotem				
Wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach					
1.981 (a)(1)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty zarówno na śmigłowcach, jak i na samolotach: operator zapewnia, by wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach było ograniczone tylko do jednego typu każdego z tych statków powietrznych; UWAGA: OPS 1.981 Operacje śmigłowcami i samolotami: podpunkt (a) (1) nie ma zastosowania, jeśli operacje są ograniczone do samolotów z napędem tłokowym z załogą jednoosobową				
1.981 (a)(2)	operator określa w instrukcji operacyjnej odpowiednie procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez Władzę w I.O. UWAGA: OPS 1.981 Operacje śmigłowcami i samolotami: podpunkt (a) (1) nie ma zastosowania, jeśli operacje są ograniczone do samolotów z napędem tłokowym z załogą jednoosobową		AP		
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariantcie dla klasy »jeden pilot« i/lub typu »jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji					
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(i)	W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednej klasie, typie lub wariantcie samolotu, wymienionych zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi licencjonowania załóg lotniczych oraz związanymi z nimi procedurami dla klasy »jeden pilot« i/lub typu »jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić następujące warunki: członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: trzech typach lub wariantach samolotów z napędem tłokowym;				
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: trzech typach lub wariantach samolotów turbośmigłowych;				
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(iii)	członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: jednym typie lub wariantcie samolotu turbośmigłowego i jednym typie lub wariantcie samolotu z napędem tłokowym;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.980 Dodatek 1 (a)(1)(iv)	członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż: jednym typie lub wariacie samolotu turbośmigłowego i dowolnym samolocie w tej samej klasie;				
1.980 Dodatek 1 (a)(2)	wymogi OPS 1.965 dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu, chyba że operator wprowadził możliwe do przyjęcia przez organ szczególne procedury lub ograniczenia operacyjne.		AC		
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu w zakresie jednego lub kilku wpisów do licencji, jak to podano w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych					
1.980 Dodatek 1 (b)(1)	W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu w zakresie jednego lub kilku wpisów do licencji, jak to podano w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurami dla typu »więcej niż jeden pilot«, operator zapewnia, by: ustalony w instrukcji operacyjnej minimalny skład załogi lotniczej był taki sam dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu				
1.980 Dodatek 1 (b)(2)	członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż dwóch typach lub wariantach samolotu, dla których wymagane są oddzielne wpisy do licencji;				
1.980 Dodatek 1 (b)(3)	w każdym kolejnym cyklu pełnienia czynności lotniczych członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów w ramach więcej niż jednego wpisu do licencji, chyba że operator ustanowi procedury zapewniające wystarczający czas na przygotowanie się.				
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie dla typu »jeden pilot« i typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji					
1.980 Dodatek 1 (c)(1)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla typu »jeden pilot« i typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić: wymogi; OPS1.980 Dodatek 1 (b)(1), (b)(2) and (b)(3).				
1.980 Dodatek 1 (c)(2)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić: OPS1.980 Załączniku 1 (d).				
Operacje na więcej niż jednym typie lub wariacie dla typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji					
1.980 Dodatek 1 (d)(1)	Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych oraz w związanych z nimi procedurach dla typu »więcej niż jeden pilot«, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić: wymogi OPS1.980 Dodatek1 (b)(1), (b)(2) i (b)(3).				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.980 Dodatek 1 (d)(2)(i)	przed przystąpieniem do wykonywania lotów z wykorzystaniem dwóch wpisów do licencji: członek załogi lotniczej musi przejść dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora oraz musi posiadać nalot wynoszący 500 godzin lotu na danym stanowisku członka załogi lotniczej w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego u tego samego operatora;				
1.980 Dodatek 1 (d)(2)(ii)	w przypadku pilota, który spełnia warunek praktyki u operatora i który wykonuje loty z wykorzystaniem dwóch wpisów do licencji, a który następnie został u tego samego operatora awansowany na dowódcę na jednym z tych typów, wymagane minimum praktyki jako dowódca wynosi 6 miesięcy i 300 godzin, a pilot ten ma przejść dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora przed ponownym przystąpieniem do wykonywania lotów dowódczych w ramach dwóch wpisów do licencji;				
1.980 Dodatek 1 (d)(3)	przed rozpoczęciem szkolenia i wykonywania lotów na innym typie lub wariacie samolotu członek załogi lotniczej musi mieć praktykę wynoszącą 3 miesiące oraz 150 godzin lotu na samolocie podstawowym, w tym zaliczyć co najmniej jeden sprawdzian umiejętności				
1.980 Dodatek 1 (d)(4)	po zakończeniu wstępnego sprawdzianu na linii na nowym typie członek załogi lotniczej musi odbyć praktykę w liczbie 50 godzin lub 20 odcinków wyłącznie na samolotach nowego typu;				
1.980 Dodatek 1 (d)(5) and 1.970	wymagania OPS 1.970 dla każdego typu użytkowanego samolotu, chyba że organ zgodził się na ulgi w zaliczeniach praktyki wymaganej zgodnie z pkt 7 poniżej				
1.980 Dodatek 1 (d)(6)	okres, w którym wymagane jest zgromadzenie praktyki w lotach liniowych na każdym typie, musi być określony w instrukcji operacyjnej;				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)	w przypadku ubiegania się o stosowanie ulgi w wymaganiach dotyczących szkoleń, sprawdzianów oraz bieżącej praktyki na poszczególnych typach samolotów operator musi wskazać organowi, które z elementów nie muszą być powtarzane na każdym typie lub wariacie ze względu na podobieństwa.		AC		
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(i) 1.965 (b)	Sprawdzian umiejętności u Operatora				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(ii) 1.965 (c)	Sprawdzian w lotach liniowych				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(iii)	Coroczne szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa musi obejmować wszystkie wymogi dla każdego typu samolotu;				
1.980 Dodatek 1 (d)(8)	wymogi OPS 1.965 dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu, chyba że organ wyraził zgodę na ulgi zgodnie z pkt 7 powyżej.		AP		
6. ŚRODKI OSTROŻNOŚCI W STOSUNKU DLA ZDROWIA ZAŁOGI					
1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca Środków ostrożności w stosunku dla zdrowia załogi była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca Środków ostrożności w stosunku dla zdrowia załogi była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (a)	alkohol i inne płyny powodujące zatrucie;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (b)	narkotyki;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (c)	leki;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (d)	tabletki nasenne				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (e)	preparaty farmaceutyczne;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (f)	odporność;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (g)	nurkowanie głębokie,				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (h)	krwiodawstwo;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (i)	środki ostrożności związane z posiłkami przed i w czasie lotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (j)	sen i odpoczynek;				
1.1045 Dodatek 1 A 6.1 (k)	operacje chirurgiczne.				
7. OGRANICZENIA CZASU LOTU					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca ograniczeń czasu lotu była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca ograniczeń czasu lotu była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 7.1	Wymagania dotyczące ograniczeń czasu lotu, pełnienia obowiązków i wypoczynku. System opracowany przez operatora zgodnie ze stosownymi przepisami OPS 1 część Q				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 7.2	Przekroczenie ograniczeń czasu lotu i pełnienia obowiązków lub skrócenie okresów wypoczynku. Warunki, pod jakimi można wydłużyć czas lotu i pełnienia obowiązków lub skrócić czas wypoczynku oraz procedury składania organowi sprawozdań o tych zmianach.				
8. PROCEDURY OPERACYJNE					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczącej procedur operacyjnych była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczącej procedur operacyjnych była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
8.1 Instrukcje przygotowania lotu.					
1.290(a)	Operator zapewnia, by dla każdego zamierzonego lotu został sporządzony operacyjny plan lotu.				
1.295(a)	Planując lot, operator ustanawia procedury wyboru lotniska docelowego lub zapasowego zgodnie z OPS 1.220. Uwaga: OPS 1.005 (a) Załącznik nr 1 (b) (17) Operacje samolotów klasy osiągow B: Dobór lotnisk: Nie ma zastosowania do lotów VFR				
1.295(b)(1) i (e)	Operator musi wybrać i określić w operacyjnym planie lotu lotnisko zapasowe po starcie, na wypadek gdyby powrót na lotnisko odlotu był niemożliwy z powodu warunków meteorologicznych lub osiągow technicznych. Lotnisko zapasowe po starcie musi być położone, w stosunku do lotniska odlotu, w zasięgu: dla samolotów dwusilnikowych				
1.295(b)(1) i (b)(3)	Lotnisko zapasowego starcie musi być położone, w stosunku do lotniska odlotu, w zasięgu: dla samolotów dwusilnikowych: jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkownika w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej; lub zatwierdzonego dla operatora czasu dolotu do lotniska zapasowego dla operacji ETOPS, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń MEL, maksymalnie do dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkownika w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej, dla samolotów i załóg uprawnionych do wykonywania operacji ETOPS; Jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym(-ych) silniku(-ach) ustawionym(-ych) na maksymalną moc trwałą				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.295(b)(2) i (b)(3)	dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkowania w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej dla samolotów trzy lub czterosilnikowych; Jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym(-ych) silniku(-ach) ustawionym(-ych) na maksymalną moc trwałą				
1.295(c)(1)	W każdym locie IFR operator musi wybrać co najmniej jedno lotnisko zapasowe docelowe, chyba że: spełnione warunki zgodnie z OPS 1.295 (c)(1)(i) i (ii) i (2).				
1.295(d)(1) i (d)(2)	Operator musi wybrać dwa lotniska zapasowe docelowe, jeżeli: odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne dla lotniska docelowego lub dowolne ich połączenie wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne będą poniżej obowiązujących minimów dla planowania (zob. OPS 1.297 lit. b)); lub nie są dostępne informacje meteorologiczne.				
8.1.1 Minimalne wysokości lotu (Minimum Flight Altitudes).					
1.365	Dowódca lub pilot lecący nie odbywa lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest to konieczne podczas startu lub lądowania.				
1.430 Dodatek 2(b)	Stała zmiana kategorii (maksymalna masa do lądowania) 1) Operator może ustanowić stałą, mniejszą masę do lądowania i używać tej masy do określania VAT, jeśli zostanie to zatwierdzone przez Władzę. 2) Zdefiniowana dla danego samolotu kategoria jest stała i dlatego jest niezależna od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.		AP		
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.1 (a) i 1.250(a)	Opis metody wyznaczania i stosowania minimalnych wysokości, łącznie z: procedurą ustanawiania minimalnych wysokości /poziomów lotu w lotach z widocznością (VFR); Operator określa minimalne wysokości lotu i metody ich wyznaczania dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w częściach F do I. (patrz IEM OPS 1.250). UWAGA: OPS 1.005(a) Appendix 1 (b)(11) Operacje samolotów w klasie osiągow B dla lotów VFR w dzień wymagane to stosuje się w następujący sposób: operator zapewnia, by loty były prowadzone jedynie na trasach lub obszarach, które zapewnią utrzymanie bezpiecznego przewyższenia nad terenem przy uwzględnieniu takich czynników, jak temperatura powietrza, ukształtowanie terenu, niesprzyjające warunki meteorologiczne (np. silne turbulencje lub zstępujące prądy powietrzne, poprawki na odchylenie temperatury i ciśnienia od wartości standardowych);				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.1 (b) i 1.250(a)	Opis metody wyznaczania i stosowania minimalnych wysokości, łącznie z: procedurą ustanawiania minimalnych wysokości/poziomów lotu w lotach według wskazań przyrządów (IFR). Operator określa minimalne wysokości lotu i metody ich wyznaczania dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w częściach F do I (zobacz IEM OPS 1.250).				
1.250(b)	Każda metoda określania minimalnych wysokości lotu podlega obowiązkowi zatwierdzenia przez Władzę		AP		
1.250(c)	Jeżeli minimalne wysokości lotu określone przez państwo, nad którego terytorium przebiega lot, są większe od wyznaczonych przez operatora, mają zastosowanie wartości większe.				
1.250(d)(1)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: dokładność, z jaką można wyznaczyć pozycję samolotu;				
1.250(d)(2)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: prawdopodobne niedokładności wskazań stosowanych wysokościomierzy				
1.250(d)(3)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: charakter rzeźby terenu (np. nagłe zmiany wysokości) na trasach lub obszarach planowanych operacji;				
1.250(d)(4)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: prawdopodobieństwo napotkania niesprzyjających warunków meteorologicznych (np. silnych turbulencji i prądów zstępujących);				
1.250(d)(5)	Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki: możliwe niedokładności map lotniczych.				
