

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 5.2 – OCENA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Celem procesu oceny i akceptacji przez Prezesa ULC Instrukcji Operacyjnej (OM) Operatora oraz zatwierdzenia kolejnej ich zmiany (w zakresie wymagającym uprzedniego zatwierdzenia) ma na celu upewnienie się, że dokumenty te są całkowicie zgodne z obowiązującymi przepisami, a zawarte w nich procedury dostatecznie szczegółowo opisują wymagane procesy oraz zbadanie ich zgodności z rzeczywistą organizacją służb operacyjnych Operatora.

1.2 Administracyjnie, proces uzgodnień Instrukcji Operacyjnej prowadzi Wydział LOL-5.

1.3 Sposób postępowania na etapie „OCENY” jest szczegółowo opisany w rozdziale PNO-2-05-00 oraz na przedstawionych tam uproszczonych schematach postępowania.

1.4 Instrukcja operacyjna (OM) podlega ocenie, realizowanej równolegle, następujących komórek organizacyjnych ULC:

- a) Departament Techniki Lotniczej (LTT);
- b) Departament Żeglugi Powietrznej (LOŻ);
- c) Departament Lotnisk (LTL);
- d) Departament Ochrony w Lotnictwie cywilnym (LOB);

oraz komórek wewnętrznych departamentu LOL.

W takim przypadku należy postępować zgodnie z obowiązującym zarządzeniem w sprawie zasad współpracy (patrz: dokumentacja systemu zarządzania).

2. PROCEDURA POSTĘPOWANIA

2.1 Proces oceny i akceptacji przez Prezesa Urzędu Instrukcji Operacyjnej (OM) przebiega w następującym porządku (patrz PNO 2-05-00 Schemat 5.0.3):

a) Wnioskodawca składa kompletny projekt Instrukcji Operacyjnej (dalej zwanej OM) w POK, pocztą lub osobiście, albo poprzez platformę ZSI-MOL w terminie zgodnym ze złożonym harmonogramem certyfikacji (HC_965) i nie później niż 60 dni przed planowaną datą rozpoczęcia działalności.

UWAGA: dobrowolne przesłanie kompletu wypełnionych przez Operatora LK-OM-A_965, B_965, C_965 i D_965 oraz suplementów dedykowanych do zatwierdzeń szczególnych (np. DG, PBN, RVSM, ETOPS, itd) wraz z wnioskiem znacząco przyspieszy proces oceny OM.

b) Po otrzymaniu projektu dokumentu SKPC (LOL-5) proceduje zgodnie z ogólną procedurą administracyjną PR-ADM-01:

1. zakłada właściwe karty uzgodnień, itp.
2. kopiuje wniosek ULC-AOC-01_965 (oraz wnioski powiązane, związane z zatwierdzeniami szczególnymi) dla każdego opiniującego inspektora i departamentu zewnętrznego uzgadniającego OM (zamiast kopii może być również przekazany oryginał wniosku, który musi zostać zwrócony do SKPC po zakończeniu opiniowania)
3. Aktualizuje bazy danych LOL, zawierające status postępowania z dokumentem (wejście, wyjście projektu) zgodnie z AMC1 ARO.GEN.330(b).

c) Dokument jest przekazywany do I czytania zgodnie z rozdzielnikiem ustalonym przez właściwego Naczelnika Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1 lub LOL-2) do odpowiednio dobranych inspektorów. Preferuje się, aby to był CPM lub przewidywany dla tego Operatora POI oraz wszyscy inni ASI posiadający stosowne kwalifikacje (dobór w oparciu o kompetencje i specjalizację – patrz: PNO 1-01-03). Należy dążyć do sytuacji, aby OM oceniał inspektor posiadający uprawnienia na typ statku powietrznego użytkowany przez danego Operatora. W przypadku braku licencji przez POI, elementy wymagające specyficznej wiedzy pilota powinien dodatkowo ocenić ekspert zewnętrzny posiadający właściwe uprawnienia (w szczególności dotyczy to elementów OM-B oraz szkoleń w OM-D). W celu oceny, które elementy OM wymagają kwalifikacji pilota należy posługiwać się wynikami pracy „special task force EASA”.

Rozdzielnik departamentów zewnętrznych ustalany jest zgodnie z aktualnym podziałem zadań i organizacją współpracy w ULC i obejmuje co najmniej komórki wymienione w 1.4

d) Ocena Projektu Instrukcji Operacyjnej (lub jej zmiany) MUSI być wykonywana w oparciu o (patrz: schemat 5.2.1):

1. Treść Wniosku o wydanie certyfikat AOC ULC-AOC-01_965 oraz wniosków powiązanych – ze szczególnym naciskiem na: wszystkie zatwierdzenia z Sekcji „Zatwierdzenia” podczęści OPS Part-ARO oraz obszary wyszczególnione w AMC1 i GM1/2/3 do ORO.GEN.130.
2. Załączone listy kontrolne LK wypełnione przez Operatora o ile załączył Pozostałą dokumentację zarządzania Operatora;

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

3. Dokumentację zewnętrzną wykorzystywaną przez Wnioskodawcę (AFM, POH, Jeppesen, itp.);

UWAGA: W przypadku braku załączenia cytowanej lub wykorzystywanej dokumentacji zewnętrznej LOL-5 wysła wezwanie do Operatora o uzupełnienie Wniosku a inspektor nie ma prawa oceniać projektu OM lub zmiany do niej. Inspektor, który w trakcie oceny dokumentacji zaobserwuje odniesienia do dokumentacji zewnętrznej przekazuje tą informację do LOL-5 w celu przygotowania wezwania.

