

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

ROZDZIAŁ 1 – WYKONYWANIE LOTÓW W WARUNKACH O OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI (LVO)

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych **gorszych niż** warunki dla podejść precyzyjnych w Kategorii I ICAO, to jest operacji z wysokościami decyzji (DH) poniżej 200 ft przy widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) mniejszej niż 550m. oraz operacji startów przy ograniczonej widzialności (*Low Visibility Take-off Operations - LVTO*).

1.2 Przepisy operacyjne dotyczące wykonywania lotów w warunkach ograniczonej widzialności określone są w SPA.LVO .

1.3 Wymagania techniczne związane ze zdolnością statku powietrznego do wykonywania lotów w warunkach ograniczonej widzialności) określone są w wymaganiach CS-AWO.

1.5 Dla uproszczenia, w dalszej treści tego rozdziału zamiast pełnej nazwy „wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych **gorszych niż** warunki dla podejść precyzyjnych w Kategorii I ICAO” używa się zastępczo określenia „operacje LVO”

2. TERMINY I DEFINICJE

2.1 Należy stosować definicje podane w Załączniku I do rozporządzenia 965/2012/UE oraz w CS-AWO.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) w formie zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej (PNO-4-01-00) w której określi szczegółowe warunki i ograniczenia prowadzenia operacji LVO przez Operatora.

3.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa ULC na wykonywanie lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) powinien spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji zgodnie z procedurą podaną w Dziale 2 Podręcznika PNO.

3.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia ULC na prowadzenie lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) jest procesem, w którym Operator powinien udowodnić, że:

a) Statki powietrzne, które będą użyte do wykonywania lotów w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO) posiadają Świadectwo Typu (*Type Certificate - TC*) lub Uzupełniające Świadectwo Typu (*Supplemental Type Certificate - STC*) wydane przez Władze państwa producenta potwierdzające zdolność samolotu do wykonywania operacji w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO). Podstawą certyfikacji typu mają być wymagania CS-AWO lub równoważne, uznane przez Prezesa Urzędu.

b) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zakładowe procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania operacji LVO, właściwe dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji;

c) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje program obsługi technicznej (POT), Listę wyposażenia minimalnego (MEL) oraz System pokładowego Dziennika Technicznego (PDT) właściwy dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji LVO;

d) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zatwierdzone przez ULC zakładowe programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania określonych kategorii operacji LVO;

e) Ustanowione przez Operatora zasady i procedury zakładowe, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia, że poziom zaufania zbliża się do granicy 95%;

3.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe muszą pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w prowadzeniu operacji LVO.

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	ZATWIERDZANIE OPERACJI LVO	PNO-3-01-00 Strona 1/4
---------------------------------------	----------------------------	---------------------------

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

4. ZŁOŻENIE WNIOSKU

4.1 Wniosek o zmianę (rozszerzenie) do certyfikatu AOC (druk **ULC-AOC-01_965**) lub dla lotnictwa GA o wydanie Wykazu zatwierdzeń szczególnych (druk **ULC-WZS-01_965**) powinien być uzupełniony o druki szczególne (**ULC-LVO-01_965**) uzupełnione o dane pomocnicze (dowodowe), **co najmniej 9 miesięcy** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji.

4.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Kopię Świadectwa Typu (*Type Certificate - TC*) lub Uzupełniającego Świadectwa Typu (*Supplemental Type Certificate – STC*) wydanego przez Władze Państwa producenta potwierdzającego zdolność samolotu do wykonywania operacji w warunkach meteorologicznych gorszych niż warunki Kategorii I ICAO (CAT I ICAO). W Świadectwie Typu (TC) lub innym właściwym dokumencie (np. STC) musi być podane do jakich granicznych kategorii operacji AWO samolot jest dopuszczony;

b) Nazwę producenta, typ i model płatowca oraz typ i model zespołów napędowych, numery seryjne i znaki rejestracyjne samolotów, które Operator będzie używał do prowadzenia operacji LVO;

c) Wykaz wyposażenia pilotażowo-nawigacyjnego zainstalowanego na samolotach (każdym egzemplarzu) dla spełnienia wymagań sprzętowych dla prowadzenia operacji LVO, z podaniem typów, modeli i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia;

d) Projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów obsługi technicznej, wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji AWO;

e) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i kategorii wykonywanych operacji;

f) Program procesu certyfikacji (lub oceny dla lotnictwa GA), w tym program lotów nadzorowanych dla zgromadzenia doświadczenia i wykazania zdolności Operatora do prowadzenia operacji LVO (PNO-1-02-00 ust. 21 i ust. 22).

4.3) Zalecane jest przygotowanie specjalnej instrukcji zakładowej, w której będą opisane zasady prowadzenia eksploatacji nadzorowanej, przed uzyskaniem zezwolenia ULC na prowadzenie operacji LVO.

5. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

5.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji LVO, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty powinny udowadniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji LVO.

5.2 Po pozytywnym oceniu wniosku, ULC udzieli tymczasowego zezwolenia operacyjnego na prowadzenie nadzorowanych operacji w określonej kategorii minimów operacyjnych (CAT II lub CAT IIIA, CAT IIIB) w rzeczywistych warunkach meteorologicznych nie niższych niż aktualnie posiadane przez Operatora i jego załogi. Przykład takiego zezwolenia podany jest na końcu tego Rozdziału.

6. OPERACJE W KATEGORII I ICAO

6.1 Zakłada się, że każdy statek powietrzny dopuszczony w jego Certyfikacie Typu (TC) lub w Uzupełniającym Certyfikacie Typu (STC) do wykonywania lotów wg przepisów o lotach kontrolowanych IFR jest także zdolny do wykonywania instrumentalnych podejść precyzyjnych w Kategorii I ICAO (DH 200ft/RVR 550m).

6.2 Piloci wykonujący operacje w Kategorii I ICAO muszą posiadać licencje wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach w sprawie licencjonowania personelu lotniczego oraz uprawnienie do wykonywania lotów IFR.

6.3 Operator powinien spełnić warunki i wymagania właściwe dla kategorii podejmowanych operacji podejść precyzyjnych Kategorii I, ustanowione w wymaganiach Part-CAT oraz CS-AWO.

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	ZATWIERDZANIE OPERACJI LVO	PNO-3-01-00 Strona 2/4
---------------------------------------	----------------------------	----------------------------------

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

6.4 Operator powinien zapewnić, aby piloci uczestniczący w operacjach LVO odbyli szkolenia i utrzymywali kwalifikacje zgodnie z wymaganiami podanymi w przepisach PART-ORO oraz Part-SPA.LVO

6.5 Operator wprowadzi do Instrukcji Operacyjnej zmiany właściwe dla kategorii wnioskowanych operacji LVO.

6.5 Operator przygotowuje program eksploatacji próbnej oraz sprawozdanie.

7. OPERACJE W KATEGORII II/III ICAO WYMAGANIA DODATKOWE

7.1 Zezwolenie na wykonywanie operacji w Kategorii II lub w Kategorii III ICAO może być wydane jeśli Operator spełni warunki ustanowione w wymaganiach SPA.LVO oraz CS-AWO oraz kiedy:

a) Każdy egzemplarz samolotu jaki będzie użyty w takich operacjach będzie posiadał Certyfikat Typu (TC) dopuszczające do operacji z wysokością decyzji (DH) poniżej 200 ft lub bez wysokości decyzji (DH).

b) Piloci wykonujący operacje w Kategorii II/III ICAO będą posiadali licencje oraz uprawnienie do wykonywania lotów IFR wydane zgodnie z wymaganiami zawartymi w przepisach w sprawie licencji lotniczych, a także ukończą szkolenia wymagane w Part-FCL oraz sprawdziany kwalifikacji wymagane w ORO.FC

8. START PRZY OGRANICZONEJ WIDZIALNOŚCI LVTO

8.1 Zezwolenie na wykonywanie operacji w LVTO może być wydane jeśli Operator spełni warunki ustanowione w wymaganiach SPA.LVO:

- a) Każdy egzemplarz samolotu jaki będzie użyty w takich operacjach będzie spełniał wymagania;
- b) Operator ustawi stosowne procedury operacyjne;
- c) Personel lotniczy przejdzie stosowne szkolenia.

9. ZMIANY ZEZWOLENIA

9.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej (lub Wykazie zatwierdzeń szczególnych), dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji warunkach ograniczonej

widzialności (LVO) podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-2-01-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

10. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI I/LUB OCENY

10.1. Przebieg procesu certyfikacji (oceny) dokumentowany jest na druku:

- Raportu z audytu certyfikacyjnego Operatora
- Listach kontrolnych dedykowanych dla danego zatwierdzenia:
 - LK-LVO-CERT-01
- Inspektor może używać swoich list kontrolnych
- Nadzór bieżący jest realizowany z wykorzystaniem list kontrolnych:
 - LK-LVO-CNO-01.

Wszystkie dokumenty są dostępne w zasobach intranetowych LOL.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	ZATWIERDZANIE OPERACJI LVO	PNO-3-01-00 Strona 4/4
---------------------------------------	----------------------------	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 2 – OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NON-ETOPS)

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów samolotami z dwoma turbinowymi zespołami napędowymi na trasie, na której czas lotu do odpowiedniego lotniska z prędkością przelotową właściwą dla jednego pracującego zespołu napędowego w normalnych warunkach bezwzględnych przekracza:

- Dla samolotów w klasie osiągow A, MOPSC większej niż 20 miejsc lub MTOM większą niż 45360 kg - czas graniczny równy 60 minutom; (nazywane dalej lotami ETOPS)
- Dla samolotów w klasie osiągow A o MOPSC poniżej 20 lub MTOM poniżej 45360 kg - czas graniczny 120 min (nazywane dalej lotami non-ETOPS – CAT.OP.MPA.140(a)(2)).

1.2 Zawarte w tym Rozdziale procedury certyfikacji operacji ETOPS/non-ETOPS oparte są o zasady podane w CAT.OP.MPA.140 załącznika III (Part-CAT) oraz:

- Part-SPA.ETOPS (załącznik V do rozporządzenia 965/2012/UE) oraz AMC 20-6 rev. 2. – dla operacji ETOPS;
- AMC1 CAT.OP.MPA.140(d) – dla operacji non-ETOPS.

1.3 Z uwagi na duże analogie pomiędzy wymaganiami dla operacji ETOPS/non-ETOPS w procedurze skupiono się tylko na opisanu podejścia do operacji ETOPS, natomiast dla operacji non-ETOPS stosuje się inne listy kontrolne.

2. TERMINY I DEFINICJE

2.1 Należy stosować terminy i definicje podane w rozporządzeniu 965/2012/UE oraz w AMC 20-6.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Zezwolenie na wykonywanie operacji ETOPS wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w formie zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej (PNO-4-01-00).

3.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie operacji ETOPS musi spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

3.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie operacji ETOPS jest długotrwałym procesem, w którym Operator musi udowodnić, że zgromadził doświadczenie eksploatacyjne wymagane i wystarczające dla wykazania, że w dostatecznie długim okresie czasu użytkował dany typ samolotu, bez żadnych zdarzeń mogących świadczyć o nie zadowalającym poziomie bezpieczeństwa.

3.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia Operator zebrał w użytkowaniu typu silnika lub pokrewnych typów silników, instalacji samolotu lub instalacji pokrewnych oraz jakie ma doświadczenia w użytkowaniu określonej kombinacji płatowiec/zespół napędowy w operacjach o standardowym zasięgu.

3.5 Warunkiem wstępnym dla wystąpienia o zezwolenie na wykonywanie operacji ETOPS jest, aby:

a) Kombinacja układu płatowiec/zespół napędowy każdego samolotu jaki będzie użyty w zamierzonych operacjach ETOPS miała Certyfikat Typu (TC), wydane przez właściwą Władzę Państwa producenta i uznane przez Państwo Operatora, zezwalające na prowadzenie takich operacji.

b) Obsługa techniczna samolotu i procedury operacyjne Operatora spełniały lub przewyższały wymagania określone w AMC 20-6 rev. 2.

c) Operator mógł udowodnić wymagany w przepisach poziom niezawodności i doświadczenia eksploatacyjnego z użytkowaniem wnioskowanej konfiguracji płatowiec/zespół napędowy samolotu.

3.6 W PROCESIE WYDAWANIA ZEZWOLENIA OPERACYJNEGO DO OCENY UŻYWANE BĘDĄ DWA ZESTAWY KRYTERIÓW:

a) Kryteria dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu z maksymalnym czasem dolotu do trasowego lotniska zapasowego od 60 do 120 minut, w locie z zatwierdzoną prędkością przelotową przy nie pracującym jednym silniku w standardowych warunkach w ciszy, które są opisane w tym Rozdziale, oraz

b) Kryteria dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu z maksymalnym czasem dolotu do trasowego

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

lotniska zapasowego powyżej 120 minut, ale nie więcej niż 180 minut, w locie z zatwierdzoną prędkością przelotową przy nie pracującym jednym silniku w standardowych warunkach w ciszy, które podane są w AMC 20-6 rev.2.

3.7 Operator, który wnioskuję o wydanie zezwolenia na prowadzenie operacji ETOPS po raz pierwszy, albo o rozszerzenie posiadanego zezwolenia ETOPS o prawo użytkowania w operacjach ETOPS typu lub modelu samolotu z nową dla niego konfiguracją płatowiec/zespół napędowy może otrzymać zezwolenie na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu z maksymalnym czasem dolotu do trasowego lotniska zapasowego do 120 minut.

3.8 Operator może się ubiegać o zezwolenie na zwiększenie maksymalnego czasu dolotu do trasowego lotniska zapasowego do 180 minut pod warunkiem zebrania doświadczenia i materiału statystycznego dokumentującego wymagany poziom niezawodności przez okres, co najmniej 12 miesięcy, jeśli Certyfikat Typu (TC) danego egzemplarza samolotu przewiduje możliwość udzielenia zezwolenia na podniesienie granicznego czasu dolotu do 180 minut.

3.9 Wymagany w ust. 3.8 dla podniesienia granicznego czasu dolotu ze 120 do 180 minut okres 12 miesięcy doświadczenia w prowadzeniu operacji ETOPS z granicznym czasem 120 minut może być skrócony o 3 miesiące pod warunkiem, że Operator wskaże inne czynniki pozwalające na skrócenie tego czasu. Czynniki, które mogą być brane pod uwagę to:

- Całkowita liczba lotów ETOPS, jaką Operator wykonał w okresie ostatnich 9 miesięcy na samolotach z daną konfiguracją płatowiec/zespół napędowy;
- Brak przypadków wyłączenia silnika w locie IFSD (*In-Flight Shut Down*) lub zawrócenia z trasy z powodów technicznych;
- Dane statystyczne niezawodności dotyczące danej kombinacji płatowiec/zespół napędowy, pochodzące od innych Operatorów;
- Jakość stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej;
- Struktura tras.

4. ZŁOŻENIE WNIOSKU

4.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na prowadzenie operacji o zwiększonym zasięgu samolotami z dwoma, turbinowymi zespołami napędowymi (ETOPS) powinien być złożony, co **najmniej 6 miesięcy**

przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji. Wniosek składany jest na druku ULC-AOC-01_965 uzupełnionym odpowiednio o druk ULC-ETOPS-01/ULC-nonETOPS-01 (dla każdego egzemplarza). Do wniosku należy dołączyć wszystkie cytowane w nim dokumenty dowodowe.

5. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

5.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji o zwiększonym zasięgu (ETOPS), należy dokonać głębokiej oceny wyników jego dotychczasowej działalności lotniczej, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenia załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty powinny udowadniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji ETOPS.

6. OCENA NIEZAWODNOŚCI ZESPOŁU NAPĘDOWEGO

6.1 W oparciu o doświadczenia eksploatacyjne światowej floty złożonej z samolotów o określonej kombinacji płatowiec/zespół napędowy oraz po określeniu współczynnika wyłączeń silnika w locie (IFSD) charakteryzującego niezawodność zespołu napędowego należy dokonać oceny zdolności Operatora do osiągnięcia i utrzymania odpowiedniego poziomu niezawodności zespołu napędowego. Oszacowanie to powinno obejmować porównanie tendencji wyników Operatora z takimi samymi danymi dotyczącymi innych Operatorów, a także ze średnimi wartościami osiąganymi przez flotę światową oraz powinno zawierać jakościową ocenę uwzględniającą wszystkie istotne czynniki. Należy również przeanalizować dane dotyczące niezawodności innych pokrewnych typów zespołów napędowych wykorzystywanych wcześniej przez Operatora, a także dane dotyczące niezawodności systemów w kombinacji płatowiec/zespół napędowy, dla której złożono wniosek o zezwolenie na wykonywanie operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS.

UWAGA: W przypadku, gdy zastosowanie oceny statystycznej nie może być uznane za

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 2/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

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

wystarczające, na przykład, kiedy flota samolotów w określonej kombinacji jest niewielka, doświadczenie posiadane przez Operatora będzie ocenione na podstawie analizy poszczególnych przypadków.

7. OCENA MODYFIKACJI SAMOLOTU I PROGRAMU OBSŁUGI TECHNICZNEJ

7.1 Z uwagi na to, że programy obsługi technicznej i programy niezawodności mogą potrzebować ich uzupełnienia w celu spełnienia specjalnych wymagań związanych z wykonywaniem operacji o zwiększonym zasięgu, w sposób podany w AMC 20-6 rev. 2, należy przeanalizować następujące elementy programu obsługi technicznej Operatora, dla upewnienia się czy są odpowiednie dla takich operacji:

a) Modyfikacje

Operator powinien dostarczyć Prezesowi pełny wykaz wszystkich modyfikacji, uzupełnień i zmian, jakich dokonano w związku z przyjęciem zmian do wymagań CMP, wraz z dokładną specyfikacją ich pochodzenia, statusu obowiązywania oraz potwierdzeniem ich wykonania na tych egzemplarzach samolotów, które będą użyte w operacjach ETOPS. Należy dokonać oceny, czy wprowadzone modyfikacje samolotów są zgodne z wymaganiami.

b) Procedury obsługi technicznej

Operator powinien dostarczyć Prezesowi do zatwierdzenia pełen zestaw wszystkich projektów zmian procedur obsługi oraz programów szkoleń, jakie zamierza wprowadzić dla spełnienia wymagań formalnych i merytorycznych, a także informacji o procedurach wykonawczych lub ograniczeniach ustanowionych w celu zakwalifikowania samolotu do wykonywania operacji o zwiększonym zasięgu. Należy dokonać oceny, czy wprowadzone modyfikacje samolotów są zgodne z wymaganiami dokonać odpowiednich uzgodnień zatwierdzeń tych dokumentów

c) Program niezawodności

Program niezawodności powinien być przyjęty i zatwierdzony oraz wprowadzony przez Operatora do stosowania, co najmniej na 12 miesięcy przed otrzymaniem zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego na prowadzenie operacji ETOPS a następnie nieprzerwanie kontynuowany. Uzyskane w tym procesie dane powinny być odpowiednio opracowane, zawierać ocenę zaistniałych zdarzeń, trendów niezawodności i podejmowanych działań korygujących. Analizy i wyniki realizacji programu niezawodności muszą

być regularnie przekazywane Prezesowi oraz producentowi płatowca i silnika. Dodatkowe informacje dotyczące zasad monitorowania i informowania o niezawodności systemów płatowca i silnika podane są w AMC 20-6 rev.2.

d) Wprowadzanie modyfikacji

Wszelkie zatwierdzone przez Władze lotnicze państwa producenta oraz Prezesa modyfikacje i przeglądy samolotu pozwalające utrzymać wymaganą niezawodność systemów napędowych i płatowca, nakazane biuletynami obowiązkowymi (*Airworthiness Directives – AD's*) i/lub postanowieniami zmieniającymi standardy CMP muszą być przez Operatora natychmiast stosowane. Inne zalecenia producenta płatowca, silnika oraz jego zespołów i wyposażenia, mające charakter nie obowiązkowy także powinny być rozważone, czy nie wymagają ich natychmiastowego wykonania. Dotyczy to zarówno części zainstalowanych na samolocie jak i zapasowych w magazynach.

e) Proces kontroli

Operator powinien ustanowić i stale prowadzić scentralizowany system kierowania operacjami ETOPS z użyciem standardowych procedur kierowania i nadzorowania prowadzonych operacji. System kierowania operacjami musi uniemożliwiać użycie samolotu do wykonania lotu ETOPS, jeśli w poprzednim locie zaistniał przypadek wyłączenia systemu napędowego w locie (IFSD) lub wystąpiła niesprawność zasadniczego systemu płatowca, a także w przypadku istotnych ujemnych trendów niezawodności do czasu, kiedy nie zostaną podjęte odpowiednie działania korygujące. W uzasadnionych przypadkach, przed ponownym dopuszczeniem przez Operatora danego samolotu do wykonywania operacji ETOPS może okazać się koniecznym potwierdzenie skuteczności podjętych przez Operatora działań korygujących przez wykonanie jednego lub większej liczby próbnych lotów ETOPS bez pasażerów albo lotów operacyjnych z pasażerami (ładunkiem), które nie będą lotami ETOPS (stosownie do okoliczności).

f) Program obsługi

Stosowany przez Operatora program obsługi technicznej powinien zapewnić, aby płatowiec i systemy napędowe były stale obsługiwane na poziomie jakości i niezawodności niezbędnej do wykonywania operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS, włączając w to także takie programy jak monitorowanie stanu silników oraz monitorowanie zużycia oleju przez silniki.

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 3/10
---------------------------------------	---	----------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

8. ANALIZA PRZYGOTOWANIA DO LOTU ORAZ WYKONANIE LOTU

8.1 Poniższe rozważania dotyczą warunków i zasad dopuszczenia samolotu do wykonania lotu ETOPS i są materiałem uzupełniającym albo podkreślającym wymagania znajdujące się w odpowiednich zasadach operacyjnych, mających zastosowanie do operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS. Chociaż wiele z tych wymagań zostało już włączonych do zatwierdzonych programów właściwych dla różnych typów i modeli samolotów oraz struktur tras lotniczych, wyjątkowy charakter operacji o zwiększonym zasięgu wykonywanych na samolotach dwusilnikowych zmusza do ponownego ich przeanalizowania i upewnienia się, że zatwierdzone programy są odpowiednie dla tych celów.

8.2 Zasada projektowania dwusilnikowych samolotów turbinowych przeznaczonych do wykonywania operacji ETOPS wymagająca zapewnienia nadmiarów w ilości instalacji samolotu musi być uwzględniona przez Producenta w wydanym przez niego Głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL). Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) wydany przez Operatora może być bardziej restrykcyjny niż MMEL, co może wynikać z charakteru prowadzonych przez Operatora operacji, szczególnych problemów sprzętowych i eksploatacyjnych specyficznych dla danego Operatora. Dla ułatwienia tej oceny, za podstawowe z punktu widzenia bezpieczeństwa lotu, uznano następujące wyposażenie i instalacje samolotu:

- Elektro-energetyczną, łącznie z akumulatorami;
- Hydrauliczną;
- Pneumatyczną;
- Przyrządów pilotażowo-nawigacyjnych;
- Paliwową;
- Sterowania samolotem;
- Przeciwbłodzeniową;
- Rozruchu silnika i zapłonu;
- Przyrządów kontroli pracy zespołów napędowych;
- Nawigacji i łączności;
- Pomocniczego zespołu napędowego (APU);
- Klimatyzacji i hermetyzacji;
- Ochrony przeciwpożarowej luków bagażowych;
- Ochrony przeciwpożarowej silników i APU;
- Wyposażenia awaryjnego;

- Każdego innego wyposażenia, które jest konieczne do wykonywania operacji o zwiększonym zasięgu.

8.3 Samolot nie może zostać dopuszczony do wykonania operacji o zwiększonym zasięgu, jeśli:

a) Nie są dostępne urządzenia łączności zapewniające w normalnych warunkach propagacji, w locie na wysokości odpowiedniej dla lotu z niepracującym jednym silnikiem, pewnej, dwukierunkowej łączności pomiędzy samolotem i odpowiednim centrum kontroli ruchu lotniczego, na planowanej trasie lotu i trasach prowadzących do każdego trasowego lotniska zapasowego.

b) Nie są dostępne urządzenia do nawigacji bez widoczności ziemi, dostępne i umieszczone tak aby zapewnić, z uwzględnieniem wyposażenia nawigacyjnego zainstalowanego w samolocie, dokładność wskazań nawigacyjnych wymaganą dla lotu po planowanej trasie i wysokości oraz w wypadku wyłączenia silnika na wysokościach i trasach wynikających z lotu do każdego trasowego lotniska zapasowego.

c) Nie są dostępne urządzenia do nawigacji z widocznością i bez widoczności ziemi na określonych lotniskach zapasowych dla wykonywania spodziewanych typów podejść i minimów operacyjnych.

8.4 Samolot nie może zostać dopuszczony do wykonania operacji o zwiększonym zasięgu jeśli nie ma wystarczających zapasów paliwa i oleju wymaganych odpowiednich przepisach oraz określonych w Instrukcji Operacyjnej.