1.250(e)(1)	Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić: poprawki na odchylenia temperatury i ciśnienia od wartości standardowych;				
1.250(e)(2)	Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić: wymagania kontroli ruchu lotniczego				
1.250(e)(3)	Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić: wszelkie możliwe do przewidzenia problemy na planowanej trasie.				
8.1.2 Kryteria określania przydatności lotnisk. 8.1.3 Metoda ustalania minimów operacyjnych lotnisk. 8.1.4 Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR). 8.1.5 Prezentacja i stosowanie minimów operacyjnych lotnisk i trasowych. 8.1.6 Interpretacja informacji meteorologicznych.					
1.220	Operator dopuszcza korzystanie jedynie z lotnisk odpowiednich dla danego(-ych) typu(-ów) samolotu(-ów) i rodzaju(-ów) zamierzonej(-ych) operacji.				
AMC 1.975 2.2	Każde lotnisko, na które operator wykonuje loty, może być zakwalifikowane do jednej z trzech kategorii. Przyporządkowanie lotniska do określonej kategorii przez operatora podlega zatwierdzeniu przez władzę.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.2	Kryteria i zakresy odpowiedzialności dotyczące upoważnienia do wykorzystywania lotnisk, z uwzględnieniem stosownych przepisów zawartych w częściach D, E, F, G, H, I oraz J.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.3 i 1.225(a)	Operator określa minima operacyjne lotniska, ustalone zgodnie z OPS 1.430 dla każdego lotniska odlotu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z OPS 1.220. Metoda ustalania minimów operacyjnych lotnisk dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) zgodnie z OPS 1 część E. UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8) Operacje samolotów klasy osiągnięć B OPS 1.225 Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymagane to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego;				
1.297(a)	Minima dla planowania lotniska zapasowego po starcie w lotach według wskazań przyrządów (IFR)				
1.297(b)	Minima dla planowania dotyczące lotniska docelowego w lotach według wskazań przyrządów (IFR)				
1.297(c)	Minima dla planowania docelowego lotniska zapasowego lub				
1.297 (c)	Minima dla planowania w przypadku: lotniska izolowanego				
1.297 (c)	Minima dla planowania w przypadku: ERA 3 % lotniska lub				
1.297(c)	Minima dla planowania w przypadku: lotnisko zapasowe na trasie wymagane na etapie planowania				
1.297(d)	Minima dla planowania lotniska zapasowego na trasie ETOPS.				
1.225(c)(1)	Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, <u>jeżeli: działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury, wskazane na odpowiedniej mapie;</u> UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8) Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymagane to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.225(c)(2)	<p>Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: działają systemy pokładowe samolotu wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				
1.225(c)(3)	<p>Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: są spełnione wymagane kryteria osiągnięć samolotu;</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				
1.225(c)(4)	<p>Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli: załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.4 i 1.225(a)	<p>Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR) lub odcinki lotów wykonywanych z widocznością (VFR) oraz, w przypadku gdy używany jest samolot jednosilnikowy, instrukcje doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.</p> <p>Operator określa minima operacyjne lotniska, ustalone zgodnie z OPS 1.430 dla każdego lotniska odlotu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z OPS 1.220.</p> <p>UWAGA: Dodatek 1 do OPS 1.005(a) b (8)</p> <p>Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymaganie to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego</p>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.4 i 1.240(a)(6)	Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR) lub odcinki lotów wykonywanych z widocznością (VFR) oraz, w przypadku gdy używany jest samolot jednosilnikowy, instrukcje doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego. Operator zapewnia, by operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których: w lotach samolotami jednosilnikowymi dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie awaryjne.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.5	Prezentacja i stosowanie minimów operacyjnych lotnisk i trasowych.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.6	interpretowanie informacji meteorologicznych. Materiał wyjaśniający odczytywanie właściwych dla obszaru lotu prognoz meteorologicznych (MET forecast) i komunikatów (MET reports), łącznie z interpretacją formuł warunkowych.				
8.1.7 Określanie ilości paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej. (UWAGA: Informacje mogą być również zawarte w I.O. cz. B)					
1.350 i 1.375(b)	Dowódca przystępuje do wykonania lotu lub kontynuuje lot w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu, wyłącznie jeśli upewni się, że samolot został zaopatrzony w paliwo i olej zużywalne co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu, uwzględniając spodziewane warunki operacyjne. Operator ustanawia procedurę zapewniającą, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem zgodnie z kryteriami zawartymi w OPS 1.375				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.7	Określanie ilości paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej. Metody określania ilości zabieranego paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu. Opisany musi zostać również system prowadzenia rejestracji paliwa i oleju.				
1.255(a)	Operator musi ustanowić dla potrzeb planowania lotu oraz zmian planu podczas lotu politykę paliwową zapewniającą, by w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa dla wykonania planowanego lotu oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji Uwaga: OPS 1.005 (a) dodatek 1 (b) (12) Polityka paliwa dla operacji samolotów klasy osiągow B				
1.255(b)(1)	Operator zapewnia, by loty były planowane co najmniej w oparciu o procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz dane uzyskane z następujących źródeł: (i) dane dostarczone przez producenta samolotu; lub (ii) aktualne dane właściwe dla danego samolotu uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.255(b)(2)(i)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>realistyczne dane o zużyciu paliwa przez samolot</u>				
1.255(b)(2)(ii)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>przewidywane masy samolotu</u>				
1.255(b)(2)(iii)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>spodziewane warunki meteorologiczne;</u>				
1.255(b)(2)(iv)	warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym: <u>procedury i ograniczenia dotyczące instytucji zapewniającej(-ych) służby żeglugi powietrznej.</u>				
1.255(c)(1) i 1.255 Dodatek 1 1.1.1	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: paliwo na kołowanie;				
1.255(c)(2) i 1.255 Dodatek 1 1.1.2	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: paliwo na przelot;				
1.255(c)(4) i 1.255 Dodatek 1 1.1.7	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę wymaganą przez dowódcę załogi				
1.255(c)(3)(i) i 1.255 Dodatek 1 1.1.3	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę paliwa paliwo na nieprzewidziane okoliczności (zob. OPS 1.192);				
1.255(c)(3)(ii) i 1.255 Dodatek 1 1.1.4	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę paliwo zapasowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe docelowe. (Nie wyklucza to wyboru lotniska odlotu jako lotniska zapasowego docelowego);				
1.255(c)(3)(iii) i 1.255 Dodatek 1 1.1.5	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę ostateczną rezerwę paliwa;				
1.255(c)(3)(iv) i 1.255 Dodatek 1 1.1.6	Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała: rezerwę paliwa dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. ETOPS);				
1.255(d)(1)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: paliwo na przelot pozostałej części trasy;				
1.255(d)(3)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: dodatkowe paliwo jeśli wymaga tego dowódca				
1.255(d)(2)(i)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: <u>paliwo na nieprzewidziane okoliczności;</u>				
1.255(d)(2)(ii)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: paliwo zapasowe, <u>jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe docelowe (nie wyklucza to wyboru lotniska odlotu jako lotniska zapasowego docelowego);</u>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.255(d)(2)(iii)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: <u>ostateczną rezerwę paliwa</u> ;				
1.255(d)(2)(iv)	Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały: rezerwę paliwa obejmującą: <u>dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. ETOPS)</u> ;				
1.255 Dodatek 1 2.	Procedura zmniejszenia ilości paliwa na nieprzewidziane okoliczności (RCF)				
1.255 Dodatek 1 1.3 (a)(iv) AMC OPS 1.255 1.3 a	paliwo na nieprzewidziane okoliczności ilość paliwa ustalona na podstawie zatwierdzonej przez organ metody statystycznej, która zapewnia odpowiednie, statystyczne uwzględnienie różnicy pomiędzy planowaną a rzeczywistą ilością paliwa na przelot.		AP		
1.255 Dodatek 1 3.	<u>Procedura z góry wyznaczonego punktu (PDP)</u>				
1.255 Dodatek 1 4.	<u>Procedura dla lotniska izolowanego</u>				
1.375 (a)(1)	Operator ustanawia procedurę zapewniającą, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem Uwaga: OPS 1.005 (a) Załącznik 1 b) (8) Operacje samolotów klasy osiągow B: OPS 1.375 nie ma wymagań do zastosowania w lotów VFR dzień.				
1.375 (a)(1)(i)	Dowódca musi zapewnić, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywalnego musi być odnotowywana i określana w celu: porównania zużycia rzeczywistego ze zużyciem planowanym;				
1.375 (a)(1)(ii)	Dowódca musi zapewnić, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywalnego musi być odnotowywana i określana w celu: sprawdzenia, czy ilość pozostałego paliwa zużywalnego wystarczy do zakończenia lotu, zgodnie z lit. b) »Gospodarka paliwem podczas lotu«;				
1.375 (a)(1)(iii)	Dowódca musi zapewnić, by ilość paliwa była sprawdzana w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa zużywalnego musi być odnotowywana i określana w celu: określenia przewidywanej ilości paliwa zużywalnego, pozostającej w chwili osiągnięcia lotniska docelowego.				
1.375 (a)(2)	Odpowiednie dane dotyczące paliwa muszą być rejestrowane				
1.375 (b)(1)	Lot musi być wykonywany w taki sposób, aby przewidywana ilość paliwa zużywalnego, pozostająca w chwili osiągnięcia lotniska docelowego, nie była mniejsza niż: wymagania punktu OPS 1.375 (b)(1)				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.375 (b)(2)	Czynności załogi, gdy w wyniku kontroli ilości paliwa podczas lotu, przewidywana ilość paliwa zużywalnego, pozostająca w chwili osiągnięcia lotniska docelowego, jest mniejsza niż: suma ilości paliwa wymaganego na dołot do lotniska zapasowego i ostatecznej rezerwy paliwa, ostateczna rezerwa paliwa, albo gdy nie jest wymagane lotnisko zapasowe				
1.375 (b)(3)	Dowódca zgłasza sytuację awaryjną, kiedy stwierdzi, że obliczona ilość paliwa zużywalnego podczas lądowania na najbliższym odpowiednim lotnisku, na którym można wykonać bezpieczne lądowanie, jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa.				
1.375 (b)(4)(i)	Podczas lotu z wykorzystaniem procedury RCF, aby kontynuować lot do lotniska docelowego 1, dowódca musi zapewnić, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie decyzji stanowiło co najmniej sumę ilości: <ul style="list-style-type: none"> paliwa na przelot z punktu decyzji do lotniska docelowego 1, oraz paliwa na nieprzewidziane okoliczności wynoszącego 5 % paliwa na przelot z punktu decyzji do lotniska docelowego 1, oraz paliwa na lot do lotniska zapasowego docelowego 1, jeżeli wymagane jest lotnisko zapasowe docelowe 1, oraz ostatecznej rezerwy paliwa 				
1.375 (b)(4)(ii)	Podczas lotu z wykorzystaniem procedury z góry wyznaczonego punktu (PDP), aby kontynuować lot do lotniska docelowego, dowódca musi zapewnić, by paliwo zużywalne pozostające w punkcie PDP stanowiło co najmniej sumę ilości: <ul style="list-style-type: none"> paliwa na przelot z punktu PDP do lotniska docelowego, oraz paliwa na nieprzewidziane okoliczności na przelot z punktu PDP do lotniska docelowego, obliczonego zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.255 pkt 1.3, oraz paliwa wymaganego zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.255 pkt 3.1 (d). 				
1.375 i 1.1045 Dodatek 1 A 8.1.7	Metody określania ilości zabieranego paliwa, <u>oleju</u> i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu. Opisany musi zostać również system prowadzenia rejestracji paliwa i oleju.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.7	Metody określania ilości zabieranego paliwa, oleju i <u>mieszanki wodno-metanolowej</u> oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu.				