4. Przepisy prawa (ustawa PL, 965/2012, 1178/2011, 923/2012, 1332/2011, oraz AMC/GM, itd) – patrz: *Vademecum Inspektora*
5. Strony internetowe producentów statków powietrznych (np. MyBoeingFleet, AirbusWorld, ATRDoc, FlyEmbraer, itp);
6. Dokumentację EASA: OSD, AD, AMC 20-..., CS-.. (strona EASA). Szczególna uwagę należy zwrócić na dane OSD informacja, o których dostępna jest w sekcji OSD arkusza danych Certyfikatu Typu (TCDS), np.

V. Operational Suitability Data (OSD)

The Operational Suitability Data elements listed below are approved by the European Aviation Safety Agency under the EASA Type Certificate EASA.IM.A.001 as per Commission Regulation (EU) 748/2012 as amended by Commission Regulation (EU) No 69/2014.

2. Flight Crew Data

- a. The Flight Crew data has been approved as per the defined Operational Suitability Data Certification Basis recorded in CRI A-FCO and as documented in EASA Operational Suitability Data (OSD) Flight Crew - ERJ 170/190 Report 170MSO092, Orig. Revision, dated 04 December 2015, or later approved revisions.
- b. Required for entry into service by EU operator.
- c. Pilot Type Rating: The licence endorsement for the ERJ 170-100 models aircraft is "EMB170". The ERJ 170 and the ERJ 190 series aircraft are variants of the same type of aircraft.

3. Cabin Crew Data

- a. The Cabin Crew data has been approved as per the defined Operational Suitability Data Certification Basis recorded in CRI A-CCD and as documented in Embraer 170/175/190/195 Operational Suitability Data Report, Cabin Crew Qualifications - Revision 2, dated 12 June 2014, or later approved revisions.
- b. Required for entry into service by EU operator.
- c. The Embraer 170/175 aircraft models are determined to be variants to the Embraer 190/195 aircraft models.

7. Eurocontrol/ICAO – np. Uzupełniające procedury regionalne DOC. 7030/5, NAT Doc. 007, itp
8. Dedykowane Listy kontrolne do oceny OM - odpowiednio:
 - LK-OM-A_965,
 - LK-OM-B_965,
 - LK-OM-C_965,
 - LK-OM-D_965
 - LK-IO(B&S) – dla szybowców i balonów
9. Dedykowane suplementy list kontrolnych dla zatwierdzeń szczególnych (LK-LVO-CER-01, LK-RVSM-CER-01, itd) oraz innych zatwierdzeń wymagających zatwierdzenia Nadzoru.
10. Dedykowane listy kontrolne dotyczące obszaru materiałów niebezpiecznych

zgromadzone w folderze „LK-DGR” na Dysku „M”.

11. Kartę wyposażenia EQP_965

Wszystkie predefiniowane Listy kontrolne zawarte są w zasobach intranetowych ULC.

UWAGA: Szczegółowej ocenie merytorycznej inspektora podczas „oceny Inicjacyjnej OM” podlegają zmiany wymagające uprzedniego zatwierdzenia. Pozostałe elementy są jedynie przeglądane w celu wyłapania zapisów sprzecznych lub niezgodnych z przepisem.

Na arkuszu uwag (druk GEN-03) należy rozróżnić 3 rodzaje uwag:

1. Uwagi do obszarów wymagających uprzedniego zatwierdzenia;
2. Uwagi do obszarów nie wymagających uprzedniego zatwierdzenia
3. Uwagi edycyjne

Uwagi do treści projektu Instrukcji Operacyjnej są przekazywane do LOL-5 (SKPC) poprzez właściwego Naczelnika (dokonuje weryfikacji uwag co potwierdza swoim podpisem) w formie Arkusza Uwag (druk GEN-03) do którego załącza się wypełnione i podpisane przez inspektora Listy kontrolne.

UWAGA: SKPC (LOL-5) nie może przyjąć uwag do projektu oraz Karty uzgodnień bez kompletu dokumentów (np. wypełnionych i podpisanych LK).

e) Po zakończeniu I czytania, i otrzymaniu uwag z wszystkich uzgadniających komórek organizacyjnych ULC, LOL-5 pisemnie powiadomi Operatora o uwagach i wnioskach ULC. Po wprowadzeniu stosownych zmian operator ma przedstawić ponownie poprawiony projekt do II czytania w ULC, także za pismem przewodnim.

