

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział:  <b>Zasady ogólne</b>
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------

## ROZDZIAŁ 8 – POLITYKA ZATRUDNIENIA I SZKOLENIA INSPEKTORÓW NADZORU OPERACYJNEGO

### 1. CELE POLITYKI SZKOLENIOWEJ

1.1 Inspektor nadzoru operacyjnego ULC, jako członek korpusu służby cywilnej zobowiązany jest ukończyć szkolenie przygotowawcze do służby cywilnej zgodnie z wymaganiami ustawy o służbie cywilnej.

1.2. Kwalifikacje personelu uczestniczącego w procesie prowadzenia nadzoru operacyjnego mają decydujące znaczenie dla prawidłowego wykonania zaplanowanych zadań inspekcyjnych i uzyskania prawdziwego obrazu bezpieczeństwa transportu lotniczego.

1.3 Kwalifikacje kadry kierowniczej zarządzającej tymi procesami, inspektorów przygotowujących procedury i techniki inspekcyjne, a w szczególności kwalifikacje inspektorów prowadzących audyty i inspekcje Operatorów są przedmiotem stałego nadzoru i szkolenia.

1.4 Kreowana przez ULC polityka szkoleniowa polega na tworzeniu warunków do podnoszenia przez personel nadzoru operacyjnego posiadanych kwalifikacji przy jednoczesnym wymaganiu stałego nadążania za bieżącym rozwojem techniki lotniczej i bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych, a także zmianami we flotach użytkowanych przez Operatorów statków powietrznych oraz podnoszenia i rozszerzania kwalifikacji, umiejętności i uprawnień zawodowych i formalnych.

Szczegóły dotyczące polityki szkoleniowej pracowników Departamentu Operacyjno-Lotniczego zawarte są w „Polityce szkoleniowej ULC”, wydanie Styczeń 2013.

### 2. ZASADY PLANOWANIA ZATRUDNIENIA

2.1 Planowanie zatrudnienia odbywa w ULC się w cyklach rocznych, z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym oraz z uwzględnieniem przyznaných środków i etatów. Planowanie realizowane jest zgodnie z wymaganiami Part-ARO.GEN.200 oraz stosownymi AMC.

2.2 Plany zatrudnienia w Departamencie Operacyjno-Lotniczym sporządza Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) a zatwierdza Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych (LO).

2.3 Przy planowaniu zatrudnienia (opracowania planu pracochłonności) należy wziąć pod uwagę następujące parametry ilościowe i jakościowe:

a) parametry ilościowe:

- Ilość nowych certyfikatów jakie będą wydane;
- Ilość podmiotów certyfikowanych przez Nadzór lotniczy;
- Ilość osób, którym Nadzór Lotniczy wydał upoważnienie lub zaświadczenie;
- Ilość osób i organizacji działających na terenie Polski i certyfikowanych przez inne Nadzory Lotnicze;
- Ilość organizacji składających deklaracje działalności.

b) parametry jakościowe:

- Wielkość, typ i skomplikowanie działań organizacji podlegających certyfikacji lub deklaracji działalności:
  - Uprawnienia organizacji;
  - Typy zatwierdzeń, zakres zatwierdzeń;
  - Możliwość certyfikacji zgodnie ze standardami przemysłowymi;
  - Typy użytkowanych statków powietrznych;
  - Ilość personelu oraz
  - Strukturę organizacyjną, organizacje zależne, stacje liniowe.
- Wyniki nadzoru bieżącego (CNO) w latach poprzednich, wyniki audytów, inspekcji i przeglądów, jako warunki ryzyka i zgodności z przepisem:
  - Ilość i poziom niezgodności;
  - Czasokres realizacji działań korekcyjnych;
  - Informacji dostarczanych przez inne Nadzory związane z czynnościami realizowanymi na terytorium Polski.
- Określony Profil Ryzyka;
- Wielkość szerokorozumianego przemysłu lotniczego i potencjalny wzrost aktywności, który może się objawić ilością nowych wniosków lub zmian do istniejących certyfikatów.