8.1.8 Masa i położenie środka ciężkości. (UWAGA: Informacje mogą być również zawarte w I.O. cz. B)					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (a)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: definicje;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (b)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: metody, procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i przyjęcie obliczeń masy i środka ciężkości;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (c)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: zasady użycia mas standardowych lub rzeczywistych;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (d)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: metodę ustalania stosownej masy pasażerów, bagażu i ładunku;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (e)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: stosowane masy pasażerów i bagażu dla różnych typów lotów i typów samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (f)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: ogólne instrukcje i informacje niezbędne do weryfikacji różnych typów używanej dokumentacji dotyczącej masy i wyważenia;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (g)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: procedury zmian w ostatniej chwili;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (h)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: ciężar właściwy paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.8 (i) and 1.605 Dodatek 1 (d)(1)	Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające: zasady i procedury rozmieszczania pasażerów. Marginesy położenia SC i związane z nimi procedury operacyjne, łącznie z założeniami dotyczącymi rozsadzania pasażerów, muszą być możliwe do przyjęcia przez Władzę.		AC		
1.607	Terminologia definicje: Sucha masa operacyjna, Maksymalna masa bez paliwa, Maksymalna konstrukcyjna masa do lądowania, Maksymalna konstrukcyjna masa do startu, Klasyfikacja pasażerów, Przewożony ładunek.				
1.620 (a)	Operator oblicza masę pasażerów i masę bagażu rejestrowanego, stosując rzeczywistą zważoną masę każdej osoby oraz rzeczywistą zważoną masę bagażu lub standardowe wartości mas określone poniżej w tabelach 1, 2 i 3, z wyjątkiem samolotów z dostępną liczbą miejsc pasażerskich mniejszą niż 10. W takich przypadkach masa pasażerów może zostać ustalona na podstawie ustnej deklaracji złożonej przez pasażera osobiście lub też w jego imieniu oraz poprzez dodanie wcześniej określonej stałej uwzględniającej bagaż podręczny oraz ubranie. Procedura określająca, kiedy należy stosować masy rzeczywiste, a kiedy standardowe, oraz procedura stosowana przy ustnych deklaracjach muszą zostać włączone do instrukcji operacyjnej.				
1.620 (d)	W przypadku gdy całkowita liczba dostępnych na pokładzie samolotu miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 20, stosuje się standardowe masy kobiet i mężczyzn określone w tabeli 1.(OPS 1.620)				
1.620 (e)	W przypadku gdy całkowita liczba miejsc pasażerskich dostępnych na pokładzie samolotu wynosi 19 lub mniej, stosuje się standardowe masy określone w tabeli 2. OPS 1.620)				
1.620 (f)	Wartość mas bagażu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.605 Dodatek 1 (b)	Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku. Poza standardowymi masami pasażerów i bagażu rejestrowanego operator może wystąpić o zatwierdzenie przez organ standardowych mas dla innych elementów ładunku.		AP		
1.620 (g)	Jeżeli operator zamierza stosować wartości mas standardowych inne niż podane powyżej w tabeli 1, 2 i 3, musi powiadomić organ o powodach oraz uzyskać wcześniej zezwolenie.		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(4)	Operatorzy mają możliwość przedłożenia organowi do zatwierdzenia szczegółowego planu badań, a następnie także odchylen od skorygowanej standardowej wartości masy, pod warunkiem że ta zmieniana wartość zostanie określona przy użyciu procedury określonej w niniejszym dodatku. Takie odchylenia muszą być poddawane przeglądowi w odstępach nieprzekraczających 5 lat.		AP		
1.620 (g) Dodatek 1 (c)(5)	Jeżeli operator chce uzyskać zezwolenie na zastosowanie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, musi przedłożyć organowi dane wskazujące, że alternatywna proporcja liczby mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84 % rzeczywistych proporcji liczby mężczyzn do kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach.		AP		
1.620 (h) i (i)	W przypadku każdego lotu, w którym spodziewany jest przewóz znaczącej liczby pasażerów, których masa, łącznie z ich bagażem podręcznym, może przekroczyć standardowe masy pasażerów, operator musi określić rzeczywistą masę tych pasażerów poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy. Jeżeli stosowane są standardowe wartości mas bagażu rejestrowanego i oczekuje się, że znaczna liczba pasażerów zgłosi do odprawy bagaż, który przekroczy standardową masę bagażu, operator musi określić rzeczywistą masę tego bagażu poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy.				
1.620 (j)	Operator zapewnia, by dowódca był powiadomiony o użyciu niestandardowej metody określenia masy ładunku oraz by ta metoda została podana w dokumentacji masy i wyważenia.				
1.625 (a)	Przed każdym lotem operator sporządza dokumentację dotyczącą masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie.				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)	Dokumentacja masy i wyważenia (zawartość)				
1.625 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	Za zgodą organu operator może pominąć niektóre z danych z dokumentacji masy i wyważenia.		AP		
1.625 Dodatek 1 (c)	Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu.		AP		
1.625 (b)	Operator musi określić procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili.				
1.625 Dodatek 1 (a)(2)	Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.625 (c)	Po uzyskaniu zgody organu, operator może zastosować procedury alternatywne do wymaganych w lit. a) i b) OPS 1.625		AP		
8.1.9 Plan lotu ATS (ATS Flight Plan). 8.1.10 Operacyjny plan lotu. 8.1.11 Pokładowy dziennik techniczny samolotu.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.9 i 1.216	Plan lotu ATS. Procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i złożenie planu lotu służbom ruchu lotniczego. Czynniki, które należy rozważyć, obejmują sposoby składania jednorazowych i powtarzalnych planów lotu.. Operator zapewnia korzystanie z usług służb ruchu lotniczego w każdym locie, w którym są one dostępne. Operator zapewnia, by jego instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, były, jeśli jest to wykonalne, skoordynowane z odpowiednią jednostką służb ruchu lotniczego przed przekazaniem do samolotu.				
1.300	Operator zapewnia, by lot nie został rozpoczęty, dopóki nie zostanie złożony plan lotu ATS lub nie zostanie złożona odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.				
1.215	Operator zapewnia korzystanie z usług służb ruchu lotniczego w każdym locie, w którym są one dostępne.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.10	Operacyjny plan lotu. Procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i przyjęcie operacyjnego planu lotu. Należy opisać korzystanie z operacyjnego planu lotu, łącznie z przykładami użycia formatów operacyjnego planu lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.11	Pokładowy dziennik techniczny samolotu. Należy opisać odpowiedzialność za pokładowy dziennik techniczny samolotu oraz wykorzystanie tego dziennika, łącznie z wzorami używanych formatów.				
8.1.12 Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które mają być na pokładzie.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.1.12	Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które muszą znajdować się na pokładzie.				
1.125 Dodatek 1	W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w OPS 1.125 lot może być kontynuowany do czasu powrotu na lotnisko macierzyste lub osiągnięcia miejsca, gdzie jest możliwe uzyskanie zastępczego dokumentu.				
1.125(a)(1)	Operator zapewnia, by w każdym locie na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty lub ich kopie: <u>świadczenie rejestracji</u> ;				
1.125(a)(2)	<u>świadczenie zdatości do lotu (CoA)</u> ; + poświadczenie ARC (Part-M)				
1.125(a)(3)	<u>świadczenie hałasu</u> (jeśli jest wymagane) w oryginale lub kopii, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa;				
1.125(a)(4)	<u>certyfikat przewoźnika lotniczego (AOC)</u> w oryginale lub kopii;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.125(a)(5)	<u>zezwole nie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej;</u>				
1.125(a)(6)	oryginał lub kopia <u>polisy (polis) ubezpieczenia OC.</u>				
1.125(b)	Każdy członek załogi lotniczej w każdym locie posiada przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami, właściwymi dla rodzaju wykonywanego lotu.				
1.130 (1)	w każdym locie na pokładzie znajdowały się aktualne części instrukcji operacyjnej odnoszące się do obowiązków załogi;				
1.130 (2)	części instrukcji operacyjnej potrzebne do wykonania lotu były łatwo dostępne dla załogi lotniczej na pokładzie samolotu;				
1.130 (3)	na pokładzie samolotu znajdowała się aktualna instrukcja użytkowania w locie (AFM), chyba że organ uznał, że określona w OPS 1.1045 dodatek 1 część B instrukcja operacyjna zawiera odpowiednie dla tego samolotu informacje.		AC		
1.135(a)(1)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osią gów B				
1.135(a)(2)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się pokładowy dziennik techniczny samolotu, zawierający co najmniej informacje wymagane przez zapisy w części M pkt M.A. 306 Pokładowy dziennik techniczny operatora; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osią gów B				
1.135(a)(3)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się szczegóły złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu;				
1.135(a)(4)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się właściwa dokumentacja NOTAM i AIS; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osią gów B				
1.135(a)(5)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się właściwa dokumentacja lotniczo-meteorologiczna; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osią gów B				
1.135(a)(6)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się dokumentacja masy i wyważenia zgodna z wymaganiami określonymi w części J;				
1.135(a)(7)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii, takich jak personel bezpieczeństwa, jeżeli nie jest uznany za załogę, osoby niepełnosprawne, pasażerowie zawró ceni z granicy, osoby deportowane i aresztowane; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(6) Wyjątki dla operacji samolotów w klasie osią gów B				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.135(a)(8)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się powiadomienie o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi, w tym informacje na piśmie dla dowódcy, określone w OPS 1.1215 lit. c);				
1.135(a)(9)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty, określone w OPS 1.290 lit. b) ust. 7;				
1.135(a)(10)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się wszelkie inne dokumenty, które mogą być wymagane przez władze państw, nad których terytorium lot będzie wykonywany, takie jak manifest ładunkowy, manifest pasażerski itp.;				
1.135(a)(11)	W każdym locie na pokładzie samolotu znajduje się druki sprawozdań i raportów wymagane przez organ i operatora.				
1.135(b)	Władza może zezwolić, aby informacje wymienione w lit. a) powyżej były prezentowane, w całości lub części, w formie innej niż na drukach. Należy zapewnić możliwy do przyjęcia standard dostępności, użyteczności i niezawodności zapisów.		AC		
1.050	Operator zapewnia, by wszystkie podstawowe informacje istotne dla planowanego lotu dotyczące służb poszukiwawczo ratowniczych były łatwo dostępne w kabinie załogi.				
8.1.13 Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które mają pozostać na ziemi.					
1.1065 Dodatek 1	Operator zapewnia, by wszystkie zapisy i wszystkie istotne informacje operacyjne oraz techniczne dotyczące każdego lotu były przechowywane przez okres przewidziany w dodatku 1 do OPS 1.1065 w formie możliwej do przyjęcia i dostępne dla Władzy		AC		
1.140(a)(1)(i) i (b)(1)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>kopie operacyjnego planu lotu, jeśli to właściwe</u> ;				
1.140(a)(1)(i) i (b)(2)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>kopie stosownej(-ych) części pokładowego dziennika technicznego samolotu; technicznego samolotu</u>				
1.140(a)(1)(i) i (b)(3)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli została poddana edycji przez operatora</u> ;				
1.140(a)(1)(i) i (b)(4)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>dokumentację masy i wyważenia, jeżeli jest wymagana (zgodnie z OPS 1.625)</u> ;				
1.140(a)(1)(i) i (b)(5)	Operator zapewnia, by: co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów: <u>powiadomienie o ładunkach specjalnych</u>				
1.140(a)(1)(ii)	informacje zawarte w OPS 1.140 (b)(1-5) były zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane zgodnie z OPS 1.1065; albo, jeśli jest to niewykonalne,				
1.140(a)(1)(iii)	albo, jeśli jest to niewykonalne to postępować zgodnie z OPS 1.140a(iii) te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie samolotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.2 Instrukcje obsługi naziemnej.					
8.2.1 Procedury uzupełniania paliwa.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.1	Opis procedur uzupełniania paliwa				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.1 (a)	Opis procedur uzupełniania paliwa obejmujących: środki bezpieczeństwa podczas uzupełniania lub spuszczenia paliwa, łącznie z przypadkami kiedy pracuje pomocniczy zespół napędowy (APU) lub kiedy silnik turbinowy pracuje z zahamowanym śmigłem;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.1 (b) i 1.305 Dodatek 1 i 1.311 Dodatek 1	Opis procedur uzupełniania paliwa obejmujących: uzupełnianie lub spuszczenie paliwa z pasażerami wsiadającymi, pozostającymi na pokładzie lub wysiadającymi; Operator zapewnia, by w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełniano ani nie usuwano ze zbiorników samolotu benzyny lotniczej lub paliw typu <i>wide-cut</i> (np. Jet-B albo odpowiedniki) lub mieszanek tych rodzajów paliwa. Operator zapewnia, by w przypadku gdy na pokładzie samolotu znajdują się jacykolwiek pasażerowie, minimalna liczba członków personelu pokładowego obecnych w kabinie pasażerskiej spełniała wymogi OPS 1.990 lit. a), b), c) i d),				
1.305 Dodatek 1	Operator musi ustanowić procedury operacyjne uzupełniania lub spuszczenia paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają zgodnie z OPS 1.1305 Dodatek1				
1.305	Operator zapewnia, by w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełniano ani nie usuwano ze zbiorników samolotu benzyny lotniczej lub paliw typu <i>wide-cut</i> (np. Jet-B albo odpowiedniki) lub mieszanek tych rodzajów paliwa. We wszystkich innych przypadkach należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a samolot musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów z samolotu przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.				