UWAGA: Projekt dokumentu wraz z naniesionymi uwagami nie może być wydany Operatorowi i pozostaje w zasobach SKPC (LOL-5).

f) Następne czytanie prowadzą tylko te komórki organizacyjne ULC, które zgłosiły uwagi do projektu.

g) W przypadku oceny inicjacyjnej (lub w ramach rozszerzenia), po zakończeniu etapu oceny i potwierdzeniu, że zapisy są akceptowalne planowany jest audyt (AMC1 ARO.GEN.310(a) pkt. d i e). Audyt odbywa się zgodnie z ogólną procedurą planowania audytu certyfikacyjnego. Audyt prowadzi wyznaczony inspektor CPM. Podczas audytu należy wykorzystywać właściwe

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--------------------------------------

druki LK-...CER-01 wynikające z wnioskowanego zakresu zatwierdzanej.

h) Pozytywne zakończenie audytu skutkuje podpisaniem przez CPM rekomendacji do wydania AOC, wydaniem decyzji administracyjnej, certyfikatu AOC i załączonych do niego Specyfikacji Operacyjnych (szczegóły patrz stosowne procedury PNO 2-06-00/2-07-00).

i) W przypadku stwierdzenia podczas fazy IV „kontroli” konieczności wprowadzenia zmian do już uzgodnionej Instrukcji Operacyjnej postępowanie ULC jest prowadzone od początku pkt. 2.1 a. (ORO.MLR.100(i)).

j) W przypadku projektu zmiany Instrukcji Operacyjnej w zakresie wymagającym uprzedniego zatwierdzenia (ARO.GEN.330) dokument jest zatwierdzany przez Prezesa Urzędu (AMC1 ARO.GEN.330(c)). Przed zatwierdzeniem wymagane jest przeprowadzenie audytu w zakresie określonym zmianą AMC1 ARO.GEN.330(d) (w sposób opisany w pkt g). W szczególnych przypadkach, możliwa jest rezygnacja z audytu – podlega to indywidualnej ocenie zmiany przez POI i potwierdzone stosownym wpisem na karcie uzgodnień (druk GEN-02).

k) Po otrzymaniu informacji zatwierdzającej Operator ma obowiązek:

- i. wdrożyć dokument do stosowania;
- ii. przeszkolić swój personel;
- iii. dostarczyć do ULC jeden kompletny wzorzec dokumentu w wersji papierowej oraz egzemplarz elektroniczny.

l) Cała dokumentacja i korespondencja z Operatorem jest archiwizowana zgodnie ze standardami opisanymi w PNO 1-05-00.

m) Wyznaczony pracownik LOL-5 weryfikuje, czy dostarczony przez Operatora wzorzec Instrukcji Operacyjnej jest zgodny z uzgodnioną wersją projektu OM – *patrz*: PNO 5-02-04 dostarczony

n) W przypadku zadeklarowania przez Operatora wspólnego języka angielskiego, podczas oceny OM należy szczególną uwagę zwrócić na wewnętrzną procedurę Operatora związaną z zapewnieniem poprawności tłumaczenia na język angielski. Procedura powinna wskazywać osobę funkcjonalną odpowiedzialną za jakość i spójność tłumaczenia. Podczas oceny OM należy wybiórczo weryfikować zgodność zapisów w języku polskim i angielskim. W przypadku różnic należy to obowiązkowo wskazać w „Arkuszu uwag”, a w „Karcie uzgodnień” zaznaczyć, że weryfikacja zgodności zapisów w języku polskim i angielskim została przeprowadzona i w jakim zakresie.

W związku z tym, że inspektorzy nie mają uprawnień tłumaczyć przyjęto zasadę:

1. weryfikacji podlegają elementy wymagające uprzedniego zatwierdzenia;
2. do weryfikacji typuje się inspektora legitymizującego się znajomością języka angielskiego na poziomie 4 lub wyższym czyli na takim samym jak kluczowy użytkownik Instrukcji Operacyjnej w operacjach lotniczych czyli pilot;
3. Z Tabeli 5.2.1 z kolumny „Język” wyznaczony w pkt 2 inspektor wybiera do weryfikacji co najmniej 10% pozycji z zaznaczonych kolorem zielonym;
4. W przypadku opiniowania zmiany do Instrukcji Operacyjnej obejmującej któryś z obszarów z Tabeli 5.2.1 nawet tych nie zaznaczonych na zielono, musi on zostać zweryfikowany;
5. W „Karcie uzgodnień” inspektor dokonujący weryfikacji wypełnia jedną ze standardowych komórek z adnotacją „język angielski”, a na odwrocie wpisuje pozycje zweryfikowane (wymienić należy numerki z Tabeli 5.2.1);
6. Przy zastrzeżeniach dalsze postępowanie jest analogiczne jak przy standardowych uwagach.

UWAGA: Projekt OM przedkładany do ULC musi być przygotowany w języku polski.