Przy przygotowywaniu planu pracochłonności należy również uwzględnić:

- Rzeczywistą pracochłonność procesów audytorskich, inspekcyjnych i obciążenia pracowników zadaniami nie produkcyjnymi (szkolenia, dojazdy) oraz możliwą absencję (urlopy, święta, choroby itd.);
- Dysponowaną ilość roboczogodzin („mocy przerobowej”) w analizowanym okresie czasu z uwzględnieniem zmienności i innych

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	POLITYKA ZATRUDNIENIA I SZKOLENIA INSPEKTORÓW NADZORU OPERACYJNEGO	<b>PNO-1-08-00</b> Strona 1/6
----------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział:  <b>Zasady ogólne</b>
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------

czynników wpływających na dysponowaną ilość godzin pracy.

2.4 Bazując na powyższych założeniach i istniejących danych z poprzedniego cyklu nadzoru bieżącego Nadzór lotniczy może oszacować:

- Standardowy czas pracy niezbędny do przeprowadzenia procesu nowej certyfikacji (osoby lub organizacji);
- Standardowy czas pracy niezbędny do oceny deklaracji działalności;
- Ilość nowych deklaracji lub deklaracji zmienionych;
- Ilość nowych certyfikatów, które należy wydać w kolejnym planowanym cyklu oraz
- Ilość zmian do istniejących certyfikatów, które należy ocenić w planowanym cyklu.

2.5 Uwzględniając politykę ULC w zakresie sprawowania nadzoru bieżącego, dla każdego typu organizacji (np. AOC, AWC, AHAC) powinno się określić dane planistyczne:

- Standardowa ilość audytów realizowanych w ramach jednego cyklu nadzoru bieżącego;
- Standardowy czas trwania jednego audytu;
- Standardowy czas pracy do przygotowania do audytu, czas rzeczywistego audytu on-site, przygotowania raportu oraz działań kontrolnych (follow-up) na jednego inspektora;
- Standardową ilość inspekcji doraźnych, w tym inspekcji ramp;
- Standardową długość inspekcji doraźnych, w tym przygotowanie, raportowanie i działania pokontrolne na inspektora;
- Minimalna ilość i wymagane kwalifikacje inspektorów na każdy audyt/inspekcję.

2.6. Plan pracochłonności powinien być przygotowany w formie arkusza kalkulacyjnego, uwzględniającego wszystkie powyższe założenia.

2.7 Opracowany w ten sposób pracowników plan pracochłonności musi zostać przeanalizowany tak, aby:

- Rzeczywista liczba zatrudnionych pracowników była wystarczająca dla kierowania, planowania, wykonania i sprawowania nadzoru nad wszystkimi zadaniami związanymi z prowadzeniem nadzoru operacyjnego;
- Inspekcje były prowadzone w sposób systematyczny i planowy, z wymaganą częstotliwością i efektywnym wykorzystaniem posiadanych środków;
- Organizacja pracy (zmianowość, podział zadań, koordynacja) była dostosowana do planów przewozowych i produkcyjnych

Operatorów (np. rozkład lotów, strefy czasowe), przy czym zasadniczy wolumen pracy ma być wykonany w ustawowym wymiarze czasu (z ograniczeniem godzin nadliczbowych);

- Założona wydajność pracy (produktywność) uwzględniała kwalifikacje, doświadczenie i wprawę personelu w wykonywaniu rutynowych czynności obsługowych, jaką nabywa w miarę upływu czasu;
- Uwzględniać procesy racjonalizacji zatrudnienia poprzez usprawnianie organizacji pracy w drodze podniesienia kwalifikacji personelu, wprowadzenia nowych form organizacyjnych oraz efektywne wykorzystanie czasu pracy.

2.8 Przy planowaniu zatrudnienia należy wziąć pod uwagę specyfikę prowadzonych audytów i inspekcji, uwzględniając strukturę i przekrój wymaganych dla każdej z tych działań kwalifikacji zawodowych inspektorów (licencje, uprawnienia, kwalifikacje specjalistyczne).