1.307 i IEM OPS 1.307	Operator ustanawia procedury uzupełniania i spuszczenia ze zbiorników samolotu paliw typu <i>wide-cut</i> (np. Jet-B lub odpowiedniki), jeśli jest to wymagane.				
1.1045 Appendix 1 A 8.2.1 (c)	środki bezpieczeństwa podejmowane dla uniknięcia mieszania paliw.				
8.2.2 Procedury obsługi naziemnej samolotu, pasażera i ładunku odnoszące się do bezpieczeństwa.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2	Opis procedur obsługi stosowanych przy przydzielaniu miejsc, przy wsiadaniu i wysiadaniu pasażerów oraz podczas załadunku i rozładunku samolotu. Należy również podać procedury mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa podczas postoju samolotu na płycie.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.605 Dodatek 1 (c)(1) and 1.311	Operator zapewnia, by załadunek samolotu odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu. Operator zapewnia, by w przypadku gdy na pokładzie samolotu znajdują się jacykolwiek pasażerowie, minimalna liczba członków personelu pokładowego obecnych w kabinie pasażerskiej spełniała wymogi OPS 1.990 lit. a), b), c) i d),				
1.605 Dodatek 1 (c)(2)	Operator zapewnia, by ładowanie frachtu odbywało się zgodnie z danymi zastosowanymi do obliczania masy i wyważenia samolotu.				
1.605 Dodatek 1 (c)(3)	Operator musi przestrzegać dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo lub ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.				
1.280 IEM OPS 1.280	Operator ustanawia procedury zapewniające, by pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli możliwie najbardziej pomocni i nie utrudniali ewakuacji z samolotu. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(14) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.280 Rozmieszczenie pasażerów: nie stosuje się do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (a) i 1.260(a)	Procedury obsługi muszą obejmować <u>obsługę dzieci/niemowląt, pasażerów chorych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się;</u>				
IEM OPS 1.260 2	W normalnych okolicznościach osoba PRM nie może zajmować miejsca przyległego do wyjścia awaryjnego.				
IEM OPS 1.260 3a	liczba tych osób (PRM) nie może przekraczać liczby osób sprawnych, które są zdolne pomóc przy ewakuacji,				
1.260(b)(1)	Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby utrudniać załodze wykonywanie czynności;				
1.260(b)(2)	Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego;				
1.260(b)(3)	Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby utrudniać awaryjną ewakuację z samolotu.				
1.260(c)	Dowódca musi być powiadomiony o obecności PRM na pokładzie.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (b) i 1.265	Procedury obsługi muszą obejmować: <u>przewóz pasażerów zawróconych z granicy, deportowanych lub osób aresztowanych;</u> Operator ustanawia procedury przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, zapewniające bezpieczeństwo samolotu i osób znajdujących się na jego pokładzie. Dowódca musi być powiadomiony o planowanym przewozie wyżej wymienionych osób na pokładzie.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.265	Dowódca musi być powiadomiony o planowanym przewozie wyżej wymienionych osób na pokładzie. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(13) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.265 Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych: do celów lotów VFR samolotami jednosilnikowymi, jeżeli nie przewiduje się przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, operator nie jest zobowiązany do ustanowienia procedur przewozu takich pasażerów;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (c)	Procedury obsługi muszą obejmować: <u>dozwolony rozmiar i ciężar bagażu ręcznego</u> ; (zobacz także -OPS 1.270(a) i AMC OPS 1.270).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (d)	Procedury obsługi muszą obejmować: zabezpieczanie rzeczy w samolocie;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (d)	Procedury obsługi muszą obejmować załadunek rzeczy w samolocie;				
1.325(a)	Operator ustanawia procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i dróg ewakuacji nie były zablokowane.				
1.325(b)	Operator ustanawia procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i dróg ewakuacji nie były zablokowane.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (e)	Procedury obsługi muszą obejmować: ładunki specjalne i klasyfikację przedziałów ładunkowych;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (f) and (h)	Procedury obsługi muszą obejmować: usytuowanie wyposażenia naziemnego i bezpieczeństwa na płycie lotniska, łącznie z zabezpieczeniem przeciwpożarowym oraz obszarami zasysania i wydmuchu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (g)	Procedury obsługi muszą obejmować: obsługę drzwi samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (i) i 1.308	Procedury obsługi muszą obejmować: uruchomienie, procedury opuszczania płyty i wykołowania na płytę, w tym procedury wypychania i holowania;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (j)	Procedury obsługi muszą obejmować: obsługę samolotów;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (k)	Procedury obsługi muszą obejmować: dokumenty i druki dla obsługi samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.2 (l)	Procedury obsługi muszą obejmować: zajęcie jednego miejsca w samolocie przez więcej niż jedną osobę.				
1.320(b)(2)	Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, a dowódca zapewnia, by przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń i przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno małe dziecko, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.075	Operator podejmuje wszelkie środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części samolotu nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca samolotu udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do dowolnej części samolotu: Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(3) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.075 Metody przewozu osób: nie wymaga się w odniesieniu do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR;				
1.110	Operator nie zezwala na używanie i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie na pokładzie samolotu przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć ujemny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego samolotu.				
8.2.3 Procedury odmowy przyjęcia na pokład.					
8.2.4 Odladzanie i zapobieganie oblodzeniu na ziemi.					
1.115 i 1.1045 Dodatek 1 A 8.2.3	Operator nie zezwala na wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie samolotu i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie osób będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogąącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4	Opis zasad i procedur przeciwooblodzeniowych i odladzania samolotów na ziemi.				
1.345(a)	Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym kontroli samolotu(-ów).				
1.345(b)	Dowódca nie przystępuje do startu, dopóki z zewnętrznych powierzchni nie zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji, mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność samolotu, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji użytkowania w locie (AFM).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4	opis rodzajów oblodzenia, łącznie z ich skutkami, oraz innych zanieczyszczeń samolotów podczas postoju, poruszania po ziemi i podczas startu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (a)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: nazwami własnymi lub handlowymi;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (b)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>właściwościami</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (c)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>wpływami na osiągi samolotu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (d)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>czasem zabezpieczenia</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.2.4 (e)	Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z: <u>środkami ostrożności w czasie stosowania</u> .				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3 Procedury w locie. 8.3.1 Polityka lotów VFR/IFR. 8.3.2 Procedury nawigacyjne.					
1.370	Operator ustanawia procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne, wymagające zastosowania w części lub w całości procedur postępowania w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.1	Zasady w lotach VFR/IFR. Opis zasad określających możliwość wykonywania lotów z widocznością (VFR), wymagających wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) lub przechodzenia z jednych na drugie.				
1.465	loty VFR były wykonywane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością oraz zgodnie z warunkami określonymi w tabeli w dodatku 1 do OPS 1.465; loty specjalne VFR nie były rozpoczynane przy widzialności mniejszej niż 3 kilometry i nie były kontynuowane przy widzialności mniejszej niż 1,5 kilometra.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (a)	standardowe procedury nawigacyjne, łącznie z zasadami prowadzenia niezależnego wzajemnego sprawdzania danych wprowadzanych z klawiatury, w przypadku gdy mają one wpływ na tor lotu samolotu;				
1.230 (a)	Operator zapewnia stosowanie ustanowionych przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, procedur odlotu i podejścia według wskazań przyrządów.				
1.230 (b)	dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na odstępstwo od ogłoszonej trasy odlotowej lub przylotowej, o ile są spełnione kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione. Końcowe podejście wykonuje się z widocznością lub zgodnie z ustanowioną procedurą podejścia według wskazań przyrządów.				
1.230 (c)	Procedury różne od wymaganych zgodnie z lit. a) powyżej mogą być stosowane przez operatora jedynie pod warunkiem ich zatwierdzenia, o ile jest to wymagane, przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, oraz przyjęcia przez Władzę.		AP AC		
1.873	Elektroniczne zarządzanie danymi nawigacyjnymi Operator nie używa bazy danych nawigacyjnych powiązanej z pokładową aplikacją nawigacyjną jako podstawowego środka nawigacji, chyba że dostawca bazy danych nawigacyjnych posiada pismo akceptujące typu 2 lub równoważny dokument.		AC		
1.240(a)(1)	Operator zapewnia, by operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których: istnieją naziemne urządzenia i służby, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(10) Operacje samolotów w klasie osiągow B w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi z A do A nie ma zastosowania lit. a) pkt 1;				
1.240(a)(2)	osiągi samolotu przeznaczonego do wykorzystania są wystarczające do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących wysokości lotu;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.240(a)(3)	wyposażenie samolotu przeznaczonego do wykorzystania spełnia minimalne wymagania mające zastosowanie dla planowanej operacji;				
1.240(a)(4)	są dostępne odpowiednie mapy (ma zastosowanie OPS 1.135 lit. a) pkt 9);				
1.240(a)(5) i (6)	w lotach samolotami dwusilnikowymi dostępne są odpowiednie lotniska spełniające ograniczenia dotyczące czasu i odległości zawarte w OPS 1.245; w lotach samolotami jednosilnikowymi dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie awaryjne.				
1.241	Operator nie użytkuje samolotu w tych określonych częściach przestrzeni powietrznej, w których na mocy Regionalnego porozumienia w sprawie żeglugi powietrznej (Regional Air Navigation Agreement) stosuje się minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1 000 stóp), chyba że uzyska na to zezwolenie organu (zezwolenie RVSM). (zob. także OPS 1.872).		AP		
1.243 (a)	Operator zapewnia, by samolot użytkowany na obszarach lub w częściach przestrzeni powietrznej lub na trasach, na których określono wymogi dotyczące charakterystyki nawigacyjnej (<i>navigation performance requirements</i>), był certyfikowany zgodnie z tymi wymogami, oraz, w razie konieczności, by organ udzielił odpowiedniego zezwolenia operacyjnego. (zob. także OPS 1.865 lit. c) pkt 2, OPS 1.870 oraz OPS 1.872).		AP		
1.243 (b)	Operator samolotu użytkowanego na obszarach, o których mowa w lit. a), zapewnia, by procedury awaryjne określone przez organ właściwy dla danej przestrzeni powietrznej zostały zawarte w instrukcji operacyjnej.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (b) NAT Doc. 007	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>nawigację w przestrzeniach MNPS i POLAR oraz na innych oznaczonych obszarach</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (c) Doc. 9613 PBN JAA TGL.10 rev. 1 AMC 20-4, -12, -26, -27 Doc. 7030/5	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>prowadzenie nawigacji obszarowej (RNAV)</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (d)	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>zmiany planu podczas lotu</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (e)	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>procedury na wypadek degradacji systemu</u>				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.2 (f) JAA TGL. 6	Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę: <u>zmniejszone minima separacji pionowej (RVSM)</u> .				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.060	Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich, chyba że samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania, określone w odpowiednich przepisach o zdolności statków powietrznych do lotu.				
8.3.3 Procedury nastawiania wysokościomierzy 8.3.4 Procedury korzystania z urządzeń ostrzegania o wysokości lotu 8.3.5 Procedury systemu ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (GPWS). 8.3.6 Zasady i procedury użycia systemów antykolizyjnych TCAS/ACAS. 8.3.7 Zasady i procedury zarządzania zużyciem paliwa podczas lotu.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.3	Procedury nastawiania wysokościomierzy,				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.4	Procedury korzystania z urządzeń ostrzegania o wysokości lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.5	System ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (GPWS)/system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS). Procedury i instrukcje wymagane dla unikania zderzenia z przeszkodą w terenie, w tym ograniczenia dużej prędkości opadania blisko powierzchni				
1.395	W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) niezamierzonego zbliżenia do ziemi, dowódca lub pilot lecący zapewnia natychmiastowe podjęcie działań korygujących w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.6	Zasady i procedury użycia systemów antykolizyjnych TCAS/ACAS.				