3. STOSOWANIE DOKUMENTÓW ZEWNĘTRZNYCH

3.1 Wnioskodawca zobowiązany jest uzyskać zezwolenie Prezesa ULC na używanie do prowadzenia wnioskowanych operacji wydawnictw, dokumentów lub podręczników opracowanych i/lub wydawanych przez organizacje zewnętrzne lub Producentów sprzętu lotniczego. Warunkiem takiej zgody jest spełnienie poniższych warunków:

a) Instrukcja Operacyjna Dział B – Zasady i instrukcje użytkowania związane z typem statku powietrznego, jeśli zamierza korzystać z fabrycznej dokumentacji operacyjnej (*np. Flight Crew Operating Manual – FCOM*); (AMC1 ORO.MLR.100(f));

UWAGA: W przypadku korzystania z AFM, FCOM statków powietrznych certyfikowanych do operacji z załogą jednoosobową, które w przewozie lotniczym muszą być użytkowane w załodze dwuosobowej (*np. loty IFR lub w nocy*), należy zwrócić uwagę na uzupełnienie brakujących SOP i zasad współpracy w załodze wieloosobowej. Samo odwołanie do procedur AFM nie jest wystarczające.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--------------------------------------

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, czy właściwie zostały określone kwalifikacje załogi lotniczej. a także pozostałe procedury właściwe dla załogi wieloosobowe (np. zastępowanie dowódcy).

UWAGA: Szczególną uwagę należy zwrócić na aktualność przywoływanych dokumentów zewnętrznych (należy to sprawdzić na stronach producenta lub Arkusza danych certyfikatu Typu TC DS), właściwość stosowanego AFM dla danego numeru seryjnego A/C, aktualność obowiązujących dla danego A/C Biuletynów serwisowych i STC (w porozumieniu z LTT). Nie należy dopuszczać do sytuacji, w której OM/B nie wskazuje jednoznacznie, która procedura dotyczy konkretnego egzemplarza A/C. **Nie dopuszcza się stosowanie „ogólnego” AFM.**

W przypadku wątpliwości co do stanu modyfikacji należy wezwać operatora do wskazania listy obowiązujących SB i STC.

b) Instrukcja Operacyjna Dział C – Instrukcje i informacje dotyczące tras/obszarów i lotnisk/lądowisk, jeśli zamierza korzystać z takich dokumentów wydanych przez specjalistyczne organizacje jak np. wydawnictwo Jeppesen, *British Airways AERAD itp.* (AMC1 ORO.MLR.100(g)). Operator powinien wykazać, że posiada oficjalny dostęp do przywoływanych publikacji i są one aktualne.

3.2 Wnioskodawca ma dwie możliwości: skopiować odpowiednią część materiału z dokumentów zewnętrznych i wstawić ją do swojej Instrukcji Operacyjnej lub zastosować metodę odwołań (cross-reference) do odpowiednich sekcji dokumentów zewnętrznych (AMC1 ORO.MLR.100(h)). W drugim przypadku, dokumentacja zewnętrzna staje się elementem Instrukcji Operacyjnej, wobec czego **Wnioskodawca zobowiązany jest dostarczyć ten dokument do ULC i objąć ULC dystrybucją zmiany do niego.**

3.3 Zastosowanie materiałów ze źródeł zewnętrznych nie zwalnia Wnioskodawcy z obowiązku przygotowania stosownych działów Instrukcji Operacyjnej (B i C) oraz weryfikacji dokumentacji zewnętrznej jako obowiązującej i właściwej. W Instrukcji Operacyjnej cz. A lub B należy zawrzeć status stosowanych dokumentów zewnętrznych (AMC1 ORO.MLR.100 (c)(3)).

3.4. Zgodnie z ORO.MLR.100(e) tak przygotowana Instrukcja Operacyjna (z wykorzystaniem dokumentów zewnętrznych) musi być aktualizowana wraz z ich zmianą. Operator powinien ustanowić procedurę, w której należy określić:

- kto jest odpowiedzialny za identyfikowanie zmian w dokumentacji zewnętrznej;
- kto jest odpowiedzialny za określenie wpływu tych zmian na działalność Operatora;
- co uruchamia proces zmiany;
- że zapewnione jest przechowywanie starych wersji dokumentów w celu zapewnienia śledzenia historii zmian.

3.5. Zgodnie z ORO.MLR.100(d) cały personel operacyjny musi mieć łatwy dostęp do tych dokumentów zewnętrznych.

3.6 Zgodnie z (d)(3) AMC1 ORO.MLR.100 Instrukcja Operacyjna musi zawierać opis procesu wprowadzania zmian, który określa metodę informowania personelu o ich wprowadzeniu.