2.9 Plany zatrudnienia mają określać:

- Liczbę planowanego zatrudnienia oddzielnie dla każdej z grup zawodowych;
- Szkolenia, jakie nowi pracownicy muszą przejść przed samodzielnym podjęciem zadań;
- Uzasadnienie rzeczowe zwiększenia (zmniejszenia) zatrudnienia wsparte analizą uwzględniającą powyższe założenia.

### 3. KWALIFIKACJE KANDYDATA NA INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

3.1 Dla wykonania zadań stawianych Departamentowi Operacyjno-Lotniczemu (LOL) w regulaminie organizacyjnym ULC, konieczne jest zatrudnienie specjalistów z różnych dziedzin lotnictwa cywilnego, posiadających zróżnicowane kwalifikacje lotnicze i uprawnienia zawodowe. Zasadniczymi grupami zawodowymi, których kwalifikacje mają podstawowe znaczenie dla prawidłowego i zgodnego z wymaganiami norm międzynarodowych ICAO i EASA wykonania zadań przez Departament Operacyjno-Lotniczy (LOL), są: piloci, inny licencjonowany personel latający, kadra zarządzająca operacjami lotniczymi, obsługa techniczną i zarządzaniem ciągłą zdolnością do lotu, z doświadczeniem w pracy w liniach lotniczych oraz przedsiębiorstwach eksploatujących statki powietrzne i wykonujących usługi lotnicze przy użyciu tych statków, wojsku, policji, itp.

W Departamencie Operacyjno-Lotniczym wyróżnia się następujące grupy pracowników:

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	POLITYKA ZATRUDNIENIA I SZKOLENIA INSPEKTORÓW NADZORU OPERACYJNEGO	<b>PNO-1-08-00</b> Strona 2/6
----------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział:  <b>Zasady ogólne</b>
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------

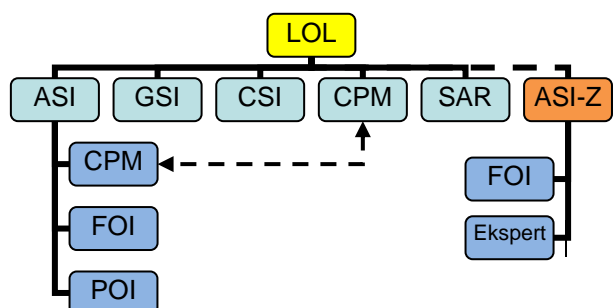
1. Etatowi pracownicy inspekcyjni:
  - a) Inspektorzy operacyjni **ASI** (*Aviation Safety Inspector*);
  - b) Inspektorzy operacyjni **GSI** (*Ground Safety Inspector*);
  - c) Inspektorzy operacyjni **CSI** (*Cabin Safety Inspector*);
  - d) inspektorzy SAFA i SANA.

2. Etatowi pracownicy wspomagający (asystenci):
  - a) Specjalista koordynator procesów certyfikacji **SKPC/CPCM** (*Certification process coordination manager*);
  - b) Specjalista ds. Analizy ryzyka **SAR**.

3. Zewnętrzni inspektorzy ASI-Z z funkcją FOI lub eksperta.

3.2 Inspektorzy ASI mogą pełnić funkcje zależne od ich doświadczenia lub kwalifikacji formalnych:

- a) Inspektorzy procesów certyfikacji **CPM** (*Certification Project Manager – CPM*);
- b) Inspektorzy operacyjni wykonujący inspekcje w powietrzu **FOI** (*Flight Operations Inspector – FOI*).
- c) inspektorzy nadzorujący **POI** (*Principal Operations Inspector*).