1.398(a)	Operator ustanawia procedury zapewniające, by: w przypadku zainstalowanego i sprawnego systemu ACAS był on używany podczas lotu w trybie wydawania poleceń (Resolution Advisories (RA)), chyba że byłoby to niewłaściwe w istniejących w danym czasie warunkach;				
1.398(b)	Operator ustanawia procedury zapewniające, by: w przypadku wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego samolotu (RA) przez system ACAS dowódca lub pilot lecący musi zapewnić natychmiastowe podjęcie wszelkich działań korygujących wskazanych przez RA, chyba że zagroziłoby to bezpieczeństwu samolotu.				
Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011 EASA AMC AMC 20-15	<i>Zasady użycia ACAS II muszą być zgodne z aktualnie obowiązującymi przepisami, AMC wydanym przez Dyrektora Wykonawczego EASA, Doc. 4444, DOC. 8168, Doc. 9863</i>				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.7	Zasady i procedury zarządzania zużyciem paliwa podczas lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3.8 Nieprzyjające i potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne. 8.3.9 Turbulencja w śladzie aerodynamicznym.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (a)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>burz</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (b)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>warunków powodujących oblodzenie</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (c)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>turbulencji</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (d)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>uskoków wiatru</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (e)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>prądów strumieniowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (f)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>chmur pyłu wulkanicznego</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (g)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>silnych opadów</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (h)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>burz piaskowych</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (i)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>fał górskich</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.8 (j)	Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem: <u>silnej inwersji temperatury</u> ;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.9	Turbulencja w śladzie aerodynamicznym. Kryteria separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym, biorące pod uwagę typ samolotu, warunki wiatru i położenie drogi startowej.				
8.3.10 Załoga na stanowiskach pracy. 8.3.11 Używanie pasów bezpieczeństwa przez załogę i pasażerów.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.10	Wymogi w odniesieniu do członków załogi dotyczące zajmowania przydzielonych im stanowisk lub siedzeń podczas różnych faz lotu lub gdy jest to uważane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa lotu, zawierające również procedury korzystania z kontrolowanego wypoczynku na pokładzie samolotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.310(a)(1)	Podczas startu i lądowania każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(18) Operacje samolotów w klasie osiągnięć B w lotach VFR instrukcje w tym względzie są wymagane jedynie dla lotów z udziałem dwóch pilotów;				
1.310(a)(2)	We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania obowiązków związanych z lotem lub uzasadnioną potrzebą fizjologiczną, pod warunkiem że co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany pilot pozostaje przez cały czas za sterami samolotu. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(18) Operacje samolotów w klasie osiągnięć B w lotach VFR instrukcje w tym względzie są wymagane jedynie dla lotów z udziałem dwóch pilotów;				
1.313	Każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, ma na sobie słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie wymagane przez OPS 1.650 lit. p) lub 1.652 lit. s) oraz używa ich jako podstawowego urządzenia do słuchania komunikatów głosowych służb ruchu lotniczego;				
1.310 (a)(3)	We wszystkich fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, zachowuje czujność.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.11	Wymogi w odniesieniu do członków załogi i pasażerów dotyczące używania pasów bezpieczeństwa lub uprząży podczas różnych faz lotu lub gdy jest to uważane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa.				
1.320(a)(1)	Podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi zabezpiecza się za pomocą wszystkich przewidzianych pasów i uprząży bezpieczeństwa, prawidłowo je zapinając.				
1.320(a)(2)	We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku w kabinie załogi ma zapięty pas bezpieczeństwa.				
1.320(b)(1)	Przed startem i lądowaniem oraz podczas kołowania i zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, dowódca zapewnia, by każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub leżankę i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub uprząż bezpieczeństwa, tam gdzie jest przewidziana.				
1.320(b)(2)	Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, a dowódca zapewnia, by przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń i przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno małe dziecko, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
8.3.12 Wstęp do pomieszczeń załogi. 8.3.13 Wykorzystanie wolnych miejsc załogi. 8.3.14 Niezdolność członka załogi lotniczej do pełnienia obowiązków. 8.3.15 Wymagania dotyczące bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.12	Warunki wstępu do kabiny załogi osób innych niż załoga lotnicza. Należy zawrzeć również zasady dotyczące wstępu inspektorów z ramienia Władzy.				
1.100 (a)	Operator musi zapewnić, by nikt poza członkami załogi wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu lub nie był przewożony w kabinie załogi, chyba że osoba ta jest: 1) operacyjnym członkiem załogi; 2) przedstawicielem organu odpowiedzialnym za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący, jeśli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków; lub 3) dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w instrukcji operacyjnej. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(4) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.100 Wstęp do kabiny załogi:				
1.100 (b)(1)	w interesie bezpieczeństwa, udzielenie zezwolenia na wstęp osoby do kabiny załogi nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych;				
1.100 (b)(2)	wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.				
1.100 (c)	Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca samolotu.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.13	Warunki i procedury wykorzystywania wolnych siedzeń załogi.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.14	Procedury, jakie muszą być przestrzegane w razie niedyspozycji członków załogi podczas lotu. Należy zawrzeć przykłady typów niedyspozycji oraz sposoby ich rozpoznawania.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (a)	przygotowanie kabiny do lotu, wymagania w czasie lotu i przygotowanie do lądowania, łącznie z procedurami zabezpieczenia kabiny i kuchni;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (b)	procedury zapewniające, by pasażerowie siedzieli tam, gdzie w razie wymaganej ewakuacji z powodu awarii mogą najlepiej służyć pomocą i gdzie nie będą przeszkadzać w ewakuacji samolotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (c)	procedury, jakie muszą być przestrzegane podczas wsiadania i wysiadania pasażerów;				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (d) OPS 1.311	procedury na wypadek uzupełniania/spuszczania paliwa z pasażerami wsiadającymi, przebywającymi na pokładzie lub wysiadającymi				
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.15 (e)	palenie tytoniu na pokładzie				
1.335	Palenie tytoniu tylko zgodnie z OPS 1.335				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
---------------	-----------	------------	-----	-------------------------	--------

8.3.16 Procedury komunikatów dla pasażerów.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.16	Procedury dotyczące komunikatów dla pasażerów. Treść, znaczenie i czas podawania komunikatów dla pasażerów zgodnie z OPS 1.285.				
1.285(a)(1)	pasażerowie otrzymywali ustne instrukcje o zasadach bezpieczeństwa. Instrukcje te mogą mieć w części lub całości formę pokazu audiowizualnego; Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(15) Operacje samolotów w klasie osiągow B prezentację i instrukcję dla pasażerów przeprowadza się stosownie do rodzaju lotu. W lotach z jednym pilotem nie wolno przydzielać pilotowi zadań odwracających jego uwagę od pilotowania;				
1.285(a)(2)	pasażerowie otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść ewakuacyjnych.				
1.285(b)(1)(i)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				
1.285(b)(1)(ii)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>obowiązku podniesienia oparcia siedzeń do pozycji pionowej i złożenia stolików;</u>				
1.285(b)(1)(iii)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>rozmieszczenia wyjść awaryjnych;</u>				
1.285(b)(1)(iv)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>położenia i sposobu wykorzystania podłogowego oznakowania dróg ewakuacji;</u>				
1.285(b)(1)(v)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>rozmieszczenia bagażu ręcznego;</u>				
1.285(b)(1)(vi)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>ograniczeń w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych;</u>				
1.285(b)(1)(vii)	Przed startem pasażerowie otrzymywali dotyczące: <u>lokalizacji i zawartości karty bezpieczeństwa;</u>				
1.285(b)(2)(i)	Przed startem pasażerom pokazano: zasady użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa, wraz ze sposobem zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa;				
1.285(b)(2)(ii)	Przed startem pasażerom pokazano: rozmieszczenie i sposób użycia wyposażenia tlenowego, jeśli jest to wymagane (mają zastosowanie OPS 1.770 oraz OPS 1.775). Pasażerowie muszą być także powiadomieni, że w czasie korzystania z tlenu muszą zgasić wszelkie wyroby tytoniowe;				
1.285(b)(2)(iii)	Przed startem pasażerom pokazano: rozmieszczenie i zasady użycia kamizelek ratunkowych, jeżeli jest to wymagane (ma zastosowanie OPS 1.825).				
1.285(c)(1)(i)	Po starcie pasażerom przypomniano informacje dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.285(c)(1)(ii)	Po starcie pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa, wraz z informacją o korzyściach dla bezpieczeństwa wynikających z pozostania w zapiętych pasach w czasie siedzenia, niezależnie od sygnału świetlnego nakazującego zapiecie pasów.</u>				
1.285(d)(1)(i)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				
1.285(d)(1)(ii)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa;</u>				
1.285(d)(1)(iii)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>obowiązku podniesienia oparc siedzeń do pozycji pionowej i złożenia stolików;</u>				
1.285(d)(1)(iv)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>ponownego umieszczenia bagażu ręcznego w bezpiecznym miejscu;</u>				
1.285(d)(1)(v)	Przed lądowaniem pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>ograniczeń w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych.</u>				
1.285(e)(1)(i)	Po wylądowaniu pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;</u>				
1.285(e)(1)(ii)	Po wylądowaniu pasażerom przypominano informacje dotyczące: <u>użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa.</u>				
1.285(f)	W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie pasażerowie muszą być poinstruowani o sposobie postępowania odpowiednio do okoliczności.				
8.3.17 Procedury dla użytkowania samolotów, kiedy wymagane jest posiadanie wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego lub słonecznego.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.3.17	Procedury użytkowania samolotów w przypadku przewożenia wymaganego wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego lub słonecznego. Procedury używania wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego i słonecznego oraz do rejestracji odczytów, łącznie z działaniami, jakie mają być podjęte w razie przekroczenia wartości granicznych wymienionych w instrukcji operacyjnej. Ponadto procedury, łącznie z procedurami ATS, jakie mają być przestrzegane w razie podjęcia decyzji o znizaniu lub zmianie trasy.				
1.390 (b)(1)	Operator nie użytkuje samolotu na wysokościach powyżej 15 000 m (49 000 stóp), jeżeli wyposażenie określone w OPS 1.680 lit. a) pkt 1 nie jest sprawne lub jeśli procedura określona w OPS 1.680 lit. a) pkt 2 nie jest przestrzegana.				
1.390 (a)	Operator bierze pod uwagę ekspozycję na promieniowanie kosmiczne, na jakie wystawieni są w czasie lotu wszyscy członkowie załóg podczas pełnienia obowiązków (włączając podstawianie załóg do miejsc wymiany), i podejmuje następujące działania w odniesieniu do członków załóg wystawionych na promieniowanie w dawce większej niż 1 mSv w ciągu roku				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.390(b)(2)	Dowódca lub pilot lecący rozpoczyna zniżanie tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe w przypadku przekroczenia granicznych wartości promieniowania kosmicznego określonych w instrukcji operacyjnej.				
8.3.18. Zasady używania autopilota i automatycznej przepustnicy.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.13.18	Zasady używania autopilota i automatycznej przepustnicy				
8.4 Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO). (NOWY)					
1.1045 Dodatek 1 A 8.4	Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO). Opis procedur operacyjnych związanych z wykonywaniem lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO) (zob. także OPS 1 część D i część E).				
1.430 (a)(1)	Operator ustanawia dla każdego planowanego do użycia lotniska minima operacyjne lotniska, których wartości nie będą niższe od podanych odpowiednio w dodatku 1 (nowym) Metoda określania tych minimów musi być możliwa do przyjęcia dla organu.		AC		
1.430 (a)(1)	Minima te nie mogą być niższe od żadnego innego minimum, które może zostać ustanowione dla tych lotnisk przez państwo, w którym się znajdują, z wyłączeniem przypadków kiedy państwo to wydało na to wyraźną zgodę.		AP		
1.430 (a)(2)	Niezależnie od przepisów lit. a) pkt 1 powyżej, obliczenie podczas lotu minimów do stosowania na nieplanowanych lotniskach zapasowych i/lub podejść z wykorzystaniem EVS odbywa się według metody przyjętej przez organ.		AC		
1.430 (b)	Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk, mających zastosowanie do określonej operacji lotniczej, operator musi w pełni brać pod uwagę: OPS 1.430(b)				
1.435	Terminologia użyta w operacjach AWO powinna być zgodna z OPS 1.435				
1.455(a)	Operator musi ustanowić procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO), podejść z wykorzystaniem EVS, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III. Procedury te muszą być włączone do instrukcji operacyjnej i określać obowiązki członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia.				