4. OCENA PROJEKTU INSTRUKCJI OPERACYJNEJ – PORADY PRAKTYCZNE

4.1 Oceniając projekt Instrukcji operacyjnej należy zwracać uwagę na następujące elementy (związane z najczęściej popełnianymi błędami):

- 1) Czy OM jest zgodna z wnioskowanym zakresem zatwierdzenia (ORO.GEN.125) oraz dokumentacją producenta statku powietrznego? W tym celu wykorzystujemy arkusz Wniosku ULC-AOC-01_965 w powiązaniu z drukami wniosków szczegółowych. Należy zweryfikować, czy operator nie wprowadził procedur dotyczących działań wykraczających poza wnioskowany zakres zatwierdzenia lub czy nie brakuje procedur związanych z wnioskowanym zakresem zatwierdzenia. Dotyczy to również Programów szkolenia mających zastosowanie do wnioskowanego zakresu. Częstym błędem jest wprowadzanie procedur „na zapas” – gdy operator planuje uzyskanie rozszerzenia zakresu zatwierdzenia lub procedur związanych z typami statków powietrznych nie będących w zakresie zatwierdzenia, a które dopiero zamierza wprowadzić w przyszłości. Bez formalnego wniosku takie procedury są nieakceptowalne, gdyż ich istnienie może wprowadzać załogi lotnicze w błąd.
- 2) Czy dokument jest kontrolowalny i umożliwia śledzenie wprowadzanych zmian?
- 3) Czy procedury są adekwatne do wykorzystywanego rodzaju A/C, jego wyposażenia oraz ograniczeń operacyjnych: np. opisywanie procedur lotów IFR lub ETOPS dla samolotu jednosilnikowego jest ewidentnym błędem; podobnie wnioskowanie i opisywanie procedur lotu w przestrzeni RVSM przy jednoczesnym ograniczeniu lotów do „VFR day only”; opisywanie stosowania

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--------------------------------------

- HUD lub procedur podejścia Cat II/III na Cessnie C150 itp; Szczególną uwagę należy zwrócić na ograniczenia osiągowie samolotów i śmigłowców.
- 4) Czy odwołania w ramach różnych działów i rozdziałów OM są realizowane do rzeczywiście istniejących rozdziałów i czy nie występuje odwołanie zwrotne?.
 - 5) Odwoływanie się w OM/D do programów szkolenia organizacji ATO jest niedopuszczalne. Operator jest zobowiązany do ustanowienia swoich własnych programów szkoleń właściwych dla rodzaju użytkowanych A/C oraz rodzaju wykonywanych operacji. Szczególną uwagę należy zwrócić w momencie wprowadzania do eksploatacji nowego typu statku powietrznego znacząco różniącego się napędem lub osiągami – np. przejście z samolotów z napędem tłokowym na silniki turbinowe, załoga 1-2 osobowa, dodatkowy personel pokładowy, itp.
 - 6) Czy operator ustanowił spójny i zrozumiały dla czytającego system szkoleń i sprawdzeń, ze szczególnym uwzględnieniem wykorzystania urządzeń FSTD? Czy operator wystąpił o uzyskanie zatwierdzenia wykorzystania FSTD (user approval) do szkoleń opisanych w OM/D właściwych dla wykorzystywanych typów A/C?
 - 7) Czy Operator napisał procedury postępowania, czy tylko skopiował przepis i utrzymuje OM w konwencji deklaracji (operator przygotowuje)? **Procedurą nie jest skopiowany przepis i stwierdzenie, że operator go spełnia.** Operator jest zobowiązany określić, jak dane zagadnienie będzie rozwiązane w jego firmie (np. jak konkretnie zapewnia nadzorowanie kwalifikacji pilotów, a nie tylko stwierdzenie, „*że ma zapewnić nadzorowanie kwalifikacji pilotów*”).
 - 8) W przypadku zatwierdzeń szczególnych w pierwszym kroku należy zweryfikować, czy dany typ i egzemplarz A/C posiada stosowne zatwierdzenia. W tym celu weryfikujemy zapisy w Arkuszu danych certyfikatu typu (TC DS.) oraz AFM dedykowanym do danego numeru seryjnego (powinno to być wskazane we wniosku operatora). W drugim kroku weryfikujemy, czy są ustanowione dedykowane do tego zatwierdzenia szczególnego procedury w OM/A, OM/B oraz programy szkolenia w OM/D.
 - 9) Czy operator powołuje się na najnowsze obowiązujące przepisy, np. w zakresie transportu materiałów niebezpiecznych (Instrukcje Techniczne w najnowszej rewizji), raportowania zdarzeń lotniczych (rozporządzenie 996/2010, 376/2014, 2015/1018), przepisów ruchu lotniczego (często zdarzają się powołania na przepisy nieaktualne typu PL-2, Aneks 2 ICAO itp. mimo, że obowiązuje rozporządzenie SERA – 923/2012; brak znajomości przepisów dotyczących ACAS II – rozporządzenie 1332/2011);
 - 10) Czy nie występuje brak korelacji zapisów w OM z przepisami zdolności do lotu (Part-M, Part-145, Part-21)?
 - 11) Czy przy pisaniu OM wykorzystano dokumentację OSD przygotowaną zgodnie z Part-21 – szczególnie dotyczy to wymagań co do kwalifikacji i szkoleń załóg lotniczych oraz personelu pokładowego – należy zweryfikować, czy przy opracowywaniu wymagań szkoleniowych i sylabusów szkoleń wykorzystano informacje zawarte w OSD przywołanym w sekcji OSD Arkusza Danych Certyfikatu Typu (TCDS);
 - 12) Czy operator zna najnowsze zasady dotyczące wypełniania nawigacyjnego planu lotu FPL-2012 oraz ograniczenia i wymagania związane z dokumentem ICAO Doc. 7030?
 - 13) Czy operator stosuje przepisy dotyczące ograniczeń czasu lotu i wypoczynku właściwe do wnioskowanej działalności ?
 - 14) Czy opisany system zarządzania jest spójny i zgodny z pozostałymi dokumentami zarządzania?
 - 15) Czy procedura zarządzania zmianą jest spójna i zapewnia właściwe nadzorowanie zmian ze strony CMM i ACM?
 - 16) Czy zmiana została oceniona przez CMM jako zgodna z przepisami? Można zażądać przedstawienia dowodów na ocenę projektu przez CMM i SMM.
 - 17) Czy OM zawiera wszystkie cytowane załączniki i czy odnoszą się one do właściwych modeli A/C? Nie należy dopuszczać do ustanawiania dokumentów zewnętrznych nie powiązanych z OM.
 - 18) Czy operator ustanowił procedurę klasyfikacji lotnisk oraz czy OM/C zawiera wszystkie lotniska kategorii B i C, jak również, czy OM/D zawiera zasady szkoleń i utrzymania kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk? Samo dowołanie do dokumentacji zewnętrznej typu Jeppesen jako źródła wszelkiej wiedzy w tym zakresie nie jest akceptowalne.
 - 19) Czy zaproponowane procedury nadzoru nad podwykonawcami zapewniają skuteczny nadzór nad czynnościami przez nich wykonywanymi?
 - 20) W przypadku wykorzystywania oprogramowania wspomagającego nadzór operacyjny należy zweryfikować jakość i zrozumiałość procedur wykorzystania tego