8.5 Przy obliczeniach wymaganej ilości paliwa należy uwzględnić, co najmniej następujące czynniki:

- Bieżące prognozy wiatrów i warunków meteorologicznych spodziewanych wzdłuż trasy lotu na wysokości odpowiedniej dla lotu z niepracującym jednym silnikiem wraz z podejściem do lądowania i lądowaniem;
- Każde niezbędne użycie instalacji przeciwbłodzeniowej i utratę osiągniętych spowodowaną warstwą lodu zbierającą się na niechronionych powierzchniach samolotu;
- Każde niezbędne użycie pomocniczego zespołu napędowego (APU);
- Utratę hermetyzacji oraz klimatyzacji samolotu; należy uwzględnić lot na wysokości spełniającej wymagania zaopatrzenia w tlen w przypadku dehermetyzacji kabiny;
- Powtórne podejście wraz z lądowaniem wykonywanym po pierwszym, nieudanym podejściu do lądowania;

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

- Niezbędną dokładność nawigacji;
- Wszelkie znane ograniczenia kontroli ruchu lotniczego (ATC).

UWAGA: Niezbędne jest także uwzględnienie zużycia oleju przez APU.

8.6 Przy określaniu krytycznej rezerwy paliwa, należy określić ilość paliwa potrzebną na dołot do najbardziej krytycznego punktu, a następnie zmianę trasy i lot to odpowiedniego, trasowego lotniska zapasowego zgodnie z warunkami określonymi poniżej. Tak określona krytyczna rezerwa paliwa powinna być porównana z odpowiednimi wymaganiami dotyczącymi zasad operacyjnych, które będą zastosowane dla danego lotu. Jeśli porównanie to wykaże, że ilość paliwa określona przez krytyczny scenariusz zużycia paliwa ma być większa niż ilość paliwa, jaka znajduje się na pokładzie w najbardziej krytycznym punkcie trasy lotu, zgodnie z wymaganiami zasad operacyjnych, to należy uzupełnić ilość paliwa tak, aby możliwe było bezpieczne wykonanie lotu zgodnie z krytycznym scenariuszem zużycia paliwa. Uwzględniając pozycje wymienione poniżej, krytyczny scenariusz zużycia paliwa powinien uwzględniać dodatkowe 5 procent [%] paliwa, w stosunku do obliczonej ilości paliwa zużytego na lot od punktu krytycznego, dla zniwelowania błędów w prognozach wiatru. Ponadto należy doliczyć dodatkowe 5 procent [%] paliwa pozwalające pokryć różnicę wynikającą z mniejszej od zakładanej odległości lotu przy zużyciu jednej tony paliwa(*), wszystkie skutki wynikające z Wykazu odstępstw od konfiguracji (*Configuration Deviation List - CDL*), zużycie paliwa na odladanie płatowca i silnika, a także należy uwzględnić zbieranie się lodu na niechronionych powierzchniach samolotu, jeśli na trasie dołotu do trasowego lotniska zapasowego przewidywane są warunki oblodzenia. Jeśli APU jest wymagany jako źródło zasilania, to jego zużycie paliwa powinno być uwzględnione w odpowiednich fazach lotu.

(*) - lub wartości rzeczywiste (udowodnione) przez Operatora dotyczące odległości lotu przy zużyciu jednej tony paliwa.

8.7 Krytyczny scenariusz zużycia paliwa dotyczy sytuacji zawrócenia na trasowe lotnisko zapasowe w najbardziej krytycznym punkcie lotu. Operator powinien wykazać, że obliczając niezbędną, krytyczną rezerwę paliwa założył scenariusz najbardziej krytyczny z punktu widzenia operacyjnego i konfiguracji samolotu (na przykład dwa pracujące silniki w porównaniu z jednym pracującym silnikiem na wysokości 10000 stóp przy niestandardowej konfiguracji samolotu,

która nie jest uznana jako szczególnie nieprawdopodobna):

- W punkcie krytycznym, należy rozważyć jednoczesną niesprawność jednego zespołu napędowego i systemu hermetyzacji (punkt krytyczny należy wyznaczyć w oparciu o czas dołotu do odpowiedniego lotniska z zatwierdzoną prędkością przelotową przy niepracującym jednym silniku);
- Natychmiastowe zniżanie do i kontynuowanie lotu na wysokości 10000 stóp ze stosowną prędkością przelotową przy niepracującym jednym silniku lub dalszy lot powyżej 10000 stóp, jeśli samolot wyposażony jest w wystarczającą ilość tlenu zgodnie z odpowiednimi zasadami operacyjnymi;
- Po dolocie do lotniska zapasowego, zniżanie do 1500 stóp nad lotniskiem, 15 minut oczekiwania, rozpoczęcie podejścia do lądowania i nieudane podejście a następnie wykonanie normalnej procedury podejścia i lądowanie.

8.8 Samolot nie może zostać dopuszczony do operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS dopóki w dokumentach znajdujących się w kabinie załogi (na przykład w komputerowym planie lotu) nie podano nazwy lotniska startu i lotniska docelowego oraz lotnisk zapasowych, włączając w to odpowiednie trasowe lotniska zapasowe, które mogą być wykorzystane w przypadku niesprawności zespołu napędowego lub innych systemów samolotu zmuszających do zawrócenia na lotnisko zapasowe. Także odpowiednie trasowe lotniska zapasowe powinny być określone i wymienione w zezwoleniu operacyjnym w każdym przypadku, kiedy planowana trasa lotu zawiera punkty oddalone o ponad 1 godzinę (60 minut) lotu z niepracującym jednym silnikiem, od lotniska uznanego za wystarczające. Ponieważ uznane za odpowiednie, trasowe lotniska zapasowe spełniają inną rolę niż zapasowe lotnisko dla portu docelowego i będą używane tylko w sytuacji wystąpienia niesprawności silnika lub utraty podstawowych systemów samolotu, takie lotnisko nie powinno być wymienione jako odpowiednie, trasowe lotnisko zapasowe, jeśli nie spełnia poniższych warunków:

- Wymagane w Instrukcji Użytkownika w Locie (AFM) długości lądowania dla wysokości ciśnieniowej lotniska i drogi startowej, której użycie jest spodziewane, z uwzględnieniem wpływu wiatru, stanu nawierzchni drogi startowej oraz charakterystyk samolotu muszą pozwalać na zatrzymanie samolotu na dostępnej do lądowania długości drogi deklarowanej i obliczonej zgodnie z

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 5/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

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

odpowiednimi procedurami operacyjnymi określonymi dla danego lotniska;

- Służby i urządzenia dostępne na lotnisku muszą być wystarczające do wykonania procedury podejścia do lądowania wg wskazań przyrządów na przewidywanym kierunku drogi startowej, zgodnie z odpowiednimi minimami operacyjnymi lotniska;
- Ostatnia, dostępna prognoza warunków meteorologicznych, na okres rozpoczynający się na godzinę przed ustalonym najwcześniejszym czasem lądowania i kończąca się godzinę po ustalonym najpóźniejszym czasie lądowania na tym lotnisku, podaje warunki meteorologiczne równe lub lepsze od warunków pogodowych dla trasowych lotnisk zapasowych określonych w AMC 20-6. Ponadto, na ten sam okres czasu, prognozowana składowa wiatru, prostopadła do przewidywanego kierunku lądowania, włączając w to porywy, nie powinna przekraczać maksymalnie dozwolonego do lądowania wiatru bocznego;
- W czasie trwania lotu, załoga cały czas jest informowana o wszelkich poważniejszych zmianach warunków panujących na wyznaczonych, trasowych lotniskach zapasowych.

8.9 Przed przekroczeniem punktu wlotu na odcinek operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS, należy ocenić prognozę warunków pogodowych na czas określony zgodnie z ust. 8.8., stan samolotu, pozostałą ilość paliwa, stan nawierzchni drogi startowej, długości lądowania oraz służby i urządzenia na wyznaczonych trasowych lotniskach zapasowych. Jeśli dowolny z tych warunków może uniemożliwić bezpieczne podejście i lądowanie (jak na przykład prognoza pogody określająca spadek warunków poniżej minimów do lądowania), pilot-dowódca (PIC) ma podjąć odpowiednie w danej chwili działania;

8.10 Program operacyjny Operatora powinien przewidywać możliwości dostarczania załodze informacji o wystarczających, trasowych lotniskach zapasowych, odpowiednich dla trasy, po której będzie leciał samolot, dla których prognozy pogodowe nie spełniają warunków określonych w AMC 20-6. Załozdze, na wypadek zawrócenia z trasy lotu, powinny być dostępne wszelkie i informacje o wyposażeniu oraz inne niezbędne dane planistyczne dotyczące tych lotnisk

UWAGA: Lotniska zapasowe muszą być wybrane w taki sposób, aby samolot mógł do nich dolecieć, lecąc zgodnie z wymaganiami, zwłaszcza jeśli

chodzi o osiągi (przewyższenia nad przeszkodami) i/lub ze względu na ograniczenia związane z możliwością dostarczenia tlenu pasażerom i załodze w przypadku dehermetyzacji.

8.11 Żaden samolot nie może zostać dopuszczony do wykonania operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS jeśli Instrukcja Operacyjna Operatora nie zawiera dostatecznych danych na temat krytycznej rezerwy paliwa oraz obliczeń dotyczących obszaru wykonywania operacji. Wymienione niżej dane powinny być oparte na zatwierdzonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego danych znajdujących się lub wskazanych w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM):

a) Szczegółowe dane o osiągnięciach samolotu z niepracującym jednym silnikiem, włączając w to dane na temat zużycia paliwa w standardowych i niestandardowych warunkach atmosferycznych, stosownie w funkcji prędkości lotu lub ustawień mocy obejmujące:

- Zejście z poziomu lotu (uwzględniając osiągi użyteczne);
- Zakres wysokości przelotowych włącznie z wysokością 10000 stóp;
- Oczekiwanie;
- Zdolność do osiągnięcia wysokości (uwzględniając osiągi użyteczne);
- Nieudane podejście.

b) Szczegółowe dane o osiągnięciach samolotu ze wszystkimi silnikami pracującymi, włączając w to dane dot. nominalnego zużycia paliwa w standardowych i niestandardowych warunkach atmosferycznych w funkcji prędkości lotu lub ustawień mocy obejmujące:

- Przelot (dla różnych wysokości lotu, włącznie z wysokością 10000 stóp); oraz
- Oczekiwanie.

c) Szczegółowe dane dot. każdego innych warunków, związanych z operacją o zwiększonym zasięgu ETOPS, które mogą mieć znaczący, negatywny wpływ na osiągi samolotu takie jak np. gromadzenie się lodu na niechronionych powierzchniach samolotu, otwarcie turbiny napędzanej powietrzem naporowym (*Ram Air Turbine*), otwarcie rewersu, itp.

8.12 Wysokości, prędkości lotu, ustawienia ciągu oraz przepływu paliwa, właściwe dla obszaru operacyjnego ETOPS dla każdej kombinacji płatowiec/silnik muszą uwzględniać przewyższenia nad tym terenem oraz przeszkodami, zgodnie z Instrukcją Operacyjną.

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 6/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczegółne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

9. SZKOLENIE I OCENA KWALIFIKACJI

9.1 W procesie certyfikacji należy dokonać analizy użycia krytycznych i podstawowych instalacji samolotu. Analiza powinna zawierać ocenę poziomów niezawodności instalacji oraz okoliczności zaistnienia poszczególnych zdarzeń, włączając w to działania podjęte przez załogę w wyniku wystąpienia niesprawności. Przemysł lotniczy musi dostarczać informacji potrzebnych do wykonania tych analiz oraz brać w nich udział. Operator oraz Prezes, jeśli będzie to konieczne, wykorzysta wyniki tych analiz w celu opracowania zmian programów szkolenia załóg, Instrukcji Operacyjnej oraz list kontrolnych czynności załogi.

9.2 Program szkolenia załóg lotniczych oraz naziemnego personelu operacyjnego ma uwzględniać szkolenie podstawowe oraz następujące po nim oceny i sprawdziany okresowe a także szkolenia wznowiające obejmujące następujące tematy (zgodnie z Dodatkiem 6 do AMC 20-6 rev. 2):

A. Szkolenie wstępne i szkolenia okresowe dla załogi pokładowej w przedstawionych poniżej zakresach:

1. WPROWADZENIE DO PRZEPISÓW ETOPS

- Krótki rys historyczny operacji ETOPS;
- Przepisy ETOPS;
- Definicje;
- Dozwolona prędkość przelotowa dla lotów z jednym silnikiem niepracującym;
- Zatwierdzenie ETOPS projektu typu - streszczenie;
- Maksymalne zatwierdzone czasy zmiany kierunku oraz wydajność systemów z ograniczonym czasem działania;
- Zatwierdzony dla operatora czas zmiany kierunku;
- Trasy i lotniska zamierzone do użytku na obszarze operacji ETOPS;
- Zatwierdzenie operacyjne ETOPS;
- Obszar i trasy ETOPS;
- Trasowe lotniska zapasowe ETOPS, łącznie z dostępnymi pomocami niższania;

l. Dokładność systemu nawigacyjnego, ograniczenia i procedury operacyjne;

m. Urządzenia meteorologiczne i dostępność informacji;

n. Procedury monitorowania podczas lotu;

o. Skomputeryzowany plan lotu;

p. Mapy orientacyjne, w tym mapy planowania dla niskiego pułapu oraz mapy postępu lotu (z oznaczaniem pozycji);

q. Punkt ETP

r. Krytyczny poziom paliwa

2. OPERACJE W NORMALNYCH WARUNKACH

a. Planowanie i wydanie dyspozycji lotu

- Wymagania ETOPS dotyczące paliwa
- Wybór zapasowej trasy - minima pogodowe
- Wykaz wyposażenia minimalnego określony dla operacji ETOPS
- Kontrola techniczna ETOPS i raport techniczny
- Ustawienie FMS przed lotem

b. Monitorowanie przebiegu lotu

- Systemy nadzoru lotu, systemy nawigacyjne i łączności
- Monitorowanie systemów samolotu
- Monitorowanie pogody
- Zarządzanie paliwem podczas lotu, łącznie z dwukrotnym, niezależnym sprawdzeniem ilości paliwa

3. PROCEDURY DLA SYTUACJI ANORMALNYCH I AWARYJNYCH

a. Podejmowanie decyzji i procedury zmiany kierunku.

Szkolenia wstępne i okresowe, przygotowujące załogę do oceny awarii systemów i potencjalnego zagrożenia. Celem szkolenia jest podniesienie kompetencji załogi w zakresie radzenia sobie w najbardziej prawdopodobnych sytuacjach

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 7/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczegółne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

awaryjnych. Podczas szkolenia powinien zostać poruszony temat zmiany kierunku, wywołanej takimi czynnikami jak czynniki medyczne, związane z pasażerami lub inne, niezwiązane z awariami technicznymi.

b. Systemy nawigacyjne i łączności, w tym praca odpowiednich urządzeń sterowania lotem w trybach obniżonej sprawności.

c. Zarządzanie paliwem dla systemów pracujących w trybie obniżonej sprawności.

d. Szkolenia wstępne i okresowe, kładące nacisk na przestrzeganie procedur dla sytuacji anormalnych i awaryjnych w sytuacji przewidywanych awarii, z uwzględnieniem:

1. Procedur dla pojedynczych i złożonych awarii podczas lotu, mających wpływ na wejście do sektora ETOPS oraz podejmowanie decyzji o zmianie kierunku. Jeżeli praca na rezerwowych źródłach zasilania wpływa negatywnie na obsługę przyrządów przez pilotów, to ćwiczenia podejścia z generatorem awaryjnym jako jedynym źródłem zasilania powinny być elementem szkoleń wstępnych i okresowych.

2. Ograniczeń operacyjnych związanych z tymi awariami oraz odnośnych uwag, w tym dotyczących listy MEL.

4. LOTY ETOPS POD NADZOREM (LFUS)

Podczas wprowadzania do eksploatacji nowego typu ETOPS lub wprowadzania do operacji pilotów nie mających wcześniejszych kwalifikacji ETOPS, przynajmniej dwa sektory ETOPS muszą zostać wykonane pod nadzorem, włącznie z wykonaniem przeglądu liniowego ETOPS.

Podczas corocznego szkolenia odświeżającego, standardowym elementem programu powinny być zagadnienia związane z operacjami ETOPS.

B. Pozostały personel operacji lotniczych (oprócz załogi)

Programy szkoleniowe operatora dla operacji ETOPS, oprócz standardowych szkoleń corocznych, powinny zapewniać szkolenie dla naziemnego personelu operacyjnego (np. dyspozytorów), w następującym zakresie:

a. Przepisy ETOPS/ zatwierdzenie operacyjne

b. Osiągi samolotu/Procedury zmiany kierunku

c. Obszar operacji

d. Wymagania dotyczące paliwa

e. Uwagi dyspozycyjności list MEL, CDL, minimów pogodowych i zapasowych portów lotniczych

f. Dokumentacja

9.3 Operator powinien opracować i realizować coroczne programy szkoleń okresowych ETOPS dla załóg posiadających kwalifikacje do wykonywania operacji ETOPS.

9.4 W celu zapewnienia standaryzacji procedur i czynności załóg, a także dla podkreślenia specjalnych cech operacji ETOPS, ma być wprowadzony program kierowania operacjami ETOPS. Tylko osoby wykazujące się zrozumieniem specyficznych wymagań dla lotów ETOPS mogą być upoważnione do kierowania załogami wykonującymi takie operacje.

10. OGRANICZENIA OPERACYJNE

10.1 Operator może ubiegać się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie operacji o zwiększonym zasięgu (ETOPS) w odległości od odpowiedniego trasowego lotniska zapasowego większej niż czas lotu z dowolnego punktu proponowanej trasy lotu w ciszy z zatwierdzoną prędkością przy niepracującym jednym silniku dłuższym niż 120 minut, ale nie dłuższym niż 180 minut jeśli spełni kryteria podane w AMC 20-6

10.2 W odniesieniu do operacji ETOPS, w których maksymalny, dozwolony czas dolotu do trasowego lotniska zapasowego wynosi 120 minut, możliwe jest uzyskanie zgody na niewielkie wydłużenie tego czasu na określonej trasie, jeśli Operator wykaże, że spowoduje to podniesienie poziomu bezpieczeństwa, oraz że takie wydłużenie czasu:

- Nie spowoduje przekroczenia ograniczeń podanych w zatwierdzeniu ETOPS dla danego typu;
- Nie będzie większe niż 15% maksymalnego czasu dolotu do trasowego lotniska zapasowego wybranego zgodnie z zasadami określonymi w odpowiednich przepisach.

10.3 Ustanowione przez Operatora procedury operacji ETOPS mają ograniczać operacje ETOPS tylko do tras planowanych oraz w ten sposób, aby warunki nałożone na maksymalny czas dolotu do lotniska zapasowego, były zachowane w

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 8/10
---------------------------------------	---	----------------------------

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

standardowych warunkach i w ciszy. Operator powinien określić:

- Procedury nakazujące pilotowi-dowódcy (PIC), aby w przypadku wystąpienia wyłączenia silnika w locie, natychmiast zmienić trasę lotu tak, aby dolecieć i wylądować na najbliższym dogodnym do lądowania lotnisku w czasie jaki (PIC) uzna za odpowiedni;
- Praktyczne działania, w wyniku których, w przypadku niesprawności pojedynczej lub kilku podstawowych instalacji, pilot (PIC) zmieni trasę lotu tak, aby dolecieć i wylądować na najbliższym lotnisku w czasie jaki pilot uzna jako odpowiedni, chyba, że z oceny sytuacji wynika, iż kontynuowanie lotu po zaplanowanej trasie nie spowoduje istotnego pogorszenia bezpieczeństwa.

10.4 Procedury postępowania w następstwie nieprzewidzianych sytuacji nie mogą być interpretowane w sposób prowadzący do zmniejszenia władzy i odpowiedzialności dowódcy za bezpieczne wykonanie operacji.

11. PROCES CERTYFIKACJI

11.1 Operator powinien wykazać w procesie certyfikacji, że posiada możliwości organizacyjne i umiejętności fachowe dla bezpiecznego planowania, przygotowania i wykonywania wnioskowanych operacji ETOPS.

11.2 Operator powinien wykazać, że obsługa i przeglądy techniczne ETOPS oraz inne programy wymienione w AMC 20-6 zostały poprawnie wprowadzone na wszystkich lotniskach używanych w operacjach ETOPS

11.3 Powinien udowodnić, że zostały przez niego ustanowione i są przestrzegane zasady, procedury i praktyki gwarantujące spełnienie wymagań właściwych dla obszaru, tras i charakterystyki prowadzonych przez niego operacji ETOPS.

12. ROZSZERZENIE CZASU GRANICZNEGO ETOPS POWYŻEJ 120 MINUT

12.1 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia na wykonywanie operacji ETOPS z maksymalnym czasem dolotu powyżej 120 minut powinien uzyskać odpowiednie doświadczenie w ciągu kolejnych 12 miesięcy prowadzenia operacji ETOPS z maksymalnym czasem dolotu 120 minut na samolocie z określoną konfiguracją płatowiec/zespół napędowy. Przed wydaniem zezwolenia będzie sprawdzona zdolność

Operatora do przeprowadzenia operacji i efektywnego stosowania programów ETOPS w oparciu o podane w tym rozdziale kryteria. Dane zgromadzone przez Operatora w operacjach z maksymalnym czasem dolotu wynoszącym 120 minut będą brane pod uwagę dla wydania zgody na operacje z maksymalnym czasem dolotu powyżej 120 minut, ale nie więcej niż 180 minut.

12.2 W celu uzyskania zezwolenia na zwiększenia obszaru operacji powyżej 120 minut, ale nie więcej niż 180 minut Operator udowodni, że:

a) Wprowadził do MEL zmiany odzwierciedlające odpowiedni poziom nadmiaru (redundancji) podstawowych instalacji samolotu zapewniający wykonanie operacji trwającej 180 minut (w ciszy).

b) Operator wykaże, że stosowany przez niego system przepływu informacji o stanie pogody, pozwala przewidywać pogodę na lotnisku i na trasie lotu w proponowanym obszarze wykonywania operacji, z możliwym do przyjęcia stopniem dokładności i pewności;

c) Krytyczny scenariusz zużycia paliwa uwzględnia paliwo wymagane do wykonywania operacji przy pracujących wszystkich silnikach na wysokości 10000 stóp lub wyżej w samolocie wyposażonym w odpowiednią ilość zapasowego tlenu;

d) W procesie planowania lotu wzięto pod uwagę przy wyliczaniu punktu jednakowych (w czasie) odległości, wpływ działania wiatru i temperatury na wysokości przelotowej dla lotu z jednym niepracującym silnikiem. Ponadto, przygotowany przez Operatora program przewiduje dostarczanie załodze informacji na temat odpowiednich lotnisk dla trasy lotu, dla których prognozowane minima pogodowe są niższe od określonych w AMC 20-6 Informacje o wyposażeniu lotniska oraz inne odpowiednie dane planistyczne związane z tymi lotniskami powinny być dostępne załodze w momencie zmiany trasy lotu.

e) Jeśli zapasowe źródło zasilania elektrycznego w znacznym stopniu zmniejsza ilość dostępnych dla pilota informacji pochodzącej z przyrządów znajdujących się w kabinie, to należy przeprowadzić zatwierdzone szkolenie podstawowe i okresowe symulujące podejście do lądowania wg wskazań przyrządów z pracującym generatorem zapasowym jako wyłącznym źródłem zasilania.

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 9/10
---------------------------------------	---	-----------------------------------

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

f) Załogi ukończyły szczegółowe szkolenie podstawowe i okresowe, w których szczególny nacisk został położony na ustalone dla każdego obszaru operacyjnego procedury w wypadku zajścia nieprzewidzianych zdarzeń w trakcie lotu.

12.3 Operator przeprowadzi specjalne szkolenie podstawowe i okresowe przygotowujące załogę do oceny możliwych niesprawności systemów napędowych i płatowca. Celem tego szkolenia ma być podniesienie fachowości załogi w działaniu w najbardziej prawdopodobnych nienormalnych sytuacjach w trakcie lotu.

UWAGA: Pomimo tego, że wyżej podane zasady stosowane są obecnie dla maksymalnych czasów dolotu od 60 do 120 minut w standardowych warunkach, w ciszy, to ich waga musi być podkreślona także dla operacji z maksymalnym czasem dolotu powyżej 120 minut.

13 INSTRUKCJA OPERACYJNA

13.1 Operator powinien uzupełnić Instrukcję Operacyjną o zapisy regulujące zasady planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania prowadzonych operacji ETOPS, a w szczególności zasad doboru lotnisk, minimów operacyjnych oraz krytycznego scenariusza lotu dla każdej z planowanych tras. W tym celu należy korzystać z wzoru zawartego w AMC 20-6 rev. 2 dodatek 7 (Supplement ETOPS do Instrukcji operacyjnej).

14. WYPOSAŻENIE OPERACYJNE

14.1 Operator powinien rozważyć wzbogacenie swojego systemu kierowania operacjami przez wprowadzenie cyfrowego łącza danych (UKF lub satelitarnego) tak szybko jak tylko będzie to możliwe do wykonania.

14.2 Należy rozważyć wprowadzenie automatycznego monitorowania stanu systemów samolotu w celu podniesienia możliwości podejmowania w odpowiednim czasie przez załogę decyzji o zawróceniu do lotniska zapasowego.

15. NADZÓR BIEŻĄCY OPERATORA

15.1 Współczynnik wyłączenia silnika w locie (IFSD) dla floty z daną konfiguracją płatowiec/zespół napędowy musi być monitorowany zgodnie z AMC 20-6. Podobnie jak w przypadku innych operacji, ULC będzie monitorował również wszystkie inne aspekty operacji o zwiększonym zasięgu ETOPS, aby mieć pewność, że poziom bezpieczeństwa osiągnięty w

operacjach ETOPS spełnia wymagania podane w Dodatku 1, a operacje będą nadal wykonywane bezpiecznie. W przypadku kiedy akceptowalny poziom niezawodności nie jest utrzymywany i widoczna jest wyraźna tendencja spadkowa lub wykryto poważne niedostatki w konstrukcji samolotu lub prowadzeniu operacji ETOPS, Prezes może wprowadzić ograniczenia operacyjne i wymusić na Operatorze działania zmierzające do rozwiązania problemu we właściwym czasie.