3.3. Inspektorzy ASI, w zależności od przypisanych funkcji: prowadzą bieżący nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych przez uczestniczenie w programie CNO (**POI**), prowadzenie inspekcji podczas lotu na trasie (ENR) (**FOI**), inspekcje w kabinie (CAB) (**FOI**), a także oceniają zgodność stosowanych przez Operatorów procedur operacyjnych z wymaganiami Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 216/2008 oraz Rozporządzeń wykonawczych. Uczestniczą także w procesach certyfikacyjnych. Inspektorzy ASI mogą wykonywać zadania GSI/CSI, jeśli posiadają wymagane kwalifikacje lotnicze.

3.3 Inspektorzy operacyjni CSI prowadzą bieżący nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych przez uczestniczenie w programie CNO w

zakresie właściwość, prowadzenie inspekcji podczas lotu w kabinie (CAB) oraz inspekcje kwalifikacji personelu pokładowego, oraz dokonując analiz i ekspertyz w sprawach wymagających kwalifikacji personelu pokładowego (Part-CC), Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady 216/2008 oraz Rozporządzeń wykonawczych. Uczestniczą także w procesach certyfikacyjnych. Przeprowadzają kontrolę (co najmniej raz na 12 miesięcy) umiejętności inspektorów CSI w zakresie prowadzenie przez nich inspekcji bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej.

3.4 Inspektorzy operacyjni GSI prowadzą bieżący nadzór nad bezpieczeństwem operacji lotniczych przez uczestniczenie w programie CNO w zakresie właściwość, prowadzenie inspekcji na płycie lotniska APP inspekcje kwalifikacji personelu operacyjnego w zakresie obsługi naziemnej, a także oceniają zgodność stosowanych przez Przewoźników procedur operacyjnych z wymaganiami (SARPs) Aneksu 6 ICAO. Prowadzą procesy certyfikacyjne Agentów Obsługi Naziemnej, a także uczestniczą w procesach certyfikacyjnych Przewoźników. Przeprowadzają kontrolę (co najmniej raz na 12 miesięcy) umiejętności inspektorów GSI w zakresie prowadzenie przez nich inspekcji bezpieczeństwa operacji naziemnych. W gestii Inspektora GSI pozostają zagadnienia związane z bezpiecznym transportem materiałów niebezpiecznych (DG).

3.5 Inspektorzy ASI z funkcją CPM prowadzą procesy certyfikacji podmiotów ubiegających się o certyfikaty określone w art. 160 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, należące do kompetencji właściwego Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2), w szczególności dla uzyskania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC). Do wyznaczenia inspektora ASI na funkcje CPM należy spełnić wymagania stawiane dla funkcji POI. W sytuacjach szczególnych Dyrektor Departamentu może wyznaczyć innego inspektora ASI. Do głównych zadań inspektorów ASI z funkcją CPM należą:

- koordynowanie /zarządzanie procesem certyfikacji (we współpracy z właściwym CPCM, który zapewnia obsługę administracyjną), kontakty z wnioskodawcą, oraz zapewnienie, że Dyrektor Departamentu jest w pełni i właściwie informowany o postępach procesu certyfikacji;
- CPM jest pierwszym merytorycznym punktem kontaktowym wnioskodawcy z Nadzorem Lotniczym. CPM zapewnia, że zadania certyfikacyjne są właściwie rozdysponowane wśród członków zespołu

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział:  <b>Zasady ogólne</b>
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------

certyfikacyjnego, są realizowane w sposób akceptowalny i terminowy;

- CPM (we współpracy z CPCPM) planuje i prowadzi spotkanie przedaplikacyjne (jest to forma fakultatywna) oraz formalnej aplikacji. Podmiot może zrezygnować ze spotkania przedaplikacyjnego.
- CPM informuje Dyrektora Departamentu o wszystkich danych, które mogą znacząco wpłynąć lub opóźnić proces certyfikacji, lub mogą zainteresować media lub osoby polityków. Okresowe spotkania zapewniają wszystkim zaangażowanym właściwy przepływ informacji i aktualny stan procesu certyfikacji. Jeżeli CPM nie może uczestniczyć w planowanych spotkaniach to zastępuje go CPCPM.