Wydanie z: 31.12.2016 Zmiana Nr: 7	OCENA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ	PNO-2-05-02 Strona 5/10
---------------------------------------	------------------------------	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	--	--------------------------------------

oprogramowania (można to sprawdzić na audycie).

- 21) Czy OM jest napisana w sposób umożliwiający jej użycie bez zbędnej trudności (czytelne rozdziały, podrozdziały, poprawne odwołania, proste i jasne procedury, zakładki, nie powtarzanie tych samych procedur w kilku miejscach, itp.).

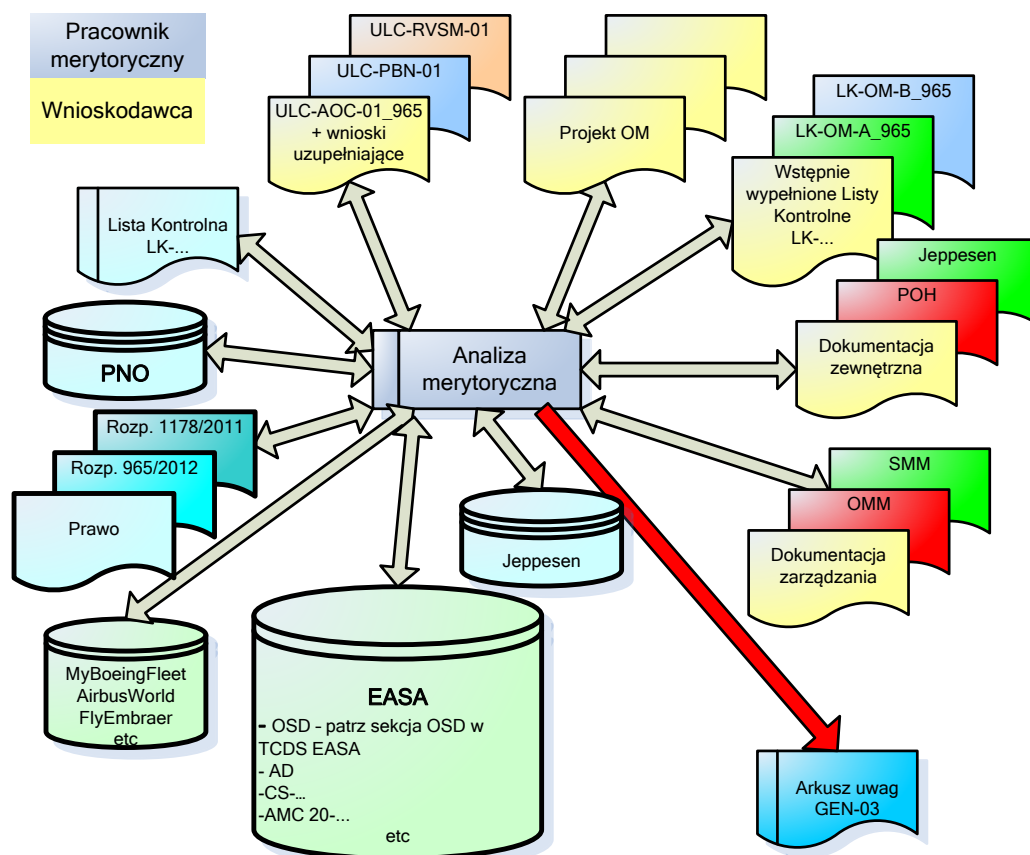
4.2 Oceniając projekt zmiany należy szczególną uwagę zwrócić na elementy wymagające **uprzedniego zatwierdzenia**.