16. ZMIANY ZEZWOLENIA

16.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej, dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji ETOPS podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-2-08-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

17. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

17.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na druku Listy kontrolnej:

- LK-ETOPS-CERT-01 lub
- LK-nonETOPS-CERT-01

17.2 Pakiet z procesu certyfikacji ETOPS powinien zawierać:

- Wniosek ULC-AOC-01_965
- Wnioski ULC-ETOPS-01 lub ULC-nonETOPS-01 dla każdego egzemplarza wraz ze stosownymi materiałami dowodowymi
- Wypełnione listy kontrolne.

17.3 Zatwierdzenie na wykonywanie operacji ETOPS otrzymuje się poprzez stosowny wpis do Specyfikacji operacyjnych zawierający co najmniej:

- Typ samolotu
- Typ silników
- Zatwierdzony czas dolotu do lotniska zapasowego
- Prędkość podrózną lub przyrządową
- Zatwierdzoną odległość graniczną.

Przykład:

Boeing 787-8/Trent 1000 (180min/330 KIAS/1273 NM)

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE O ZWIĘKSZONYM ZASIĘGU (ETOPS/NONETOPS)	PNO-3-02-00 Strona 10/10
---------------------------------------	---	------------------------------------

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

ROZDZIAŁ 3 – OPERACJE W PRZESTRZENIACH MNPS

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów na obszarach gdzie ICAO wprowadziło uzupełniające procedury regionalne (ICAO Doc. 7030/5 - *Regional Supplementary Procedures*). W szczególności dotyczy to obszaru Północnego Atlantyku, gdzie wydzielono przestrzeń, w której obowiązują specyfikacje minimalnych osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego (*Minimum Navigation Performance Specifications – MNPS*).

1.2 Przepisy operacyjne dotyczące wykonywania lotów w przestrzeniach MNPS podane są w rozporządzeniu 965/2012/UE (Załącznik V Part-SPA.MNPS).

1.3 Zawarte w tym rozdziale procedury certyfikacji operacji w przestrzeni MNPS oparte są na wymaganiach podanych w:

- ICAO NAT Doc. 007 North Atlantic operations and airspace manual, *Edition 2013*
- ICAO NAT Doc. 008, Application of Separation Minima North Atlantic Region, *1st Edition, 2011*;
- ICAO 7030/5 NAT Regional Supplementary Procedures.

UWAGA: W związku z zapisami Doc. 7030 - NAT 4.1.1.5.1.5, po 1.01.2015 r w celu wykazania spełnienia wymagań nawigacyjnych dla obszaru NAT niezbędne będzie posiadanie zatwierdzenia zgodnie ze specyfikacjami nawigacyjnymi RNAV10 lub RNP4. Wszystkie zatwierdzenia zgodne ze specyfikacją nawigacyjną MNPS wydane przed tym terminem są ważne, ale nie dłużej niż do 01.01.2020 r.

1.4 W procesie certyfikacji dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji w przestrzeni MNPS można korzystać z Okólnika doradczego AC No 91-70, wydanego przez Federalny Urząd Lotnictwa Cywilnego USA. (*FAA Advisory Circular AC No 91-70; Oceanic Operations; An Authoritative Guide to Oceanic Operations*).

2. TERMINY SKRÓTY I DEFINICJE

2.1 Do operacji w przestrzeniach MNPS mają zastosowanie następujące terminy, skróty i definicje:

- AGL - *Above Ground Level* - powyżej poziomu ziemi;
- AIP – *Aeronautical Information Publication* - zbiór informacji lotniczych;
- ATS - *Air Traffic Service* - służby ruchu powietrznego;
- CDU - *Control Display Unit* – wyświetlacz;
- CMA - *Central Monitoring Agency* - Centralna Agencja Monitorowania;
- FL - *Flight Level* - poziom lotu, wysokość na której odbywa się lot liczona w setkach stóp;
- FMS/IRS - *Flight Management System/Inertial Reference System* - system zarządzania lotem/system bezwładnościowego odniesienia;
- GNE - *Gross Navigation Error* - całkowity błąd nawigacyjny;
- IGA - *International General Aviation* - międzynarodowe lotnictwo ogólne;
- INS - *Inertial Navigation System* - bezwładnościowy system nawigacji;
- LRNS - *Long Range Navigation System* - system nawigacji dalekiego zasięgu;
- MNPS - *Minimum Navigation Performance Specification* – Specyfikacja minimalnych osiągnięć nawigacyjnych;
- NAT - *North Atlantic* - Północny Atlantyk;
- NAT SPG - *North Atlantic Systems Planning Group* - grupa planowania systemów NAT;
- NM – *Nautical Miles* - mile morskie;
- NOTAM - *Notice To Airmen* - informacja dla załóg dystrybuowana siecią AFTN do biur odpraw załóg
- OAC - *Oceanic Area Control Centre* - oceaniczne centrum kontroli ruchu lotniczego;
- OSS - *OMEGA Sensor System* - system czujników urządzenia OMEGA;
- OTS - *Organized Track System* - system zorganizowanych tras lotniczych;
- PTS - *Polar Track Structure* - układ tras polarnych
- TLS - *Target Level of Safety* - docelowy poziom bezpieczeństwa;
- UTC - *Universal Time Coordinate* - czas uniwersalny (dawniej *Greenwich Mean Time*);

2.2 Przestrzeń powietrzna NAT MNPS - zawiera się w granicach następujących FIR:

- Bodo Oceanic
- Gander Oceanic
- New York Oceanic
- Reykjavik
- Santa Maria Oceanic
- Shanwick Oceanic
- Sandre Stramfjord

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

2.3 Powyższe FIR ustanowione są w większości w przestrzeni powietrznej nad otwartym oceanem. Większość tej przestrzeni to przestrzeń powietrzna klasy A (w klasie A wyłącznie dozwolone są loty IFR i wszystkie loty są przedmiotem kontroli służb ruchu powietrznego i są separowane), zatem reguły lotu z wykorzystaniem przyrządów (IFR) praktycznie dotyczą wszystkich lotów na lub powyżej poziomu (FL) 60 lub 2000 ft (600m) nad powierzchnią ziemi (obowiązuje wysokość większa). Wyjątek stanowi FIR Bodo, w którym powyższa zasada obowiązuje odległości od 100 NM od brzegu

2.4 Przestrzeń powietrzna NAT MNPS, jest to ta część przestrzeni powietrznej NAT, która zawiera się pomiędzy poziomem (FL-285) i (FL-410 włącznie) od równoleżnika 27⁰N do bieguna północnego, ograniczona ze wschodu przez wschodnie granice obszarów kontroli Santa Maria Oceanic, Shanwick Oceanic i Reykjavik, a z zachodu przez zachodnie granice CTA Reykjavik, zachodnią granicę CTA Gander Oceanic i zachodnią granicę CTA New York Oceanic oprócz obszaru na zachód od 60⁰ W i na południe od 38⁰ 30' N.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów w przestrzeniach powietrznych MNPS wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywany dalej Prezesem, w postaci zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej (PNO-4-01-00) lub Wykazie zatwierdzeń szczególnych (WKS) dla lotnictwa ogólnego.

3.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa wykonywanie lotów w przestrzeniach powietrznych MNPS musi spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

3.3 Certyfikacja jest procesem, w którym Operator powinien udowodnić, że:

a) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne samolotów, które będą użyte do wykonywania lotów w przestrzeniach MNPS spełnia wymagania ustanowione w ICAO Doc. 7030/5 *NAT Regional Supplementary Procedures*.

b) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne będzie zainstalowane na samolocie zgodnie z wymaganiami przepisów zdadności do lotu, a w szczególności instalacja tego wyposażenia musi uzyskać zatwierdzenie Władz Państwa rejestracji samolotu i/lub Prezesa.

c) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zakładowe procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania operacji w przestrzeni MNPS, właściwe dla specyfiki tych przestrzeni i ustanowionych dla nich procedur regionalnych, w tym obowiązkowa procedurę krosowego sprawdzenia dokładności nawigacji (identyfikacji błędów) we właściwym czasie (*patrz NAT Doc. 007*).

d) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje program obsługi technicznej oraz Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) właściwy dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji w przestrzeni MNPS;

e) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zatwierdzone przez Prezesa zakładowe programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania określonych kategorii operacji w przestrzeni MNPS;

f) Ustanowione przez Operatora zasady i procedury zakładowe, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia pogorszenia się osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego samolotów użytkowanych w przestrzeniach MNPS poniżej granicy akceptowalnej przez procedury regionalne ICAO.

g) Operator musi posiadać zatwierdzenie na wykonywanie operacji w przestrzeni RVSM.

3.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w prowadzeniu operacji w określonych przestrzeniach MNPS.

4. ZŁOŻENIE WNIOSKU

4.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie lotów w określonej w tym wniosku przestrzeni MNPS powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi, **co najmniej 30 dni roboczych** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji. Wniosek

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE W PRZESTRZENIACH MNPS	PNO-3-03-00 Strona 2/4
---------------------------------------	--------------------------------	---------------------------

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

składany jest na druku:

- dla operatorów AOC - na druku **ULC-AOC-01_965**
- dla pozostałych operatorów - na druku **ULC-WZS-01_965**

uzupełnionymi o druk **ULC-PBN-01_965** (właściwie wypełnionym i wspartym materiałami dowodowymi).

4.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Specyfikację zainstalowanego na samolocie (flocie samolotów) pokładowego wyposażenia nawigacyjnego, właściwego dla wnioskowanej struktury operacji i przestrzeni MNPS, z podaniem typów i modeli zainstalowanego wyposażenia oraz ich podstawowych cech użytkowych i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia (Raport EQP_965).

b) Orzeczenie o prawidłowości zabudowy wyposażenia, jeśli modyfikację wykonano bez nadzoru ULC;

c) Projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów i instrukcji obsługi technicznej, wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji w przestrzeni MNPS;

d) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i wymagań procedur regionalnych obowiązujących w danej przestrzeni MNPS;

e) Program procesu certyfikacji, w tym program lotów nadzorowanych dla zgromadzenia doświadczenia i wykazania zdolności Operatora do prowadzenia operacji w przestrzeni MNPS;

f) Nazwy i oznaczenia kodowe przestrzeni MNPS, których wniosek dotyczy.

4.3 Zalecane jest przygotowanie specjalnej instrukcji zakładowej, w której będą opisane zasady prowadzenia eksploatacji nadzorowanej, przed uzyskaniem zezwolenia Prezesa prowadzenie operacji w przestrzeni MNPS.

5. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

5.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji w określonej we wniosku przestrzeni MNPS, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególnie

uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty muszą udowadniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji w przestrzeni MNPS.

5.2 Po pozytywnym ocenieniu wniosku, Prezes udzieli tymczasowego zezwolenia operacyjnego na prowadzenie nadzorowanych operacji poza określoną przestrzenią MNPS, ale w warunkach operacyjnych właściwych dla takiej przestrzeni.

6. OGÓLNE ZASADY OPERACYJNE

6.1 Dla zapewnienia zgodności z wymaganiami minimalnych osiągnięć nawigacyjnych (RNP) Operator wprowadzi zasady i procedury oraz będzie monitorował osiągi pokładowego wyposażenia nawigacyjnego floty samolotów użytkowanej w przestrzeni MNPS. Monitorowanie takie może być oparte na formalnych raportach dowódców o każdym dużym zejściu z wyznaczonej trasy.

6.2 W każdym przypadku znacznego pogorszenia się osiągnięć nawigacyjnych, niezależnie od tego czy spowodowany był przez działanie Operatora, czy też z powodu niewłaściwej pracy systemu nawigacyjnego, wymagane jest podjęcie działań korygujących. Służby zapewniające kontrolę ruchu lotniczego w przestrzeni, w której stosowane są minimalne wymagania osiągnięć nawigacyjnych (MNPS) muszą w takich przypadkach bezpośrednio lub poprzez Centralną Agencję Monitorowania (*Central Monitoring Agency - CMA*), powiadomić nadzór Państwowy i Operatora o podjętych działaniach korygujących.

6.3 Decyzje związane z monitorowaniem osiągnięć nawigacyjnych samolotu są głównie w rękach Operatora. Decydując jakie zapisy powinny być pozostawione, Operator bez wątpienia będzie brał pod uwagę wymagania związane z wykonywaniem operacji w przestrzeni MNPS. Operator zobowiązany jest zbadać wszystkie błędy przekraczające 25 NM w celu podjęcia właściwych działań korygujących. Z tego powodu konieczne jest przechowywanie kompletnych

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE W PRZESTRZENIACH MNPS	PNO-3-03-00 Strona 3/4
---------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------

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

zapisów z lotu, tak aby taka analiza mogła być przeprowadzona i udokumentowana.

6.4 Operator powinien zapewnić możliwość odtworzenia informacji o locie w okresie do 3 miesięcy po jego wykonaniu, a zwłaszcza:

- Szczegółów wprowadzonej do urządzeń nawigacyjnych pozycji z portu startu, zaplanowanej trasy i poziomów lotu;
- Wszystkich zezwoleń ATC i ich zmian;
- Wszystkich meldunków (w tym pozycyjnych) składanych do ATC;
- Całej informacji używanej w przeprowadzeniu lotu (ETA, ATA);
- Komentarzy dotyczących każdego problemu związanego z wykonaniem lotu;
- Szczegółów ręcznych poprawek wprowadzanych do systemów nawigacyjnych INS.

6.5 Formularze raportów, sprawozdań i analiz należy skonstruować w sposób zapewniający łatwe ustalenia podstawowych czynników.

6.6 Należy rozważyć wprowadzenie automatycznego monitorowania stanu systemów samolotu w celu podniesienia możliwości podejmowania w odpowiednim czasie przez załogę decyzji w sprawie kontynuowania lotu w razie wystąpienia niesprawności lub niedostatecznych osiągnięć nawigacyjnych wyposażenia.

7. INSTRUKCJA OPERACYJNA

7.1 Operator powinien uzupełnić Instrukcję Operacyjną o zapisy regulujące zasady planowania, przygotowania, wykonywania i dokumentowania operacji prowadzonych w przestrzeni MNPS.

8. ZMIANY ZEZWOLENIA

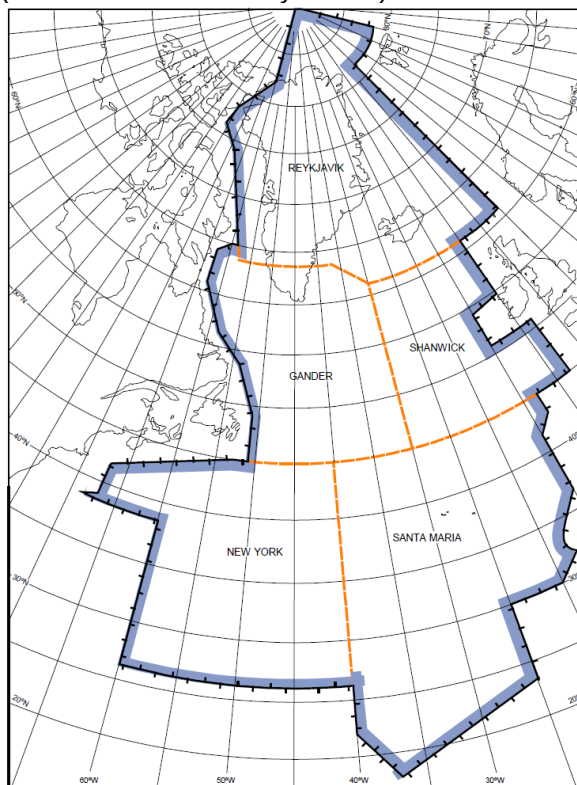
8.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej, dotyczące zezwoleń na wykonywanie operacji w przestrzeniach MNPS podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-08-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

9. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

9.1. Przebieg procesu certyfikacji dokumentowany jest na:

- listy kontrolnej LK-MNPS-CERT-01 z oceny dokumentacji.
- LK-AOC-SO-01 – kompletności dokumentacji z procesu zmiany do SO (o ile dotyczy).

9.2 Wzór druków znajdują się w Dziale 6 PNO (w zasobach intranetowych LOL).



CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

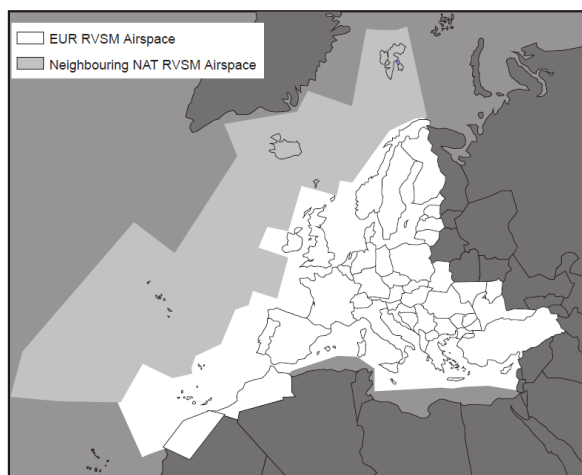
Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 4 – OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM

1. ZASTOSOWANIE

1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów na obszarach gdzie ICAO lub organizacje regionalne (EUROCONTROL) wprowadziło uzupełniające procedury regionalne (ICAO Doc. 7030/5 - *Regional Supplementary Procedures*) dotyczące separacji pionowej zmniejszonej do 300m (1000 ft), od poziomu lotu FL-290 do poziomu lotu FL-410. W szczególności dotyczy to obszaru Europy i Północnego Atlantyku, gdzie wydzielono przestrzeń, w której obowiązują zmniejszone separacje pionowe RVSM (*Reduced Vertical Separation Minimum - RVSM*).

EUR RVSM AREA



1.2 Przepisy operacyjne dotyczące wykonywania lotów w przestrzeniach RVSM określone są w rozporządzeniu 965/2012/UE (załącznik V Part-SPA) oraz AMC do Part-SPA.RVSM

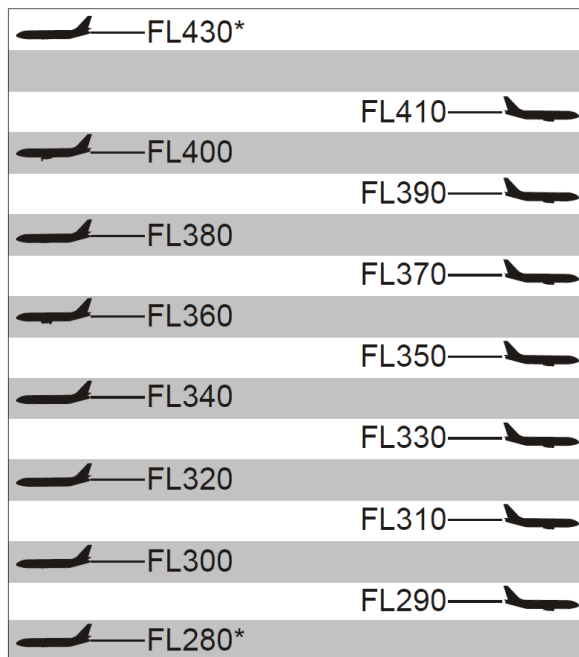
1.3 W procesie certyfikacji (lub oceny) dla wydania zezwolenia na prowadzenie operacji w przestrzeni RVSM należy korzystać z następujących dodatkowych dokumentów źródłowych:

- a) ICAO Doc. 9574, „Podręcznik wprowadzania zmniejszonej do 300m (1000 ft) minimalnej separacji pionowej między poziomem lotu FL 290, a FL 410 włącznie”, zmiana 3, 2012
- b) Dokument EUROCONTROL, „Materiał doradczy dot. wprowadzenia i stosowania zmniejszonej do 300m (1000ft) minimalnej separacji pionowej”

c) ICAO Doc. 7030/5, Regionalne procedury uzupełniające – Rejon EUR oraz NAT.

d) EUROCONTROL „Podręcznik operacyjnych aspektów ATC w europejskiej przestrzeni RVSM”

RVSM CRUISING FLIGHT LEVELS



*non-RVSM level

e) ICAO Doc. 9937 AN/477 „Operating Procedures and Practices for Regional Monitoring Agencies In Relation to the Use of a 300 m(1000 ft) Vertical Separation Minimum Between FL 290 and FL 410 Inclusive, Wydanie 1, 2010 – zwany dalej „Podręcznikiem RMA”

f) Wytyczne nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 11 stycznia 2011 w sprawie nadzoru nad wymaganiami związanymi z wykonywaniem lotów w przestrzeni RVSM.

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w postaci zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej AOC (PNO-4-01-00) lub dla lotnictwa GA w Wykazie zatwierdzeń szczególnych (PNO-4-04-00).

2.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM powinien spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i

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

norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

2.3 Certyfikacja dla uzyskania zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów w przestrzeniach RVSM po raz pierwszy jest procesem, w którym Operator powinien udowodnić, że:

a) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne samolotów, które będą użyte do wykonywania lotów w przestrzeniach RVSM spełnia wymagania ustanowione w odnośnych przepisach i wymaganiach;

b) Pokładowe wyposażenie nawigacyjne będzie zainstalowane na samolocie zgodnie z wymaganiami przepisów zdatności do lotu, a w szczególności instalacja tego wyposażenia powinna uzyskać zatwierdzenie przez państwa rejestracji samolotu i/lub Prezesa.

c) Operator ustanowił, wprowadzi i realizuje zakładowe procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania operacji w przestrzeni RVSM, właściwe dla specyfiki tych przestrzeni i ustanowionych dla nich procedur regionalnych.

d) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje program obsługi technicznej oraz Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) właściwy dla specyfiki i kategorii prowadzonych operacji w przestrzeni RVSM;

e) Operator ustanowił, wprowadził i realizuje zatwierdzone przez Prezesa zakładowe programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania określonych kategorii operacji w przestrzeni RVSM;

f) Ustanowione przez Operatora zasady i procedury zakładowe, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia pogorszenia się osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego samolotów użytkowanych w przestrzeniach RVSM poniżej granicy akceptowalnej przez procedury regionalne ICAO.

2.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić,

jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w prowadzeniu operacji w określonych przestrzeniach RVSM.

3. ZŁOŻENIE WNIOSKU

3.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie lotów w określonej w tym wniosku przestrzeni RVSM powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi, **co najmniej 30 dni roboczych** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji. Wniosek składany jest:

- dla operatorów AOC - na druku **ULC-AOC-01_965**
- dla pozostałych operatorów - na druku **ULC-WZS-01_965**

uzupełnionych o druk **ULC-RVSM-01_965** (dla każdego egzemplarza samolotu) wspartym stosownymi materiałami dowodowymi (przytaczanymi we wniosku).

3.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Specyfikację zainstalowanego na samolocie (flocie samolotów) pokładowego wyposażenia nawigacyjnego, właściwego dla wnioskowanej struktury operacji i przestrzeni RVSM, z podaniem typów i modeli zainstalowanego wyposażenia oraz ich podstawowych cech użytkowych i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia.

b) Orzeczenie o prawidłowości zabudowy wyposażenia, jeśli modyfikację wykonano bez nadzoru Departamentu Techniki Lotniczej;

c) projekty zmian i uzupełnień do Instrukcji Operacyjnej, programów i instrukcji obsługi technicznej, Wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo projekty nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji w przestrzeni RVSM;

d) Programy szkolenia wstępnego i okresowego członków załóg, personelu obsługi technicznej i działu operacyjnego, właściwe dla wykonywanych obowiązków i wymagań procedur regionalnych obowiązujących w danej przestrzeni RVSM;

e) Program procesu certyfikacji, w tym program lotów monitorowanych dla zgromadzenia doświadczenia i wykazania zdolności Operatora do prowadzenia operacji w przestrzeni RVSM;

f) Nazwy i oznaczenia kodowe przestrzeni RVSM, których wniosek dotyczy.

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PNO-3-04-00 Strona 2/4
---------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------

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

g) projekt zgłoszenia RMA F2

4. WSTĘPNA OCENA WNIOSKU

4.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji w określonej we wniosku przestrzeni RVSM, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wyszkolenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty muszą udowadniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji w przestrzeni RVSM.

4.2 W ramach procesu oceny niezbędne jest przeprowadzenie procesu uzgodnień z Departamentem Techniki Lotniczej ULC.

4.3. Wyznaczony (i zgłoszony do RMA) pracownik Departamentu przygotowuje Formularz RMA F2, zamieszczony w Dodatku C do Podręcznika RMA, i przekazuje go do EUR RMA.