3.6 Zewnętrzni Inspektorzy ASI-Z prowadzą inspekcje podczas lotu na trasie (ENR), inspekcje w kabinie (CAB) oraz, o ile posiadają szkolenie z zakresu procesów certyfikacji, uczestniczą jako eksperci w zespołach certyfikacyjnych ULC. Inspektorzy ASI-Z są pracownikami Przewoźników, upoważnionymi przez Prezesa ULC do wykonywania niektórych czynności nadzoru i kontroli, zgodnie z delegacją zawartą w art. 22 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze. Inspektorzy ASI-Z wykonują swoje zadania na zasadach umowy zlecenia. **Zasada podstawowa jest, aby inspekcje i kontrole NIE były wykonywane u operatora, u którego inspektor ASI-Z jest zatrudniony.**

3.7 Ogólne wymagania dot. kwalifikacji i szkolenia inspektorów operacyjnych podane są w podręczniku ICAO Doc. 8335-AN/879 Rozdział 6 oraz w JAA A&GM Section Four, Part Two, Procedures (JAR-OPS) Rozdział 3, Part-AR.GEN.200 oraz stosownym AMC (w trakcie publikacji) i zostały uwzględnione w Polityce szkoleniowej ULC, załącznik 3 „Zasady szkolenia pracowników Departamentu Operacyjno-Lotniczego”.

3.8 Zgodnie z ICAO Doc. 8335 i ICAO State Letter AN 12/34-03/28 z dnia 28.03.2003 r. oraz w ślad za takim podziałem ról inspektorów operacyjnych w ULC, następuje zróżnicowanie kwalifikacji i wymagań, jakie musi spełnić kandydat na podane wyżej stanowiska inspektorskie.

3.9 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego ASI (Aviation Safety Inspector – ASI) musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- Wykształcenie wyższe o kierunku lotniczym (preferowane jest wykształcenie techniczne);
- Co najmniej 2-cio letnie doświadczenie w transporcie lotniczym Dla ASI-Z okres ten ma być nie krótszy niż 5 lat;
- Doświadczenie w obszarze operacji lotniczych lub obsługi technicznej/ zarządzania ciągłą zdolnością do lotu transportowych statków powietrznych;
- Doświadczenie w szkoleniu technicznym, włącznie z wizualnymi pomocami szkoleniowymi, urządzeniami szkoleniowymi i symulatorami lotu statków powietrznych;
- Umiejętność podejmowania inicjatyw, takt, tolerancję, cierpliwość i posiadać dobre zrozumienie natury ludzkiej;
- Doświadczenie w technikach audytu;
- Znajomość języka angielskiego na poziomie komunikatywnym;

*UWAGA: doświadczenie w technikach audytu może być nabyte podczas pracy w Nadzorze, po odbyciu właściwych kursów szkoleniowych i praktyki pod nadzorem doświadczonego audytora.*

3.10 W celu objęcia funkcji **POI** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- Co najmniej roczny staż pracy w nadzorze lotniczym;
- Ukończone szkolenie wstępne oraz szkolenie stanowiskowe POI (On-job-training);
- Udział w co najmniej 5-ciu audytach w roli inspektora-praktykanta;
- Dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (Rozporządzenie 216/2008 oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, procedur Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;
- Znajomość języka angielskiego na poziomie komunikatywnym.

3.11 W celu objęcia funkcji **CPM** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej kwalifikacje niezbędne dla funkcji POI oraz następujące kwalifikacje dodatkowe:

- Co najmniej 3 letni staż pracy w nadzorze lotniczym;
- Ukończone szkolenie wstępne oraz szkolenie stanowiskowe CPM (On-job-training);
- Sprawowanie funkcji POI przez jeden okres rozliczeniowy (12/24 miesiące);
- Udział w co najmniej 5-ciu audytach w roli CPM-a praktykanta;

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział:  <b>Zasady ogólne</b>
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------

- e) Bardzo dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (Rozporządzenie 216/2008 oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, ich interpretacji, procedur Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;
- f) Umiejętność zarządzania zespołami ludzkimi;
- g) Umiejętność planowania pracy zespołu.
- h) Dobrą reputację i autorytet w środowisku lotniczym.