4.3 W przypadku wątpliwości co do zapisów nie należy ich interpretować na korzyść operatora. Należy dążyć do wyjaśnienia wszelkich wątpliwości. Wyjaśnienia należy potwierdzić na piśmie – wydruk e-maila, formalne wezwanie, itp. Ustalenia i wyjaśnienia ustne nie są wiążące.

4.4. W przypadku uwag natury edycyjnej należy je grupować osobno – nie są to uwagi uniemożliwiające uzyskanie zatwierdzenia, o ile nie są związane z czynnikiem ludzkim w sposób uniemożliwiający poprawne korzystanie z OM.

4.5 Stosowanie predefiniowanej Listy Kontrolnej ma uniemożliwić pominięcie kluczowych elementów podlegających sprawdzeniu. W przypadku, gdy dane pytanie nie dotyczy danego operatora należy udzielić odpowiedzi „N/D”. W przypadku pozytywnego zweryfikowania zapisów należy udzielić odpowiedzi „T” oraz odpowiedzi „NIE” w przypadku negatywnej weryfikacji. W takim przypadku, w polu uwag, należy sprecyzować zarzuty do danego paragrafu OM a następnie przenieść je na Arkusz uwag (druk GEN-03). Uwagi muszą być napisane w sposób zrozumiały dla każdego czytającego i powinny odwoływać się do konkretnego punktu przepisu. Nie są akceptowalne uwagi „ogólne” typu – coś jest złe. W przypadku oceny Instrukcji Operacyjnej nie ma zastosowania pozycja „NS”. Pozycja ta może być zastosowana przy opiniowaniu zmiany do Instrukcji Operacyjnej

UWAGA: W przypadku oceny zmiany do OM dopuszcza się wykorzystywanie tylko części predefiniowanej LK w zakresie związanym ze zmianą.



Schemat 5.2.1 Zestaw dokumentacji wykorzystywanej przez inspektora merytorycznego do analizy projektu Instrukcji Operacyjnej

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--------------------------------------

Tabela 5.2.1 WYKAZ OBSZARÓW WYMAGAJĄCYCH UPRZEDNIEGO ZATWIERDZENIA PREZESA URZĘDU

Przepis	Tytuł lub zakres	Język
ORO.GEN.110	Obowiązki operatora	1
	(j) Programy szkoleń z zakresu materiałów niebezpiecznych	2
ORO.GEN.120	(b) wdrażanie alternatywnych sposobów spełnienia	3
ORO.GEN.130	(a) wpływające na zakres AOC i Specyfikacje operacyjne	4
	(c) wprowadzanie zmian nie wymagających uprzedniego zatwierdzenia zgodnie z zatwierdzoną procedurą	5
ORO.GEN.200	(a)(1) zakres obowiązków i odpowiedzialności	6
	(a)(2) opis ogólnej filozofii i zasad postępowania – polityka bezpieczeństwa	7
ORO.GEN.210	a) Kierownik odpowiedzialny	8
	b) Kierownik zapewnienia zgodności (CMM)	9
ORO.AOC.110	(c) Wet lease-in	10
	(d) Dry lease-in	11
	(e) Dry lease-out	12
ORO.AOC.120	Zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń personelu pokładowego oraz do wystawiania zaświadczeń dla personelu pokładowego	13
ORO.AOC.125	Operacje niezarobkowe z użyciem statków powietrznych wymienionych przez posiadacza AOC w jego specyfikacjach operacyjnych	14
ORO.AOC.135	(a)(1) Kierownik Operacji Lotniczych	15
	(a)(2) Kierownik Szkolenia załóg lotniczych	16
	(a)(3) Kierownik Operacji naziemnych	17
	(a)(4) Kierownik zarządzania ciągłą zdolnością do lotu	18
ORO.MLR.105	(b) Wykaz wyposażenia minimalnego i zmiany do niego	19
	(f) Procedura RIE	20
	(j) Procedura specjalna operowania w zakresie powyżej MEL ale w ramach ograniczeń MMEI	21
ORO.FC.145	(c) Programy szkoleń i sprawdzianów w tym. Sylabusy	22
	(c) wykorzystywanie indywidualnego urządzenia FSTD	23
ORO.FC.240	(a) Procedury lub ograniczenia operacyjne	24
ORO.FC.A.245	(b) Szkolenie i kwalifikacje załóg lotniczych	25
ORO.CC.215	(a) Programy szkoleń i sprawdzianów w tym plany tematyczne	26
ORO.CC.250	(a) wyznaczanie do wykonywania lotów na 4-ch typach	27
CC.CCA.100	Wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego	28
CC.TRA.215	(a) Organizacja szkoleniowa - operator	29
	(c) Programy szkolenia i sylabusy	30
ORO.FTL.120	Zarządzanie ryzykiem wystąpienia zmęczenia (FRMS)	31
ORO.FTL.125	Program określania czasu lotu	32