1.455 Dodatek 1 (a)	Operator musi ustanowić procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO), podejść z wykorzystaniem EVS, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III. Procedury te muszą być zgodne z Dodatkiem 1 OPS 1.455				
1.445 (a)	Operator nie korzysta z lotniska do prowadzenia operacji w kategorii II lub III, o ile lotnisko to nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym się ono znajduje		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.445 (b)	Operator upewnia się, czy na lotniskach, na których będą prowadzone operacje przy ograniczonej widzialności (<i>low visibility operations</i>), zostały ustanowione i są egzekwowane procedury operacji przy ograniczonej widzialności (LVP).				
1.430 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	Dowódca nie przystępuje do startu, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu nie są równe lub lepsze od obowiązujących minimów do lądowania na tym lotnisku, chyba że jest dostępne odpowiednie lotnisko zapasowe po starcie				
1.430 Dodatek 1 (Nowy) (a)(3) and (a)(4)	minima do startu wymagane dla RVR/VIS z wyjątkiem dla podpunktu a)(3)(i). Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy) (a)(4)(i)	Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu i pod warunkiem spełnienia wymagań poz. A)–E) poniżej, operator może obniżyć minima do startu do wartości RVR równej 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), jeżeli: A) na lotnisku obowiązują procedury przy ograniczonej widzialności (LVP); B) czynne są wysokiej intensywności światła linii centralnej drogi startowej, rozmieszczone co 15 m lub gęściej, oraz krawędziowe światła wysokiej intensywności, rozmieszczone co 60 m lub gęściej; C) członkowie załogi lotniczej pozytywnie ukończyli szkolenie na symulatorze lotów; D) z kabiny załogi widoczny jest 90-metrowy segment rozbiegu początkowego; oraz E) z wszystkich istotnych punktów pomiarowych uzyskano wymagane wartości RVR. (ii) Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu, operator użytkujący samolot wyposażony		AP		
1.430 Dodatek 1 (Nowy) (a)(4)(ii)	Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu, operator użytkujący samolot wyposażony w: A) zatwierdzony system utrzymywania kierunku podczas startu (<i>lateral guidance system</i>); albo B) zatwierdzone HUD/HUDLS może obniżyć minima do startu do wartości RVR mniejszej niż 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), lecz nie mniejszej niż 75 m, o ile są dostępne zabezpieczenia i wyposażenie drogi startowej odpowiadające wymaganiom dla operacji lądowania w kategorii III.		AP		
1.440(a)	Operator nie prowadzi operacji w kategorii II, operacji poza standardem w kategorii II lub operacji w kategorii III, o ile nie są spełnione wymogi OPS 1.440		AP AC		
1.440(b)	Operator nie wykonuje startów przy ograniczonej widzialności, kiedy RVR jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D), chyba że wykonywanie takich operacji zostało zatwierdzone przez organ.		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.440(c)	Operator nie wykonuje operacji poniżej standardu w kategorii I, chyba że ich wykonywanie zostało zatwierdzone przez organ.		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(1)	Demonstracja osiągnięć operacyjnych do wprowadzania i zatwierdzania operacji przy ograniczonej widzialności (LVO) W odniesieniu do operacji z użyciem systemów w kategorii II/III należy wykonać co najmniej 30 podejść i lądowań dla każdego typu samolotu, w którym są zainstalowane te systemy, jeżeli wnioskowana DH wynosi 50 stóp lub więcej. Jeżeli DH jest mniejsza niż 50 stóp, wówczas należy wykonać co najmniej 100 podejść i lądowań, chyba że odstępstwo od tej zasady zostało zatwierdzone przez organ.		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(2)	Dla demonstracja osiągnięć operacyjnych Organ może przyjąć mniejszą liczbę podejść i lądowań, uznając doświadczenia uzyskane przez innego operatora posiadającego certyfikat AOC wydany zgodnie z OPS 1, użytkującego ten sam typ lub wariant samolotu i stosującego te same procedury.		AC		
1.440 Dodatek 1 (g)	Obsługa techniczna wyposażenia do prowadzenia operacji w kategorii II, w kategorii III oraz startów przy ograniczonej widzialności (LVTO). Operator musi ustanowić, w porozumieniu z producentem, instrukcje obsługi technicznej pokładowych systemów naprowadzania i włączyć je do programu technicznej obsługi samolotu wymaganego na mocy Part-M, pkt M.A. 302 i podlegającego zatwierdzeniu przez organ.		AP		
1.340(a)	W locie IFR dowódca samolotu: 1) przystępuje do startu; lub 2) w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu kontynuuje lot poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu, wyłącznie jeśli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne w czasie przylotu na lotnisko docelowe lub określone w OPS 1.295 lotnisko lub lotniska zapasowe spełniają lub przewyższają minima dla planowania określone w OPS 1.297.				
1.340(b)	W locie IFR dowódca kontynuuje lot w kierunku planowanego lotniska docelowego, wyłącznie jeśli najnowsze dostępne mu informacje wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne na tym lotnisku docelowym lub na co najmniej jednym lotnisku zapasowym docelowym spełniają lub przewyższają mające zastosowanie do danego lotniska minima operacyjne planowania.				
1.340(c)	W locie IFR dowódca kontynuuje lot poza: 1) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura zmniejszenia paliwa na nieprzewidziane okoliczności (zob. dodatek 1 do OPS 1.255); lub 2) z góry wyznaczony punkt, gdy wykorzystywana jest procedura z góry wyznaczonego punktu (zob. dodatek 1 do OPS 1.255), wyłącznie jeśli uzyska informacje wskazujące, że spodziewane warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub wymaganym(-ych) lotnisku(-ach) zapasowym(-ch), określonym(-ch) w OPS 1.295, spełniają lub przewyższają minima dla planowania określone w OPS 1.225.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.340(d)	W locie VFR dowódca przystępuje do startu, wyłącznie jeśli odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, lub dowolne ich połączenie, wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na trasie lotu lub na tej części trasy, która ma być przebyta w locie VFR, będą w odpowiednim czasie wystarczające dla zachowania zgodności z przepisami o lotach VFR				
1.346(a)	Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.				
1.360	Przed przystąpieniem do startu dowódca musi upewnić się, że RVR lub widzialność w kierunku startu samolotu jest równa lub przewyższa mające zastosowanie minimum.				
1.405(a) i (c) a (d)	Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia (zobacz także OPS 1.192) Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(20) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.405 Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia: nie mają zastosowania do lotów VFR;				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(1)	Operacją podejścia w kategorii I jest podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie przy użyciu ILS, MLS, GLS (GNSS/GBAS) lub PAR z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 200 stóp oraz RVR nie mniejszą niż 550 m, z wyjątkiem odstępstw przyjętych przez organ. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(2)	Operacją podejścia nieprecyzyjnego (NPA) jest podejście według wskazań przyrządów przy użyciu urządzeń opisanych w tabeli 3 (Minima systemu), z MDH lub DH nie niższą niż 250 stóp oraz RVR/CMV nie mniejszą niż 750 m, z wyjątkiem odstępstw przyjętych przez organ. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(3)	Operacją APV jest podejście według wskazań przyrządów z wykorzystaniem utrzymywania kierunku i prowadzenia pionowego, ale niespełniające wymogów ustalonych dla podejścia precyzyjnego i operacji lądowania, z wysokością decyzji nie niższą niż 250 stóp oraz widzialnością wzdłuż drogi startowej nie mniejszą niż 600 m, z wyjątkiem odstępstw zatwierdzonych przez organ. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(4)	Operacje podejścia w kategorii 1, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego Wysokość decyzji (DH).				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(5)	Operacje podejścia w kategorii 1, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego Minimalna wysokość zniżania (MDH).				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(6)	Operacje podejścia w kategorii 1, operacje APV i operacje podejścia nieprecyzyjnego Kryteria Odniesienia wzrokowego (Visual reference).				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(b)(6)(x)	Inne odniesienia wzrokowe akceptowane przez Władzę		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(c)	Kryteria ustalania RVR/przeliczonej widzialności meteorologicznej Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(d)	Ustalanie minimów RVR/CMV/VIS dla operacji podejścia w kategorii 1, operacji APV i operacji podejścia nieprecyzyjnego Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(e)	Operacje poniżej standardu w kategorii I Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(f)	Podejście precyzyjne — operacje w kategorii II oraz operacje poza standardem w kategorii II Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(g)	Podejście precyzyjne — operacje w kategorii III Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(g)(3)(iii)	Operacja bez wysokości decyzji może być przeprowadzona tylko wtedy, gdy: operator uzyskał zezwolenie organu na wykonywanie operacji w kategorii III bez wysokości decyzji.		AP		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(h)	Systemy polepszające widzenie Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(i)	PUSTE				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(j)	Podejście z widocznością (z kręgu) Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(j)(4)	Niezależnie od wymogów pkt 3 powyżej, organ może zwolnić operatora z wymogu zwiększania widzialności ponad wartość wynikającą z tabeli 10.		AC		
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(j)(5)	Zwolnienia opisane w pkt 4 muszą być ograniczone do miejsc, w przypadku których istnieje wyraźny interes publiczny dla utrzymania obecnych operacji. Zwolnienia muszą być oparte na doświadczeniu operatora, programie szkoleniowym i kwalifikacjach załogi lotniczej. Zwolnienia muszą być poddawane przeglądowi w regularnych odstępach czasu.				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(k)	Podejście z widocznością (<i>visual approach</i>). Operator nie będzie wykonywał podejść z widocznością przy wartości RVR mniejszej niż 800 m. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430 Dodatek 1 (Nowy)(l)	Zamiana podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na RVR/CMV. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.405(b)	Kiedy wartość RVR nie jest dostępna, to może być ona obliczona przez przeliczenie podawanej widzialności meteorologicznej zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.430 lit. h).(zobacz także OPS 1.430 Dodatek 1 (a)(1)(iii) ja (iv))				
1.405(e)	Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H pilot sterujący uzyskał i utrzymuje wymagane odniesienie wzrokowe.				
1.405(f)	Wartość RVR w strefie przyziemienia				
1.430(c) Dodatek 2 (a)	Klasyfikacja samolotów Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR				
1.430(c) Dodatek 2 (b)	Stała zmiana kategorii (maksymalna masa do lądowania) 1) Operator może ustanowić stałą, mniejszą masę do lądowania i używać tej masy do określania VAT, jeśli zostanie to zatwierdzone przez organ. 2) Zdefiniowana dla danego samolotu kategoria jest stała i dlatego jest niezależna od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(22) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami: nie mają zastosowania do lotów VFR		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
---------------	-----------	------------	-----	-------------------------	--------

8.5 ETOPS Zawartość rozdziału powinna być zgodna z AMC 20-6 rev. 2 Dodatek 7 Cz. A					
1.245(a)(1)	<p>Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS), wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska (w normalnych warunkach bezwietrznych) niż w przypadku:</p> <p>samolotów w klasie osiągow A posiadających:</p> <p>(i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącą 20 lub więcej; lub</p> <p>(ii) maksymalną masę startową wynoszącą 45 360 kg lub więcej; odległość pokonywana w ciągu 60 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z OPS 1.245. b)</p>		AP		
1.245(a)(2)	<p>Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS), wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska (w normalnych warunkach bezwietrznych) niż w przypadku:</p> <p>samolotów w klasie osiągow A posiadających:</p> <p>(i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącą 19 lub mniej; oraz</p> <p>(ii) maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 45 360 kg, odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu lub, pod warunkiem uzyskania zezwolenia organu, do 180 minut lotu w przypadku samolotów turbodrzutowych, z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej;</p>		AP		
1.245(a)(3)	<p>Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS), wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska (w normalnych warunkach bezwietrznych) niż w przypadku:</p> <p>samolotów w klasie osiągow B lub C:</p> <p>(i) odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej; lub</p> <p>(ii) 300 mil morskich, w zależności od tego, która z tych odległości jest mniejsza.</p>		AP		
1.245(b)	<p>Operator określa prędkość do celu obliczania maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać VMO, na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym.</p>				
1.245(c)(1)	<p>Operator musi zapewnić, by następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wersji samolotu, były zawarte w instrukcji operacyjnej: prędkość lotu z jednym silnikiem niepracującym, określona zgodnie z OPS 1.245. b) powyżej;</p>				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.245(c)(2)	Operator musi zapewnić, by następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wersji samolotu, były zawarte w instrukcji operacyjnej: maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska, określona zgodnie z OPS 1.245. a) i b) powyżej				
1.246(a) 1.192(b)	Operator nie wykonuje lotów na odległość większą niż odległość graniczna określona zgodnie z OPS 1.245, o ile nie uzyska na to zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS).		AP		
1.246(b)	Przed przystąpieniem do lotu ETOPS operator zapewnia, by odpowiednie lotnisko zapasowe na trasie ETOPS było dostępne w czasie zatwierdzonego czasu dolotu operatora albo w czasie dolotu opartym na stanie zdatności samolotu ustalonym na podstawie wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), w zależności od tego, który z tych czasów jest krótszy. (zob. także OPS 1.297 lit. d)).				