4.5 W ramach oceny merytorycznej dokumentów operatora sprawdzeniu podlegają:

- Wyposażenie samolotów (we współpracy z LTT)
- Procedury ACAS II
- Procedury planowania lotu
- Procedury przedlotowe
- Procedury w locie (przed wejściem w przestrzeń RVSM, podczas lotu, opuszczanie przestrzeni RVSM)
- Procedury awaryjne i związana z tym frazeologia
- programy szkolenia RVSM – wstępne i okresowe.
- Procedury monitorowania wysokości (udział)

5. ZMIANY, PRZEDŁUŻENIE WAŻNOŚCI I COFNIĘCIE ZEZWOLENIA

5.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej lub Wykazie zatwierdzeń

szczególnych dotyczące zezwolenia na wykonywanie operacji w przestrzeniach RVSM podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-1-02-00 oraz w PNO 2-08-00;

5.2 W przypadku dodawania do istniejącego składu floty, dla której Operator uzyskał wcześniej zezwolenie RVSM, kolejnego samolotu, wystarczające jest złożenie do Urzędu wniosku uzupełniającego ULC-RVSM-01_965 z częściowo wypełnionymi rubrykami (zgodnie z instrukcją).

5.3. W przypadku wycofania zatwierdzenia RVSM wyznaczony pracownik Departamentu przygotowuje i przekazuje do EUR RMA formularz RMA F3 zamieszczony w Dodatku C do Podręcznika RMA.

6. DOKUMENTOWANIE PROCESU CERTYFIKACJI

6.1. Przebieg procesu certyfikacji (oceny) dokumentowany jest na:

- Druku Wniosku ULC-RVSM-01_965 wraz z pakietem dowodowym;
- Listę kontrolną LK-RVSM-CERT-01
- Listę kontrolną kompletności dokumentacji do zmiany specyfikacji operacyjnych LK-AOC-SO-01 (o ile dotyczy).

6.2 Wzory druków dla certyfikacji RVSM znajduje się w Dziale 6 PNO

CELOWO

POZOSTWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PNO-3-04-00 Strona 3/4
---------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------

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

CELOWO

POZOSTWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE W PRZESTRZENIACH RVSM	PNO-3-04-00 Strona 4/4
---------------------------------------	--------------------------------	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 5 – PRZEWÓZ LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DG)

1. PODSTAWY PRAWNE

Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393);

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z dnia 3 kwietnia 2013, poz. 421);

Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 13 lipca 2012 r. w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi (Dz. U. z dnia 6 sierpnia 2012, poz. 898)

Załącznik 18 do Konwencji chicagowskiej (z późniejszymi zmianami) w połączeniu z przepisami Instrukcji Technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (ICAO Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementami, dodatkami i erratami do tych instrukcji.

Część 1;4.1.2 Instrukcji Technicznych stanowi, że programy szkoleniowe dotyczące towarów niebezpiecznych podlegają sprawdzeniu i zatwierdzeniu przez właściwy organ państwa operatora.

Część 7;4.2 Instrukcji Technicznych stanowi, że operator jest zobowiązany przedstawić w instrukcjach operacyjnych lub innych właściwych instrukcjach takie informacje, które umożliwią załogom statków powietrznych i innym pracownikom wykonywanie obowiązków związanych z przewozem towarów niebezpiecznych drogą powietrzną.

2. ZASADY OGÓLNE

Zatwierdzenie na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych wydaje Prezes ULC w postaci wpisu w Specyfikacji Operacyjnej: Materiały niebezpieczne (Dangerous Goods) zgodnie z zasadami podanymi w Podręczniku PNO Dział 4 lub dla lotnictwa ogólnego, w Wykazie zatwierdzeń szczególnych (WZS).

Operator ubiegający się o uzyskanie zatwierdzenia na lotniczy przewóz materiałów niebezpiecznych powinien:

- A. złożyć w ULC stosowny wniosek:
 - dla AOC - o rozszerzenie zakresu Certyfikatu AOC (**ULC-AOC-01_965**) i wydanie Specyfikacji Operacyjnych;
 - dla lotnictwa ogólnego – o wydanie (zmianę) wykazu zatwierdzeń szczególnych (**ULC—WZS-01_965**);
- B. opracować, uzyskać zatwierdzenie Prezesa i wprowadzić do Instrukcji Operacyjnej odpowiednie zasady i procedury związane z transportem lotniczym materiałów niebezpiecznych zgodnie z wymaganiami Część 7;4.2 Instrukcji Technicznych (lista kontrolna do zatwierdzenia – LK-DG-CERT-01);
- C. opracować, uzyskać zatwierdzenie Prezesa i wprowadzić do Instrukcji Operacyjnej program szkolenia zgodny z wymaganiami Części 1;4.1.2 Instrukcji Technicznych (lista kontrolna do zatwierdzenia – LK-DG-CERT-01).

3. PROCEDURY I INSTRUKCJE PRZYJMOWANIA TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH DO TRANSPORT DROGĄ POWIETRZNĄ

Instrukcje operatora powinny zawierać następujące informacje:

- a) Materiał musi być odpowiednio opakowany, zgodnie z zasadami pakowania, oraz właściwie oznakowany, etykietowany i udokumentowany. Całkowita ilość nie może przekroczyć ograniczeń ilościowych, a do wysyłki należy dołączyć odpowiednią dokumentację wysyłkową, odstępstwa lub certyfikaty wydane przez właściwe organy, zgodnie z wymaganiami kontroli przedstawionymi w Instrukcjach Technicznych, Część 7.
- b) Opakowanie nie może być nieszczelne ani uszkodzone; opakowanie musi być dopuszczone do stosowania zgodnie z jednościami przepisami.
- c) Opakowanie musi być dopuszczone do stosowania w samolotach pasażerskich lub, o ile opakowanie nie zostało dopuszczone do stosowania w samolotach pasażerskich, oznakowane etykietą „Tylko towarowy statek

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

powietrzny”.

ludzi lub zwierzęta.

d) Materiał należy oznaczyć nazwą przewozową, klasą lub podklasą zagrożenia, numerem identyfikacyjnym i grupą pakowania (o ile dotyczy) zgodnie z Instrukcjami Technicznymi.

e) Opakowanie musi być odpowiednio oznakowanie i etykietowane zgodnie z Instrukcjami Technicznymi.

f) Należy sprawdzić, czy dokumentacja transportowa zawiera wszystkie niezbędne informacje, w tym m.in. dodatkowe informacje, które mogą być wymagane ze względu na rodzaj transportowanego ładunku lub wymagań transportu drogą lotniczą.

4. PRZECHOWYWANIE TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Operatorzy powinni przedstawić konkretne wytyczne w zakresie przechowywania towarów niebezpiecznych. W wytycznych należy uwzględnić instrukcje dla materiałów Klasy 8 (żrące), Klasy 7 (promieniotwórcze) i Klasy 6, Podklasa 6.1 (trujące) jak niżej:

a) Materiałów Klasy 8 (żrące) nie można przechowywać w pobliżu ani w kontakcie z substancjami stałymi Klasy 4, Podklasa 4.2 lub 4.3 (palne) lub materiałami Klasy 5, Podklasa 5.1 (utleniające). Segregacja określona w Instrukcjach Technicznych dotyczy wszystkich sztuk przesyłki zawierających towary niebezpieczne, które mogą wchodzić w niebezpieczne reakcje podczas przechowywania w pozycji, która powoduje lub umożliwia wyciek.

b) Przechowywanie materiałów Klasy 7 (promieniotwórcze) kategorii II-Żółta i/lub III-Żółta nie może przekroczyć wskaźnika transportowego (TI) 50 w pojedynczej lokalizacji. Wskazane materiały są przechowywane w obszarze niedostępnym dla osób postronnych, oddzielonym od ruchu i przebywania pieszych. Należy zachować minimalną odległość określoną w Instrukcjach Technicznych pomiędzy materiałami promieniotwórczymi kategorii II-Żółta i/lub III-Żółta i opakowaniami niewywołanego filmu.

c) Sztuk przesyłki oznaczonych etykietą Klasy 6, Podklasa 6.1 (trujące) nie można przechowywać w tej samej lokalizacji co produkty spożywcze, karmy lub materiały jadalne przeznaczone do spożywania przez

d) Załadunek towarów niebezpiecznych: Operator powinien przedstawić określone wytyczne w zakresie załadunku towarów niebezpiecznych. Wytyczne powinny zawierać następujące informacje:

1) załadunek towarów niebezpiecznych w statkach powietrznych zgodnie z Instrukcjami Technicznymi;

2) załadunek materiałów promieniotwórczych w statkach powietrznych zgodnie z ograniczeniami określonymi w Instrukcjach Technicznych;

3) załadunek towarów niebezpiecznych w przedziałach towarowych lub pojemnikach do przewozu ładunków w przedziałach towarowych zgodnie z Instrukcjami Technicznymi; oraz

4) zakaz załadunku sztuk przesyłki oznaczonych etykietą „trujące” w jednym przedziale z żywnością, karmami lub materiałami jadalnymi przeznaczonymi do spożywania przez ludzi lub zwierzęta, chyba że oba rodzaje towarów zostaną umieszczone w oddzielnych, zamkniętych sztukach opakowań (pojemnikach do przewozu ładunków).

5. PISEMNE POWIADOMIENIE DOWÓDCY STATKU POWIETRZNEGO

Operatorzy są zobowiązani ustanowić procedury powiadamiania dowódcy statku powietrznego o przewozie towarów niebezpiecznych na pokładzie statków powietrznych, zgodnie z Instrukcjami Technicznymi.

6. ZGŁASZANIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW Z TOWARAMI NIEBEZPIECZNYMI

Informacje o towarach niebezpiecznych muszą zawierać procedury firmowe w zakresie zgłaszania wypadków i incydentów dotyczących towarów niebezpiecznych, zgodnie z Instrukcjami Technicznymi, Część 7.

7. USZKODZENIE SZTUK PRZESYŁKI ZAWIERAJĄCYCH TOWARY NIEBEZPIECZNE

Operator jest zobowiązany opracować procedury postępowania z uszkodzonymi sztukami przesyłki, skażeniem promieniotwórczym i substancjami Klasy 6, Podklasa 6.2 (substancje zakaźne) zgodnie z Instrukcjami Technicznymi.

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	PRZEWÓZ LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DG)	PNO-3-05-00 Strona 2/4
---------------------------------------	--	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

Informacje powinny zawierać wykaz numerów telefonicznych i adresów organizacji, które mogą udzielać konsultacji technicznych na temat metod usuwania zanieczyszczeń i środków ostrożności, ograniczających ryzyko obrażeń pracowników i osób postronnych.

8. CZĘŚCI ZAMIENNE I/LUB MATERIAŁY COMAT

Operatorzy, którzy wykorzystują części statków powietrznych i materiały eksploatacyjne (np. części zapasowe do statków powietrznych) sklasyfikowane jako towary niebezpieczne, przedstawiają w instrukcjach oraz zapewnią szkolenia na temat następujących zagadnień:

- procedury i informacje ułatwiające personelowi (w szczególności personelowi zajmującemu się konserwacją, wysyłką i magazynowaniem) identyfikację i rozpoznawanie komponentów statków powietrznych i materiałów eksploatacyjnych zawierających towary niebezpieczne;
- procedury i informacje na temat przenoszenia, przechowywania lub postępowania z komponentami statków powietrznych i materiałami eksploatacyjnymi w magazynach operatora lub podmiotu, któremu zleca usługi;
- procedury i informacje dotyczące określania właściwego opakowania, oznakowania, etykietowania, zgodności materiałów, w tym m.in. instrukcji bezpiecznego przenoszenia, przechowywania i postępowania z komponentami statków powietrznych i materiałami eksploatacyjnymi sklasyfikowanymi jako towary niebezpieczne w magazynach odnośnych operatorów (w tym m.in. chemicznych generatorów tlenu);
- informacje, wytyczne i środki ostrożności dotyczące konkretnych zagrożeń związanych z komponentami statków powietrznych i materiałami eksploatacyjnymi sklasyfikowanymi jako towary niebezpieczne, które są przenoszone, przechowywane lub obsługiwane w magazynach danego operatora.

9. PROGRAM SZKOLENIA

Operator, w zależności od rozmiarów jego działalności, może dysponować kilkoma programami szkolenia dostosowanymi do indywidualnych obowiązków personelu. Operator przedkłada do zatwierdzenia Prezesa ULC program szkolenia zgodny z wymaganiami Części 1;4.1.2 Instrukcji Technicznych zawierający:

- sylabusy,

- przykłady egzaminów pisemnych,
- zakres szkolenia,
- progi i sposoby zaliczenia,
- minimalnych kwalifikacji instruktora,
- narzędzi weryfikacji wiedzy,
- środki, metody i materiały przy pomocy których szkolenie zostanie przeprowadzone,
- sposób dokumentowania szkoleń i okres ich przechowywania.

10. DODATKOWE WYMAGANIA DLA OPERATORÓW ŚMIGŁOWCÓW

Ze względu na różnice w rodzaju operacji realizowanych przez śmigłowce i samoloty, Operator zobowiązany jest sporządzenia dodatkowych wytycznych i udokumentowanych procedur przewozu realizowanego śmigłowcem, w uzupełnieniu wymagań określonych w p. I, gdyż zachowanie zgodności z postanowieniami Instrukcji Technicznych nie zawsze jest możliwe.

11. WYMAGANIA DLA OPERATORÓW, KTÓRZY NIE PRZYJMUJĄ TOWARÓW NIEBEZPIECZNYCH

Operatorzy, którzy nie przyjmują, nie obsługują ani nie przechowują towarów niebezpiecznych, są zobowiązani wprowadzić do Instrukcji Operacyjnej następujące procedury i instrukcje:

- procedury i instrukcje, które sprawią, że wszyscy pracownicy odpowiedzialni za przyjmowanie i obsługę ładunków towarowych lub zapakowanych materiałów uczestniczą w odpowiednich szkoleniach dotyczących rozpoznawania pozycji sklasyfikowanych jako towary niebezpieczne („odpowiednie” szkolenia oznaczają szkolenia, dzięki którym pracownicy są w stanie skutecznie rozpoznawać odnośne towary);
- procedury i instrukcje, dzięki którym nie będą przyjmowane żadne sztuki przesyłki, które mogą zawierać towary niebezpieczne;
- procedury i instrukcje dotyczące zgłaszania uszkodzonych sztuk przesyłki, które zawierają lub mogą zawierać towary niebezpieczne, zgodnie z Instrukcjami Technicznymi;
- procedury i instrukcje zapewniające, że wszystkie części zamienne i/lub materiały COMAT sklasyfikowane jako towary niebezpieczne są nadawane do transportu innym rodzajem transportu (np. transportem naziemnym) i/lub przekazywane do operatora, który jest upoważniony do transportu towarów niebezpiecznych; oraz
- procedury i instrukcje zapewniające, że każdy

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	PRZEWÓZ LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DG)	PNO-3-05-00 Strona 3/4
---------------------------------------	--	---------------------------

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

pracownik, przedstawiciel lub kontrahent operatora, który przygotowuje i/lub oferuje materiały COMAT sklasyfikowane jako towary niebezpieczne do wysyłki dowolnym rodzajem transportu, są odpowiednio przeszkoleni jako nadawcy towarów niebezpiecznych.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	PRZEWÓZ LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH (DG)	PNO-3-05-00 Strona 4/4
---------------------------------------	--	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 6 – ZATWIERDZENIE PBN

1. ZASTOSOWANIE

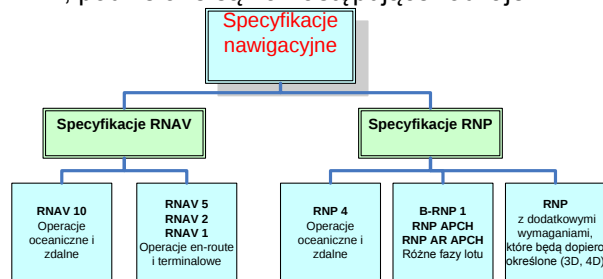
1.1 Przedstawione w tym Rozdziale zasady i procedury mają zastosowanie do każdego wniosku Operatora o wydanie zezwolenia na wykonywanie lotów na obszarach gdzie ICAO lub organizacje regionalne (EUROCONTROL) albo narodowe służby kontroli ruchu lotniczego wprowadziły uzupełniające procedury regionalne (ICAO Doc. 7030/5 - *Regional Supplementary Procedures*) dotyczące stosowania nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów PBN.

1.2 W procesie certyfikacji/zatwierdzenia dla wydania zezwolenia na prowadzenie nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów PBN stosowane są wymagania podane w:

- rozporządzenie Komisji 965/2012/UE załącznik V – Part-SPA
- ICAO Doc. 9613-AN/937 pt. Podręcznik nawigacji opartej na osiągnięciach, Wydanie 4 z 2012r. (*Performance Based Navigation Manual, Fourth Edition – 2012*).
- ICAO Doc. 9997-AN/498 pt. Podręcznik zatwierdzeń operacyjnych dla nawigacji opartej na osiągnięciach Wydanie 1 z 2012r. (*Performance-Based Navigation (PBN) Operational Approval Manual, First Edition – 2012*).
- ICAO EUR PBN Approvals Guidance Material, (EUR Doc. 029), December 2013.
- Materiał administracyjny i doradczym wydanym przez Zrzeszenie Władz Lotniczych (*Joint Aviation Authorities*), (*JAA Administrative & Guidance Material, Section One: General, Part Three, Temporary Guidance Leaflet TGL No 10 Revision 1*) Tymczasowe Wytyczne JAA Nr 10 pt. "Tymczasowy materiał doradczy JAA w sprawie zezwoleń technicznych i kryteriów operacyjnych użycia precyzyjnej nawigacji obszarowej (P-RNAV) w wyznaczonej przestrzeni europejskiej".
- Materiały doradcze EASA AMC 20 wprowadzane do stosowania Decyzją Dyrektora Wykonawczego EASA.
- Materiały doradcze AMC i GM do Part-SPA, podczęść B.

1.3 W procesie wydania zezwolenia na wykonywanie operacji w przestrzeniach, w których wymagana jest zdolność do prowadzenia

nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów PBN, podzielone są na następujące rodzaje:



2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zezwolenie na wykonywanie lotów z użyciem systemów nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów PBN wydaje Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w postaci zatwierdzenia odpowiedniego zapisu w Specyfikacji Operacyjnej AOC lub w Wykazie zatwierdzeń szczególnych, w której określa ogólne warunki i ograniczenia prowadzenia operacji PBN.

2.2 Operator ubiegający się o uzyskanie zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów użyciem systemów nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów PBN powinien spełnić wymagania mających zastosowanie przepisów i norm oraz przeprowadzić proces certyfikacji/udowodnienia wg procedury podanej w Dziale 2 Podręcznika PNO.

2.3 Certyfikacja/weryfikacja dla uzyskania zezwolenia Prezesa na wykonywanie lotów użyciem systemów nawigacji w oparciu o charakterystyki systemów PBN jest procesem, w którym Operator musi udowodnić/wykazać, że:

- Pokładowe wyposażenie nawigacyjne samolotów, które będą użyte do wykonywania lotów użyciem systemów nawigacji PBN spełnia wymagania ustanowione w odnośnych przepisach i wymaganiach;
- Pokładowe wyposażenie nawigacyjne będzie zainstalowane na samolocie zgodnie z wymaganiami przepisów zdolności do lotu, a w szczególności instalacja tego wyposażenia musi uzyskać zatwierdzenie Władz Państwa rejestracji samolotu.
- Ustanowił, wprowadził do Instrukcji Operacyjnej i realizuje procedury operacyjne dla planowania, przygotowania i wykonywania lotów z użyciem systemów nawigacji PBN, właściwe dla

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

specyfiki tych przestrzeni i ustanowionych dla nich procedur regionalnych.

d) Ustanowił, wprowadził do Charakterystyki zarządzania ciągłą zdadnością do lotu (CAME) i realizuje Program obsługi technicznej oraz Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) właściwy dla specyfiki danych specyfikacji nawigacyjnych PBN;

e) Ustanowił, wprowadził do Instrukcji Operacyjnej i realizuje programy szkolenia wstępnego oraz okresowych kontroli kwalifikacji załóg lotniczych (pilotów) wymaganych dla uzyskania i utrzymania uprawnień do wykonywania lotów z użyciem systemów nawigacji obszarowej PBN;

f) Ustanowione w Instrukcji Operacyjnej zasady i procedury, a także system organizacji pionu operacyjnego i zarządzania obsługą techniczną oraz procedury przepływu informacji pomiędzy zainteresowanymi służbami operacyjnymi i technicznymi są wydajne i skuteczne oraz, że gwarantują wykrycie niekorzystnych trendów i podjęcie działań korygujących w każdym przypadku stwierdzenia pogorszenia się osiągnięć pokładowego wyposażenia nawigacyjnego samolotów użytkowanych do wykonywania lotów z zastosowaniem użyciem systemów nawigacji PBN.

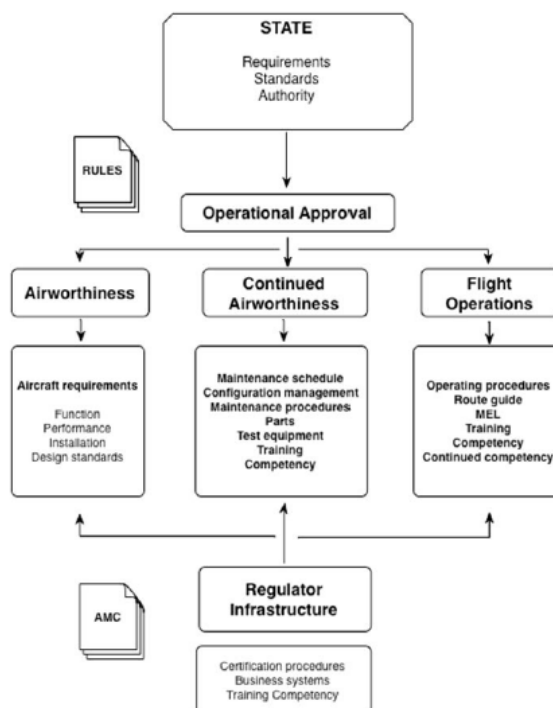
2.4 Złożone przez Operatora dokumenty i materiały dowodowe powinny pozwalać ustalić, jakie doświadczenia oraz jaki poziom zaufania Operator osiągnął i zdołał utrzymać podczas eksploatacji próbnej w wykonywaniu lotów z użyciem systemów PBN.

3. ZŁOŻENIE WNIOSKU

3.1 Wniosek o wszczęcie procesu certyfikacji dla uzyskania zezwolenia na wykonywanie lotów w określonym w tym wniosku rodzaju lotów z użyciem systemów nawigacji opartych o osiągi (PBN) powinien być złożony, razem z wymaganymi danymi pomocniczymi, **co najmniej 30 dni roboczych** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji – na druku **ULC-AOC-01_965** (dotyczy posiadaczy AOC) lub dla lotnictwa ogólnego na druku **ULC-WZS-01_965**, uzupełnionymi drukiem **ULC-PBN-01_965** z załączonymi materiałami dowodowymi (druk ten składa się dla każdej specyfikacji nawigacyjnej PBN).

3.2 Wniosek powinien zawierać, co następuje:

a) Specyfikację zainstalowanego na statku powietrznym pokładowego wyposażenia nawigacyjnego, właściwego dla wnioskowanego specyfikacji nawigacyjnej, z podaniem typów i modeli zainstalowanego wyposażenia oraz ich podstawowych cech użytkowych i dozwolonych zakresów użytkowania tego wyposażenia. Specyfikację należy sporządzić na druku EQP podany w Dziale 6.



b) Orzeczenie o prawidłowości zabudowy wyposażenia.

c) Projekty zmian i uzupełnień do:

- Instrukcji Operacyjnej (OM/A, B, C),
- programów obsługi technicznej,
- wykazu wyposażenia minimalnego (MEL) albo
- nowych dokumentów utworzonych w związku z zamiarem podjęcia przez Operatora operacji z użyciem systemów nawigacji realizujących daną specyfikację nawigacyjną;

d) Programy szkolenia (OM/D):

- wstępnego i okresowego członków załóg,
- personelu obsługi technicznej i
- działu operacyjnego,

właściwe dla wykonywanych obowiązków i wymagań procedur regionalnych obowiązujących w lotach z użyciem systemów nawigacji PBN;

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

f) Nazwy i oznaczenia rodzajów nawigacji R-NAV/RNP, których wniosek dotyczy (np. RNAV1, RNP APCH, itp).

• liście kontrolnej zmiany do specyfikacji operacyjnej (o ile dotyczy) **LK-AOC-SO-01**

g) szczegółową konfigurację wyposażenia nawigacyjnego wykorzystywanego do danej specyfikacji nawigacyjnej wraz z podaniem stosownych norm ETSO/TSO (np. 2*GNSS ETSO-145(b) class B, DME/DME/IRU).

6.2 Wzór druku szczegółowego Wniosku dla zatwierdzenia PBN znajduje się w Dziale 6 PNO w zestawie druków

4. OCENA WNIOSKU

4.1 Rozpatrując wniosek Operatora o zezwolenie na wykonywanie operacji w określonych we wniosku rodzajów nawigacji PBN, należy dokonać głębokiej oceny wyników dotychczasowej działalności lotniczej tego Operatora, szczególną uwagę zwracając na osiągnięte wskaźniki i trendy bezpieczeństwa, stopień wykształcenia i doświadczenie załóg, skuteczność stosowanych przez Operatora programów operacyjnych, niezawodności i obsługi technicznej, a także skuteczność działania zakładowego systemu jakości. Dostarczone wraz z wnioskiem dane statystyczne i dokumenty powinny udowadniać zdolność i fachowość Operatora do bezpiecznego prowadzenia takich operacji, a także powinny zawierać program wdrażania oraz plan osiągnięcia zdolności do spełnienia wymagań formalnych, organizacyjnych i merytorycznych, właściwych dla operacji z użyciem systemów nawigacji PBN.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

4.2 Po pozytywnym oceniu wniosku Prezes ULC udzieli zezwolenia operacyjnego na prowadzenie operacji z użyciem systemów nawigacji opartych na osiągnięciach PBN z określeniem specyfikacji nawigacyjnej oraz ewentualnych ograniczeń obszarów lub procedur użycia.

