



ROZSZERZONA LISTA ZGODNOŚCI INSTRUKCJI OPERACYJNEJ, CZĘŚĆ D - SZKOLENIA

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

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

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

Zawartość listy zgodności:

Lista zgodności jest narzędziem dla Operatora i dla ULC w celu ułatwienia przygotowania i sprawdzenia wymaganej Instrukcji Operacyjnej. Każdy wiersz tabeli zawiera odniesienie do jednego lub więcej paragrafów OPS-1 (lub AMC, IEM ACJ), w celu umożliwienia użytkownikowi 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-D**, poprzez przytoczenie konkretnego rozdziału/podrozdziału Instrukcji Operacyjnej. Jeśli dany paragraf OPS nie ma zastosowania dla danego Operatora to należy wpisać „N/D” (nie dotyczy).

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

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

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

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

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

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

0. ADMINISTROWANIE I KONTROLA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ					
1.1040 (c)	Jeśli nie zostało zatwierdzone przez Urząd, lub inne krajowe prawa, operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku angielskim.		AP		
1.1045 (b) i (c)	Operator zapewnia, że zawartość instrukcji operacyjnej jest zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1045 i odpowiednie dla obszaru i typu operacji i że szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej jest możliwa do przyjęcia przez organ.		AC		
1.1040 (g) i 1.1045 Dodatek 1 A 0.2	Ogólne zasady prowadzenia instrukcji operacyjnej. (1.1045 dodatek 1, 0,2 jeśli dotyczy)				
1.1045 Dodatek 1 A 0.1 (d)	Wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych do korzystania z instrukcji obsługi.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (a)	Dane osoby (osób) odpowiedzialnej za wydawanie i wprowadzanie poprawek i zmian.				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (b)	rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (d)	opis stosowanego systemu dokonywania adnotacji na stronach oraz dat ich obowiązywania;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (e)	wykaz obowiązujących stron;				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (f)	adnotacje dotyczące zmian (na stronach tekstowych oraz, jeśli jest to wykonalne, na planach i wykresach);				
1.1045 Dodatek 1 A 0.2 (g)	Zmiany tymczasowe				
0.1 Wymogi ogólne					
1.1045 Dodatek 1 D 1	Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla całego personelu operacyjnego wyznaczonego do wykonywania obowiązków operacyjnych związanych z przygotowaniem lub wykonywaniem lotów.				
1.155 (1) 1.1045 Dodatek 1 D 4. 1.1035	Przechowywanie dokumentacji. Opis dokumentacji, jaka ma być przechowywana i okresy jej przechowywania Dokumentacja ze szkolenia				
1.1065 Dodatek 1	Okresy przechowywania dokumentów				
1.175 (i)(3)	Operator musi wyznaczyć osoby funkcyjne (<i>nominated post holders</i>), których kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, odpowiedzialne za kierowanie i sprawowanie nadzoru w obszarze szkolenia załóg.		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.175 Dodatek 2 (b)(2)	Operator musi dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności osoby nominowanej w obszarze szkolenia załóg				
1.175 Dodatek 2 (e)	Operator musi przyjąć ustalenia dotyczące opracowywania instrukcji, wprowadzania do nich zmian oraz opracowywania innych dokumentów				
1.370	Operator ustanawia procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne, wymagające zastosowania w części lub w całości procedur postępowania w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów).				
1.037	Elementy programu o zapobieganiu wypadkom i bezpieczeństwa lotów muszą być zawarte w programach szkoleniowych				
1.940 (a)(3)	Operator zapewnia, że każdy członek załogi lotniczej posiadał stosowną i ważną licencję lotniczą, możliwą do przyjęcia przez organ, oraz posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonywania powierzonych mu obowiązków		AC		
1.940 (a)(4)	Operator zapewnia, że wprowadzono możliwe do przyjęcia przez organ procedury zapobiegające komponowaniu załogi lotniczej z niedoświadczonych członków;		AC		
1.940 (a)(7)	Operator zapewni, że w przypadku korzystania z usług członków załogi lotniczej będących osobami pracującymi na zasadach samo zatrudnienia lub na zlecenie, lub w niepełnym wymiarze godzin, spełnione były wymagania części N				
2. ZAKRESY SZKOLENIA I PROGRAMY SPRAWDZIANÓW					
2.1. Załoga lotnicza					
2.1.1. Konwersja szkoleń i sprawdzianów					
1.1045 Dodatek 1 D 2.1	Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla załogi lotniczej. Wszystkie mające zastosowania elementy podane w części E i części N.				
1.945 (a)(1)	członek załogi lotniczej, przy przejściu z jednego typu samolotu na inny typ lub klasę, dla których wymagane jest posiadanie nowego uprawnienia na dany typ lub klasę, ukończył szkolenie potrzebne do uzyskania uprawnienia na typ samolotu, spełniające wymogi stosowane do wydawania licencji członka załogi lotniczej;				
1.945 (c)	Szkolenie przejściowe u operatora i szkolenie dla uzyskania uprawnienia na typ lub klasę samolotu wymagane do wydania licencji członka załogi lotniczej mogą być łączone.				
1.980 (a)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, jeżeli nie posiada on wymaganych do tego kwalifikacji.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.980 (b), (c) i (d)	Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu spełniał wszystkie wymagania określone w części N dla każdego typu lub wariantu, chyba że organ zezwolił na zaliczenie na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów oraz wymagań dotyczących bieżącej praktyki. Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednie dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu,		AP		
1.945 (a)(2)	przed przystąpieniem do wykonywania samodzielnych lotów liniowych członek załogi lotniczej ukończył szkolenie przejściowe u operatora: (i) przy przejściu na samolot, dla którego wymagane jest uprawnienie na nowy typ lub klasę; lub (ii) przy zmianie operatora;.				
1.945 (a)(3)	szkolenie przejściowe było przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w instrukcji operacyjnej. Operator zapewnia, by personel wprowadzający elementy szkolenia CRM do szkolenia przejściowego posiadał odpowiednie kwalifikacje;		AC		
1.945 (a)(4)	zakres szkolenia wymaganego w programie szkolenia przejściowego u operatora był określany po zbadaniu odpowiednich danych o wcześniej odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleniach zapisanych w jego rejestrach szkolenia, jak podano w OPS 1.985;		AP		
1.945 Dodatek 1 (a)(1) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: szkolenie naziemne i sprawdziany, obejmujące systemy samolotu, procedury normalne, nienormalne i awaryjne;				
1.945 Dodatek 1 (a)(2) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: szkolenie i sprawdziany obejmujące zapoznanie z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa, które muszą być ukończone przed przystąpieniem do szkolenia na samolocie		AC		
1.945 Dodatek 1 (c) i 1.945 (a)(9)	Elementy szkolenia CRM włączane są do szkolenia przejściowego i prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel		AC		
AMC OPS 1.945 5.1	Kierownik mianowany przez operatora musi być akceptowany przez Władzę.		AC		
1.945 Dodatek 1 (a)(3) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: szkolenie i sprawdziany na samolocie/na symulatorze lotu				
1.945 Dodatek 1 (a)(4) i AMC OPS 1.945	Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje: loty liniowe pod nadzorem i sprawdziany w lotach liniowych		AC		
AMC OPS 1.945 3.1.f	Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu odbył szkolenie w zakresie procedur wodowania z użyciem wyposażenia w wodzie.		AC		
1.945 Dodatek 1 (b)	Szkolenie przejściowe prowadzone jest w kolejności określonej w dodatku 1 do OPS 1.945 (a) (1) - (4) powyżej.				
1.945 (d)	Pilot podejmujący szkolenie niewymagające lotów na samolocie (ZFTT) powinien:				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.945 (d)(3)	Liczba startów i lądowań może zostać zmniejszona na podstawie zalecenia Wspólnej Operacyjnej Rady Oceniającej (JOEB) i po zatwierdzeniu przez organ.		AP		
1.945 Dodatek 1 (d)	Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu lit. a) powyżej członek załogi lotniczej przeszedł ogólne szkolenie pierwszej pomocy oraz, jeśli ma to zastosowanie,.				
1.945 Dodatek 1 (d)	Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu szkolenie w zakresie procedur wodowania z użyciem wyposażenia w wodzie.				
AMC OPS 1.945 6.	Szkolenie przejściowe operatora systemów pokładowych (<i>System Panel Operator</i>)				
1.945 (a)(5)	minimalne standardy dotyczące kwalifikacji i praktyki wymagane od członków załogi lotniczej przed przystąpieniem do szkolenia przejściowego były podane w instrukcji operacyjnej;				
1.945 (a)(6)	przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych pod nadzorem każdy członek załogi lotniczej przeszedł sprawdziany wymagane w OPS 1.965 lit. b) oraz szkolenie i sprawdziany wymagane w OPS 1.965 lit. d);				
IEM OPS 1.945 AMC OPS1.945(5)	Loty Liniowe pod nadzorem Czy określono minimalna ilość sektorów/godzin?				
1.945 (a)(7)	po zakończeniu lotów liniowych pod nadzorem został przeprowadzony sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. c);				
1.945 (a)(8)	z chwilą rozpoczęcia szkolenia przejściowego u operatora członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na innych typach lub klasach samolotów, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub zakończone				
2.1.2. Szkolenia w różnicach i zapoznawcze					
1.945 (b)	W razie zmiany typu lub klasy samolotu sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. b) może być połączony ze sprawdzianem umiejętności na typie lub klasie, zgodnie z wymogami stosowanymi do wydawania licencji członka załogi lotniczej. <u>UWAGA: W przypadku powyższym powinny występować zapisy, że korzysta się z procedur przewoźnika podczas sprawdzania umiejętności na typie lub klasie</u>				
1.950 (b) i (a)(1)	Operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy takie szkolenie w różnicach jest wymagane				
1.950 (b) i (a)(2)	Operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy takie szkolenie zapoznawcze jest wymagane				
2.1.3. Awans na dowódcę załogi					
1.955 (a)(1)	Operator zapewnia, by przy awansowaniu drugiego pilota na dowódcę oraz przy przyjmowaniu do pracy na stanowisko dowódcy: w instrukcji operacyjnej określony był minimalny poziom praktyki możliwy do przyjęcia przez organ;		AC		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.955 (a)(2)	przy wykonywaniu lotów w załogach wieloosobowych pilot ukończył odpowiednie szkolenie dowódcze.				
1.955 (b)	Zakres szkolenia dowódczego, wymaganego w lit. a) pkt 2 powyżej, musi być podany w instrukcji operacyjnej zgodnie z OPS1.955 (b).				
2.1.4. Szkolenia okresowe i sprawdziany					
1.965 (a)(1)	Operator zapewni aby każdy członek załogi lotniczej przechodził okresowe szkolenia i sprawdziany i aby odpowiadały one typowi lub wariantowi samolotu, na którym ten członek załogi wykonuje loty				
1.965 (a)(2)	program szkoleń i sprawdzianów okresowych był ustalony w instrukcji operacyjnej i zatwierdzony przez Władzę		AP		
1.965 (a)(3)	szkolenia okresowe były prowadzone przez właściwy personel				
1.965 (a)(4)	sprawdziany okresowe były przeprowadzane przez właściwy personel		AC		
2.1.5. Sprawdzian y umiejętności przeprowadzone przez operatora					
1.965 (b)(1)(i)	każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany umiejętności u operatora, które wykażą jego umiejętności wykonywania procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych;				
1.965 (b)(1)(ii)	sprawdzian był przeprowadzony w locie bez zewnętrznych odniesień wzrokowych, jeśli od członka załogi lotniczej będzie wymagane wykonywanie lotów IFR;				
1.965 (b)(1)(iii)	każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany umiejętności u operatora jako część zwykłego składu załogi lotniczej				
1.965 (b)(2)	Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania.				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(A)	przerwany start, w przypadku gdy dostępny jest symulator lotów, w przeciwnym razie wyłącznie ćwiczenia manualne;				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(B)	start z niesprawnością silnika pomiędzy V1 i V2 lub tak szybko, jak pozwalają na to względy bezpieczeństwa				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(C)	podejście precyzyjne według wskazań przyrządów do minimów, w przypadku samolotów wielosilnikowych — z jednym silnikiem niepracującym				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(D)	podejście nieprecyzyjne do minimów				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(E)	nieudane podejście według przyrządów z odejściem na wysokości minimum, w przypadku samolotów wielosilnikowych — z jednym silnikiem niepracującym				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(i)(F)	lądowanie z jednym silnikiem niepracującym. Dla samolotów jednosilnikowych wymagane jest wykonanie lądowania przymusowego				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(ii)	gdy manewry z wyłączonym silnikiem są wykonywane w samolocie, niesprawność silnika musi być wyłącznie pozorowana;				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(iii)	w uzupełnieniu do sprawdzianów podanych w ppkt (i) poz. A)–F), co 12 miesięcy muszą zostać spełnione wymogi regulujące licencjonowanie załogi lotniczej, co można połączyć ze sprawdzianem umiejętności u operatora;				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(iv)	w przypadku pilota wykonującego wyłącznie loty z widocznością (VFR) można pominąć elementy wymagane w ppkt (i) poz. C)–E) powyżej, z wyjątkiem podejścia i odejścia na drugie okrążenie z jednym silnikiem niepracującym w lotach na samolotach wielosilnikowych				
1.965 Dodatek 1 (b)(1)(v)	sprawdzian umiejętności u operatora musi zostać przeprowadzony przez egzaminatora typu (TRE);				
2.1.6. Sprawdzian w lotach liniowych					
1.965 (c)	Sprawdzian w lotach liniowych. Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany w lotach liniowych na samolocie w celu wykazania umiejętności wykonywania normalnych lotów liniowych opisanych w instrukcji operacyjnej				
1.965 (c)	Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania				
1.965 Dodatek 1 b)(3)(i)	sprawdziany w lotach liniowych muszą potwierdzać zdolność pilota do wykonania w zadowalający sposób pełnego lotu liniowego łącznie z wykonaniem procedur przed i po locie oraz użyciem posiadanego wyposażenia pokładowego zgodnie z instrukcją operacyjną				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(ii)	załoga lotnicza musi zostać oceniona w zakresie umiejętności zarządzania zasobami załogi (CRM) zgodnie z metodami podanymi w instrukcji operacyjnej i możliwymi do przyjęcia przez Władzę		AC		
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(iii)	ocena CRM sama w sobie nie jest powodem do niezaliczenia sprawdzianu w lotach liniowych				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(iv)	w przypadku gdy piloci są wyznaczani do pełnienia funkcji pilota lecącego i pilota nielecącego, muszą być sprawdzeni w obu tych funkcjach				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(v)	sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzone na samolocie				
1.965 Dodatek 1 (b)(3)(vi)	sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzane przez dowódców wyznaczonych przez operatora i możliwych do przyjęcia przez Władzę		AC		
AMC OPS 1.965(c)	sprawdziany w lotach liniowych do pełnienia funkcji pilota lecącego i pilota nielecącego				
2.1.7. Szkolenia i sprawdziany z sytuacji niebezpiecznych i wyposażenia awaryjnego					