1.1045 Dodatek 1 A 8.5 1.246	ETOPS. Opis procedur operacyjnych ETOPS. Operator nie wykonuje lotów na odległość większą niż odległość graniczna określona zgodnie z OPS 1.245, o ile nie uzyska na to zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS) (IEM OPS 1.1040(b) tabela, ref. OPS 1.246)		AP		
8.6 Zasady korzystania z wykazu wyposażenia minimalnego (MMEL/MEL) i wykazu odstępstw od konfiguracji (CDL).					
1.1045 Dodatek 1 A 8.6 1.030 (a)	Lista wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazów odstępstw od Konfiguracji (CDL). Operator opracowuje dla każdego samolotu zatwierdzony przez organ wykaz wyposażenia minimalnego (MEL). Wykaz ten jest oparty na odpowiednim głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), o ile taki MMEL istnieje, przyjętym przez organ, jednak nie może być od niego bardziej restrykcyjny.		AP		
1.030 (b)	Operator nie użytkuje samolotu inaczej niż zgodnie z wykazem MEL, chyba że uzyska na to zgodę organu. Pozwolenie takie nie może w żadnych okolicznościach pozwalać na użytkowanie samolotu z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL		AC		
8.7 Loty niepłatne.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (a)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów szkoleniowych</u> :				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (b)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów próbnych</u> :				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (c)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów dostawczych</u> :				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (d)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>przebazowań</u> :				
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (e)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów pokazowych</u> :				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 Dodatek 1 A 8.7 (f)	Procedury i ograniczenia dotyczące: <u>lotów w celu zajęcia stanowiska przez załogę, z podaniem kategorii osób, które mogą być przewożone w takich lotach.</u>				
8.8 Wymagania dotyczące korzystania z tlenu.					
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.1	Wyjaśnienie warunków, w których tlen musi być zapewniony.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.1	Wyjaśnienie warunków, w których tlen musi być używany.				
1.385 i 1.1045 Dodatek 1 A 8.8.2 (a)	Wymogi dotyczące używania tlenu przez: <u>załogę lotniczą</u> : Dowódca zapewnia, by członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkowania samolotu w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 13 000 stóp.				
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.2 (b)	Wymogi dotyczące używania tlenu przez: <u>personel pokładowy</u> :				
1.1045 Dodatek 1 A 8.8.2 (c)	Wymogi dotyczące używania tlenu przez: <u>pasażerów</u> .				
9. MATERIAŁY NIEBEZPIECZNE I BROŃ					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca materiałów niebezpiecznych i broni była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1150	Terminologia użyta w rozdziale materiały niebezpieczne i broni w Instrukcji Operacyjnej musi być zgodna z OPS 1.1150.				
1.1155 (a)	Operator nie przewozi materiałów niebezpiecznych, jeżeli nie otrzyma na taki przewóz zezwolenia organu.		AP		
1.1155 (b)	Przed wydaniem zezwolenia na transport materiałów niebezpiecznych operator przedstawia organowi stosowne potwierdzenie przeprowadzenia odpowiednich szkoleń, zgodności wszystkich stosownych dokumentów (dotyczących np. obsługi naziemnej, obsługi samolotu, szkoleń) zawierających informacje i instrukcje dotyczące materiałów niebezpiecznych oraz wprowadzenia procedury w celu zapewnienia bezpiecznego obchodzenia się z materiałami niebezpiecznymi na wszystkich etapach transportu lotniczego.		AC		
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (a)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: polityką operatora w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1160(a)	Artykuły i substancje w celu zapewnienia pacjentowi opieki medycznej podczas lotu:				
1.1160(b)	Artykuły i substancje które są one niezbędne na pokładzie samolotu i są zgodne z odpowiednimi wymogami dla celów operacji lotniczych				
1.1160(c)	Transport materiałów niebezpiecznych samolotem (bagaż)				
1.1165(a)	Operator zapewnia, by w samolocie nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły i substancje lub inne materiały zadeklarowane jako materiały niebezpieczne, które w instrukcjach technicznych zostały uznane za niedozwolone w transporcie lotniczym i określone z nazwy lub ogólnie opisane.				
1.1165(b)	Operator nie przewozi artykułów i substancji lub innych materiałów zadeklarowanych jako materiały niebezpieczne, które zostały uznane w instrukcjach technicznych za niedozwolone w transporcie lotniczym w normalnych warunkach, chyba że zostały spełnione następujące wymogi tych instrukcji: 1) zostały przyznane konieczne zwolnienia przez wszystkie zainteresowane państwa na podstawie wymogów instrukcji technicznych; lub 2) zostało udzielone zezwolenie przez zainteresowane państwo (wszystkie zainteresowane państwa) w tych przypadkach, gdy instrukcje techniczne wskazują, że wymagane jest jedynie takie zezwolenie.		AP		
1.1195(a)(1)	Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych, chyba że: paczka, pakunek lub pojemnik ładunkowy zostały sprawdzone zgodnie z procedurami przyjmowania określonymi w instrukcjach technicznych;				
1.1195(a)(2)	Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych, chyba że: z wyjątkiem przypadków określonych w instrukcjach technicznych, dołączone są do nich dwie kopie dokumentu przewozowego materiałów niebezpiecznych;				
1.1195(a)(3)	Operator nie przyjmuje materiałów niebezpiecznych, chyba że: język angielski jest używany na potrzeby: oznakowania i etykietowania paczek; dokumentu przewozowego materiałów niebezpiecznych;				
1.1195(b)	Operator używa listy kontrolnej przyjęcia, która pozwala na sprawdzenie wszystkich istotnych danych i ma formę umożliwiającą zaznaczanie wyników sprawdzenia ręcznie, w sposób mechaniczny lub komputerowy.				
1.1200(a)(1)	paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe były sprawdzane pod kątem występowania śladów wycieków lub zniszczeń bezpośrednio przed załadowaniem do samolotu lub do jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD), jak określono w instrukcjach technicznych;				
1.1200(a)(2)	jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD) nie zostało załadowane do samolotu, dopóki nie zostanie sprawdzone zgodnie z wymaganiami instrukcji technicznych oraz dopóki nie stwierdzono braku śladów wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych;				
1.1200(a)(3)	do samolotu nie zostały załadowane przeciekające lub uszkodzone paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1200(a)(4)	wszystkie paczki materiałów niebezpiecznych znajdujące się w samolocie, które wydają się być uszkodzone lub przeciekające, zostały usunięte lub by odpowiednie władze lub organizacje podjęły kroki w celu ich usunięcia. W tym przypadku należy ponownie sprawdzić stan wszystkich pozostałych przesyłek w celu upewnienia się, że są one w stanie właściwym do przewozu lotniczego i nie nastąpiły żadne uszkodzenia lub zanieczyszczenia samolotu lub jego ładunku;				
1.1200(a)(5)	przeprowadzono przegląd paczek, pakunków i pojemników ładunkowych pod kątem zniszczeń lub wycieków po wyładowaniu ich z samolotu lub jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD) i w przypadku gdy stwierdzono ślady zniszczenia lub wycieków, przestrzeń, w której materiały niebezpieczne były składowane, była sprawdzona pod kątem jej zniszczenia lub skażenia.				
1.1205	Usuwanie skażeń				
1.1210	Ograniczenia załadunku				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (b)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: wytycznymi w sprawie wymogów dotyczących przyjmowania, etykietowania, obchodzenia się, przechowywania i odizolowania materiałów niebezpiecznych;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (c)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: specjalnymi wymogami dotyczącymi powiadamiania w razie wypadku lub zdarzenia, podczas którego przewożone są materiały niebezpieczne;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (d)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: procedurami reagowania na sytuacje awaryjne związane z materiałami niebezpiecznymi;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (e)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: obowiązkami całego zaangażowanego personelu, zgodnie z OPS 1.1215;				
1.1045 Dodatek 1 A 9.1 (f)	Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z: instrukcjami w sprawie przewozu personelu operatora.				
1.1215(a)	Operator musi dostarczyć takich informacji w instrukcji operacyjnej i/lub innych odpowiednich instrukcjach, które umożliwią personelowi wykonywanie jego obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych zgodnie z instrukcjami technicznymi, łącznie z czynnościami, jakie mają zostać podjęte w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych z występowaniem materiałów niebezpiecznych. W stosownych przypadkach informacje takie muszą być przekazywane także agentowi obsługi naziemnej				
1.1215(b)	Informacje przekazywane pasażerom i innym osobom:				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1215(c)	Informacje dla dowódcy				
1.1215(d)	Informacje na wypadek incydentu lub wypadku lotniczego				
1.1215(e)	Informacje w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnej podczas lotu.				
Warunki przewozu broni , amunicji i uzbrojenia wojennego					
IEM OPS 1.065	Definicja broni i amunicji wojskowej				
1.065 (a) i 1.1045 Dodatek 1 A 9.2	Operator nie przewozi drogą powietrzną broni i amunicji wojskowej, o ile nie udzieliły na to zezwolenia wszystkie zainteresowane państwa. Warunki, jakie muszą być spełnione przy przewozie broni, amunicji do broni i broni sportowej		AP		
1.065(b)(1)	Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były: umieszczone w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu;				
1.065(b)(2)	Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były: w przypadku przewożenia broni palnej, niezaładowane				
1.065(b)	Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były: umieszczone w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz w przypadku przewożenia broni palnej, niezaładowane; o ile przed rozpoczęciem lotu wszystkie zainteresowane państwa nie udzieliły zezwolenia na przewóz broni lub amunicji wojskowej na warunkach częściowo lub całkowicie różnych od opisanych w niniejszym punkcie.		AP		
1.065(c)	Operator zapewnia, by dowódca samolotu był powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o szczegółach i rozmieszczeniu na pokładzie samolotu broni i amunicji wojskowej przeznaczonych do przewozu.				
IEM OPS 1.065 3	Jeśli broń i amunicja wojskowa są jednocześnie z definicji zakwalifikowane jako materiały niebezpieczne (np. torpedy, bomby), to do ich przewozu mają zastosowanie wymagania Części R.				
Warunki przewozu broni i amunicji sportowej					
IEM OPS 1.070	Definicja broni sportowej				
1.070 (a)	Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby każdy zamiar przewozu drogą powietrzną broni sportowej był mu zgłoszony.				
1.070 (b)(1)	Operator przyjmujący do przewozu broń sportową zapewnia, by: była ona umieszczona w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu, chyba że organ stwierdzi, że zastosowanie tej zasady jest niewskazane z praktycznego punktu widzenia i zezwoli na stosowanie innych procedur;		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.070 (b)(2)	Operator przyjmujący do przewozu broni sportową zapewnia, by: w przypadku broni palnej lub innych rodzajów broni mogących zawierać amunicję, była ona niezaładowana.				
1.070 (c)	Amunicja do broni sportowej może być przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi (zob. OPS 1.1160 lit. b) pkt 5), jak określono w OPS 1.1150 lit. a) pkt 15.				
10 OCHRONA					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczące ochrony były przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 10.1	Instrukcje i wytyczne w sprawie ochrony niemające natury poufnej, które muszą zawierać uprawnienia i zakresy odpowiedzialności personelu operacyjnego. Należy uwzględnić także zasady i procedury postępowania i składania raportów w sytuacji popełnienia przestępstwa na pokładzie, takich jak bezprawna ingerencja, sabotaż, groźba zamachu bombowego oraz porwanie.				