UWAGA: Zezwolenie jest wydawane dla konkretnego Operatora i konkretnego egzemplarza statku powietrznego.

5. ZMIANY ZATWIERDZENIA SZCZEGÓLNEGO

5.1 Wnioski o zmianę zapisów w Specyfikacji Operacyjnej lub Wykazie zatwierdzeń szczególnych (WZS) dotyczące PBN podlegają ogólnej procedurze opisanej w PNO-2-08-00 oraz w Rozdziale 4 PNO.

6. DOKUMENTOWANIE PROCESU ZATWIERDZENIA

6.1. Przebieg procesu zatwierdzenia dokumentowany jest na:

- druku Listy kontrolnej Operacje PBN – **LK-PBN-CERT-01**

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	ZATWIERDZENIE PBN	PNO-3-06-00 Strona 3/4
---------------------------------------	-------------------	----------------------------------

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

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	ZATWIERDZENIE PBN	PNO-3-06-00 Strona 4/4
---------------------------------------	-------------------	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 7 – OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE W NIEPRZYJAZNYM ŚRODOWISKU POZA OBSZAREM GĘSTO ZALUDNIONYM

TBD

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE W NIEPRZYJAZNYM ŚRODOWISKU POZA OBSZAREM GĘSTO ZALUDNIONYM	PNO-3-07-00 Strona 2/2
---------------------------------------	--	----------------------------------

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

**ROZDZIAŁ 8 – OPERACJE ŚMIGŁOWCÓW WYKONUJĄCYCH LOTY DO LUB Z MIEJSCA
WYKONYWANIA OPERACJI ZWIĄZANYCH Z ZABEZPIECZENIEM INTERESU PUBLICZNEGO**

TBD

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE ŚMIGŁOWCÓW WYKONUJĄCYCH LOTY DO LUB Z MIEJSCA WYKONYWANIA OPERACJI ZWIĄZANYCH Z PIS	PNO-3-08-00 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 9 – OPERACJE DO LOTNISKA IZOLOWANEGO

TBD

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE DO LOTNISKA IZOLOWANEGO	PNO-3-09-00 Strona 2/2
---------------------------------------	----------------------------------	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 10 - OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH

1. WPROWADZENIE

1.1 DEFINICJE

Użyte w tym rozdziale określenia mają następujące znaczenia:

1) **Leasing** – oznacza użytkowanie statku powietrznego przez osobę inną niż jego właściciel lub użytkownik wpisany do świadectwa rejestracji tego statku.

2) **Biorący w leasing (Lessee)** – oznacza Przewoźnika biorącego statek powietrzny w użytkowanie od jego właściciela lub użytkownika wpisanego do świadectwa rejestracji, na warunkach określonych w umowie leasingu.

3) **Dający w leasing (Lessor)** – oznacza właściciela lub użytkownika statku wpisanego do świadectwa rejestracji tego statku, który oddaje swój statek powietrzny w użytkowanie Przewoźnikowi lotniczemu, na warunkach określonych w umowie leasingu.

4) **Właściciel (Owner)** – oznacza osobę fizyczną lub prawną posiadającą udokumentowane prawo własności statku powietrznego, wskazaną w świadectwie rejestracji statku powietrznego jako jego właściciel. Dający w leasing, jeśli jest inny niż wpisany do świadectwa rejestracji właściciel statku musi posiadać udzielone na piśmie przez właściciela prawo dysponowania statkiem.

6) **Użytkownik statku powietrznego (Przewoźnik)** – oznacza osobę prawną lub fizyczną wpisaną do świadectwa rejestracji statku jako jego użytkownik, jeśli jest inna niż jego właściciel.

7) **Leasing bez załogi (dry lease)** – oznacza używanie samolotu na podstawie Certyfikatu AOC Przewoźnika, który bierze statek powietrzny w leasing.

8) **Leasing z załogą (wet lease)** – oznacza używanie samolotu na podstawie Certyfikatu AOC Przewoźnika, który oddaje statek powietrzny w leasing (Lessor).

9) **Polski statek powietrzny** – oznacza statek wpisany do rejestru cywilnych statków powietrznych prowadzonego przez Prezesa Urzędu

10) **Zagraniczny statek powietrzny** – oznacza statek wpisany do rejestru państwowego statków powietrznych obcego państwa.

11) **Przewoźnik polski** – oznacza Przewoźnika posiadającego Certyfikat AOC wydany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

12) **Przewoźnik zagraniczny** – oznacza Przewoźnika posiadającego Certyfikat AOC wydany przez uprawnione do tego władze państwa innego niż Rzeczpospolita Polska.

13) **Przewoźnik unijny** – oznacza Przewoźnika, który posiada Certyfikat AOC wydany zgodnie z wymaganiami Rozporządzenia Komisji 965/2012 oraz koncesję (*air carrier licence*) wydaną zgodnie z Rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 1008/2008. Przewoźnicy polscy są jednocześnie Przewoźnikami unijnymi.

14) **Przewoźnik z państwa trzeciego** – oznacza Przewoźnika, który posiada Certyfikat AOC wydany przez Państwo inne niż państwo członkowskie Unii Europejskiej, Konfederacji Szwajcarskiej lub państwa członkowskiego Europejskiego Porozumienia o Wolnym Handlu (EFTA).

1.2 PRZEPISY MAJĄCE ZASTOSOWANIE:

- Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z dnia 2 kwietnia 1997 r. (Dz. U. z 1997 r. nr 78 poz. 483), dalej „Konstytucja RP”;
- Ustawa z dnia 14 czerwca 1960 r. Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2013 r. poz. 267 oraz z 2014 r. poz. 183), dalej „k.p.a.”;
- Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. – Kodeks cywilny (Dz. U. z 2014 r. poz. 121 jt.), dalej „k.c.”;
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 oraz z

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 1/10
---------------------------------------	--	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczegółne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

- 2014 r. poz. 768), dalej „ustawa Prawo lotnicze”;
- e) Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2013 r. poz. 421), dalej „rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym”;
- f) Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 nr 35 poz. 212 z późn. zm.), dalej „Konwencja”;
- g) Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U.UE.L.2012.296.1), dalej „rozporządzenie (WE) nr 965/2012”;
- h) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE, dalej „rozporządzenie (WE) nr 216/2008”;
- i) Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U.UE.L.2014 L 362, poz 1), dalej „rozporządzenie (WE) nr 1321/2014”;
- j) Rozporządzenie Parlamentu i Rady (WE) Nr 2111/2005 z dnia 14 grudnia 2005 r. w sprawie ustanowienia wspólnotowego wykazu przewoźników lotniczych podlegających zakazowi wykonywania przewozów w ramach Wspólnoty i informowania pasażerów korzystających z transportu lotniczego o tożsamości przewoźnika lotniczego wykonującego przewóz oraz uchylające art. 9 dyrektywy 2004/36/WE (Dz.U.UE.L.2005.344.15 z późn. zm.), dalej „rozporządzenie (WE) nr 2111/2005”;

- k) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 z dnia 24 września 2008 r. w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz.U.UE.L.2008.293.3), dalej „rozporządzenie (WE) nr 1008/2008”.
- l) Podręcznik ICAO Doc. 8335/5, rozdział 10;
- m) Cir. 295-LE/2 - Wskazówki dotyczące implementacji artykułu 83 bis Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 nr 35 poz. 212 z późn. zm.).

Uwaga: ww. aktualne dokumenty zawarte są w PNO 1-01-06 „Vademecum Inspektora”.

1.3 Operacje użytkowania statków powietrznych w formule leasingu, czarteru oraz wymiany pomiędzy Przewoźnikami są formą w ramach której Przewoźnik stwarza sobie możliwości wykonywania operacji lotniczych. Nakłada to jednak obowiązek jednoznacznego określenia zapewnienia bezpieczeństwa i odpowiedzialność stron umowy leasingu w szczególności ustalenie, która ze stron będzie odpowiedzialna za bezpieczeństwo operacji i utrzymanie zdatności statku powietrznego do lotu. Ustalenia muszą także dotyczyć państwa, którego przepisy powinny być stosowane i przestrzegane.

1.4 Umowy leasingu mogą być długoterminowe lub krótkoterminowe. Te ostatnie są zawierane w celu pokrycia zapotrzebowania Przewoźnika na statki powietrzne wynikające z potrzeb operacyjnych.

1.5 Rozróżniane są dwie podstawowe kategorie umów leasingu statków powietrznych:

- leasing statku powietrznego bez załogi (*dry lease*);
- leasing statku powietrznego z załogą (*wet lease*).

1.6 Państwo posiadające w swoim Rejestrze statek powietrzny ma obowiązek utrzymywać nadzór nad tym statkiem i jego eksploatacją i musi mieć gwarancję, że statek powietrzny oddany w leasing Przewoźnikowi prowadzącemu działalność pod nadzorem władzy innego państwa, będzie

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

użytkowany zgodnie z przepisami państwa rejestracji.

1.7 Istnieje możliwość, że państwo rejestracji może upoważnić państwo Przewoźnika, pod warunkiem uzyskania zgody tego państwa, do realizowania funkcji państwa rejestracji. Takie przeniesienie upoważnień i uprawnień zależy wyłącznie od woli zainteresowanych państw, a zakres udzielonych i przyjętych upoważnień będzie zależeć wyłącznie od uzgodnień pomiędzy tymi państwami co do warunków i zakresu przekazywanych przez państwo rejestracji funkcji nadzoru państwu Przewoźnika. Nie zwalnia to jednak całkowicie państwa rejestracji z jego międzynarodowych zobowiązań wynikających z Konwencji.

2. PRZEKAZANIE NADZORU ZGODNIE Z ART. 83 BIS KONWENCJI ICAO

2.1 W celu ujednolicenia zasad przenoszenia niektórych zadań, funkcji i obowiązków pomiędzy państwem rejestracji i państwem Przewoźnika dla zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych przyjęto zmianę do art. 83 bis Konwencji wprowadzoną do stosowania protokołem w sprawie zamiany Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonym w Montrealu dnia 6 października 1980 r. (Dz. U. z 2002 r. nr 58 poz. 527).

2.2 Przekazanie nie będzie skuteczne zanim umowa między państwami, w których jest ona zawierana, nie zostanie zarejestrowana w Radzie i podana do wiadomości publicznej, stosownie do artykułu 83 bis Konwencji.

2.3 Zgodnie z treścią art. 83 bis Konwencji oraz art. 32 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze, obowiązek powiadomienia Sekretarza ICAO o przekazaniu funkcji nadzoru innemu państwu spoczywa na państwie przekazującym te funkcje i w przypadku Przewoźnika polskiego jest to Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2.4 Inicjatywa (list intencyjny) powinna wyjść od Nadzoru Państwa chcącego przekazać nadzór nad danym statkiem powietrznym. Treść porozumienia powinna być zgodna z Cir. 295-

LE/2.

Uwaga: Porozumienie zgodne z art. 83 bis Konwencji praktycznie dotyczy jedynie Państw III.

3. ZMIANA PAŃSTWA REJESTRACJI NA CZAS LEASINGU STATKU BEZ ZAŁOGI

3.1 Zmiana rejestru zagranicznego statku powietrznego w okresie jego użytkowania przez Przewoźnika polskiego w formule leasingu bez załogi (*dry-lease in*) i zarejestrowanie go w rejestrze polskim często może się okazać jedynym możliwym rozwiązaniem problemów, wynikających z obowiązku uznania licencji i uprawnień personelu latającego i technicznego przez państwo rejestracji, a także dla utrzymania świadectwa zdatności do lotu (CofA) statku użytkowanego w formule leasingu.

3.2 Przewoźnik polski zamierzający zarejestrować na czas leasingu lub wspólnego użytkowania statek powietrzny zarejestrowany w rejestrze innego państwa w rejestrze polskim albo zamierzający wykreślić na czas leasingu swój statek powietrzny z rejestru polskiego i zarejestrować go w rejestrze państwa leasingobiorcy musi spełnić wymagania rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 6 czerwca 2013 r. w sprawie rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych wpisanych do tego rejestru (Dz. U. z 2013 r. poz. 726).

3.3 Ustalenia dotyczące zasad rejestracji statku w okresie leasingu powinny być częścią umowy pomiędzy Przewoźnikami.

4. ZASTOSOWANIE

Niniejszy rozdział określa zasady wprowadzania do użytkowania w lotniczych operacjach zarobkowych, na czas określony, statków powietrznych niebędących własnością Przewoźnika, a do użytkowania, których Przewoźnik nabył prawo w drodze umów leasingu (dzierżawy) od innych podmiotów, osób prawnych lub fizycznych.

4.1. **Obowiązkiem uzyskania** przez

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 3/10
---------------------------------------	--	----------------------------

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

Przewoźnika polskiego **uprzedniego zezwolenia Prezesa** objęte są następujące przypadki:

1) **Każde wzięcie** (bez względu na formę) przez Przewoźnika polskiego w leasing statku powietrznego od Przewoźnika obcego lub należącego do osoby prawnej lub fizycznej (wet lease in, dry lease in).

2) **Oddanie** w leasing polskiego statku powietrznego Przewoźnikowi obcemu bez załogi lotniczej i/lub personelu pokładowego (*dry lease-out*);

4.2. **Oddanie** w leasing polskiego statku powietrznego Przewoźnikowi obcemu z załogą lotniczą i/lub personelem pokładowym (*wet lease-out*) wymaga aby Przewoźnik polski **powiadomił** o tym fakcie Prezesa Urzędu.

4.3 Prezes może cofnąć wydane zezwolenie, jeśli stwierdzi, że zaistniały okoliczności wymienione w przepisie ARO.OPS.110 lit. b) i c) rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

4.4 Istnieją różnice pomiędzy procedowaniem spraw związanych z leasingiem pomiędzy:

- 1) Przewoźnikiem polskim a Przewoźnikiem z UE
- 2) Przewoźnikiem polskim a Przewoźnikiem z kraju trzeciego

dlatego w dalszych rozdziałach te dwa przypadki zostały rozdzielone.

UWAGA 1: Nie będą udzielane zezwolenia na użytkowanie statku w formule leasingu wziętego od Przewoźnika, który znajduje się na unijnej liście Przewoźników objętych zakazem wlotu i operacji na terytorium UE zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 2111/2005.

5. UMOWA LEASINGU

5.1 Umowa leasingu statku powietrznego musi spełniać wymagania formalne podane w k.c. i zawierać klauzulę uprawniającą Przewoźnika do pobierania pożytków (art. 693 § 1 k.c.).

5.2 Umowa leasingu musi określać przedmiot umowy, odpowiedzialność stron umowy, biorącego i dającego statek w leasing, za

bezpieczeństwo prowadzonych tym statkiem operacji, a w szczególności określać władze państwa, która będzie sprawowała nadzór nad bezpieczeństwem eksploatacji tego statku.

Ponadto umowa ma zawierać, co najmniej następujące ustalenia dotyczące:

- Strony umowy i okresu jej ważności, a także okresu leasingu;
- Typu i modelu oraz numeru seryjnego statku powietrznego;
- Nazwy i adresu właściciela, na którego statek powietrzny jest zarejestrowany;
- Przynależności państwowej i znaków rejestracyjnych każdego statku powietrznego, którego umowa dotyczy;
- Warunków operacyjnych i technicznych leasingu (bez części finansowej) dotyczących użytkowania statku w okresie leasingu;
- Warunków utrzymania ważności świadectwa zdatności do lotu (CoA);
- Warunki utrzymania ważności ubezpieczenia OC statków powietrznych w okresie leasingu.

5.3 Zgodnie z ARO.OPS.110 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Prezes ULC wydaje zgodę na zawarcie umowy leasingowej po spełnieniu przez Przewoźnika określonych wymagań zgodnie z Częścią ORO ww. rozporządzenia.

Wymagania tam zawarte są różne w zależności od formy leasingu

- dry lub wet
- out lub in;
- państwo UE lub państwo trzecie

Zgodnie z ORO.AOC 110 lit. a) rozporządzenia (UE) nr 965/2012 **każda** umowa leasingu podlega **uprzedniemu zatwierdzeniu** przez Prezesa ULC. Nie bez znaczenia są zaznaczone słowa:

„**każda**” – oznacza, że nie ma znaczenia forma leasingu, ani z Przewoźnikiem jakiego kraju jest ona zawierana.

„**uprzedniemu zatwierdzeniu**” – oznacza, że umowa leasingu musi zostać zatwierdzona przez Prezesa ULC przed rozpoczęciem operacji przy użyciu statku powietrznego będącego przedmiotem leasingu.

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 4/10
---------------------------------------	--	-----------------------------------

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

Pojawiający się problem niemożliwości uzyskania uprzedniego zatwierdzenia umowy leasingu w sytuacjach konieczności szybkiego użycia obcego statku powietrznego, rozwiązany został poprzez stworzenie możliwości uzyskania ogólnej zgody Prezesa ULC na zawieranie umów leasingowych. Ma to zastosowanie jedynie w przypadku umów „wet lease in” na krótkotrwałe wykorzystanie obcego statku powietrznego w celu pokrycia zapotrzebowania Przewoźnika na statki powietrzne wynikające z potrzeb operacyjnych.

5.4 Zasady uzyskania zgody ogólnej.

Przewidując możliwość wystąpienia potrzeby operacyjnej i konieczności krótkotrwałego leasingu wraz z załogą, operator polski - leasingobiorca może wcześniej wystąpić do Prezesa ULC o udzielenie zgody na zawieranie umów leasingu z operatorami zarówno z UE jak i z krajów III.

Warunkiem uzyskania przedmiotowej zgody jest:

- a) dla operatorów UE:
 - złożenie odpowiednio wypełnionego Wniosku (ULC-Lease 01);
 - wniesienie opłaty lotniczej za zezwolenie na zawarcie umowy leasingowej;
 - złożenie zobowiązań i oświadczeń mających zastosowanie, zawartych we Wniosku w odpowiedniej części.
- b) dla operatorów z krajów III:
 - złożenie odpowiednio wypełnionego Wniosku (ULC-Lease 01);
 - wniesienie opłaty lotniczej za zezwolenie na zawarcie umowy leasingowej;
 - złożenie zobowiązań i oświadczeń mających zastosowanie, zawartych we Wniosku w odpowiedniej części.

Oprócz tego wnioskodawca musi przedłożyć Prezesowi ULC Rejestr (wzór rejestru zawarty został w rozdziale 6 PNO – Druki) potencjalnych leasingodawców z krajów III, którzy zostali już wcześniej zweryfikowani i spełniają wymagania rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 oraz posiadają ważne uznanie certyfikatu AOC.

Posiadając zgodę ogólną Prezesa na zawieranie umów na krótkotrwały leasing statku powietrznego wraz załogą (wet-lease in) operator polski może bez żadnych utrudnień (bez konieczności

uzyskania uprzedniego zatwierdzenia umowy) skorzystać ze statku powietrznego innego operatora na warunkach opisanych w indywidualnej Umowie.

Operatora Polski biorąc obcy statek powietrzny w formule krótkotrwałej wet-lease in z wykorzystaniem uzyskanej wcześniej zgody ogólnej musi brać pod uwagę:

- a) wykorzystanie zgody może nastąpić jedynie w sytuacji wystąpienia potrzeb operacyjnych lub dla pokonania trudności operacyjnych (nie handlowych);
- b) w każdym przypadku wykorzystania zgody konieczne jest niezwłoczne przekazanie Prezesowi ULC informacji o tym fakcie na adres lol@ulc.gov.pl, a w najbliższym możliwym dniu roboczym przesłania kopii umowy. Przesyłana informacja powinna zawierać podstawowe dane: z kim, kiedy, z jakich powodów, na jak długo, jaki statek powietrzny, czy leasingodawca figuruje w Rejestrze itp.
- c) wykorzystanie zgody nie może przekroczyć 5 dni w miesiącu kalendarzowym, sumując długości wszystkich krótkotrwałych leasingów wet-lease in w miesiącu.

Uwaga 1: wet-lease in z operatorem z kraju III wymaga oddzielnego zatwierdzenia o którym mowa w art.13 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.

Uwaga 2: każde rozszerzenie rejestru o nowego leasingodawcę wiąże się z procesem uznania jego certyfikatu AOC.

Uwaga 3: przedłużający się proces użytkowania obcego statku powietrznego na zasadach wet-lease in z wykorzystaniem zgody ogólnej ponad 5 dni, leasingobiorca musi zawrzeć standardową umowę na taką formę dzierżawy i uzyskać wcześniejszą zgodę Prezesa ULC.

6. UZNANIE OBCEGO CERTYFIKATU

6.1 Jednym z warunków uzyskania przez Przewoźnika polskiego zezwolenia Prezesa Urzędu na wzięcie w leasing statku wraz z załogą (wet lease in) od Przewoźnika innego niż Przewoźnik z UE będzie uznanie zagranicznego Certyfikatu AOC zgodnie z art. 162a ustawy Prawo lotnicze oraz rozdziałem 7 rozporządzenia w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym z zastrzeżeniem pkt. 6.2.

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 5/10
---------------------------------------	--	----------------------------

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

6.2 Z chwilą przystąpienia do Unii Europejskiej, w Polsce zaczęły obowiązywać także przepisy prawa unijnego, które są stosowane bezpośrednio, co oznacza, że w polskim systemie prawnym funkcjonują na równi z przepisami polskimi, mając pierwszeństwo w przypadku kolizji z ustawami polskimi, skutkiem czego certyfikaty wydawane przez EASA lub w jej imieniu przez Władze Lotnicze państw Unii Europejskiej zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 są uznawane automatycznie bez potrzeby wszczynania procedury uznania zagranicznego certyfikatu.

UWAGA 1: Uznanie certyfikatu zagranicznego może być uzależnione od wyniku audytu, jaki inspektorzy Urzędu przeprowadzą u posiadacza certyfikatu.

UWAGA 2: Prezes Urzędu może cofnąć uznanie Certyfikatu AOC wydanego przez obce władze lotnicze, jeśli stwierdzi, że jego posiadacz przestał spełniać wymagania potrzebne dla jego wydania lub utrzymania ważności (art. 162a ust. 5 ustawy Prawo lotnicze).

UWAGA 3: Uznanie certyfikatu zagranicznego podlega opłacie lotniczej.

Proces uznawania obcego Certyfikatu jest oddzielnym procesem, niezbędnym do przeprowadzenia przed wydaniem zatwierdzenia umowy leasingowej. Szczegóły procedury zawarte są w pkt. 10 niniejszego rozdziału.

7 LEASING STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ (WET LEASE)

7.1. LEASING STATKU POWIETRZNEGO Z ZAŁOGĄ (WET LEASE)

7.1.1 Leasing statku powietrznego z załogą (*wet-lease*) ma miejsce, kiedy Przewoźnik dający statek w leasing zapewnia załogę, personel pokładowy i inne uzgodnione w umowie elementy logistyki operacyjnej. W tym przypadku, kierowanie operacjami zapewnia Przewoźnik oddający statek powietrzny w leasing i wymaga, aby statek powietrzny był użytkowany w oparciu o

Certyfikat AOC wydany przez władzę lotniczą państwa rejestracji.

7.1.2 Art. 32 ustawy Prawo lotnicze przewiduje możliwość przekazania całości lub części funkcji nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji statku powietrznego zagranicznej władzy lotniczej państwa użytkownika lub państwa rejestracji statku powietrznego. W konsekwencji tego art. 41 ww. ustawy warunkuje ważność umowy o czasowym oddaniu statku do używania innej osobie (leasingu) od faktu akceptacji przez Prezesa jej treści, w części dot. określenia organów, które będą sprawować nadzór nad bezpieczeństwem jego eksploatacji w tym okresie. Dodatkowym warunkiem ważności umowy jest data wykonalności decyzji administracyjnej Prezesa, co zgodnie z k.p.a. zazwyczaj wynosi 14 dni.

UWAGA: Przeniesienie rejestracji statku z rejestru obcego do polskiego skutecznie usuwa problem wyznaczenia państwa sprawującego nadzór, podobnie jak konsekwentnie likwiduje problem zawierania porozumienia między nadzorami, uznawania licencji załóg i obsługi technicznej, gdyż organem sprawującym nadzór automatycznie stanie się wtedy Prezes Urzędu.

W przypadku załóg mieszanych kiedy piloci pochodzą od obcego Operatora dającego statek powietrzny w leasing, natomiast personel pokładowy jest polski, Przewoźnik dający statek powietrzny w leasing musi rozstrzygnąć problem wspólnego języka oraz unifikacji kwalifikacji i ustanowienia wspólnych procedur (np. postępowania w razie ewakuacji) przez umieszczenie odpowiednich zapisów w umowie leasingowej oraz swojej Instrukcji Operacyjnej i dostarczenie personelowi obcojęzycznemu kopii tych instrukcji w języku dla nich zrozumiałym.

Wniosek polskiego Przewoźnika o wydanie decyzji zezwalającej na zawarcie umowy leasingu (*wet lease*) składany jest na druku **ULC-Lease-01**. Wniosek rozpatrywany jest przez LOL-3 pod względem formalnych, oraz przez LOL-1 i LTT pod względem merytorycznym. Przy rozpatrywaniu wniosku inspektorzy LOL i LTT korzystają z listy kontrolnej **LK- LEASE 01**.