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.965 (d)	Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej odbył szkolenie i przeszedł sprawdziany ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z przewożonego w samolocie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa.				
1.965 (d)	Okres ważności sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(i)	program szkolenia w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa może być połączony ze sprawdzianem znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa oraz jest przeprowadzane na samolocie lub na odpowiednim szkoleniowym urządzeniu zastępczym				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(ii)	coroczny program szkolenia musi obejmować zakres wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(iii)	program szkolenia realizowany w cyklu trzyletnim				
1.965 Dodatek 1 (a)(3)(iii)(C)	faktyczne użycie sprzętu gaśniczego reprezentatywnego dla sprzętu znajdującego się na samolocie w sytuacji rzeczywistego lub pozorowanego pożaru, z wyjątkiem ćwiczeń z gaśnicami halonowymi, które mogą być prowadzone z wykorzystaniem metod zastępczych możliwych do przyjęcia przez Władzę		AC		
1.965 Dodatek 1 (b)(2)	sprawdzian w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa				
1.980 Dodatek 1 (d)(7)(iii)	Coroczne szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa musi obejmować wszystkie wymogi dla każdego typu samolotu				
2.1.8. Szkolenie w zarządzaniu zasobami ludzkimi					
1.965 (e) i 1.965 Dodatek 1 (a)(4)	każdy członek załogi lotniczej odbył szczególne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się w okresie nieprzekraczającym 3 lat.				
IEM OPS 1.945 (a)(9), 1.955 (b)(6), 1.965(e). AMC OPS 1.943/1.945(a)(9)/ 1.955(b)(6)/1.965(e) .8.2	Przed wprowadzeniem umiejętności oceny CRM, Operator powinien ustanowić program szkolenia CRM, łącznie z uzgodnioną terminologią , który powinien być zaakceptowany przez Władzę, i opublikowane w Instrukcji Operacyjnej.		AC		
2.1.9 Szkolenie naziemne i okresowe					
1.965 (f)	Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej przeszedł co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie naziemne i wznawiające				
1.965 Dodatek 1 (a)(1)(i)	Zawartość programu szkolenia naziemnego i wznawiającego				
1.965 Dodatek 1 (a)(1)(ii)	wiedzę nabytą podczas szkolenia naziemnego i wznawiającego sprawdza się przy użyciu testów lub innych odpowiednich metod;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
2.1.10 Szkolenie na samolocie lub symulatorze lotu					
1.965 (g)	Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej odbył co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych szkolenie na samolocie/STD				
1.965 Dodatek 1 (a)(2)(i)	program szkolenia na samolocie/STD jest ustalany w taki sposób, by obejmował wszystkie poważne niesprawności systemów samolotu, jakie miały miejsce w okresie poprzednich 3 lat, oraz związane z nimi procedury postępowania;				
1.965 Dodatek 1 (a)(2)(ii)	jeśli manewry związane z niesprawnością silnika są wykonywane na samolocie, niesprawność silnika jest pozorowana;				
1.965 Dodatek 1 (a)(2)(iii)	jeśli manewry związane z niesprawnością silnika są wykonywane na samolocie, niesprawność silnika jest pozorowana				
1.005 (d), 1.970, 1.945 (d) (2), 1.978 (a) i 1.978(b)	Każde syntetyczne urządzenie szkoleniowe (Synthetic Training Device — STD), takie jak symulator lotów (Flight Simulator — FS) lub lotnicze urządzenie szkoleniowe (Flight Training Device — FTD), które zastępuje samolot do celów szkoleń lub sprawdzianów, musi posiadać certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie do urządzeń szkoleniowych. Operator zamierzający korzystać z syntetycznego urządzenia szkoleniowego musi uzyskać zezwolenie Władzy		AP		
OPS1.005d	W celu uzyskania zezwolenia Władzy Operator powinien ustanowić procedurę oceny doboru FSTD, która powinna sklasyfikować różnice pomiędzy samolotem, a FSTD i powinna być zgodna z wytycznymi Stowarzyszenia Transportu Lotniczego (ATA).				
OPS 1.965 (a3)(ii)	Operator musi zapewnić, by szkolenia okresowe były prowadzone przez następujący personel: szkolenie na samolocie/syntetycznym urządzeniu szkoleniowym (STD) — przez instruktora typu (TRI), instruktora klasy (CRI) lub, w przypadku szkolenia na STD, przez instruktora symulatora (SFI), pod warunkiem, że instruktor typu, instruktor klasy lub instruktor symulatora spełniają wymogi operatora dotyczące praktyki i wiedzy wystarczające do prowadzenia szkolenia w zakresie podanym w lit. a) pkt 1 ppkt (i) poz. A) oraz poz. B) dodatku 1 do OPS 1.965;				
OPS 1.965 (a4)(i)	Operator musi zapewnić, by sprawdziany umiejętności u operatora były prowadzone — przez egzaminatora typu (TRE), egzaminatora klasy (CRE) lub, jeśli sprawdzian jest przeprowadzany STD, przez egzaminatora typu, klasy lub egzaminatora symulatora (SFE), przeszkolonego w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM) oraz oceny umiejętności CRM;				
PART FCL	Operator musi zapewnić, że podczas sesji symulatorowych stosuje swoje własne SOP, które jest zgodne z wymaganiami PART FCL				
AMC OPS 1.945 para 5.1	Sesja symulacyjna jest prowadzona przez instruktora typu (TRI(A)), który zajmuje stanowisko pilota		AC		
2.1.11 Okresowe szkolenia i sprawdziany przeprowadzane przez operatora – operatorzy systemów pokładowych					