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

Przepis	Tytuł lub zakres	Język
ARO.OPS.235	a) zgodność z ORO.FTL i CS.FTL.1	33
	b) odbieganie od wymagań CS.FTL.1	34
	c) odbieganie od wymagań przepisów wykonawczych	35
CAT.GEN.MPA.155	Przewóz broni i amunicji wojskowej	36
CAT.GEN.MPA.200	Transport materiałów niebezpiecznych	37
CAT.OP.MPA.106	Korzystanie z lotnisk izolowanych - samoloty	38
CAT.OP.MPA.110	(a) Stosowanie niższych minimów operacyjnych lotniska niż ustanowione dla tych lotnisk przez państwo, w którym jest położone dane lotnisko	39
	(b) wykorzystanie HUD/HUDLS lub EVS do prowadzenia operacji przy widzialności niższej niż ustalona w minimach operacyjnych lotniska	40
CAT.OP.MPA.115	(a) zatwierdzenie podejścia do określonej drogi startowej innego niż ustabilizowane	41
	(b)(2) inna technika podejścia niż CDFA	42
CAT.OP.MPA.125	(c) stosowanie procedur innych niż zatwierdzone przez państwo, na terytorium którego znajduje się lotnisko	43
CAT.OP.MPA.140	Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zatwierdzenia do wykonywania lotów ETOPS	44
CAT.OP.MPA.145	Metoda określania minimalnych wysokości bezwzględnych lotu	45
CAT.OP.MPA.150	(a) Polityka paliwowa i zmiany do niej	46
CAT.OP.MPA.270	(b) procedura zniżania poniżej wyznaczonych minimów	47
CAT.OP.MPA.320	(d) stosowanie mniejszej masy do lądowania - niższa kategoria	48
CAT.POL.A.240	Zatwierdzenie do prowadzenia operacji ze zwiększonymi kątami przechylenia	49
CAT.POL.A.245	Zatwierdzenie do prowadzenia operacji podejścia ze stromą ścieżką schodzenia	50
CAT.POL.A.250	Zatwierdzenie do prowadzenia operacji krótkiego lądowania	51
CAT.POL.A.345	Zatwierdzenie do prowadzenia operacji podejścia ze stromą ścieżką schodzenia	52
CAT.POL.A.350	Zatwierdzenie do prowadzenia operacji krótkiego lądowania	53
CAT.POL.H.225	Operacje śmigłowcowe do/z miejsc operacji lotniczych związanych z zabezpieczeniem bezpieczeństwa publicznego	54
CAT.POL.H.305	Operacje wykonywane bez zapewnionej możliwości bezpiecznego przymusowego lądowania	55
CAT.POL.H.400	c) wykonywanie operacji z/do lotniska lub miejsca operacji lotniczej położonej poza gęsto zaludnionym, nieprzyjaznym środowiskiem bez zapewnionej możliwości bezpiecznego lądowania przymusowego	56
CAT.POL.H.420	Operacje z użyciem śmigłowców w nieprzyjaznym środowisku poza obszarem gęsto zaludnionym	57
CAT.POL.MAB.100	(f) stosowanie mas standardowych do innych elementów ładunku	58
CAT.POL.MAB.105	Dane oraz dokumentacja masy i wyważenia - komputerowy pokładowy system obliczania masy i wyważenia	59
CAT.IDE	Przyrządy, dane i wyposażenie	60

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

Przepis	Tytuł lub zakres	Język
SPA.PBN.105	Zatwierdzenie do wykonywania operacji PBN	61
SPA.MNPS.105	Zatwierdzenie do wykonywania operacji MNPS	62
SPA.RVSM.105	Zatwierdzenie do wykonywania operacji RVSM	63
SPA.LVO.100	(a) start przy ograniczonej widzialności	64
	(b) operacja poniżej standardu w CAT I (LTS CAT I)	65
	(c) operacja w standardzie CAT II	66
	(d) operacje poza standardem w CAT II (OTS CAT II)	67
	(e) operacje w standardzie CAT III	68
	(d) operacje z systemem EVS	69
SPA.ETOPS.105	Zatwierdzenie do wykonywania operacji ETOPS	70
SPA.DG.105	Zatwierdzenie do transportu materiałów niebezpiecznych	71
SPA.NVIS.100	Operacje z użyciem systemu noktowizyjnego NVIS	72
SPA.HHO.100	Operacje śmigłowcowe z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym (HHO)	73
SPA.EMS.100	Operacje śmigłowcowe służb ratownictwa medycznego EMS	74

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Proces certyfikacji
---------------------------------	---	--

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Wydanie z: 31.12.2016 Zmiana Nr: 7	OCENA INSTRUKCJI OPERACYJNEJ	PNO-2-05-02 Strona 10/10
---------------------------------------	------------------------------	------------------------------------