*Uwaga: W indywidualnych i uzasadnionych przypadkach, za zgodą Dyrektora Departamentu dopuszczalne jest skrócenie szkolenia POI i CPM.*

3.12 W celu objęcia funkcji **FOI** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- a) Ważną lub wygasłą licencję pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami na co najmniej jeden typ statku aktualnie użytkowanego w przewozie lotniczym przez nadzorowane przedsiębiorstwa lotnicze;
- b) Nalot życiowy w zarobkowym przewozie lotniczym, co najmniej 2000 godzin jako w transporcie lotniczym na cywilnych lub wojskowych typach statków powietrznych;
- c) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych co najmniej na poziomie 10 (Doc ICAO 9284-AN/905);
- d) Znajomość j. angielskiego na poziomie operacyjnym (*Level 4*) (*ICAO State Letter AN 13/48.1-02/1 z dnia 31.05.2002 r.*);
- e) Dobrą reputację i autorytet w środowisku lotniczym.
- f) Ukończone szkolenie wstępne oraz szkolenie stanowiskowe FOI (On-job-training);
- g) Udział w szkoleniu rocznym inspektorów FOI;

**UWAGA:** W indywidualnych przypadkach, za pisemną zgodą Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych (LO) dopuszczalne jest zakwalifikowanie kandydata, który posiada ważną licencję pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami na typy samolotów lub śmigłowców certyfikowanych zgodnie z wymaganiami CS/FAR 23 lub odpowiednio CS/FAR 27 albo przepisami ekwiwalentnymi, aktualnie użytkowanymi w Polsce, jeśli spełnia wszystkie pozostałe warunki dot. kwalifikacji lotniczych.

3.13 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego GSI (*Ground Safety Inspector*) musi posiadać następujące kwalifikacje:

- a) 2 lat praktyki na samodzielnych stanowiskach operacyjnych w zakresie obsługi naziemnej w przewozie lotniczym;
- b) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych co najmniej na poziomie 6 (Doc ICAO 9284-AN/905);

3.14 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego CSI (*Cabin Safety Inspector*) musi posiadać następujące kwalifikacje:

- a) Nalot życiowy w zarobkowym przewozie lotniczym, co najmniej 3000 godzin jako członek personelu pokładowego na co najmniej jeden typ statku aktualnie użytkowanego w przewozie lotniczym przez nadzorowane przedsiębiorstwa lotnicze;
- b) 3 lat praktyki na stanowiskach operacyjnych w przewozie lotniczym lub w szkoleniu lotniczym;
- c) Dobrą reputację i autorytet w środowisku lotniczym.

3.15 Kandydat na stanowisko inspektora ULC (ASI-Z z uprawnieniami FOI lub eksperta) musi posiadać następujące kwalifikacje:

- a) Ważną licencję pilota zawodowego (CPL) lub liniowego (ATPL);
- b) Ważne uprawnienia na typ statku, na którym prowadzi kontrole techniki pilotażu i/lub inne kontrole umiejętności lotniczych pilota;
- c) Nalot życiowy w zarobkowym przewozie lotniczym, co najmniej 3000 godzin jako dowódca statku powietrznego w transporcie lotniczym na cywilnych lub wojskowych typach statków powietrznych;
- d) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych co najmniej na poziomie 10 (Doc ICAO 9284-AN/905);
- e) Odbyć szkolenie inspektora FOI (doroczne) i/lub szkolenie audytora (certyfikacji).

#### 4. WNIOSEK O ZATRUDNIENIE I OCENA WSTĘPNA KANDYDATA

Zatrudnianie pracowników Departamentu realizowane jest zgodnie z obowiązującą polityką zatrudniania określona przez Dyrektora Generalnego ULC.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział:  <b>Zasady ogólne</b>
---------------------------------	-----------------------------------------------------------------------	------------------------------------

CELOWO  
POZOSTAWIONO  
PUSTE