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.965 Dodatek 2	okresowe szkolenia i sprawdziany przeprowadzane przez operatora – operatorzy systemów pokładowych				
2.1.12 Kwalifikacje fachowości w zakresie tras i lotnisk					
1.968 (a)(1)	pilot, który może być wyznaczony do wykonywania lotów z każdego stanowiska, odbył odpowiednie szkolenia i sprawdziany				
1.968 (a)(2)	program szkoleń i sprawdzianów był podany w instrukcji operacyjnej i był możliwy do przyjęcia przez organ		AC		
1.975 (a)	Operator zapewnia, by pilot przed wyznaczeniem na dowódcę lub na pilota, któremu dowódca może przekazać prowadzenie lotu, posiadał odpowiednią wiedzę o trasach planowanych lotów oraz o lotniskach (łącznie z lotniskami zapasowymi), o urządzeniach i obowiązujących procedurach				
AMC OPS 1.975	Zawartość szkolenia z kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk		AC AP		
AMC OPS 1.975	Metody prowadzenia szkoleń z kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk		AP		
AMC OPS 1.975	Kompetencje lotnisk				
AMC OPS 1.975 5.1 1.005 (d)	Przed przystąpieniem do wykonywania lotów na lotnisko kategorii C dowódca powinien zostać zapoznany z lotniskiem poprzez jego udział jako obserwator w locie na to lotnisko albo odbycie ćwiczeń na symulatorze lotu. Procedura ta powinna być certyfikowana przez operatora. Operator zamierzający wykorzystać urządzenie STD musi uzyskać zgodę Urzędu				
1.975 (b) i (d)	Okres ważności kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części:				
1.975 (c)	Ważność kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk jest odnawiana przez wykonywanie lotów na trasie lub do lotniska w okresie ważności określonym w lit. b) powyżej				
1.978	Alternatywny program szkolenia i kwalifikacji		AP		
2.1.13 Operacje przy ograniczonej widzialności trening i kwalifikacje					
2.1.13.1 OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI – WYMOGI OGÓLNE					
1.435	Terminologia				
1.005 (d) 1.450 Dodatek 1 (d)(2)	szkolenia przejściowe do wykonywania startów przy ograniczonej widzialności zatwierdzenie symulatora do szkoleń w podejściach		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.440 Dodatek 1 (b)(1)	jeżeli wnioskowana DH wynosi 50 stóp lub więcej. Jeżeli DH jest mniejsza niż 50 stóp, wówczas należy wykonać co najmniej 100 podejść i lądowań, chyba że odstępstwo od tej zasady zostało zatwierdzone przez organ.		AP		
1.440 Dodatek 1 (b)(2)	Władza może przyjąć mniejszą liczbę podejść i lądowań, uznając doświadczenia uzyskane przez innego operatora posiadającego certyfikat AOC wydany zgodnie z OPS 1, użytkującego ten sam typ lub wariant samolotu i stosującego te same procedury		AC		
1.450 (1)	Przed przystąpieniem do wykonywania operacji startów przy ograniczonej widzialności, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II, operacji w kategorii II i III lub podejść z wykorzystaniem EVS operator zapewnia, by: każdy członek załogi lotniczej: ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznych RVR/CMV i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia;				
1.450 (2)	szkolenia i sprawdziany były prowadzone zgodnie ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej. Szkolenia te są szkoleniami dodatkowymi do wymaganych w części N;		AP		
1.450 (3) i 1.455 (b)(3)	kwalifikacje załogi lotniczej były określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów samolotów członkowie załogi lotniczej mają odpowiednie kwalifikacje przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, gdy wartość RVR jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów w kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D), podejścia z wykorzystaniem EVS, podejścia poniżej standardu w kategorii I, podejścia poza standardem w kategorii II lub podejścia w kategorii II lub III.				
1.450 Dodatek 1 (a)	Operator może ograniczyć zakres szkolenia zgodnie z pkt 2 i 3 poniżej, pod warunkiem że tak ograniczony zakres szkolenia będzie możliwy do przyjęcia przez organ.		AC		
1.455 Dodatek 1 (a) Uwaga 2	Mogą również być certyfikowane i zatwierdzane innego rodzaju systemy naprowadzania lub wskaźniki. dla operacji LVO		AP		
1.450 Dodatek 1 (a)(1)	Członkowie załóg lotniczych bez wcześniejszego doświadczenia w operacjach w kategorii II lub kategorii III muszą odbyć pełny program przeszkolenia opisany w lit. b), c) i d) poniżej		AC		
1.450 Dodatek 1 (a)(2)(ii)	Członkowie załóg lotniczych posiadający wcześniejsze doświadczenie w kategorii II lub kategorii III w operacjach podobnego typu lub w kategorii II w ręcznym lądowaniu, jeśli zdobyte u innego operatora wspólnotowego mogą odbyć skrócone szkolenie.		AP		
1.450 Dodatek 1 (a)(3)	Członkowie załóg lotniczych posiadający wcześniejsze doświadczenie w operacjach w kategorii II lub kategorii III nabyte u danego operatora mogą odbyć skrócone szkolenie naziemne, na symulatorze lotów lub w powietrzu				
1.450 Dodatek 1 (a)(4)	Wykonując operacje w kategorii II lub kategorii III przy użyciu innych wariantów samolotu w ramach uprawnień na ten sam typ lub tę samą klasę, operator gwarantuje, że różnice lub podobieństwa przedmiotowych samolotów uzasadniają takie loty,				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
2.1.13.2 WSTĘPNE NAZIEMNE SZKOLENIE OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI					
1.450 Dodatek 1 (b)(1)	charakterystykę i ograniczenia ILS lub MLS				
1.450 Dodatek 1 (b)(2)	charakterystykę pomocy wzrokowych				
1.450 Dodatek 1 (b)(3)	charakterystykę mgły;				
1.450 Dodatek 1 (b)(4)	osiągi i ograniczenia operacyjne poszczególnych systemów pokładowych w celu uwzględnienia symboliki HUD i charakterystyki EVS, w zależności od okoliczność				
1.450 Dodatek 1 (b)(5)	skutki opadów, oblodzenia oraz uskoku wiatru i turbulencji na małej wysokości				
1.450 Dodatek 1 (b)(6)	skutki określonych usterek samolotu/systemu				
1.450 Dodatek 1 (b)(7)	użycie i ograniczenia systemów oceny RVR;				
1.450 Dodatek 1 (b)(8)	zasady ustalania wymagań dotyczących zachowania przewyższenia nad przeszkodami				
1.450 Dodatek 1 (b)(9)	rozpoznawanie niesprawności urządzeń naziemnych i działania podejmowane w razie ich wystąpienia				
1.450 Dodatek 1 (b)(10)	procedury i środki ostrożności podejmowane w ruchu naziemnym podczas operacji przy RVR wynoszącej 400 m lub mniej oraz wszelkie dodatkowe procedury wymagane do startu w warunkach widzialności poniżej 150 m (200 m dla samolotów kategorii D);				
1.450 Dodatek 1 (b)(11)	znaczenie wysokości decyzji (DH) ustalanych na podstawie wskazań radiowysokościomierza oraz wpływ ukształtowania terenu na wskazania radiowysokościomierza i na systemy automatycznego podejścia i lądowania				
1.450 Dodatek 1 (b)(12)	wagę i znaczenie wysokości alarmowej (<i>alert height</i>), jeśli jest stosowana, oraz czynności podejmowane w razie wszelkiego rodzaju niesprawności powyżej i poniżej wysokości alarmowej				
1.450 Dodatek 1 (b)(13)	wymagania dotyczące kwalifikacji pilotów potrzebnych do uzyskania i utrzymania zezwolenia na wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności i prowadzenie operacji w kategorii II lub III				
1.450 Dodatek 1 (b)(14)	znaczenie prawidłowej pozycji w fotelu i linii wzroku				
2.1.13.3 SZKOLENIE NA SYMULATORZE LOTU I/LUB W POWIETRZU					