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 6/10
---------------------------------------	--	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
7.2. WZIĘCIE STATKU POWIETRZNEGO W LEASING Z ZAŁOGĄ (WET-LEASE IN) OD PRZEWÓŹNIKA UE		7.3. WZIĘCIE STATKU POWIETRZNEGO W LEASING Z ZAŁOGĄ (WET-LEASE IN) OD PRZEWÓŹNIKA Z KRAJU III
7.2.1 Ogólne zasady <u>brania</u> statku w leasing wraz z załogą (<i>wet lease-in</i>) od <u>Przewoźnika UE</u> , reguluje przepis ARO.OPS.110 i ORO.AOC.110 rozporządzenia (UE) nr 965/2012.		7.3.1 Zasady <u>brania</u> statku w leasing wraz z załogą (<i>wet lease-in</i>) <u>od jednostki innej niż Przewoźnik UE</u> , reguluje przepis ARO.OPS.110 lit. a pkt. 2 i lit b oraz ORO.AOC.110 lit. c a także art. 13 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1008/2008.
7.2.2 Przewoźnik polski planujący <u>wzięcie</u> statku w leasing wraz z załogą (<i>wet lease-in</i>) od Przewoźnika UE obowiązany jest skutecznie dostarczyć Prezesowi sprawozdanie z kontroli na ziemi wykonane na tym statku powietrznym oraz dane wymienione w pkt 2.3 mające zastosowanie.		7.3.2 Przewoźnik polski planujący <u>wzięcie</u> statku w leasing wraz z załogą (<i>wet lease-in</i>) <u>od jednostki innej niż Przewoźnik UE</u> obowiązany jest postępować zgodnie z pkt. 2.2 oraz uzyskać uznanie Certyfikatu AOC Przewoźnika dającego statek w leasing.
7.2.3 Dane dostarczane Prezesowi ULC:		7.3.3 Prezes Urzędu nie udzieli zezwolenia, jeśli stwierdzi, że istnieją przeszkody lub wady prawne umowy a także, kiedy uprawnienia obcego Przewoźnika dającego Przewoźnikowi polskiemu statek w leasing wraz z załogą albo kwalifikacje jego personelu nie spełniają obowiązujących przepisów polskich.
- typ statku powietrznego, który jest przedmiotem umowy leasingowej; - numer rejestracyjny; - numer seryjny; - nazwę i adres zarejestrowanego właściciela; - kopię jego Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych; - kopię ważnego Świadczenia Zdatości do Lotu; - kopię ubezpieczeń - kopię umowy dzierżawy lub opis postanowień umowy najmu (bez finansów); - czas trwania dzierżawy; - oświadczenie operatora polskiego – leasingobiorcy, że obie strony umowy rozumieją swoje obowiązki - dowód wniesienia opłaty lotniczej.		8 ODDANIE POLSKIEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING Z ZAŁOGĄ (WET-LEASE OUT)
7.2.4 Przewoźnik polski, biorący zagraniczny statek w leasing wraz z załogą zobowiązany jest wcześniej zgromadzić dowody materialne i upewnić się, że:		8.1 Przewoźnik posiadający certyfikat wydany przez Prezesa urzędu ma obowiązek powiadomić Prezesa ULC o fakcie wyleasingowania swojego statku innemu Przewoźnikowi w formule wet – lease out.
1) Trasy, na których będzie użytkował ten samolot mieszczą się w obszarach operacji dozwolonych w Certyfikacie AOC Przewoźnika dającego samolot w leasing (<i>lessor</i>);		Przewoźnik polski pozostaje operatorem tego statku powietrznego i wszelkie operacje muszą być zgodne z jego AOC.
2) Przepisy dotyczące ograniczenia czasu pracy, lotu, pełnienia czynności lotniczych oraz odpoczynku załóg lotniczych obowiązujące w państwie Przewoźnika dającego samolot w leasing (<i>lessor</i>) nie są łagodniejsze niż w Polsce.		Wskazane jest aby zgłoszenie było przeprowadzone na standardowym druku wniosku ULC-Lease-01
9. LEASING STATKU POWIETRZNEGO BEZ ZAŁOGI (DRY LEASE)		9. LEASING STATKU POWIETRZNEGO BEZ ZAŁOGI (DRY LEASE)
9.1 LEASING STATKU POWIETRZNEGO BEZ ZAŁOGI (DRY LEASE)		9.1 LEASING STATKU POWIETRZNEGO BEZ ZAŁOGI (DRY LEASE)
9.1.1 Leasing statku powietrznego bez załogi (<i>dry lease</i>) ma miejsce, kiedy biorący statek w leasing		9.1.1 Leasing statku powietrznego bez załogi (<i>dry lease</i>) ma miejsce, kiedy biorący statek w leasing
Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 7/10

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

zapewnia załogę oraz jest stroną upoważnioną i odpowiedzialną za realizowanie funkcji kierowania operacjami wraz ze wszystkimi obowiązkami z tego wynikającymi.

1) Przewoźnik, który zamierza użytkować wynajęty statek powietrzny, powinien dostarczyć Prezesowi Urzędu następujących informacji:

- Typu statku powietrznego;
- Numer rejestracyjny i numeru seryjnego;
- Nazwy i adresu właściciela, na którego statek powietrzny jest zarejestrowany;
- Państwo rejestracji;
- kopię certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnych;
- kopię ubezpieczenia;
- Kopię ważnego Świadectwa zdatności do lotu (CoA) i Poświadczenia przeglądu zdatności do lotu;
- sprawozdanie z kontroli na ziemi;
- Okresu leasingu;
- Kopię umowy leasingu z wyłączeniem ustaleń finansowych;
- określenie sposobu przyjęcia nadzoru nad statkami powietrznymi;
- wskazanie przyczyn operacyjnych, które uniemożliwiają wzięcie w leasing statku powietrznego z UE;
- Oświadczenie operatora polskiego – leasingobiorcy, że obie strony umowy rozumieją swoje obowiązki;
- dowód wniesienia opłaty lotniczej.

2) Po dokonaniu analizy przedstawionych dokumentów Prezes Urzędu podejmuje decyzję, która strona umowy leasingu jest faktycznie odpowiedzialna za prowadzenie operacji, czyli kto w tych operacjach będzie Przewoźnikiem w rozumieniu definicji i funkcji Przewoźnika.

3) W przypadku, gdy umowa leasingu (*dry lease*) dotyczy statku powietrznego zarejestrowanego w innym państwie niż państwo Przewoźnika, należy dążyć, aby państwo rejestracji i państwo Przewoźnika podpisały porozumienie wynikające z art. 83 bis Konwencji (patrz PNO-3-10-00 pkt 2).

Uwaga: Porozumienie zgodne z art. 83 bis Konwencji praktycznie dotyczy jedynie Państw trzecich.

4) Strony umowy chcąc kontynuować uzgodnienie umowy na zasadzie *dry-lease*, to biorący i dający statek w leasing powinien zabiegać o wprowadzanie wynajętego statku powietrznego do rejestru państwa Przewoźnika (patrz PNO-3-10-00 pkt 3).

5) Jeżeli prawo państwa Przewoźnika zezwala na wprowadzenie do jego rejestru statku powietrznego, wynajętego w oparciu o umowę typu *dry lease*, będącego własnością osoby lub przedsiębiorstwa zarejestrowanego w państwie innym niż państwo Przewoźnika, to Prezes ULC wymaga, aby:

- Statek powietrzny podlegał procedurom wydawania świadectwa zdatności do lotu (CoA) i procedurom potwierdzania zdatności obowiązującym w państwie Przewoźnika;
- Odpowiedzialność lub nadzór nad statkiem powietrznym i kierowanie wszystkimi operacjami była w gestii Przewoźnika biorącego statek w leasing;
- Odpowiedzialność za utrzymanie bieżącej zdatności do lotu oraz za obsługę techniczną statku powietrznego była w gestii Przewoźnika biorącego statek w leasing;
- Czas leasingu był jednoznacznie określony;
- Okres ważności rejestracji statku powietrznego był taki sam jak okres umowy leasingu oraz, aby statek powietrzny był użytkowany zgodnie z przepisami państwa Przewoźnika oraz warunkami określonymi w Certyfikacie AOC, Specyfikacjach Operacyjnych oraz instrukcjach zakładowych Przewoźnika biorącego statek w leasing.

6) Jeżeli zainteresowane państwa nie uzgodniły przeniesienia obowiązków i odpowiedzialności w zakresie nadzoru nad statkiem powietrznym wynajętym na zasadzie umowy *dry-lease*, to obowiązki wynikające z Konwencji pozostają w państwie rejestracji, a Przewoźnik biorący statek w leasing powinien upewnić się i udowodnić, że:

- Statek powietrzny będzie obsługiwany zgodnie w wymaganiach o zdatności, obowiązującymi w państwie rejestracji;

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

- Statek powietrzny będzie użytkowany zgodnie z przepisami państwa rejestracji, ale na warunkach określonych w Certyfikacie AOC, Specyfikacjach Operacyjnych oraz w Instrukcji Operacyjnej Przewoźnika biorącego statek w leasing.

9.1.2 W przypadkach umów leasingu typu *dry-lease* inicjatywa i decyzje w sprawie przekazania funkcji i odpowiedzialności państwa rejestracji oraz zawarcia porozumienia z państwem Przewoźnika należą do władzy lotniczej państwa rejestracji.

Wniosek polskiego Przewoźnika o wydanie decyzji zezwalającej na zawarcie umowy leasingu (*dry lease*) składany jest na druku **ULC-Lease-01**. Wniosek rozpatrywany jest przez LOL-3 pod względem formalnych, oraz przez LOL-1 i LTT pod względem merytorycznym. Przy rozpatrywaniu wniosku inspektorzy korzystają z listy kontrolnej stanowiącej druk **LK-LEASE-01**.

9.2. WZIĘCIE OBCEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING BEZ ZAŁOGI (*DRY-LEASE IN*)

9.2.1 Warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa na wzięcie w leasing bez załogi (*dry-lease in*) **obcego statku** powietrznego przez **Przewoźnika polskiego** jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad eksploatacją tego statku przez Prezesa Urzędu, zawartego w formie pisemnego porozumienia pomiędzy władzami lotniczymi państwa rejestracji oraz Prezesem, zgodnie z art. 83 bis Konwencji (art. 32 ustawy Prawo lotnicze) lub zarejestrowanie obcego statku powietrznego w polskim rejestrze oraz wpisaniem tego statku powietrznego do certyfikatu AOC leasingobiorcy.

9.2.2 W przypadkach gdy właściciel statku powietrznego użytkowanego w formule leasingu nie posiada Certyfikatu AOC (GM1 ARO.OPS 110(b)), przewoźnik posiadający certyfikat AOC musi mieć formalne i praktyczne możliwości sprawowania nadzoru nad kwalifikacjami załóg, obsługą techniczną i metodami eksploatacji tego statku, co sprowadza się do wprowadzenia tego statku powietrznego do certyfikatu AOC. W przeciwnym przypadku państwo przewoźnika zamierzającego wziąć statek w leasing, **musi odmówić** swojego zezwolenia na taką operację.

9.3. ODDANIE POLSKIEGO STATKU POWIETRZNEGO W LEASING BEZ ZAŁOGI (*DRY-LEASE OUT*)

9.3.1 Warunkiem uzyskania zezwolenia Prezesa na oddanie w leasing bez załogi (*dry-lease out*) **polskiego statku** powietrznego **Przewoźnikowi zagranicznemu** jest określenie warunków sprawowania nadzoru nad eksploatacją tego statku oraz nadzoru nad ciągłą zdolnością do lotu. W sytuacji gdy stroną jest Przewoźnik z państwa trzeciego mają zastosowanie regulacje ujęte w art. 83 bis Konwencji i art. 32 ustawy Prawo lotnicze. W tym celu Przewoźnik polski zobowiązany jest wstępnie powiadomić Prezesa o takim zamiarze dostatecznie wcześniej przed planowaną datą rozpoczęcia operacji i dostarczyć, co najmniej, następujące informacje i dokumenty:

- 1) Dane identyfikujące Przewoźnika **zagranicznego** biorącego polski statek w leasing, w tym kopię jego Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych;
- 2) Typ, model, numer seryjny i znaki rejestracyjne statku;
- 3) Planowaną datę rozpoczęcia i zakończenia leasingu;
- 4) Rodzaj i trasy (obszary) planowanych operacji;
- 5) Państwo rejestracji proponowane na czas leasingu statku;
- 6) Dane organizacji obsługi technicznej, która będzie prowadzić obsługę statku polskiego wraz z kopiami posiadanych przez tę organizację świadectw;
- 7) Kopię umowy leasingu (bez części finansowej);
- 8) Wniosek o skreślenie statku powietrznego samolotu na czas leasingu z polskiego rejestru statków powietrznych (jeśli dotyczy);
- 9) Projekt Specyfikacji Operacyjnych, które ulegną zmianie w związku z wykreśleniem statku ze składu floty Przewoźnika polskiego;

9.3.2 Przedmiotem analiz będzie ustalenie, na podstawie przedstawionych przez Przewoźnika dokumentów, faktycznego stanu prawnego i merytorycznego oraz podjęcie decyzji w sprawach dotyczących wyznaczenia warunków i ewentualnych ograniczeń w użytkowaniu statku, związanych z kwalifikacjami Przewoźnika biorącego statek polski w leasing oraz

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 9/10
---------------------------------------	--	-----------------------------------

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

porozumienia o przekazaniu pewnych funkcji i uprawnień Prezesa w ręce nadzoru lotniczego państwa Przewoźnika, dotyczących:

- Możliwości sprawowania nadzoru nad zagranicznym Przewoźnikiem i operacjami prowadzonymi przez niego przy użyciu polskiego statku powietrznego;
- Zapewnienia przez Przewoźnika zagranicznego wymaganej obsługi technicznej na lotnisku bazowym, w portach docelowych i tranzytowych;
- Programu obsługi technicznej;
- Stosowania MEL;
- Fachowości, licencji i uprawnień personelu latającego;
- Sposobu kierowania operacjami i pełnienia nadzoru operacyjnego przez obcego Przewoźnika;
- Innych uwarunkowań i ograniczeń wynikających z umowy leasingu i/lub wymagań przepisów krajowych i międzynarodowych albo warunków użytkowania podanych w zatwierdzonej dokumentacji eksploatacyjnej statku.

10. PROCEDURA UZNANIA ZAGRANICZNEGO CERTYFIKATU

10.1. Zgodnie z art. 162a ustawy Prawo lotnicze oraz rozdziałem 7 rozporządzenia w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym certyfikaty zagraniczne, inne niż wydane zgodnie z przepisami UE, podlegają procedurze uznania przez Prezesa Urzędu.

10.2. Procedura uznania dotyczy zarówno certyfikatów przewoźników lotniczych (spoza UE lub wydanych wg przepisów innych niż przepisy UE), jak również certyfikatów operatorów usług lotniczych (AWC).

10.3. Posiadacz certyfikatu (lub osoba/podmiot go reprezentujący) musi złożyć wniosek do Prezesa Urzędu wraz z niezbędnymi załącznikami. W tym celu stosuje się standardowy druk ULC-UCZ-01 lub platformę podawczą ZSI-MOL.

10.4. Wniosek opiniuje merytorycznie wyznaczony inspektor prowadzący z LOL oraz wskazani pracownicy Departamentu Techniki Lotniczej (do

decyzji Dyrektora LTT). Jeżeli z analizy przedłożonych dokumentów nie wynika, że do wydania rzeczonoego certyfikatu zostały zastosowane wszystkie normy bezpieczeństwa odpowiadające normom stosowanym w Polsce (jako minimum wymagana jest zgodność ze stosownymi załącznikami do Konwencji Chicagowskiej) Dyrektor Departamentu działając z upoważnienia Prezesa Urzędu może podjąć decyzję o konieczności wykonania audytu (art. 162a ust.4 ustawy prawo Lotnicze). Potwierdza to swoim podpisem na druku Listy Kontrolnej

10.5 W audycie powinni uczestniczyć inspektorzy LOL oraz LTT (o ile wystąpiły wątpliwości w obszarze zdatności do lotu). Przewodniczącym audytu jest inspektor LOL. Zakres audytu jest określany indywidualnie przez Dyrektora LOL w „Instrukcji wyjazdowej”, w zależności od zidentyfikowanych rozbieżności co do zastosowanych norm bezpieczeństwa. W sytuacji gdy audyt jest konieczny tylko w obszarze zarządzania zdatnością do lotu, Dyrektor LOL może w porozumieniu z Dyrektorem LTT wycofać inspektora operacyjnego ze składu zespołu i przekazać całość spraw związanych z przeprowadzeniem audytu do Departamentu LTT. Wyniki tak przeprowadzonego audytu muszą zostać przekazane do Departamentu LOL.

10.6 W przypadku pozytywnego wyniku audytu lub odstąpienia od konieczności wykonania audytu (przedstawione dokumenty potwierdzają spełnienie wymagań i procedur zgodnie z właściwymi załącznikami ICAO) wydawana jest decyzja o uznaniu zagranicznego certyfikatu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 30.06.2015 Zmiana Nr: 2	OPERACJE LEASINGU STATKÓW POWIETRZNYCH	PNO-3-10-00 Strona 10/10
---------------------------------------	--	------------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 11 – OPERACJE ZE ZWIĘKSZONYMI KĄTAMI PRZECHYLENIA

TBD

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE ZE ZWIĘKSZONYMI KĄTAMI PRZECHYLENIA	PNO-3-11-00 Strona 2/2
---------------------------------------	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

ROZDZIAŁ 12 – OPERACJE PODEJŚCIA ZE STROMĄ ŚCIEŻKĄ SCHODZENIA

TBD

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE PODEJŚCIA ZE STROMĄ ŚCIEŻKĄ SCHODZENIA	PNO-3-12-00 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 12 – OPERACJE KRÓTKIEGO LĄDOWANIA

TBD

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	OPERACJE KRÓTKIEGO LĄDOWANIA	PNO-3-13-00 Strona 2/2
---------------------------------------	------------------------------	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 14 – OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE SŁUŻB RATOWNICTWA MEDYCZNEGO (HEMS)

1. PODSTAWY PRAWNE

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;

Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012
ORO.AOC/SPA.HEMS.

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zgodnie z wymaganiem SPA.HEMS.100:

a) Śmigłowce są użytkowane do celów operacji HEMS, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator musi:

b1) wykonywać operacje w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz posiadać CAT AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);

b2) wykazać przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w podczęści SPA.HEMS.

2.2 Wymagania zezwolenia ULC w zakresie operacji HEMS dotyczą:

a) zatwierdzenia zdadności instalacji wyposażenia medycznego i jej modyfikacji;

b) procedur operacyjnych;

c) programów szkoleń i sprawdzianów.

3. DEFINICJE

Lot HEMS oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HEMS, w celu udzielenia pomocy medycznej w nagłej potrzebie, kiedy zasadnicze znaczenie ma bezzwłoczny i szybki transport:

a) personelu medycznego;

b) środków medycznych (sprzętu, krwi, organów, leków); lub

c) chorych lub rannych oraz innych osób, których to bezpośrednio dotyczy.

Członek załogi HEMS oznacza członka personelu specjalistycznego, którego wyznaczono do wykonywania czynności podczas lotu HEMS polegających na zajmowaniu się wszelkimi

osobami przewożonymi na pokładzie śmigłowca, które potrzebują pomocy medycznej, oraz na pomaganiu pilotowi podczas wykonywania zadania.

Członek personelu specjalistycznego oznacza członka załogi uczestniczącego w operacjach HEMS, HHO lub NVIS wykonywanych w ramach zarobkowego transportu lotniczego, nienależącego do załogi lotniczej ani personelu pokładowego, któremu operator powierzył wykonywanie czynności na pokładzie statku powietrznego lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas operacji HEMS, HHO lub NVIS, które to czynności mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.

Opiekun medyczny oznacza wykwalifikowaną osobę w fachu medycznym, przewożoną śmigłowcem w locie HEMS, a w szczególności, ale nie wyłącznie, lekarza, pielęgniarkę lub ratownika medycznego.

Personel naziemnej służby ratunkowej oznacza każdą osobę uczestniczącą w akcji ratunkowej na ziemi (jak np. policjant, strażak itp.) współdziałającą ze śmigłowcową służbą ratownictwa medycznego (Helicopter Emergency Medical Service, HEMS), której zadania są w jakimkolwiek stopniu związane z operacjami śmigłowca.

Baza operacyjna HEMS oznacza lotnisko, na którym członkowie załogi HEMS oraz śmigłowiec HEMS mogą dyżurować w oczekiwaniu na lot HEMS.

Miejsce operacji śmigłowca HEMS oznacza miejsce wybrane przez dowódcę śmigłowca podczas lotu HEMS do wykonania operacji z wykorzystaniem urządzeń dźwigowych oraz do lądowania i startu śmigłowca.

Miejsce operacji lotniczej oznacza miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez operatora albo pilota dowódcę bądź dowódcę do wykonania lądowania, startu i/lub operacji z ładunkiem na urządzeniach dźwigowych.

PIS (Public Interest Site) oznacza miejsce wykorzystywane wyłącznie do prowadzenia operacji w imię interesu publicznego.

Operacja w klasie osiągow 1 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to śmigłowiec jest zdolny wylądować w obrębie rozporządzałnej

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE SŁUŻB RATOWNICTWA MEDYCZNEGO (HEMS)	PNO-3-14-00 Strona 1/2
---------------------------------------	---	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO - 965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

długości przerwanego startu (RTODA), albo bezpiecznie kontynuować lot do miejsca odpowiedniego do lądowania, w zależności od tego, kiedy wystąpiła ta niesprawność silnika.

Operacja w klasie osiągnięć 2 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to osiągnięć śmigłowca zapewniają bezpieczne kontynuowanie lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy niesprawność wystąpi we wczesnej fazie manewru startu lub w końcowej fazie manewru lądowania, kiedy to wymagane może być przymusowe lądowanie.

Operacja w klasie osiągnięć 3 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli niesprawność krytycznego silnika wystąpi w dowolnej fazie lotu, to w przypadku śmigłowca wielosilnikowego jego przymusowe lądowanie może być konieczne, a w przypadku śmigłowca jednosilnikowego lądowanie przymusowe będzie nieuniknione.

4. PROCEDURA APLIKACYJNA

4.1 Przewoźnik ubiegający się o uzyskanie zezwolenia **OPERACJI ŚMIGŁOWCOWYCH SŁUŻB RATOWNICTWA MEDYCZNEGO (HEMS)** składa wniosek na druku ULC-AOC-01_965 w terminie, co najmniej 30 dni roboczych przed planowaną rozpoczęcia datą rozpoczęcia w/w operacji.

4.2 Do każdego wniosku przewoźnika należy załączyć **dokumenty** potwierdzające zgodność operatora z wymaganiami operacji HEMS.

4.3 Po wpłynięciu pakietu wniosku ULC-AOC-01_965, SKPC (LOL-5) dokonuje **analizy formalnej wniosku** i w sytuacji stwierdzonych braków wzywa Wnioskodawcę do ich uzupełnienia w terminie 7 dni.

4.4 Po otrzymaniu kompletnego pakietu wniosku ULC-AOC-01_965, wyznaczony inspektor przeprowadza **proces oceny merytorycznej** i w sytuacji stwierdzonych uchybień, wzywa Wnioskodawcę (poprzez LOL-5) do ich uzupełnienia w terminie 30 dni..

5. PROCEDURA OCENY MERYTORYCZNEJ

5.1 Ocena merytoryczna wniosku AOC w zakresie operacji śmigłowcowych służb ratownictwa medycznego HEMS prowadzona jest w oparciu o właściwe części listy kontrolnej **LK_HEMS_CER-01**.

5.2 Lista kontrolna LK-HEMS_CER-01 ocenia kryteria zgodności operacji HEMS w oparciu o

analizę dokumentacji (**Instrukcja Operacyjna OM-A,B,C,D**)

5.3 Procesowi oceny podlegają:

1. **Baza operacyjna HEMS** (*HEMS Operating Base*);
2. **Miejsca operacji śmigłowca HEMS** (*HEMS Operating Site*);
3. **Miejsca operacji lotniczych** (*Operating Site*);
4. **Minima operacyjne HEMS**;
5. **Wyposażenie śmigłowców**;
6. **Operacje linowe**
7. **Załoga HEMS**;
8. **Personel specjalistyczny**;
9. **Szkolenia dodatkowe**;
10. **Inne niezbędne procedury**.

5.4 Warunkiem merytorycznej rekomendacji dla przeprowadzenia audytu, konieczny jest pozytywny wynik przeprowadzonej oceny dokumentacyjnej

6. AUDYT

W uzgodnionym terminie odbywa się audyt certyfikacyjny w obszarach określonych w LK_HEMS_CER-01.

Po pozytywnym wyniku audytu oraz usunięciu wszystkich braków spełnienia wymagań CPM podpisuje w PPCert rekomendację zmiany zakresu zatwierdzenia AOC.

7. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

Przyznane **zezwolenie** jest wpisywane w Specyfikacji Operacyjnej AOC i jest archiwizowane przez LOL-5 w teczce organizacji.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE SŁUŻB RATOWNICTWA MEDYCZNEGO (HEMS)	PNO-3-14-00 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 15 – OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z UŻYCIEM SYSTEMU NOKTOWIZYJNEGO (NVIS)

1. PODSTAWY PRAWNE

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;

Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012
ORO.AOC/SPA.NVIS.