1.1045 Dodatek 1 A 10.2	Opis środków zapobiegawczych i szkoleń.				
1.075	Operator podejmuje wszelkie środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części samolotu nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca samolotu udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do dowolnej części samolotu				
1.1250	Operator zapewnia, by na pokładzie samolotu znajdowała się lista kontrolna procedur, jakich należy przestrzegać w przypadku poszukiwania na pokładzie samolotu bomby lub zaimprovizowanego ładunku wybuchowego (IED) w przypadku podejrzenia sabotażu lub w celu przeszukiwania samolotów w poszukiwaniu ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot może być przedmiotem bezprawnej ingerencji. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(47) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu: nie stosuje się do lotów VFR w dzień.				
1.1250	Uzupełnieniem listy kontrolnej są wytyczne dotyczące postępowania w przypadku wykrycia na pokładzie bomby lub podejrzanego przedmiotu oraz informacje o miejscu w samolocie, w którym ten ładunek lub przedmiot może być bezpiecznie złożony, zgodnie z informacjami podanymi posiadaczowi świadectwa typu (TC).				
1.1255	Ochrona kabiny załogi lotniczej				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.105	Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie ukrywa się ani nie umieszcza ukrytego ładunku na pokładzie samolotu. Uwaga: OPS 1.005(a) Dodatek 1 (b)(47) Operacje samolotów w klasie osiągow B OPS 1.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu: nie stosuje się do lotów VFR w dzień.				
11. POSTĘPOWANIE Z WYPADKAMI I ZDARZENIAM					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotyczące postępowania z wypadkami i zdarzeniami były przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (a)	definicje zdarzeń				
1.420(a)	Terminologia zgłaszania zdarzeń powinna być zgodna z OPS 1.420				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (a)	definicje związanych z nimi stosownych zakresów odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych osób;				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (b)	przykłady formularzy używanych do zgłaszania wszystkich zdarzeń (lub kopie samych formularzy), instrukcje ich wypełniania, adresatów, do których należy je przesyłać, oraz czas przeznaczony na te działania;				
1.420(c)(2) i 1.1045 Dodatek 1 A 11 (c)	w przypadku gdy ma miejsce wypadek — opisy informujące, które z wydziałów przedsiębiorstwa, jakie władze oraz inne instytucje muszą być powiadamiane, w jaki sposób i w jakiej kolejności;				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (d)	procedury ustnego powiadamiania jednostek służby ruchu lotniczego o incydentach związanych z poleceniem ACAS RA, niebezpieczeństwem zderzeń z ptakami, oraz warunkami zagrażającymi bezpieczeństwu lotu;				
1.1045 Dodatek 1 A 11 (e)	procedury składania pisemnych raportów o incydentach w ruchu lotniczym, ACAS RA, zderzeniach z ptakami, incydentach i wypadkach z materiałami niebezpiecznymi oraz o bezprawnej ingerencji;				
1.420 i 1.1045 Dodatek 1 A 11 (f)	procedury meldowania w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami OPS 1.085 lit. b) i 1.420. Procedury te muszą obejmować wewnętrzne procedury dotyczące meldowania o bezpieczeństwie przez członków załogi, ustanowione w celu zapewnienia bezzwłocznego informowania dowódcy o każdym incydencie, który zagroził lub mógł zagrozić bezpieczeństwu podczas lotu i w celu przedstawienia mu wszelkich stosownych informacji.				
1.420(c) and (b)(2)	Operator ustanawia procedury zgłaszania wypadków i poważnych incydentów . Dowódca lub operator użytkujący samolot dokonuje zgłoszenia organowi każdego incydentu, który zagroził lub mógł zagrozić bezpieczeństwu lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.420(b)(3)	Zgłoszenie musi być wysłane w ciągu 72 godzin od powzięcia wiadomości o incydencie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.				
1.420(b)(4)	Dowódca zapewnia, by każda znana lub podejrzewana usterka techniczna oraz każde przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych, jakie nastąpiło w czasie, gdy był on odpowiedzialny za lot, zostały odnotowane w pokładowym dzienniku technicznym samolotu				
1.420(b)(5)	W przypadku incydentów zgłaszanych zgodnie z lit. b) pkt 1–3 powyżej, które powstały z powodu lub były związane z dowolną niesprawnością, wadliwym działaniem lub usterką samolotu, wyposażenia samolotu lub dowolnego urządzenia naziemnego lub które wpłynęło lub mogło wpłynąć niekorzystnie na utrzymanie zdolności samolotu do lotu, operator musi także powiadomić, w chwili przekazywania zgłoszenia organowi, organizacji odpowiedzialnej za konstrukcję lub dostawcy lub, jeśli ma to zastosowanie, organizację odpowiedzialną za utrzymanie zdolności do lotu w tym samym czasie jak raportuje do Władzy.				
1.420(d)(1)(i)	Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie zbliżenia się zagrażającego kolizją z dowolnym innym urządzeniem latającym;				
1.420(d)(1)(ii)	Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie niewłaściwych procedur ruchu lotniczego lub nieprzestrzegania obowiązujących procedur przez służby ruchu lotniczego lub przez załogę;				
1.420(d)(1)(iii)	Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie niesprawności urządzeń naziemnych służb ruchu lotniczego				
1.420(d)(2)	Dowódca powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służb ruchu lotniczego i składa organowi raport ACAS o każdym przypadku, kiedy dowolny samolot wykonał podczas lotu manewr w odpowiedzi na polecenie RA wydane przez system ACAS.				
1.420(d)(3)(i)	Dowódca samolotu informuje natychmiast lokalne służby ruchu lotniczego o każdym zaobserwowanym potencjalnym zagrożeniu związanym z ptakami.				
1.420(d)(3)(ii)	Jeżeli dowódca wie, że doszło do zderzenia samolotu z ptakiem, składa organowi po wylądowaniu pisemny raport o zderzeniu z ptakiem				
1.420(d)(4)	Operator zgłasza każdy incydent lub wypadek z materiałami niebezpiecznymi organowi lub właściwemu organowi państwa, w którym wypadek lub incydent miał miejsce w ciągu 72 godzin od zdarzenia,				
1.420(d)(5)	W razie aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie samolotu dowódca lub, pod jego nieobecność, operator składa raport władzom lokalnym oraz władzom państwa operatora tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe (zob. także OPS 1.1245).				
1.420(d)(6)	Dowódca samolotu powiadamia właściwą jednostkę organizacyjną służb ruchu lotniczego, tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe, o wszelkich napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa, takich jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, zjawiska meteorologiczne lub chmura pyłu wulkanicznego napotkana podczas lotu.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
12. ZASADY WYKONYWANIA LOTÓW					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca zasad wykonywania lotów była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (a)	zasady wykonywania lotów z widocznością (VFR) i lotów według wskazań przyrządów (IFR);				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (b)	terytorialne zastosowanie przepisów ruchu lotniczego;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (c)	procedury łączności łącznie z procedurami w razie utraty łączności;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (d)	informacje i instrukcje dotyczące przechwytywania cywilnych statków powietrznych;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (e)	okoliczności, w których ma być prowadzony nasłuch radiowy;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (f)	sygnały;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (g)	system czasu używany w operacjach;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (h)	zezwolenia ATC, trzymanie się planu lotu i meldunki pozycyjne				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (i)	sygnały wizualne używane dla ostrzegania samolotu wykonującego bez zezwolenia lot w obszarach ograniczonych, zabronionych lub niebezpiecznych lub wkraczającego na takie obszary;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (j)	procedury dla pilotów obserwujących wypadek lub odbierających przekaz o zagrożeniu;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (k)	znaki wizualne ziemia/powietrze używane przez rozbitków oraz opis i użycie pomocy sygnałowych;				
1.1045 Dodatek 1 A 12 (l)	sygnały zagrożenia i sygnały pilności.				
13. LESEANG					
1.1040 (l)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej dotycząca leseangu była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.1045 (b)	Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.		AC		
1.165(a)	Określenia użyte w tym OPS mają być zastosowane w Instrukcji Operacyjnej		AP		
Leasing samolotu pomiędzy operatorami wspólnotowymi					
1.165(b)(1)	Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>). Operator wspólnotowy dostarczający samolot z pełną załogą lotniczą innemu operatorowi wspólnotowemu, zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (1), zachowujący wszystkie funkcje i obowiązki określone w części C, pozostaje nadal operatorem samolotu.				
1.165(b)(2)(i)	Z wyjątkiem przepisów lit. b) pkt 1 powyżej, operator wspólnotowy używający samolotu innego operatora wspólnotowego lub udostępniający samolot innemu operatorowi wspólnotowemu musi uzyskać uprzednie zezwolenie swojego właściwego organu na tę działalność. Wszelkie warunki tego zezwolenia muszą być ujęte w umowie leasingowej.				
1.165(b)(2)(ii)	Wszelkie elementy umów leasingowych, które wymagają zatwierdzenia przez organ, z wyjątkiem umów leasingowych dotyczących samolotu wraz z pełną załogą i nieprzewidujących przeniesienia funkcji lub obowiązków, należy rozumieć, w odniesieniu do samolotu będącego przedmiotem leasingu, jako zmiany certyfikatu AOC, na podstawie którego będą wykonywane loty.				
Leasing samolotów pomiędzy operatorem wspólnotowym a dowolnym podmiotem niebędącym operatorem wspólnotowym					
1.165(c)(1)(i)	Operator wspólnotowy nie może brać w leasing samolotu bez załogi (<i>dry lease-in</i>) od podmiotu niebędącego operatorem wspólnotowym, chyba że uzyska na to zezwolenie organu. Wszelkie warunki tego zezwolenia muszą być ujęte w umowie leasingowej.		AP		
1.165(c)(1)(ii)	Operator wspólnotowy zapewnia, by, w odniesieniu do samolotów oddanych w leasing bez załogi, wszelkie odstępstwa od wymagań określonych w części K, L lub OPS 1.005 lit. b) były zgłoszone Władzy i były dla niej możliwe do przyjęcia.		AC		
1.165(c)(2)(i)	Operator wspólnotowy nie może brać w leasing samolotu z załogą od podmiotu niebędącego operatorem wspólnotowym, chyba że uzyska na to zezwolenie organu.		AP		
1.165 (c)(2)(ii)(A)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: leasingodawca spełniał standardy bezpieczeństwa dotyczące obsługi technicznej i samolotu równoważne standardom ustanowionym przez niniejsze rozporządzenie;				
1.165 (c)(2)(ii)(B)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: leasingodawca był operatorem posiadającym certyfikat AOC wydany przez państwo będące sygnatariuszem konwencji chicagowskiej;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-A	Status
1.165 (c)(2)(ii)(C)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: samolot posiadał standardowe świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydane zgodnie z załącznikiem 8 ICAO. Standardowe świadectwa zdatności do lotu wydane przez państwo członkowskie inne niż państwo odpowiedzialne za wydanie certyfikatu AOC jest uznawane bez dalszych formalności, jeśli zostało wydane zgodnie z wymaganiami PART 21;		AC		
1.165 (c)(2)(ii)(D)	Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by: zostały spełnione wszelkie wymagania ustanowione przez władze, którym podlega leasingobiorca.				
1.165 (c)(3)(i)(A)	Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem konwencji chicagowskiej				
1.165 (c)(3)(i)(A)	Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem konwencji chicagowskiej, jeżeli są spełnione następujące warunki: organ zwolnił operatora z obowiązku stosowania stosownych przepisów OPS dział 1 i po przyjęciu przez zagraniczny organ regulacyjny odpowiedzialności na piśmie za nadzór nad użytkowaniem i obsługą techniczną samolotu(-ów) wykreśliły ten samolot z własnego certyfikatu AOC;				
1.165 (c)(3)(i)(B)	Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem konwencji chicagowskiej udowadniając, że samolot jest obsługiwany zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej.				
1.165 (c)(4)	Dawanie w leasing z załogą (<i>wet lease-out</i>) Operator wspólnotowy dostarczający samolot z pełną załogą lotniczą innemu podmiotowi, zgodnie z rozporządzeniem 1008/2008, zachowujący wszystkie funkcje i obowiązki określone w części C, pozostaje nadal operatorem tego samolotu.				
OPS 1.1040 (I)	Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.				

Podpis osoby wypełniającej