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(i)	Operator musi zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało: sprawdzanie, na ziemi i w powietrzu, właściwego funkcjonowania wyposażenia				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(ii)	Operator musi zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało: wpływ zmiany stanu instalacji naziemnych na minima				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(iii)	Operator musi zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało: monitorowanie: systemów automatycznego sterowania torem lotu i stanu sygnalizatorów automatycznego lądowania, z naciskiem na czynności, jakie należy podjąć w przypadku niesprawności tych systemów; oraz poziomu operacyjnego systemów HUD/HUDLS/EVS i sygnalizatorów, w stosownych przypadkach, w celu uwzględnienia wskaźników Head Down;				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(iv)	czynności podejmowane w przypadku niesprawności takich elementów, jak silniki, systemy elektryczne, hydrauliczne lub sterowania torem lotu				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(v)	skutki znanych niesprawności oraz korzystanie z wykazu wyposażenia minimalnego (MEL);				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(vi) \	ograniczenia operacyjne wynikające ze świadectwa zdatności do lotu				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(vii)	informację o odniesieniach wzrokowych, których uzyskanie jest wymagane na wysokości decyzji (DH), wraz z informacją o maksymalnym dopuszczalnym odejściu od ścieżki schodzenia lub ścieżki kierunku podejścia;				
1.450 Dodatek 1 (c) (1)(viii)	wagę i znaczenie wysokości alarmowej (<i>alert height</i>), jeśli jest stosowana, oraz czynności podejmowane w przypadku każdej niesprawności powyżej i poniżej wysokości alarmowej				
1.450 Dodatek 1 (c) (4)	W ramach szkolenia ćwiczy się procedury na wypadek niezdolności do pracy członka załogi mające zastosowanie do startów przy ograniczonej widzialności oraz dla operacji w kategorii II lub III				
1.450 Dodatek 1 (c) (2)	Operator musi zapewnić, by każdy członek załogi lotniczej został przeszkolony w zakresie swoich obowiązków i poinstruowany o wymaganiach dotyczących współpracy z innymi członkami załogi. Należy maksymalnie wykorzystywać symulatory lotów				
1.450 Dodatek 1 (c) (3)	Szkolenie musi być podzielone na fazy obejmujące operacje normalne, bez niesprawności samolotu lub wyposażenia, lecz z uwzględnieniem wszelkich mogących wystąpić warunków pogodowych, oraz szczegółowe scenariusze dotyczące niesprawności samolotu i wyposażenia mogących mieć wpływ na operacje w kategorii II lub III				
1.450 Dodatek 1 (c) (5) 1.005 (d)	W przypadku samolotów, dla których brak jest symulatora lotów, operator musi zapewnić, by faza szkolenia na symulatorze lotów właściwa dla wizualnego scenariusza operacji w kategorii II była prowadzona na specjalnie zatwierdzonym symulatorze lotów. Tego rodzaju szkolenie musi obejmować minimum cztery podejścia do lądowania.		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (c) (5)	Elementy szkolenia i ćwiczenie procedur specyficznych dla tego typu samolotu przeprowadza się w samolocie.				
1.450 Dodatek 1 (c) (8)	Program szkolenia musi zapewniać praktykę w postępowaniu z błędami systemu, które wymagają powrotu do wyższych minimów				
1.450 Dodatek 1 (c) (10)	Kiedy starty są wykonywane przy RVR równej 400 m lub mniejszej, szkolenie musi obejmować niesprawność systemów silnika, które prowadzą zarówno do kontynuowania, jak i przerwania startu.				
2.1.13.3.1 SZKOLENIE WSTĘPNE NA SYMULATORZE LUB/I W POWIETRZU NA KATEGORIĘ II i III					
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(i)	podejście z użyciem odpowiednich systemów naprowadzania, autopilotów i systemów sterowania zainstalowanych w samolocie, do osiągnięcia odpowiedniej wysokości decyzji (DH), wraz z przejściem do lotu z widocznością i lądowaniem				
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(ii)	podejście ze wszystkimi silnikami pracującymi, z użyciem odpowiednich systemów naprowadzania, autopilotów, HUDLS i/lub EVS oraz systemów sterowania zainstalowanych na samolocie, do osiągnięcia odpowiedniej wysokości decyzji (DH), a następnie wykonanie nieudanego podejścia; wszystkie te czynności wykonuje się bez zewnętrznych odniesień wzrokowych				
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(iii)	tam gdzie ma to zastosowanie, podejścia z użyciem automatycznych systemów przeznaczonych do wykonywania automatycznego wyrównania, lądowania i dobiegu;				
1.450 Dodatek 1 (c) (6)(iv)	normalna praca danego systemu, zarówno z uzyskaniem, jak i bez uzyskania odniesień wzrokowych na wysokości decyzji (DH)				
1.450 Dodatek 1 (c) (8)	Program szkolenia musi zapewniać praktykę w postępowaniu z błędami systemu, które wymagają powrotu do wyższych minimów				
1.450 Dodatek 1 (c) (9)	Program szkolenia musi obejmować postępowanie z samolotem w sytuacjach, kiedy podczas podejścia z wyposażeniem typu <i>fail-passive</i> w kategorii III błąd powoduje odłączenie autopilota na wysokości decyzji (DH) lub poniżej, a ostatnia podawana RVR wynosi 300 m lub mniej				
1.450 Dodatek (c) (11)	Program szkolenia musi obejmować, w stosownych przypadkach, podejścia, w których niesprawność systemu HUDLS i/lub EVS przy małej wysokości lotu wymaga: (i) przejścia na wskaźniki przeziernie w celu wykonania nieudanego podejścia; albo (ii) przejścia na lot bez, lub z ograniczonym, prowadzeniem typu HUDLS w celu wykonania nieudanego podejścia od wysokości decyzji lub niższej, wraz z przypadkami, w których może nastąpić zetknięcie podwozia z drogą startową.				
1.450 Dodatek 1 (c) (12)	W przypadku startów przy ograniczonej widzialności, operacji poniżej standardu w kategorii I, operacji poza standardem w kategorii II oraz operacji w kategorii II i III z wykorzystaniem HUD/HUDLS lub hybrydowego HUD/HUDLS, operator zapewnia, by program szkoleń i sprawdzianów obejmował, w stosownych przypadkach, wykorzystanie HUD/HUDLS w normalnych operacjach podczas wszystkich faz lotu				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
2.1.13.3.2 SZKOLENIE NA SYMULATORZE LUB/ W POWIETRZU DLA KOLEJNYCH ETAPÓW SZKOLENIA					
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(i)	podejścia do lądowania przy niesprawności silnika w różnych fazach podejścia				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(ii)	podejścia przy niesprawności krytycznych systemów (np. elektrycznego, automatycznego sterowania, naziemnego i pokładowego ILS/MLS oraz monitorów stanu);				
1.450 Dodatek 1(c) (7)(iii)(A)	podejścia, w których niesprawność systemu automatycznego sterowania i/lub HUD/HUDLS/EVS przy małej wysokości lotu wymaga: powrotu do ręcznego sterowania podczas wyrównania, lądowania i dobiegu lub wykonania nieudanego podejścia;				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(iii)(B)	podejścia, w których niesprawność systemu automatycznego sterowania i/lub HUD/HUDLS/EVS przy małej wysokości lotu wymaga: przejścia do sterowania ręcznego lub trybu ograniczonego zakresu automatycznego sterowania w celu wykonania od wysokości decyzji, na wysokości decyzji lub poniżej wysokości decyzji (DH), wraz z przypadkami, w których może nastąpić zetknięcie podwozia z drogą startową				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(iv)	niesprawności systemów powodujące nadmierne odejście od ścieżki kierunku lub ścieżki schodzenia zarówno powyżej, jak i poniżej wysokości decyzji (DH), w warunkach minimalnej dopuszczalnej widzialności dla danej operacji. Ponadto należy ćwiczyć przejście do lądowania ręcznego, jeśli tryb ograniczonego zakresu automatycznego sterowania polega na użyciu wskaźnika przeziernego (HUD) lub użycie takiego wskaźnika stanowi jedyny dostępny tryb wyrównania;				
1.450 Dodatek 1 (c) (7)(v)	niesprawności i procedury swoiste dla danego typu samolotu lub jego wariantu.				
2.1.13.4. SZKOLENIA W KONWERSJI WYMAGAŃ DOTYCZĄCYCH WYKONYWANIA STARTÓW PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI W OPERACJACH KATEGORII II i III					
1.450 Dodatek 1 (d)	Operator zapewnia, by przy zmianie typu/klasy lub wariantu samolotu, którym będą prowadzone starty przy ograniczonej widzialności, operacje poniżej standardu w kategorii I, operacje poza standardem w kategorii II, podejścia z wykorzystaniem EVS przy wartości RVR wynoszącej 800 m lub mniej oraz operacje w kategorii II i III,				
1.450 Dodatek 1 (d)	Wymagania dotyczące praktyki członków załogi lotniczej uprawniającej do zakwalifikowania na skrócone szkolenie				
1.450 Dodatek 1 (d) (1)	Szkolenie naziemne. Odpowiednie wymagania określone są w lit. b) powyżej, uwzględniając szkolenia i doświadczenie członka załogi lotniczej w operacjach w kategorii II i kategorii III.				
1.450 Dodatek 1 (d) (2)(i)	Wykonanie co najmniej 6 (8 dla operacji HUDLS z lub bez EVS) podejść lub lądowań na symulatorze lotów. Wymogi dotyczące 8 podejść z HUDLS można obniżyć do 6 w przypadku wykonywania operacji z hybrydowym HUDLS.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (d) (2)(ii)	Jeśli dla danego typu samolotu nie ma symulatora lotów, należy wykonać na tym samolocie minimum 3 podejścia (5 dla operacji HUDLS i/lub EVS), w tym co najmniej 1 lot z odejściem na drugie okrążenie				
1.450 Dodatek 1 (d) (2)(iii)	Ukończenie dodatkowego szkolenia, jeśli wymagane jest jakiekolwiek specjalne wyposażenie, takie jak wskaźnik przezierny (HUD) lub urządzenia polepszające widzenie.				
1.450 Dodatek 1 (d) (3)(i)	Operator musi zapewnić, by przed przystąpieniem do wykonywania operacji w kategorii II lub III każdy członek załogi lotniczej przeszedł sprawdzian umiejętności				
1.450 Dodatek 1 (d) (3)(ii)	Sprawdzian wymagany w 1.450 Dodatek 1 (d) (3)(ii) może być zastąpiony pozytywnym ukończeniem szkolenia na symulatorze lotu lub w powietrzu wymaganym w 1.450 Dodatek 1 (d) (2)				
1.450 Dodatek 1 (d) (4)(i)	Operator musi zapewnić, by każdy członek załogi lotniczej odbył następującą praktykę w lotach liniowych pod nadzorem (LIFUS): (i) dla operacji w kategorii II, podczas których jest wymagane lądowanie ręczne lub podejście z HUDLS, co najmniej: A) 3 lądowania z odłączonym autopilotem; B) 4 lądowania z HUDLS wykorzystywanym do przyziemienia				
1.450 Dodatek 1 (d) (4)(ii)	dla operacji w kategorii III — minimum 2 lądowania automatyczne				
1.450 Dodatek 1 (d) (4)(iii)	dla podejść w kategorii III z wykorzystaniem HUDLS do przyziemienia — minimum 4 podejścia				
2.1.13.5. TYPY ORAZ DOŚWIADCZENIE DOWÓDCZE					
1.450 Dodatek 1 (e) (1)	Do ewentualnych dowódców i pilotów bez doświadczenia w lotach samolotami danego typu/danej klasy, przed rozpoczęciem operacji w kategorii II, mają zastosowanie następujące wymagania dodatkowe: (i) 50 godzin lotu lub 20 odcinków tras na danym typie, łącznie z lotami liniowymi pod nadzorem; oraz (ii) do odpowiednich minimów RVR w kategorii II należy dodawać 100 m, kiedy operacja wymaga lądowania ręcznego kategorii II lub wykorzystania HUDLS do przyziemienia do czasu:				
1.450 Dodatek 1 (e) (2)	Do ewentualnych dowódców i pilotów bez doświadczenia w lotach samolotami danego typu, przed rozpoczęciem operacji w kategorii III, mają zastosowanie następujące wymagania dodatkowe: (i) 50 godzin lotu lub 20 odcinków tras na danym typie, łącznie z lotami liniowymi pod nadzorem; oraz (ii) do czasu wykonania 100 godzin lotu samolotami danego typu lub 40 odcinków tras, łącznie z lotami liniowymi pod nadzorem, mające zastosowanie minima RVR w kategorii II lub III muszą być podwyższone o 100 m, chyba że wcześniej uzyskali oni kwalifikacje do wykonywania operacji w kategorii II lub III u dowolnego operatora wspólnotowego.				
1.450 Dodatek 1 (e) (3)	Organ może zezwolić na zmniejszenie powyższych wymagań dotyczących doświadczenia dowódczego dla tych członków załogi lotniczej, którzy posiadają doświadczenie dowódcze w operacjach w kategorii II lub kategorii III		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
2.1.13.6. STARTY PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI PRZY RVR MNIEJSZEJ NIŻ 150/200m					
1.450 Dodatek 1 (f)(1)(i)	Operator musi zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia: (i) start normalny w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR				
1.450 Dodatek 1 (f)(1)(ii)	Operator musi zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia: (ii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika pomiędzy V1 a V2 lub tak szybko, jak na to pozwalają względy bezpieczeństwa;				
1.450 Dodatek 1 (f)(1)(iii)	Operator musi zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia: (iii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika przed osiągnięciem V1, powodującej przerwanie startu.				
1.450 Dodatek 1 (f)(2)	Operator musi zapewnić, by szkolenie wymagane w pkt 1 powyżej było przeprowadzane na symulatorze lotów. Szkolenie to musi obejmować użycie wszelkich specjalnych procedur i składników wyposażenia. Jeśli dla danego typu samolotu nie ma symulatora lotów, organ może zatwierdzić odbywanie takiego szkolenia w samolocie bez wymagania spełnienia warunku dotyczącego minimalnych warunków RVR (zob. dodatek 1 do OPS 1.965.)		AP		
1.450 Dodatek 1 (f)(3)	Operator musi zapewnić, by przed przystąpieniem do wykonywania startów w warunkach ograniczonej widzialności przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D) członek załogi lotniczej przeszedł sprawdzian umiejętności, w stosownych przypadkach. Sprawdzian może zostać zastąpiony przez pozytywne ukończenie szkolenia na symulatorze lotów lub w powietrzu wymaganych w lit. f) pkt 1 jedynie w przypadku zmiany typu samolotu.				
2.1.13.7. OKRESOWE SZKOLENIA I SPRAWDZIANY – OPERACJE PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI					
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Operator musi zapewnić, by w połączeniu z normalnym okresowym szkoleniem i sprawdzianami umiejętności u operatora były sprawdzane wiedza i zdolność pilota do wykonywania zadań związanych z określoną kategorią operacji, do których pilot jest uprawniony				
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Wymagana liczba podejść, jakie muszą być wykonane na symulatorze lotów w terminie ważności okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora (opisanego w OPS 1.965 lit. b)), wynosi minimum 2 (4, jeżeli HUDLS i/lub EVS wykorzystywane są do przyziemienia), z których jedno musi być lądowaniem przy najniższej zatwierdzonej RVR; dodatkowo 1 (2 dla operacji HUDLS i/lub operacji z wykorzystaniem EVS) z tych podejść można zastąpić podejściem i lądowaniem wykonanym samolotem przy użyciu zatwierdzonych procedur dla kategorii II i III.				
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Podczas okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora wykonuje się jedno nieudane podejście				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.450 Dodatek 1 (g)(1)	Jeżeli operator jest upoważniony do wykonywania startów przy RVR niższej niż 150/200 m, to podczas okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora pilot wykonuje co najmniej jeden start przy ograniczonej widzialności (LVTO) i najniższych obowiązujących minimach				
1.450 Dodatek 1 (g)(2)	Na potrzeby prowadzenia operacji w kategorii III operator musi używać symulatora lotów				
1.450 Dodatek 1 (g)(3)	Operator musi zapewnić, by w odniesieniu do operacji w kategorii III wykonywanych samolotami posiadającymi system sterowania torem lotu typu <i>fail-passive</i> , w tym HUDLS, w okresie trzech kolejnych sprawdzianów umiejętności u operatora było wykonywane co najmniej jedno nieudane podejście spowodowane niesprawnością autopilota na wysokości decyzji (DH) lub poniżej, przy ostatniej podawanej RVR równej 300 m lub mniejszej				
1.450 Dodatek 1 (g)(4)	Organ może zezwolić na prowadzenie szkolenia i sprawdzianów okresowych dotyczących operacji w kategorii II oraz startów LVTO przy użyciu samolotu, jeżeli nie ma symulatora lotów dla danego typu samolotu lub możliwego do przyjęcia zamiennika.		AC		
2.1.13.8. DODATKOWE SZKOLENIA, WYMAGANIA – NIŻSZE NIŻ STANDARDOWA KATEGORIA I, PODEJŚCIA Z WYKORZYSTANIEM EVS I INNE NIŻ STANDARDOWE I INNE NIŻ STANDARDOWE OPERACJE W KATEGORII II					
1.450 Dodatek 1 (h)(1)	Operatorzy przeprowadzający operacje poniżej standardu w kategorii I				
1.450 Dodatek 1 (h)(2)	Operatorzy przeprowadzający operacje poza standardem w kategorii II				
1.450 Dodatek 1 (h)(3)	Operatorzy przeprowadzający operacje podejścia z wykorzystaniem EVS przy RVR wynoszącej 800 m lub mniej				
2.1.14. Dodatkowe szkolenia, wymagania – Operacje ETOPS					
AMC 20-6 rev. 2 Dodatek 6	Program szkolenia ETOPS musi być zgodny z wymaganiami tego dodatku				
2.1.15. Dodatkowe szkolenia, wymagania – Operacje RNAV, PBN					
ICAO PBN manual JAA TGL 10 AMC 20-	Program szkolenia nawigacji obszarowej musi być zgodny z wymaganiami tego dodatku				
2.1.16. Dodatkowe szkolenia, wymagania – Operacje RVSM					
JAA TGL 6	Program szkolenia wykonywania operacji w przestrzeni RVSM musi być zgodny z wymaganiami tego dodatku				
2.1.17. Dodatkowe szkolenia, wymagania – TCAS/ACAS					

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
Rozporządzenie Komisji (WE) 1332/2011 EASA AMC	Program szkolenia TCAS musi być zgodny z wymaganiami tego przepisu				
2.1.18 Materiały niebezpieczne – programy szkolenia					
1.1220 (a)	Operator opracowuje i realizuje programy szkoleniowe wymagane przez instrukcje techniczne i podlegające zatwierdzeniu przez organ		AP		
1.1220 (b)	Operator musi zapewnić, by personel odbył szkolenie w zakresie wymagań współmiernych do jego obowiązków				
1.1220 (c)	Operator musi zapewnić, by w momencie zatrudniania osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje.				
1.1220 (d)	Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków				
1.1220 (e)	Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata.		AP		
1.1220 (f)	Operator zapewnia, by rejestry szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych były zachowywane dla całego personelu zgodnie z wymogami instrukcji technicznych		AP		
1.1220 (g)	Operator zapewnia, by personel jego agenta obsługi naziemnej był przeszkolony zgodnie z wymogami instrukcji technicznych		AP		
AMC OPS 1.1220	Wniosek o zatwierdzenie programu szkolenia.		AP		
2.1.19. Ochrona – programy szkoleniowe					
1.1240	Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego				
2.2 Personel pokładowy					
1.1045 Dodatek 1 D 2.2.	programy szkoleniowe i sprawdzające dla personelu pokładowego.				
1.988	Operator zapewnia, że wszyscy członkowie personelu pokładowego spełniają wymagania zgodne z wymogami tej części O i wszelkie inne wymogi bezpieczeństwa mające zastosowanie do personelu pokładowego.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.988	Definicja członka personelu pokładowego.				
2.2.1. Wstępne szkolenie w zakresie bezpieczeństwa					
1.995 (c) Part-CC	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie wstępne zgodnie z OPS 1.1005 i posiada świadectwo odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa;				
AMC OPS 1.995(a)(2) para.1	Wstępne badania medyczne lub ocena stanu zdrowia oraz każda kolejna ocena medyczna członków personelu pokładowego mają być prowadzone przez lub pod nadzorem odpowiednio wykwalifikowanego lekarza orzecznika, uznanego przez władze lotnicze.		AC		
1.1005 (a)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przed rozpoczęciem szkolenia przejściowego ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa, obejmujące co najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1005				
1.1005 Dodatek1 (a)	Szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym zgodnie z 1.1005 Dodatek1 (a)				
1.1005 Dodatek 1 (b)	Szkolenie w zakresie przetrwania w wodzie				
1.1005 Dodatek 1 (c)	Szkolenie w technikach przetrwania				
1.1005 Dodatek 1 (d) (1)-(3) 1.1005/1.1010/1.1015 Dodatek 3	Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc: Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc zgodnie z 1.1005/1.1010/1.1015 Dodatek 3				
1.1005 Dodatek 1 (e)(1)	porady dotyczące rozpoznawania i zajmowania się pasażerami, którzy są pod wpływem alkoholu, spożywają go, są pod wpływem środków odurzających lub są agresywni				
1.1005 Dodatek 1 (e)(2)	metody używane do motywacji pasażerów i kontroli nad tłumem niezbędne do przyspieszenia ewakuacji samolotu;				
1.1005 Dodatek 1 (e)(3)	przepisy dotyczące bezpiecznego przechowywania bagażu kabinowego (łącznie z przedmiotami służbowymi w kabinie) oraz ryzyko, że będzie on stanowić zagrożenie dla pasażerów w kabinie lub w inny sposób przeszkodzi w użyciu wyposażenia awaryjnego lub wyjść awaryjnych, lub też uszkodzi je				
1.1005 Dodatek 1 (e)(4)	znaczenie prawidłowego rozmieszczania pasażerów w odniesieniu do masy i wyważenia samolotu. Szczególny nacisk kładzie się na rozmieszczenie pasażerów niepełnosprawnych i konieczność umieszczenia w rejonie wyjść nienadzorowanych pasażerów o odpowiedniej sprawności fizycznej				
1.1005 Dodatek 1 (e)(5)	czynności, jakie mają zostać podjęte na wypadek turbulencji, łącznie z zabezpieczeniem kabiny;				
1.1005 Dodatek 1 (e)(6)	środki ostrożności, jakie mają zostać podjęte w przypadku przewożenia w kabinie pasażerskiej żywych zwierząt;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1005 Dodatek 1 (e)(7)	szkolenie w zakresie materiałów niebezpiecznych uwzględniające przepisy części R;				
1.1220 (c)	Operator musi zapewnić, by w momencie zatrudniania osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje.				
1.1220 (d)	Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków.				
1.1005 Dodatek 1 (e)(8)	procedury ochrony uwzględniające przepisy części S.				
1.1240	Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego. Część S				
1.1005 Dodatek 1 (f)	Łączność				
1.1005 Dodatek 1 (g)(1)	Dyscyplina i zakres obowiązków: znaczenie pełnienia przez personel pokładowy obowiązków zgodnie z instrukcją operacyjną				
1.1005 Dodatek 1 (g)(2)	bieżące kwalifikacje i sprawność niezbędne do odbywania lotów w charakterze członka personelu pokładowego, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymaganego wypoczynku;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(3)	znajomość przepisów lotniczych odnoszących się do personelu pokładowego oraz rola organu nadzoru lotniczego				
1.1005 Dodatek 1 (g)(4)	wiedza ogólna dotycząca terminologii lotniczej, teorii lotu, rozmieszczenia pasażerów, meteorologii i obszarów lotów				
1.1005 Dodatek 1 (g)(5)	odprawa przed startem personelu pokładowego i zapewnienie niezbędnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do określonych obowiązków				
1.1005 Dodatek 1 (g)(6)	znaczenie aktualizacji odpowiednich dokumentów i instrukcji poprawkami wydawanymi przez operatora;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(7)	znaczenie określenia momentu, w którym członek personelu pokładowego jest upoważniony do rozpoczęcia ewakuacji oraz innych procedur awaryjnych i za nie odpowiada;				
1.1005 Dodatek 1 (g)(8)	znaczenie obowiązków związanych z bezpieczeństwem i odpowiedzialności za ich pełnienie oraz potrzeba szybkiego i skutecznego działania w sytuacjach awaryjnych;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1005 Dodatek 1 (g)(9)	świadomość skutków zanieczyszczenia powierzchni oraz potrzeba informowania załogi lotniczej o wszelkim zaobserwowanym zanieczyszczeniu powierzchni.				
1.1005 Dodatek 1 (h)	Zarządzania zasobami załogi. (patrz także szkolenia CRM)				
1.1005 (b)	Kursy szkoleniowe, według uznania organu i po zatwierdzeniu przez niego, są prowadzone: albo przez operatora bezpośrednio, lub pośrednio, poprzez instytucję szkoleniową występującą w imieniu operatora; albo przez zatwierdzoną instytucję szkoleniową.		AP		
1.1005 (c)	Program i struktura szkoleń podstawowych są zgodne ze stosownymi wymogami i podlegają wcześniejszemu zatwierdzeniu przez organ.		AP		
1.1005 (d)	Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie wystawiają członkowi personelu pokładowego zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa po ukończeniu przez niego szkolenia podstawowego oraz po uzyskaniu pozytywnego wyniku ze sprawdzianu, o którym mowa w OPS 1.1025.		AP		
1.1005 (e)	W przypadku gdy organ zezwala operatorowi lub zatwierdzonej instytucji szkoleniowej na wystawienie członkowi personelu pokładowego zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zaświadczenie to posiada wyraźne odniesienie do zatwierdzenia przez organ.		AP		
1.1025 (a)	Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie zapewniają, by w trakcie lub po zakończeniu szkolenia wymaganego przez OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 oraz 1.1020 każdy członek personelu pokładowego przystąpił do sprawdzianu obejmującego odbyte szkolenie w celu sprawdzenia jego umiejętności pełnienia obowiązków w zakresie bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych. Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie zapewniają, by personel przeprowadzający takie sprawdziany posiadał odpowiednie kwalifikacje		AP		
1.1025 (b)(1)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przystąpił do następujących sprawdzianów: szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1,1005				
1.1000 (c)	Jeśli zgodnie z OPS 1.990 wymagany jest więcej niż jeden członek personelu pokładowego, operator nie wyznacza na stanowisko starszego członka personelu pokładowego osoby, która nie posiada co najmniej rocznej praktyki na stanowisku członka personelu pokładowego i nie ukończyła odpowiedniego szkolenia obejmującego zakres em OPS 1.1000 (c)				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1000 (d)	Operator określa procedury wyboru kolejnego, najbardziej wykwalifikowanego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, na wypadek gdyby wyznaczony starszy członek personelu pokładowego nie mógł wypełniać swoich obowiązków. Procedury takie muszą być możliwe do przyjęcia przez organ i muszą uwzględniać doświadczenie operacyjne członka personelu pokładowego		AC		
1.1002 (a)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego, który nie posiada wcześniejszej, porównywalnej praktyki, przed podjęciem obowiązków jedyne go członka personelu pokładowego odbył następujące szkolenia: szkolenie uzupełniające szkolenie wymagane w OPS 1.1005 i OPS 1.1010 kładzie szczególny nacisk na poniższe zagadnienia, charakterystyczne dla lotów z jednoosobowym personelem pokładowym				
1.1002 (b)	Przed wyznaczeniem członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków jedyne go członka personelu pokładowego operator zapewnia, by członek ten posiadał kwalifikacje umożliwiające mu pełnienie swoich obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej. Predyspozycje do wykonywania lotów z jednoosobowym personelem pokładowym są określone w kryteriach wyboru, rekrutacji, szkolenia i oceny kwalifikacji personelu pokładowego.				
2.2.2 Konwersja i szkolenie w różnicach					
1.1030 (a)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego nie lata więcej niż na trzech typach samolotów chyba, że za zgodą Władzy		AP		
1.995 (d) i 1.1010	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego ukończył odpowiednie szkolenie w konwersji i / lub szkolenie w różnicach, obejmujące co najmniej tematy wymienione w OPS 1.1010.				
1.1010 (a)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego odbył odpowiednie szkolenie przejściowe w różnicach, zgodnie z obowiązującymi przepisami i aby zawierało najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1010.				
1.1010 (a)	Szkolenia powinny być określone w instrukcji operacyjnej. Program i struktura szkolenia podlega wcześniejszemu zatwierdzeniu przez Władzę		AP		
1.1010 (b)	Operator ustala treść konwersji i szkolenia w różnicach, biorąc pod uwagę czy członek personelu pokładowego przeszedł już szkolenie jak zapisano w ewidencji szkolenia członka personelu pokładowego wymaganego przez OPS 1.1035.				
1.1010 (c)	Bez naruszenia pkt. OPS 1.995 (c), elementy związane zarówno z kształceniem (OPS 1.1005) konwersji i szkolenia w różnicach (OPS 1.1010) mogą być łączone.				
1.1010 (d)(1)	Szkoleniowe prowadzone jest w sposób zorganizowany i realistyczny.				
1.1010 (d)(2)	Szkolenia w różnicach prowadzona jest w sposób zorganizowany.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1010 (d)(3)	Trening w konwersji, a w razie potrzeby szkolenie w różnicach, obejmuje korzystanie z wszystkich urządzeń bezpieczeństwa i wszystkich normalnych i awaryjnych procedur stosowanych dla danego typu lub wariantu samolotu i obejmuje szkolenia i praktyki albo na zatwierdzonym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym samolocie.				
1.1010 (e)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego przed jego pierwszym wykonaniem obowiązków ukończy u operatora Szkolenie CRM i szkolenie CRM z danego typu samolotu, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1010 (j).				
1.1010 Dodatek 1 (a)(1)	Operator zapewnia, że szkolenia okresowe i szkolenia w różnicach jest prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel				
1.1010 Dodatek 1 (a)(2)	Podczas szkolenia w konwersji i różnicach, szkolenie prowadzone jest w jest na miejscu, które umożliwia wykorzystywanie wszystkich urządzeń bezpieczeństwa i przetrwania znajdujących się na pokładzie samolotu, jak również wszystkich normalnych i awaryjnych procedur związanych typu samolotu, wariantu i konfiguracji jak w normalnej eksploatacji.				
1.1010 Dodatek 1 (b) (1)(i)	Każdy członek personelu pokładowego jest podany realnemu praktyczne szkolenia w zakresie obsługi wszystkich urządzeń gaśniczych i zabezpieczającej osobistej odzieży, która jest na pokładzie samolotu. Szkolenie to musi obejmować charakterystyczne sposoby gaszenia ognia wnętrza samolotu, a w przypadku gaszenia gaśnicami halonowymi, z podaniem jaki alternatywny środek gaśniczy, może być używane				
1.1010 Dodatek 1 (b) (1)(ii)	Szkolenie to musi obejmować zakładanie i stosowania środków ochrony układu oddechowego w zamkniętym, symulowanym środowisku zadymionym.				
1.1010 Dodatek 1 (c)(1)	Operacje dotyczące drzwi i wyjść; Każdy członek personelu pokładowego faktycznie otwiera każdego typu i wariantu wyjścia normalne i awaryjne w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w przypadku awarii zasilania wykorzystuje wspomaganie systemów, w których są one zamontowane. Obejmuje to działania i siły potrzebne do obsługi i wdrażania slajdów ewakuacji. Szkolenie jest prowadzone w samolocie lub urządzeniu treningowym.				
1.1010 Dodatek 1 (c)(2)	Działanie wszystkich innych wyjść , takich jak okno w kokpicie jest udowodniona.				
1.1010 Dodatek 1 (d)(1)	Każdy członek personelu pokładowego schodzi ścieżką ewakuacji od wysokości samolotu wysokości progu pokładu głównego.				
1.1010 Dodatek 1 (d)(2)	Ścieżka ewakuacji jest dopasowana do samolotu lub urządzenie szkoleniowego.				
1.1010 Dodatek 1 (d)(3)	Zjazd jest, wykonywany kiedy członek personelu pokładowego kwalifikuje się na nowy typ samolotu, w której wysokości progu głównego wyjścia pokładu różni się znacząco od typu samolotu, wcześniej eksploatowanego.				
1.1010 Dodatek 1 (e) (1)	Szkolenia z ewakuacji musi obejmować planowane lub nieplanowane ewakuacje na lądzie lub wodzie. Szkolenie to musi obejmować, trening, gdy wyjścia są nieużyteczne lub kiedy wyposażenie ewakuacyjne jest niesprawne				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(i)	Każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony do gaszenia ognia podczas lotu, ze szczególnym naciskiem na identyfikację rzeczywistego źródła ognia.				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(ii)	Każdy członek personelu pokładowego jest wyszkolony do działania w silne turbulencje powietrza.				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(iii)	Każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony w przypadku nagłej dekompresji, w tym z zakładania przenośnego wyposażenia tlenowego				
1.1010 Dodatek 1 (e) (2)(iv)	Każdy członek personelu pokładowego jest przeszkolony, z radzenia sobie podczas innych sytuacji awaryjnych w locie				
1.1010 Dodatek 1 (f)	Operator zapewnia, by odbyło się szkolenie w zakresie praktycznych aspektów kontroli nad tłumem w różnych sytuacjach awaryjnych, jakie odnoszą się do danego typu samolotu.				
1.1010 Dodatek 1 (g)	Każdy członek personelu pokładowego był przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży, chyba że minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż 2 pilotów. Szkolenie w zakresie użycia systemu tlenowego członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeśli są wymagane przez procedury standardowe operatora (SOP), jest prowadzone w formie pokazu.				
1.1010 Dodatek 1 (h)	Każdy członek personelu pokładowego odbył realistyczne szkolenie praktyczne połączone z pokazem w zakresie rozmieszczenia i użycia wyposażenia bezpieczeństwa, obejmujące: 1) ześlizgi i, jeżeli używane są ześlizgi bez własnego podtrzymania, użycie każdej z lin; 2) tratwy ratunkowe i tratwy-ześlizgi, łącznie z wyposażeniem dołączonym do tratwy lub znajdującym się na niej; 3) kamizelki ratunkowe, kamizelki ratunkowe dla niemowląt oraz pływające kojce; 4) automatycznie wypadające systemy tlenowe; 5) tlen pierwszej pomocy; 6) gaśnice; 7) topory strażackie lub łom; 8) oświetlenie awaryjne, łącznie z latarkami; 9) wyposażenie komunikacyjne, łącznie z megafonami; 10) zestawy do przetrwania, łącznie z ich zawartością; 11) środki pirotechniczne (rzeczywiste lub ich atrapy); 12) apteczki pierwszej pomocy, ratunkowe zestawy medyczne, ich zawartość oraz ratunkowe wyposażenie medyczne; oraz 13) inne wyposażenie lub systemy bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej, jeśli są stosowane.				
1.1010 Dodatek 1 (i)	Komunikaty dla pasażerów/pokazy dotyczące bezpieczeństwa Operator zapewnia przeprowadzenie szkoleń w przygotowywaniu pasażerów do sytuacji normalnych i awaryjnych zgodnie z OPS 1.285.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1010 Dodatek 1 (j)	Jeżeli szkolenia w zakresie podstawowych zagadnień medycznych i pierwszej pomocy nie objęły kwestii unikania chorób zakaźnych, zwłaszcza w klimacie tropikalnym i subtropikalnym, szkolenie takie zapewnia się, jeżeli siatka połączeń operatora jest poszerzana lub zmieniana, obejmując takie obszary.				
1.1010 Dodatek 1 (k)	Szkolenia w konwersji i różnicach muszą zawierać elementy zarządzania zasobami załogi. (Patrz także szkolenia CRM)				
1.1025 (b)(2)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego przechodzi sprawdzian z konwersji i szkolenia z różnicy.				
1.1012	Operator zapewnia, by po zakończeniu szkolenia przejściowego każdy członek personelu pokładowego odbył loty zapoznawcze przed wykonywaniem lotów jako jeden z członków minimalnego składu personelu pokładowego wymaganego przez OPS 1.990.				
2.2.3. Szkolenie okresowe					
1.995 (e)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego musi przejść szkolenie okresowe zgodnie z postanowieniami OPS 1.1015.				
1.1015 (a) I 1.1015 Dodatek 1	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego przechodzi szkolenie okresowe, obejmujące czynności przypisane do każdego członka załogi w normalnych i awaryjnych procedur i ćwiczenia odpowiednie do typu (-ów) i / lub wariant (-ów) samolotu, na którym wykonują operacje zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1015.				
1.1015 (b)	Operator zapewnia, że okresowy program szkolenia zatwierdzony przez Władzę obejmuje zajęcia teoretyczne i praktyczne, wraz z indywidualną praktykę.		AP		
1.1015 Dodatek 1 (a)	Operator zapewnia, że szkolenie okresowe jest prowadzone przez osoby odpowiednio wykwalifikowane.				
1.1015 (c)	Okres ważności szkolenia okresowego oraz kontroli związanych z wymogami OPS 1.1025 wynosi 12 miesięcy kalendarzowych.				
1.1015 Dodatek 1 (b) (1)	Co 12 miesięcy kalendarzowych program szkolenia praktycznego obejmuje procedury awaryjne, w tym niedyspozycja pilota;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (2)	Procedury ewakuacji, w tym technik panowania nad tłumem;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (3)	Ćwiczenia przez każdego członka personelu pokładowego do otwierania normalnych i awaryjnych wyjść w celu ewakuacji pasażerów;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (4)	Lokalizacja i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie przez każdego członka personelu pokładowego kamizelek ratunkowych, tlenu przenośny i środków ochrony układu oddechowego (PBE);				
1.1015 Dodatek 1 (b) (5)	Aspekty medyczne i pierwszej pomocy, zestawy pierwszej pomocy, zestawy ratownictwa medycznego, ich zawartość i wyposażenie ratownictwa medycznego ;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1015 Dodatek 1 (b) (6)	Przechowywanie artykułów w kabinie;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (7)	Procedury bezpieczeństwa;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (8)	przegląd incydentów i wypadków lotniczych;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (9)	świadomość skutków zanieczyszczenia powierzchni oraz potrzeba informowania załogi lotniczej o wszelkim zaobserwowanym zanieczyszczeniu powierzchni;				
1.1015 Dodatek 1 (b) (10)	Co 12 miesięcy kalendarzowych program szkolenia praktycznego obejmuje zarządzanie zasobami załogi (CRM).				
1.1015 Dodatek 1 (c) (1)	Operator zapewnia, by w odstępach nieprzekraczających 3 lat szkolenie okresowe obejmowało również: obsługę i faktyczne otwieranie przez każdego członka personelu pokładowego wszystkich typów lub wariantów wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających. Obejmuje to czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlizgów ewakuacyjnych. Szkolenie to przeprowadza się w samolocie lub reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym;				
1.1015 Dodatek 1 (c) (2)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat: Demonstracja działania wszystkich innych wyjść, w tym okna w kokpicie				
1.1015 Dodatek 1 (c) (3)(i)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat: Każdy członek personelu pokładowego jest podany realnemu praktyczne szkolenia w zakresie obsługi wszystkich urządzeń gaśniczych i zabezpieczającej osobistej odzieży, która jest na pokładzie samolotu. Szkolenie to musi obejmować charakterystyczne sposoby gaszenia ognia wnętrza samolotu, a w przypadku gaszenia gaśnicami halonowymi, z podaniem jaki alternatywny środek gaśniczy, może być używane				
1.1015 Dodatek 1 (c) (3)(ii)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat Każdy członek personelu pokładowego jest podany realnemu i praktyczne szkolenia w zakładaniu i stosowania środków ochrony układu oddechowego przez każdego członka personelu pokładowego w pomieszczeniu zamkniętym, w symulowanym zadymionym środowisku				
1.1015 Dodatek 1 (c) (4)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat szkolenia okresowego również [oprócz (1.1015 dodatek 1 (b) (1) - (10))] obejmuje wykorzystanie środków pirotechnicznych (rzeczywistych lub zastępczych urządzeń				
1.1015 Dodatek 1 (c) (5)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat pokaz użycia tratwy ratunkowej i tratwy-ześlizgu, jeśli są one zainstalowane;				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1015 Dodatek 1 (c) (6)	W odstępach czasu nieprzekraczających 3 lat operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży, chyba że minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż dwóch pilotów. Szkolenie w zakresie użycia systemu tlenowego członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeśli są wymagane przez procedury standardowe operatora (SOP), jest prowadzone w formie pokazu.				
1.1015 Dodatek 1 (d)	Operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie wymogi załącznika III do OPS 1 zostały włączone do szkolenia członków personelu pokładowego.				
1.1220 (e)	Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata				
1.1025 (b)(3)	Operator zapewnia, że każdy członek personelu pokładowego podlega kontroli, że szkoleń okresowych				
2.2.4 Szkolenie wznawiające					
1.1020 (a)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego niepełniący obowiązków podczas lotu przez ponad 6 miesięcy, a którego nadal obejmuje okres ważności poprzedniego sprawdzianu wymaganego przez OPS 1.1025 lit. b) pkt 3, odbył szkolenie wznawiające określone w instrukcji operacyjnej, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1020.				
1.1020 (b)	W przypadku gdy członek personelu pokładowego pełnił niektóre obowiązki podczas lotu, lecz w ciągu ostatnich 6 miesięcy nie pełnił ich na typie samolotu jako członek personelu pokładowego wymagany przez OPS 1.990 lit. b), operator zapewnia, by przed podjęciem takich obowiązków na tego typu samolocie członek personelu pokładowego: 1) odbył szkolenie wznawiające na tym typie samolotu; albo 2) odbył dwa loty zapoznawcze podczas lotów komercyjnych na samolocie tego typu				
1.1020 Dodatek 1	Operator zapewnia, by szkolenie wznawiające było prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel i				
1.1020 Dodatek 1 (1)	procedury awaryjne, łącznie z procedurami postępowania w razie niedyspozycji pilota				
1.1020 Dodatek 1 (2)	procedury ewakuacyjne, łącznie z technikami panowania nad tłumem				
1.1020 Dodatek 1 (3)	obsługę oraz faktyczne otwieranie wszystkich typów lub wariantów wyjść normalnych i awaryjnych w trybach normalnych i awaryjnych, w tym w razie potrzeby podczas awarii automatycznych systemów wspomagających. Obejmuje to czynności i umiejętności potrzebne do obsługi i rozmieszczenia ześlizgów ewakuacyjnych. Szkolenie to przeprowadza się w samolocie lub reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1020 Dodatek 1 (4)	pokaz obsługi wszystkich innych wyjść, łącznie z oknami w kabinie załogi;				
1.1020 Dodatek 1 (5)	rozmieszczenie i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie kamizelek ratunkowych, korzystanie z przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie				
1.1025 (b)(4)	Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przystąpił do następujących sprawdzianów: 4) szkolenie wznowiające. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1020.				
2.2.5 Szkolenie CRM					
1.1005/1.1010/1.1015 Dodatek 2	Programy szkolenia CRM, wraz z metodologią i terminologią CRM, są zawarte w instrukcji operacyjnej.				
1.1000 (e)	Szkolenie CRM: Operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie elementy określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) zostały włączone do szkolenia i obejmowały wymagania na poziomie określonym w kolumnie f), Kurs dla starszego członka personelu pokładowego				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(i)	członkowie personelu pokładowego kończą szkolenie wprowadzające CRM przed pierwszym wyznaczeniem do lotu w charakterze członka personelu pokładowego				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(i)	Personel pokładowy, który już wykonuje loty w charakterze członków personelu pokładowego w zarobkowych przewozach lotniczych, a który nie ukończył wcześniej szkolenia wprowadzającego, ukończy szkolenie wprowadzające CRM do czasu następnego wymaganego okresowego szkolenia lub sprawdzianu;				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(ii)	elementy szkolenia określonego w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmują poziom wymagany w kolumnie b), Szkolenie wprowadzające CRM;				
1.1005 Dodatek 1 (h)(1)(iii)	szkolenie wprowadzające CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego.				
1.1010 Dodatek 1 (k)(1)	każdy członek personelu pokładowego ukończył szkolenie CRM u operatora, obejmujące elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) do poziomu wymaganego w kolumnie c) przed podjęciem kolejnego szkolenia CRM dla danego typu samolotu lub szkolenia okresowego CRM;				
1.1010 Dodatek 1 (k)(2)	w przypadku podjęcia przez członka personelu pokładowego szkolenia przejściowego na inny typ samolotu elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmowały poziom wymagany w kolumnie d), Szkolenie CRM dla danego typu samolotu;				
1.1010 Dodatek 1 (k)(3)	szkolenie CRM u operatora i szkolenie CRM dla danego typu samolotu są prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego.				

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1015 Dodatek 1 (b)(10)(i)	elementy szkolenia określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabela 1 kolumna a) odbyły się w ciągu trzyletniego cyklu i obejmowały poziom wymagany w kolumnie e), Coroczne okresowe szkolenia CRM;				
1.1015 Dodatek 1 (b)(10)(ii)	określeniem i realizacją programu szkolenia zajmuje się instruktor CRM ds. personelu pokładowego				
1.1015 Dodatek 1 (b)(10)(iii)	w przypadku gdy szkolenie CRM ma postać odrębnych modułów, będzie ono prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego				
2.3. Personel operacyjny łącznie z członkami załóg					
1.1045 Dodatek 1 D 2.3.	Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla całego personelu operacyjnego łącznie z członkami załogi				
1.1045 Dodatek 1 D 2.3.(a)	wszystkie stosowne elementy podane w części R (Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych				
1.1220 (a)	Operator opracowuje i realizuje programy szkoleniowe dotyczące materiałów niebezpiecznych wymagane przez instrukcje techniczne i podlegające zatwierdzeniu przez organ		AP		
1.1220 (b)	Operator musi zapewnić, by personel odbył szkolenie z materiałów niebezpiecznych w zakresie wymagań współmiernych do jego obowiązków.				
1.1220 (c)	Operator musi zapewnić, by w momencie zatrudniania osoby na stanowisku związanym z transportem materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą odbyła ona szkolenie lub by zweryfikowano jej kwalifikacje				
1.1220 (d)	Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu z materiałów niebezpiecznych zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków				
1.1220 (e)	Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata		AP		
1.1220 (f)	Operator zapewnia, by rejestry szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych były zachowywane dla całego personelu zgodnie z wymogami instrukcji technicznych		AP		
1.1220 (g)	Operator zapewnia, by personel jego agenta obsługi naziemnej był przeszkolony zgodnie z wymogami instrukcji technicznych.		AP		
AMC OPS 1.1220	Złożenie wniosku o zatwierdzenie szkolenia		AP		

OPS -paragraf	WYMAGANIA	KOMENTARZE	APP	ODWOŁANIE do pkt w IO-D	Status
1.1045 Dodatek 1 D 2.3.(b) 1.1240	Programy szkoleniowe dla wszystkich istotnych elementów są określonych w części S (Ochrona). Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego				
2.4. Personel Operacyjny inny niż członkowie załogi					
1.1045 Dodatek1 D 2.4.	Dla personelu operacyjnego innego niż członkowie załogi (np. dyspozytorzy, personel obsługi itp.). Wszystkie inne stosowne elementy określone w OPS odnoszące się do ich obowiązków.				
3. PROCEDURY SZKOLENIOWE					
1.1045 Dodatek1 D 3.1.	Procedury dotyczące szkoleń i sprawdzianów				
1.1045 Dodatek 1 D 3.2.	Procedury, jakie mają być zastosowane, w razie gdy personel nie osiąga lub nie utrzymuje wymaganych standardów				
1.1045 Dodatek 1 D 3.3.	Procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne wymagające zastosowania części lub wszystkich procedur nienormalnych lub awaryjnych oraz by w takich lotach nie miała miejsca symulacja IMC za pomocą środków technicznych				
4. OPIS PRZECHOWYWANEJ DOKUMENTACJI					
dodatek 1 do OPS 1.1065).	Opis i czas przechowywania dokumentacji				
5. PROGRAMY SZKOLEŃ - załączniki					
	Szczegółowe sylabusy szkoleń				
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.				