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zgodnie z wymaganiem SPA.NVIS.100:

a) Śmigłowce są użytkowane w lotach według VFR w nocy z użyciem NVIS, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator musi:

b1) wykonywać operacje w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz posiadać CAT AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);

b2) wykazać przed właściwym organem:

- zgodność z wymaganiami zawartymi w podczyści SPA.NVIS;
- udaną integrację wszystkich elementów NVIS.

2.2 Wymagania zezwolenia ULC w zakresie operacji NVIS dotyczą:

a) zatwierdzenia zdolności instalacji wyposażenia i jej modyfikacji;

b) procedur operacyjnych;

c) programów szkoleń i sprawdzianów.

3. DEFINICJE

System noktowizyjny (Night Vision Imaging System, NVIS) oznacza integrację wszystkich elementów wymaganych dla skutecznego i bezpiecznego korzystania z gogli noktowizyjnych (NVG) podczas użytkowania śmigłowca. System obejmuje co najmniej: gogle noktowizyjne (NVG), oświetlenie systemu noktowizyjnego (NVIS), wyposażenie śmigłowca, szkolenie i zapewnienie ciągłej zdolności do lotu.

Gogle noktowizyjne (Night Vision Goggles, NVG) oznaczają dwu-okularowe urządzenie zakładane na głowę, wzmacniające światło i poprawiające zdolność widzenia terenowych punktów odniesienia nocą.

Lot NVIS oznacza lot wykonywany nocą, w warunkach meteorologicznych dla lotów z widocznością (Visual Meteorological Conditions, VMC), w którym załoga używa gogli noktowizyjnych NVG w śmigłowcu, operującym zgodnie z zatwierdzeniem NVIS.

Lot NVIS ze wspomaganie systemu noktowizyjnego oznacza w przypadku operacji z użyciem systemu noktowizyjnego NVIS, tę część lotu VFR, wykonywaną w nocy, w trakcie której członek załogi korzysta z gogli noktowizyjnych NVG.

Lot NVIS bez wspomaganie systemu noktowizyjnego oznacza w przypadku operacji z użyciem systemu noktowizyjnego NVIS, tę część lotu VFR, wykonywaną w nocy, podczas której członek załogi nie korzysta z gogli noktowizyjnych NVG.

Członek załogi NVIS oznacza członka personelu specjalistycznego wyznaczonego do wykonywania czynności podczas lotu NVIS.

Członek personelu specjalistycznego oznacza członka załogi uczestniczącego w operacjach HEMS, HHO lub NVIS wykonywanych w ramach zarobkowego transportu lotniczego, nienależącego do załogi lotniczej ani personelu pokładowego, któremu operator powierzył wykonywanie czynności na pokładzie statku powietrznego lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas operacji HEMS, HHO lub NVIS, które to czynności mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.

Miejsce operacji lotniczej oznacza miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez operatora albo pilota dowódcę bądź dowódcę do wykonania lądowania, startu i/lub operacji z ładunkiem na urządzeniach dźwigowych.

Operacja w klasie osiągow 1 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to śmigłowiec jest zdolny wylądować w obrębie rozporządzałnej długości przerwanego startu (RTODA), albo bezpiecznie kontynuować lot do miejsca

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z UŻYCIEM SYSTEMU NOKTOWIZYJNEGO (NVIS)	PNO-3-15-00 Strona 1/2
---------------------------------------	---	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO - 965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

odpowiedniego do lądowania, w zależności od tego, kiedy wystąpiła ta niesprawność silnika.

Operacja w klasie osiągow 2 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to osiągi śmigłowca zapewniają bezpieczne kontynuowanie lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy niesprawność wystąpi we wczesnej fazie manewru startu lub w końcowej fazie manewru lądowania, kiedy to wymagane może być przymusowe lądowanie.

Operacja w klasie osiągow 3 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli niesprawność krytycznego silnika wystąpi w dowolnej fazie lotu, to w przypadku śmigłowca wielosilnikowego jego przymusowe lądowanie może być konieczne, a w przypadku śmigłowca jednosilnikowego lądowanie przymusowe będzie nieuniknione.

4. PROCEDURA APLIKACYJNA

4.1 Przewoźnik ubiegający się o uzyskanie zezwolenia **OPERACJI ŚMIGŁOWCOWYCH Z UŻYCIEM SYSTEMU NOKTOWIZYJNEGO (NVIS)** składa wniosek na druku ULC-AOC-01_965 w terminie, co najmniej 30 dni roboczych przed planowaną rozpoczęcia datą rozpoczęcia w/w operacji.

4.2 Do każdego wniosku przewoźnika należy załączyć **dokumenty** potwierdzające zgodność operatora z wymaganiami operacji NVIS.

4.3 Po wpłynięciu pakietu wniosku ULC-AOC-01_965, SKPC (LOL-5) dokonuje **analizy formalnej wniosku** i w sytuacji stwierdzonych braków wzywa Wnioskodawcę do ich uzupełnienia w terminie 7 dni.

4.4 Po otrzymaniu kompletnego pakietu wniosku ULC-AOC-01_965, wyznaczony inspektor przeprowadza **proces oceny merytorycznej** i w sytuacji stwierdzonych uchybień, wzywa Wnioskodawcę (poprzez LOL-5) do ich uzupełnienia w terminie 30 dni..

5. PROCEDURA OCENY MERYTORYCZNEJ

5.1 Ocena merytoryczna wniosku AOC w zakresie operacji śmigłowcowych z użyciem systemu noktowizyjnego NVIS prowadzona jest w oparciu o właściwe części listy kontrolnej **LK_NVIS_CER-01**.

5.2 Lista kontrolna LK-NVIS_CER-01 ocenia kryteria zgodności operacji NVIS w oparciu o analizę dokumentacji (**Instrukcja Operacyjna OM-A,B,C,D**)

5.3 Procesowi oceny podlegają:

1. **Miejsca operacji lotniczych;**
(*Operating Site*);
2. **Minima operacyjne NVIS;**
3. **Wyposażenie śmigłowców;**
4. **Załoga NVIS;**
5. **Personel specjalistyczny;**
6. **Szkolenia dodatkowe;**
7. **Inne niezbędne procedury.**

5.4 Warunkiem merytorycznej rekomendacji dla przeprowadzenia audytu, konieczny jest pozytywny wynik przeprowadzonej oceny **dokumentacyjnej**

6. AUDYT

W uzgodnionym terminie odbywa się audyt certyfikacyjny w obszarach określonych w LK_NVIS_CER-01.

Po pozytywnym wyniku audytu oraz usunięciu wszystkich braków spełnienia wymagań CPM podpisuje w PPCert rekomendację zmiany zakresu zatwierdzenia AOC.

7. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

Przyznane **zezwolenie** jest wpisywane w Specyfikacji Operacyjnej AOC i jest archiwizowane przez LOL-5 w teczce organizacji.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z UŻYCIEM SYSTEMU NOKTOWIZYJNEGO (NVIS)	PNO-3-15-00 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 16 – OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z ŁADUNKIEM NA ZACZEPIE ZEWNĘTRZNYM (HHO)

1. PODSTAWY PRAWNE

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008;

Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012
ORO.AOC/SPA.HHO.

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zgodnie z wymaganiem SPA.HHO.100:

a) Śmigłowce są użytkowane w zarobkowym transporcie lotniczym do celów operacji z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym, wyłącznie jeżeli operator uzyskał zatwierdzenie od właściwego organu.

b) Aby uzyskać takie zatwierdzenie od właściwego organu, operator musi:

b1) wykonywać operacje w zarobkowym transporcie lotniczym (CAT) oraz posiadać CAT AOC zgodnie z załącznikiem III (część ORO);

b2) wykazać przed właściwym organem zgodność z wymaganiami zawartymi w podczęści SPA.HHO.

2.2 Wymagania zezwolenia ULC w zakresie operacji HHO dotyczą:

a) zatwierdzenia zdatności instalacji wyposażenia i jej modyfikacji;

b) procedur operacyjnych;

c) programów szkoleń i sprawdzianów.

3. DEFINICJE

Lot HHO (Helicopter Hoist Operation), oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HHO, w celu ułatwienia transportu osób i/lub ładunku przy użyciu urządzeń dźwigowych śmigłowca.

Operacja HHO nad obszarami wodnymi oznacza lot śmigłowcem wykonywany zgodnie z zatwierdzeniem HHO, w celu ułatwienia transportu osób i/lub ładunku przy użyciu urządzeń dźwigowych śmigłowca ze statku lub na statek albo konstrukcję na morzu lub na samo morze.

Członek załogi HHO oznacza członka personelu specjalistycznego wykonującego powierzone mu czynności związane z obsługą urządzeń dźwigowych śmigłowca.

Członek personelu specjalistycznego oznacza członka załogi uczestniczącego w operacjach HEMS, HHO lub NVIS wykonywanych w ramach zarobkowego transportu lotniczego, nienależącego do załogi lotniczej ani personelu pokładowego, któremu operator powierzył wykonywanie czynności na pokładzie statku powietrznego lub na ziemi w celu pomocy pilotowi podczas operacji HEMS, HHO lub NVIS, które to czynności mogą obejmować obsługę specjalistycznego sprzętu pokładowego.

Pasażer HHO oznacza osobę, która ma być transportowana przy pomocy pokładowych urządzeń dźwigowych śmigłowca.

Miejsce wykonywania operacji HHO oznacza określone miejsce, w którym śmigłowiec pobiera lub składa ładunek przenoszony na jego urządzeniu dźwigowym..

Miejsce operacji lotniczej oznacza miejsce niebędące lotniskiem, wybrane przez operatora albo pilota dowódcę bądź dowódcę do wykonania lądowania, startu i/lub operacji z ładunkiem na urządzeniach dźwigowych.

Operacja w klasie osiągow 1 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to śmigłowiec jest zdolny wylądować w obrębie rozporządzalnej długości przerwanego startu (RTODA), albo bezpiecznie kontynuować lot do miejsca odpowiedniego do lądowania, w zależności od tego, kiedy wystąpiła ta niesprawność silnika.

Operacja w klasie osiągow 2 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli wystąpi niesprawność krytycznego silnika, to osiągi śmigłowca zapewniają bezpieczne kontynuowanie lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy niesprawność wystąpi we wczesnej fazie manewru startu lub w końcowej fazie manewru lądowania, kiedy to wymagane może być przymusowe lądowanie.

Operacja w klasie osiągow 3 oznacza takie użytkowanie śmigłowca, że jeśli niesprawność krytycznego silnika wystąpi w dowolnej fazie lotu,

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z ŁADUNKIEM NA ZACZEPIE ZEWNĘTRZNYM (HHO)	PNO-3-16-00 Strona 1/2
---------------------------------------	---	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO - 965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

to w przypadku śmigłowca wielosilnikowego jego przymusowe lądowanie może być konieczne, a w przypadku śmigłowca jednosilnikowego lądowanie przymusowe będzie nieuniknione.

4. PROCEDURA APLIKACYJNA

4.1 Przewoźnik ubiegający się o uzyskanie zezwolenia **OPERACJI ŚMIGŁOWCOWYCH Z ŁADUNKIEM NA ZACZEPIE ZEWNĘTRZNYM (HHO)** składa wniosek na druku ULC-AOC-01_965 w terminie, co najmniej 30 dni przed planowaną rozpoczęcia datą rozpoczęcia w/w operacji.

4.2 Do każdego wniosku przewoźnika należy załączyć **dokumenty** potwierdzające zgodność operatora z wymaganiami operacji HHO.

4.3 Po wpłynięciu pakietu wniosku ULC-AOC-01_965, SKPC (LOL-5) dokonuje **analizy formalnej wniosku** i w sytuacji stwierdzonych braków wzywa Wnioskodawcę do ich uzupełnienia w terminie 7 dni.

4.4 Po otrzymaniu kompletnego pakietu wniosku ULC-AOC-01_965, wyznaczony inspektor przeprowadza **proces oceny merytorycznej** i w sytuacji stwierdzonych uchybień, wzywa Wnioskodawcę (poprzez LOL-5) do ich uzupełnienia w terminie 30 dni..

5. PROCEDURA OCENY MERYTORYCZNEJ

5.1 Ocena merytoryczna wniosku AOC w zakresie operacji śmigłowcowych z ładunkiem na zaczepie zewnętrznym HHO prowadzona jest w oparciu o właściwe części listy kontrolnej **LK_HHO_CER-01**.

5.2 Lista kontrolna LK-HHO_CER-01 ocenia kryteria zgodności operacji HHO w oparciu o analizę dokumentacji (**Instrukcja Operacyjna OM-A,B,C,D**)

5.3 Procesowi oceny podlegają:

1. **Miejsca wykonywania operacji HHO**
(HHO Operating Site);
2. **Miejsca operacji lotniczych;**
(Operating Site);
3. **Minima operacyjne HHO;**
4. **Wyposażenie śmigłowców;**
5. **Łączność;**
6. **Załoga HHO;**
7. **Personel specjalistyczny;**
8. **Szkolenia dodatkowe;**
9. **Inne niezbędne procedury.**

5.4 Warunkiem merytorycznej rekomendacji dla przeprowadzenia audytu, konieczny jest pozytywny wynik przeprowadzonej oceny **dokumentacyjnej**

6. AUDYT

W uzgodnionym terminie odbywa się audyt certyfikacyjny w obszarach określonych w LK_HHO_CER-01.

Po pozytywnym wyniku audytu oraz usunięciu wszystkich braków spełnienia wymagań CPM podpisuje w PPCert rekomendację zmiany zakresu zatwierdzenia AOC.

7. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

Przyznane **zezwolenie** jest wpisywane w Specyfikacji Operacyjnej AOC i jest archiwizowane przez LOL-5 w teczce organizacji.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	OPERACJE ŚMIGŁOWCOWE Z ŁADUNKIEM NA ZACZEPIE ZEWNĘTRZNYM (HHO)	PNO-3-16-00 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 17 – ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ PERSONEL POKŁADOWY I WYDAJĄCEJ ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY

1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania zasad prowadzenia przez Prezesa Urzędu procesu zatwierdzania organizacji (certyfikowanego Przewoźnika lotniczego) prowadzącej szkolenia wstępne personelu pokładowego i ewentualnie wydającego świadectwa dopuszczenia do pracy, jak również określenia odpowiedzialności za działania realizujące ten cel.

2. ZASTOSOWANIE

Przedmiotem procedury są czynności pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego w procesie podejmowania działań w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu oceny, analizy i weryfikacji informacji przedłożonych do ULC dotyczących upoważnienia Przewoźnika do prowadzenia szkoleń wstępnych dla personelu pokładowego i ewentualnie do wydawania świadectwa dopuszczenia do pracy personelu pokładowego.

3. PRZEPISY I WYMAGANIA.

Podstawowe przepisy zawarte są w następujących dokumentach:

1. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L100 z 5.4.2012, str. 1, z późn. zm.); art. 11a, Załącznik V (Part-CC), Załącznik VI (Part-ARA, podczęść CC, Dodatek II).
2. Akceptowalne Sposoby Spełnienia (AMC) do Part-CC;
3. Akceptowalne Sposoby Spełnienia (AMC) do Part-ARA.
4. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji

lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, p.1), Załącznik III Część ORO, Podczęść CC, Załącznik V Część SPA, Podczęść A.

5. Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) oraz materiały zawierające wytyczne (GM) do Part – ORO i Part - SPA.

4. WYKORZYSTYWANE SKRÓTY

CC – personel pokładowy
AOC – certyfikat przewoźnika lotniczego
ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego

5. WPROWADZENIE

5.1 Zgodnie z wymaganiem ARA.CC.200 oraz CC.TRA.215 szkolenia wstępne z zakresu wymaganego przepisem Part-CC mogą być prowadzone przez organizacje szkoleniowe lub odpowiednio zatwierdzonych przewoźników lotniczych.

5.2. Zgodnie z wymaganiem Part-ARA.CC.200(b) i Part-ORO.CC.120 prowadzeniem szkolenia wstępnego dla personelu pokładowego oraz zgodnie z Part-ARA.CC 100(b) i Part-CC.CCA.100(b) wydawaniem świadectw dopuszczenia do pracy dla personelu pokładowego może zajmować się organizacja posiadająca szczególne zatwierdzenie operacyjne, wydane przez właściwy organ (Prezes ULC) zgodnie z Part-SPA.GEN .100. Organizacją taką zgodnie z Art.95 g) Ustawy Prawo lotnicze może być certyfikowany przewoźnik lotniczy.

5.3 Przewoźnik lotniczy, aby mógł prowadzić stosowne działania (szkolenie i wydawanie świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego) musi poddać się procedurze oceny przez Prezesa Urzędu.

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ PERSONEL POKŁADOWY I WYDAJĄCEJ ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY	PNO-3-17-00 Strona 1/4
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

6. POSTĘPOWANIE

6.1 Przewoźnik AOC, który chce uzyskać zatwierdzenie do prowadzenia szkoleń wstępnych i ewentualnie wydawania świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego powinien:

- (1) złożyć do Prezesa Urzędu wniosek o wydanie zatwierdzenia na prowadzenie szkoleń wstępnych i ewentualnie wniosek o uprawnienie wydawanie świadectw (druki: ULC-AOC-01_965 oraz ULC-CC_AT-01);
- (2) przygotować i przedłożyć do zatwierdzenia Prezesa Urzędu zmiany do Instrukcji Operacyjnej cz. A oraz cz. D zawierające co najmniej:
 - a) Procedury prowadzenia szkoleń wstępnych i związanych z nimi sprawdzianów (Part-CC.TRA, Part-ORO.CC 115, Part-ORO.CC.120),
 - b) programy szkoleń wstępnych (Part-CC.TRA.220 i Załącznik 1 do Part-CC) – program powinien być oparty na ogólnych procedurach oraz wymaganiach przepisów i nie odnosić się do konkretnych typów statków powietrznych,
 - c) wymagane kwalifikacje personelu szkolącego (ARA.CC.200(a)) i egzaminującego (ARA.CC.200(b)) oraz procedurę zapewniającą brak konfliktu interesów,
 - d) wymagania dla bazy szkoleniowej realistycznie odzwierciedlającej środowisko panujące w kabinie pasażerskiej (ARA.CC.200(a)),
 - e) opis własnej bazy szkoleniowej zawierający wykaz:
 - zaplecza zewnętrznego, w szczególności w postaci basenu, urządzeń treningowych, statku powietrznego,
 - sal wykładowych, ich pojemności, wyposażenia, materiałów szkoleniowych.
 - potwierdzenie ciągłego dysponowania wymienionym w tiret 1 i 2 wyposażeniem, zapleczem oraz kadrą instruktorską,
 - f) procedury wydawania świadectw dopuszczenia do pracy oraz utrzymania ich ważności (Part-CC.CCA.105),

g) wzory Świadectw dopuszczenia do pracy (zgodne z Part-ARA) oraz wskazać osobę odpowiedzialną za ich podpisywanie. Świadectwo wydawane jest bezterminowo. (ARA.CC.100(b) i Dodatek II do Part-ARA),

h) procedury prowadzenia rejestrów wydanych świadectw oraz ich okresowego przekazywania do Prezesa ULC (ARA.CC.200(b)(2)),

i) procedurę wszczynania procesu zawieszania lub cofania Świadectwa i informowania Prezesa Urzędu o podjęciu działań w celu zawieszenia lub cofnięcia Świadectwa (obejmuje to szczegółowe dane członka personelu pokładowego i jego dane kontaktowe) (Part-CC.CCA.110),

j) procedurę dostępu inspektorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego do zapisów personelu pokładowego, przekazywania kopii Świadectwa na żądanie Prezesa Urzędu w czasie terminie nie dłuższym niż 72 h,

k) procedury systemu jakości nadzoru nad tym obszarem, w szczególności procedury zmiany instruktorów, przykładową dokumentację szkoleniową,

l) wykaz i dokumentację potwierdzającą kwalifikacje instruktorów,

m) wykaz i dokumentację potwierdzającą kwalifikacje egzaminatorów,

n) co najmniej dwie próbki arkusza egzaminacyjnego dla każdego modułu.

6.2. Wniosek wraz dokumentami należy złożyć nie później niż na 30 dni roboczych przez planowanym rozpoczęciem szkolenia.

UWAGA:

Jeżeli wniosek jest niekompletny, SKPC informuje Organizację/Przewoźnika o błędach/brakach i wzywa do uzupełnienia wniosku.

6.3. Ocena merytoryczna przekazanych dokumentów jest realizowana z wykorzystaniem list kontrolnych:

- LK-CC-CERT-01

6.4. Po pozytywnym ocenie projektu zmiany do Instrukcji Operacyjnej oraz przekazanych

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ PERSONEL POKŁADOWY I WYDAJĄCEJ ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY	PNO-3-17-00 Strona 2/4
---------------------------------------	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

materiałów dydaktycznych przeprowadzony zostanie pierwszy audyt zatwierdzający, który będzie ukierunkowany na:

1. Sprawdzenie dokumentacji zgodnej z wymaganiami - Instrukcja Operacyjna-zmiany,
2. Materiały szkoleniowe,
3. Bazę szkoleniową,
4. Wyposażenie szkoleniowe,
5. Personel szkolący – właściwa liczba i jego kwalifikacje.
6. System jakości.

UWAGA: Drugi audyt zostanie przeprowadzony podczas praktycznie prowadzonego szkolenia, w celu obserwacji szkolenia. Przewoźnicy są zobowiązani do poinformowania o terminie prowadzenia szkolenia i egzaminów.

6.5 W przypadku pozytywnego wyniku audytu Operator otrzyma z szczególne zatwierdzenie operacyjne do prowadzenia szkoleń wstępnych dla personelu pokładowego oraz wydawania świadectw dopuszczenia do pracy w formie wpisu do certyfikatu Przewoźnika Lotniczego AOC.

6.6. Po przeprowadzeniu szkolenia oraz egzaminów upoważnieni Przewoźnicy dostarczają do Prezesa Urzędu (Departament Operacyjno-Lotniczy) wykaz wydawanych Świadectw dopuszczenia do pracy oraz samych Świadectw w celu przystawienia oficjalnej pieczęci Prezesa Urzędu w poz. 8 Świadectwa.

6.7 Prezes Urzędu prowadzi rejestr przewoźników upoważnionych do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy i publikuje go na stronie internetowej Urzędu.

7. NADZÓR NAD SZKOLENIAMI I EGZAMINOWANIEM

Komórka organizacyjna ULC sprawująca bieżący nadzór nad danym Przewoźnikiem jest zobowiązana ustanowić system nadzoru nad prowadzeniem szkoleń, egzaminów oraz wydawaniem świadectw dopuszczenia do pracy personelu pokładowego.

W ramach nadzoru nad Przewoźnikiem należy:

- W ramach audytów nadzoru bieżącego dokonać wrywkowej kontroli zapisów szkoleń, egzaminów i wydanych świadectw;
- W ramach audytów obszaru jakości sprawdzać, czy obszar szkolenia, egzaminowania i wydawania świadectw dopuszczenia do pracy jest ujęty w dorocznych planach audytów pionu jakości oraz, czy audyty są przeprowadzane planowo.

8. ODWOŁANIE WNIOSKUJĄCEGO OD DECYZJI PREZESA URZĘDU

W każdym przypadku kiedy Wnioskujący nie zgadza się z decyzją Prezesa Urzędu przysługuje mu prawo złożenia do Prezesa Urzędu wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zgodnie z art. 127 § 3 k.p.a.

9. ARCHIWIZACJA DOKUMENTÓW PROCESU WYDAWANIA ZEZWOLENIA

- (1) Cała korespondencja i wszystkie materiały związane z dokumentowaniem spełnienia wymagań dostarczone przez Wnioskującego jak Karty uzgodnień, wypełnione Listy kontrolne oraz Uwagi do wniosku muszą być archiwizowane w komórce organizacyjnej prowadzącej daną sprawę.
- (2) Wszystkie dokumenty i informacje, które zostały otrzymane w trakcie procesu zatwierdzania, które stanowią własność Wnioskującego, powinny być chronione przed ujawnieniem wobec stron i osób trzecich zgodnie z obowiązującym prawem i przepisami.
- (3) Wydane zezwolenie na prowadzenie szkoleń personelu pokładowego są ewidencjonowane i archiwizowane w LOL-5 w Teczce organizacji zgodnie z PNO 1-05-00.
- (4) Wszystkie dokumenty i informacje, które pozyskano podczas audytów bieżących organizacji przechowywane są w Teczce audytu.

10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- (1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) jest odpowiedzialny za całość działań w

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ PERSONEL POKŁADOWY I WYDAJĄCEJ ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY	PNO-3-17-00 Strona 3/4
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

zakresie prawidłowego realizowania postanowień niniejszej Procedury.

- (2) Naczelnik LOL-1 jest odpowiedzialny za merytoryczną treść podanych w procedurze wymagań, zasad i nadzorowanie przestrzegania ich realizacji oraz określanie i wdrażanie skutecznych działań korekcyjnych.
- (3) Każdy Pracownik ULC zobowiązany jest do przestrzegania postanowień niniejszej Procedury w zakresie swojej funkcji i stanowiska służbowego.

11. ZAŁĄCZNIKI

- Załącznik 1 - Lista kontrolna **LK-CC-CERT-01**
- Załącznik 2 - Wniosek **ULC-AOC-01_965**
- Załącznik 3 - Wniosek szczegółowy **ULC-CC-AT-01**

Załączniki dostępne są w Dziale 6 podręcznika.

ELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	ZATWIERDZANIE ORGANIZACJI SZKOLĄCEJ PERSONEL POKŁADOWY I WYDAJĄCEJ ŚWIADECTWA DOPUSZCZENIA DO PRACY	PNO-3-17-00 Strona 4/4
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 17.1 – ZAWIESZANIE I COFANIE ŚWIADECTW DOPUSZCZENIA DO PRACY

1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania szczególnych zasad prowadzonych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa- zwanego dalej Prezesem, procesu związanego z zawieszaniem/cofaniem Świadectw dopuszczenia do pracy dla personelu pokładowego, wydanych posiadaczom po ukończeniu przez nich szkolenia wstępnego dla personelu pokładowego.

2. ZASTOSOWANIE

Przedmiotem procedury są czynności pracowników Urzędu Lotnictwa Cywilnego w procesie podejmowania działań w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu oceny, analizy i weryfikacji informacji przedłożonych do ULC dotyczących zawieszania/cofania wydanych przez przewoźników świadectw dopuszczenia do pracy dla personelu pokładowego

3. PRZEPISY I WYMAGANIA.

Podstawowe przepisy zawarte są w następujących dokumentach:

1. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1 oraz Dz. Urz. UE L100 z 5.4.2012, str. 1, z późn. zm.); art. 11a, Załącznik V (Part-CC), Załącznik VI (Part-ARA, podczęść CC, Dodatek II).
2. Akceptowalne Sposoby Spełnienia (AMC) do Part-CC;
3. Akceptowalne Sposoby Spełnienia (AMC) do Part-ARA.
4. Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, p.1), Załącznik III Część

ORO, Podczęść CC, Załącznik V Część SPA, Podczęść A.

5. Akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (AMC) oraz materiały zawierające wytyczne (GM) do Part – ORO i Part - SPA.

4. WYKORZYSTYWANE SKRÓTY

CC – personel pokładowy
AOC – certyfikat przewoźnika lotniczego
ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego

5. WPROWADZENIE

Zgodnie z ARA.CC.105 ULC podejmuje działania w celu zawieszenia/ cofnięcia świadectw dopuszczenia do pracy dla personelu pokładowego, wstępnym zawieszeniem zajmuje się przewoźnik.

Zgodnie z CC.CCA.105 i CC.CCA.110 świadectwo dopuszczenia do pracy może być zawieszone/cofnięte.

6. POSTĘPOWANIE

Certyfikowany Przewoźnik AOC, który uzyskał zatwierdzenie do wydawania świadectw dopuszczenia do pracy powinien opracować procedurę wstępnego zawieszania/cofania świadectw. Opis procedury musi zawrzeć w Instrukcji Operacyjnej.

Świadectwo dopuszczenia do pracy personelu pokładowego jest wydawane na czas nieokreślony i pozostaje ważne, chyba że:

- a) Zostało zawieszone lub cofnięte przez ULC,
- b) Jego posiadacz nie korzystał z praw wynikających ze świadectwa przez ostatnie 60 miesięcy, wykonując loty na co najmniej jednym typie statku powietrznego,

Dodatkowo Przewoźnik/ULC podejmują działanie na rzecz zawieszenia/cofnięcia świadectwa w co najmniej następujących przypadkach:

- a) Niezgodności z częścią CC lub niespełnienia obowiązujących wymagań, w przypadku stwierdzenia zagrożenia bezpieczeństwa;

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	ZAWIESZANIE I COFANIE ŚWIADECTW DOPUSZCZENIA DO PRACY	PNO-3-17-01 Strona 1/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

- b) Uzyskania lub utrzymania ważności świadectwa poprzez sfałszowanie przedłożonych dokumentów dowodowych;
- c) Korzystania z praw wynikających z posiadania świadectwa pod wpływem alkoholu lub narkotyków; oraz
- d) Udowodnienia nadużycia lub nielegalnego wykorzystania świadectwa.

W przypadku zawieszenia/cofnięcia świadectwa jego posiadacz:

1. Musi zostać poinformowany o tej decyzji na piśmie, a także o przysługującym mu prawie do odwołania zgodnie z prawem krajowym;
2. Nie może korzystać praw nadanych mu na podstawie świadectwa
3. Musi niezwłocznie poinformować o tej decyzji operatora(-ów) korzystającego(-ych) z jego usług; oraz
4. Musi zwrócić swoje świadectwo zgodnie z procedurą określoną przez ULC.

5. DZIAŁANIE PRZEWOŹNIKÓW

Certyfikowany przewoźnik zgłasza do Prezesa ULC przypadek naruszenia ww. wymagań.

Dostarcza całą dokumentację wraz z dowodami dotyczącymi sprawy.

7. DZIAŁANIA LOL

Dokumentacja dotycząca zawieszenia/cofnięcia z POK, przekazywana jest do LOL, po dekretacji Dyrektora i Naczelnika, trafia do pierwszego Inspektora merytorycznego, którego zadaniem jest ocena i analiza ww. dokumentacji. Po zakończeniu tego procesu pierwszy inspektor merytoryczny, konsultuje swoje uwagi, wnioski z Drugim Inspektorem merytorycznym.

Obaj są zobowiązani do sporządzenia niezależnych notatek, które będą dołączone do dokumentacji sprawy.

Jeżeli obie opinie inspektorskie są zbieżne, następuje proces zawieszenia/cofnięcia posiadaczowi świadectwa dopuszczenia do pracy. Zawieszenie/cofnięcie wydaje się w postaci - Decyzji administracyjnej.

Inspektor prowadzący wykreśla z rejestru dane osobowe posiadacza zawieszono/cofniętego świadectwa.

8. ODWOŁANIE WNIOSKUJĄCEGO OD DECYZJI PREZESA URZĘDU

W każdym przypadku kiedy Wnioskujący nie zgadza się z decyzją Prezesa Urzędu przysługuje mu prawo złożenia do Prezesa Urzędu wniosku o ponowne rozpatrzenie sprawy zgodnie z art. 127 § 3 k.p.a.

9. ARCHIWIZACJA DOKUMENTÓW

- (1) Cała korespondencja i wszystkie materiały związane z dokumentowaniem procesu zawieszania lub cofania świadectwa dopuszczenia do pracy, jak Karty uzgodnień, wypełnione Listy kontrolne oraz Uwagi do wniosku muszą być archiwizowane w komórce organizacyjnej prowadzącej daną sprawę.
- (2) Wszystkie dokumenty i informacje, które zostały otrzymane w trakcie procesu zawieszania/cofania, które stanowią własność Wnioskującego, powinny być chronione przed ujawnieniem wobec stron i osób trzecich zgodnie z obowiązującym prawem i przepisami.

10. ODPOWIEDZIALNOŚĆ

- (1) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) jest odpowiedzialny za całość działań w zakresie prawidłowego realizowania postanowień niniejszej Procedury.
- (2) Naczelnik LOL-1 jest odpowiedzialny za merytoryczną treść podanych w procedurze wymagań, zasad i nadzorowanie przestrzegania ich realizacji oraz określanie i wdrażanie skutecznych działań korekcyjnych.
- (3) Każdy Pracownik ULC zobowiązany jest do przestrzegania postanowień niniejszej Procedury w zakresie swojej funkcji i stanowiska służbowego.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 28.02.2014 Zmiana Nr: 0	ZAWIESZANIE I COFANIE ŚWIADECTW DOPUSZCZENIA DO PRACY	PNO-3-17-01 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

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

ROZDZIAŁ 18 – UMOWA W SPRAWIE DZIELENIA OZNACZEŃ LINII

1. Definicja

Umowa w sprawie dzielenia oznaczeń linii (code-share) oznacza umowę na podstawie której certyfikowany operator nadaje swój kod identyfikacyjny na lot wykonywany przez innego operatora oraz wydaje i prowadzi sprzedaż biletów na ten lot.

2. Podstawy prawne wymagań dot. zawierania umów

Wszelkie regulacje i wymagania dotyczące umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii zawarte w Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U.UE.L.2012.296.1) dotyczą tylko umów zawieranych z operatorami

z państwa z poza EU (kraj III).

Stanowią o tym przepisy:

- ARO.OPS.105;
- OROAOC.115;
- a także
- AMC1 ARO.OPS105;
- AMC2 ARO.OPS105;
- AMC1 ORO.AOC115;
- AMC1 ORO.AOC115.

3. Wnioskowanie o zgodę na zawarcie umowy

W celu ujednolicenia zasad uzyskiwania zgody Prezesa ULC na zawarcie umowy code-share, operator polski składa do ULC wnioski na druku **ULC-Code-Share 01** wraz z odpowiednimi załącznikami.

Uwaga: Wniosek o zgodę na podpisanie umowy code-share nie będzie rozpatrzony pozytywnie jeżeli operator z państwa z poza UE będący stroną umowy jest objęty zakazem prowadzenia operacji w trybie rozporządzenia (WE) nr 2111/2005 lub nie zachowuje zgodności ze stosowanymi normami ICAO.

4. Weryfikacja i ocena umowy

W celu oceny umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii w zakresie bezpieczeństwa lotniczego wynikającego ze stosowania umowy, Prezes ULC musi uzyskać pewność (ARO.OPS.105), że operator z państwa z poza EU będący stroną umowy spełnia obowiązujące normy ICAO.

Aby umożliwić Prezesowi ULC rzetelną ocenę operatora z kraju III, operator polski chcąc korzystać z umowy code-share musi przeprowadzić audyt takiego operatora w celu weryfikacji czy spełnia on odnośne standardu ICAO, a w szczególności:

- załączników ICAO 1, 2, 6, 8, 18
- Części I i III o ile dotyczą.

W razie konieczności Prezes ULC, współpracuje z właściwym organem państwa operatora będącego stroną umowy code-share.

5. Audyt umowy

5.1 Operator polski, wnioskodawca w celu spełnienia wymagań ORO.AOC.115a) opracuje program audytu umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii (code-share) i położy nacisk na sprawdzenie systemów operacyjnych, system zarządzania i nadzorczych.

5.2 Program audytu musi obejmować:

- metodologię audytu gdzie zostaną uwzględnione raporty z audytu oraz raporty niezgodności oraz oświadczenie o spełnieniu wymagań);
- określenie zakresu audytowanego w obszarze działalności operacyjnej;
- kryteria oceny wyników audytu;
- system raportowania i usuwania niezgodności;
- system ciągłego monitorowania zgodności działalności ze standardami ICAO;
- kwalifikacje oraz uprawnienia audytorów;
- częstotliwość audytów.

z uwzględnieniem konieczności planowania audytu tak aby wykonywany on był nie rzadziej niż co 24 miesiące.

5.3 wyniki audytu przeprowadzonego przez certyfikowanego operatora zgodnie z ORO.AOC.115 (lub IOSA lub inną organizację zewnętrzną, której certyfikowany operator zlecił wykonanie audytu początkowego lub ciągłego monitorowania zgodności, a która nie jest stroną umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii), mają potwierdzić, że operator z państwa trzeciego spełnia obowiązujące normy ICAO.

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

5.4 Po zamknięciu wszystkich niezgodności zidentyfikowanych podczas audytu, wnioskodawca, przekazuje Prezesowi ULC oświadczenie o zgodności ustaleń z audytu z obowiązującymi przepisami w zakresie bezpieczeństwa

6. AUDYT PRZEPROWADZONY PRZEZ ORGANIZACJĘ ZEWNĘTRZNĄ, KTÓRA NIE JEST STRONĄ UMOWY W SPRAWIE DZIELENIA OZNACZEŃ LINII

Certyfikowany operator może zlecić przeprowadzenie opisanego w pkt 5 audytu początkowego lub ciągłego monitorowania zgodności spełniania przez operatora z kraju III standardów ICAO, z którym zamierza zawrzeć umowę w sprawie dzielenia oznaczeń linii, organizacji zewnętrznej, która nie jest stroną umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii.

Może to nastąpić w sytuacji, gdy:

- wnioskodawca zawarł stosowną umowę z organizacją zewnętrzną;
- standardy audytu stosowane przez organizację zewnętrzną, spełniają w dostatecznym stopniu wymagania stawiane przepisami prawa;
- organizacja zewnętrzna stosuje systemy oceny pozwalające poprawnie ocenić system operacyjny, system zarządzania oraz system nadzoru audytowanego operatora z państwa z poza UE;
- zapewniona jest niezależność organizacji zewnętrznej, jej systemu oceny oraz bezstronność jej audytorów;
- audytorzy organizacji zewnętrznej posiadają kwalifikacje oraz stosowną wiedzę, doświadczenie i wyszkolenie (także praktyczne) odpowiednie do wykonywania powierzonych im zadań;
- audyt ma być przeprowadzany w miejscu prowadzenia działalności przez operatora z państwa z poza UE;
- zapewniona jest dostępność do dokumentacji oraz zaplecza operatora z państwa z poza UE w stopniu koniecznym dla stwierdzenia zgodności z obowiązującymi przepisami;

- raport z kontroli jest w pełni dostępny dla wnioskodawcy;
- zostały ustanowione procedury dla ciągłego monitorowania spełniania przez operatorem z kraju III, z uwzględnieniem zakresów czasowych z AMC1 ORO.AOC.115(b)(b) oraz (c);
- ustanowiono została procedura informowania operatora z kraju III o zidentyfikowanych niezgodnościach oraz stosownych wymaganiach pokontrolnych takich jak działania naprawcze, ocen wyników działań naprawczych oraz zamykania niezgodności.

Wykorzystanie organizacji zewnętrznej dla przeprowadzenia audytu początkowego lub ciągłego monitorowania, nie zwalnia certyfikowanego operatora z obowiązków i odpowiedzialności wynikającej z ORO.AOC.115.

Wnioskodawca prowadzi rejestr operatorów z państw z poza UE z którymi zawarł umowę w sprawie dzielenia oznaczeń linii, audytowanych przez organizację zewnętrzną.

Wykaz oraz raporty z audytów są udostępniane Prezesowi ULC na jego żądanie.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: Ocena umowy Code-share: posiadaczy Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (Air Operator Certificate - AOC)	Nr. PR-Code-Share-01

Celem niniejszej procedury jest określenie jednolitych zasad postępowania w przypadku wystąpienia podmiotów będących operatorami lotniczymi posiadającymi certyfikat przewoźnika lotniczego AOC z wnioskiem o udzielenie zgody na zawarcie umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii z operatorem z państwa z poza EU.

Opis procedury:

L.p.	Działanie	Termin
1.	Operator polski posiadacz certyfikatu AOC składa do Prezesa ULC Wniosek ULC-Code-share 01 wraz z załącznikami. Załączniki konieczne wymienione w odpowiednich pozycjach Wniosku.	Nie później niż 30 dni przed planowanym przystąpieniem do realizacji umowy Code-Share
2.	Po wpłynięciu Wniosku do Departamentu, Sekretariat po dokonaniu rejestracji przekazuje do Dyrektora LOL w celu dekretacji.	niezwłocznie SEOD i wersja papier.
3.	Dyrektor LOL po wstępnym zapoznaniu się z dokumentacją dekretuje dokumenty do wydziału LOL3.	
4.	Naczelnik LOL-3 przekazuje sprawę do pracownika wydziału w celu weryfikacji formalnej.	niezwłocznie SEOD i wersja papier
5.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 zakłada sprawę i „Teczkę sprawy”	
6.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 zawiadamia wnioskującego o wszczęciu postępowania administracyjnego; <i>Uwaga: pouczenie zawiera informacje o:</i> - terminie rozpatrzenia sprawy (kpa lub inne przepisy szczególne) i możliwości przedłużenia terminu (oraz o tym, że termin biegnie od momentu uzupełnienia braków formalnych); - obowiązku zawiadamiania organu o każdorazowym zmianie adresu; - o możliwości brania przez stronę czynnego udziału w postępowaniu i możliwości zapoznania się z aktami (10 kpa); - inne informacje w zależności od rodzaju sprawy;	
7.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 przekazuje do wiadomości LTT, LER i LOB (i ewentualnie innych zainteresowanych departamentów/wydziałów) elektroniczną kopię dokumentów zgodnie z obowiązującą decyzją Prezesa Urzędu w sprawie „zasad współpracy międzydepartamentowej” oraz innymi dokumentami/porozumieniami.	SEOD Jeśli sprawa dotyczy innej komórki organizacyjne
8.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 dokonuje weryfikacji kompletności oraz oceny formalno-prawnej sprawy: – jeśli dokumenty sprawy są niepoprawne lub niepełne – składający sprawę zostaje wezwany do usunięcia błędów lub uzupełnienia braków w ciągu 7 dni w trybie art. 64 KPA pod rygorem pozostawienia sprawy bez rozpatrzenia. jeśli dokumenty sprawy są poprawne – przejście do pkt. 9.	
9.	Dla dokumentów wymagających uzgodnień kilku osób wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 zakłada kartę kontrolną uzgodnień (GEN-07) i zakłada rekord w bazie danych.	
10.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 przy współpracy inspektora LOL-1 analizuje otrzymaną sprawę pod kątem:	Inspektora LOL-1 wyznacza Naczelnik

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	UMOWA W SPRAWIE DZIELENIA OZNACZEŃ LINII	PNO-3-18-00 Strona 3/4
---------------------------------------	--	----------------------------------

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

	- merytorycznej poprawności dokumentów; - obszerności i skomplikowalności zadania; - adekwatności złożonych dokumentów; - realności dotrzymania terminów określonych w pkt 6. W przypadku zagrożenia realizacji sprawy wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 zgłasza ten fakt Naczelnikowi LOL-3.	Inspektoratu LOL-1
11.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 monitoruje oraz koordynuje obieg dokumentacji uzgadnianej sprawy, pilnuje przestrzegania terminów administracyjnych. W przypadku stwierdzenia „przetrzymania” sprawy przez inspektora LOL-1 lub Departament zewnętrzny powiadamia właściwego naczelnika Inspektoratu/wydziału. Naczelnik LOL-1 w takim przypadku podejmuje działania dyscyplinujące inspektora lub, w przypadku uzasadnionym (długoterminowa nieobecność), zmienia inspektora oceniającego sprawę. Fakt ten jest odnotowywany w KP.	niezwłocznie
12.	W sytuacji pojawienia się uzasadnionych powodów że konieczne jest wydłużenie terminów określonych w pkt. 6 Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 w uzgodnieniu z Naczelnikiem określa realny termin zakończenia i na podstawie ART.11 ust 7 SDG i pisemnie informuje o tym fakcie wnioskodawcę.	max 2 miesiące chyba że przepisy szczegółnie określają inny termin
13.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 przy współpracy inspektora LOL-1 analizuje dostarczone dokumenty, a ewentualne uwagi sprecyzowane na druku „Arkusza Uwag” (druk GEN-03) przekazuje poprzez Naczelnika LOL-3, który dokonuje ostatecznej weryfikacji dokumentów i zasadności uwag co potwierdza podpisem.	Jeśli wymagane było założenie Arkusza Uwag
14.	Jeżeli: - Ocena dokumentów jest negatywna, - Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 informuje wnioskującego na piśmie (drogą administracyjną) o powodach takiej oceny, do pisma załącza Arkusze uwag, zatrzymując ich kopie, informuje również o zawieszeniu postępowania do czasu usunięcia błędów. W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta sprawa pozostaje bez rozpatrzenia. - W przypadku braku odpowiedzi lub przekroczeniu terminu określonego przez aplikanta decyzja zostaje wydana na podstawie posiadanego materiału (np. decyzja odmowna); - Wnioskujący dokonuje korekty - powrót do punktu 10; - Ocena dokumentów jest pozytywna - przejście do następnego pkt.	Wymagany podpis Dyrektora
15.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 kompletuje pakiet sprawy przeprowadzając ostateczną weryfikację kompletności i po stwierdzeniu poprawności i kompletności przygotowuje projekt odpowiedzi do podmiotu i przekazuje do Naczelnika celem ostatecznej weryfikacji i akceptacji;	SEOD i Teczka sprawy
16.	Projekt odpowiedzi jest następnie przekazywany do weryfikacji i akceptacji Dyrektora	SEOD i Teczka sprawy
17.	Po weryfikacji przez Dyrektora jeżeli: - są zastrzeżenia powrót do pkt 15; - nie ma zastrzeżeń – akceptacja Dyrektora LOL i przekazanie do LOL-3 w celu wysłania odpowiedzi do wnioskującego .	SEOD i Teczka sprawy
18.	Wyznaczony pracownik wydziału LOL-3 zamyka sprawę, uzupełnia i archiwizuje Teczke sprawy.	SEOD i Teczka sprawy
19.	Koniec procedury	

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

ROZDZIAŁ 19 –SYSTEM ELEKTRONICZNEGO ZARZĄDZANIA DOKUMENTACJĄ (EFB)

1. PODSTAWY PRAWNE

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012
ORO.MLR/CAT.GEN.MPA

EASA AMC 20-25

2. ZASADY OGÓLNE

2.1 Zgodnie z wymaganiem ORO.MLR.100 (k) i AMC1 ORO.MLR.100(b):

a) Treść instrukcji operacyjnej musi być przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności oraz uwzględnia zasady dotyczące czynnika ludzkiego.

b) Instrukcja Operacyjna lub jej części mogą być przedstawione w dowolnej formie, włącznie z formą elektroniczną. We wszystkich przypadkach należy zapewnić dostępność, łatwość użytkowania i wiarygodność.

2.2 Zgodnie z wymaganiem CAT.GEN.MPA.180 i AMC1 CAT.GEN.MPA.180:

a) O ile nie określono inaczej, podczas każdego lotu, na pokładzie statku powietrznego znajdują się oryginały lub kopie wymaganych dokumentów, instrukcji i informacji:

b) Dokumenty, instrukcje i informacje mogą być udostępnione w innej formie niż wersja papierowa. Elektroniczna forma dokumentacji podlega zezwoleniu, o ile została wykazana jej dostępność, , łatwość użytkowania i wiarygodność.

3. DEFINICJE

EFB (Electronic Flight Bag) oznacza system przechowywania , aktualizacji, dystrybucji, prezentacji i/lub przetwarzania danych, dedykowany załogom lotniczych w zakresie wsparcia operacyjnego lub realizowanych zadań na pokładzie statku powietrznego.

Administrator EFB oznacza wyznaczoną przez operatora osobę odpowiedzialną za proces administracji systemu EFB. Funkcja ta stanowi podstawowe ogniwo współpracy operatora z dostawcami systemu i oprogramowania EFB.

EFB Przenośne (Portable) oznacza przenośną platformę EFB, wykorzystywaną w kabinie załogi lotniczej, która nie stanowi elementu certyfikowanego wyposażenia statku powietrznego.

EFB Stacjonarne (Installed) oznacza platformę EFB zainstalowaną na pokładzie statku powietrznego jako jego część, podlegającą wymaganiom zatwierdzenia zdatowności.

Aplikacja EFB oznacza zainstalowane oprogramowanie EFB zapewniające specyficzną funkcjonalność operacyjną.

Aplikacja typu A oznacza aplikację, której wadliwe działanie lub niewłaściwe użycie nie ma wpływu na bezpieczeństwo operacji.

Aplikacja typu B oznacza aplikację:

- (a) której wadliwe działanie lub niewłaściwe użycie ograniczone jest do usterek o drugorzędnym znaczeniu; i
- (b) która nie zastępuje, ani nie zabezpiecza żadnego systemu lub funkcjonalności w zakresie regulacji zdatowności, wymagań przestrzeni powietrznej i przepisów operacyjnych.

Urządzenie dokujące (Mounting device) oznacza certyfikowane zamocowanie na pokładzie statku powietrznego, służące do zabezpieczenia urządzenia EFB (przenośnego lub stacjonarnego), lub zabezpieczenia elementów systemu EFB.

4. PROCEDURA APLIKACYJNA

4.1 Przewoźnik ubiegający się o uzyskanie zezwolenia **WYKORZYSTANIA SYSTEMU ELEKTRONICZNEGO ZARZĄDZANIA DOKUMENTACJĄ (EFB)** składa wniosek na druku ULC-EFB-01_965 w terminie, co najmniej 30 dni przed planowaną rozpoczęcia datą rozpoczęcia w/w operacji.

4.2 Do każdego wniosku przewoźnika należy załączyć **dokumenty** potwierdzające zgodność operatora z wymaganiami operacji EFB.

4.3 Po wpłynięciu pakietu wniosku ULC-EFB-01_965, SKPC (LOL-5) dokonuje **analizy formalnej wniosku** i w sytuacji stwierdzonych braków wzywa Wnioskodawcę do ich uzupełnienia w terminie 7 dni.

4.4 Po otrzymaniu kompletnego pakietu wniosku ULC-EFB-01_965, wyznaczony inspektor przeprowadza **proces oceny merytorycznej** i w sytuacji stwierdzonych uchybień, wzywa Wnioskodawcę (poprzez LOL-5) do ich uzupełnienia w terminie 30 dni..

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	WYKORZYSTANIE SYSTEMU ELEKTRONICZNEGO ZARZĄDZANIA DOKUMENTACJĄ (EFB)	PNO-3-19-00 Strona 1/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO - 965	Dział: Szczególne przypadki certyfikacji
---------------------------------	---	--

5. PROCEDURA OCENY MERYTORYCZNEJ

5.1 Ocena merytoryczna wniosku EFB w zakresie operacji z wykorzystaniem systemu prowadzona jest w oparciu o właściwe części listy kontrolnej **LK_EFB_CER-01**.

5.2 Lista kontrolna LK-EFB_CER-01 ocenia kryteria zgodności operacji EFB w oparciu o analizę dokumentacji (**Podręcznik Polityki i Procedur EFB, Instrukcja Operacyjna OM-A,B,C,D, AFM, MEL, QRH**)

5.3 Procesowi oceny podlegają:

1. **Wymagania ogólne;**
2. **Wyposażenie i system operacyjny;**
3. **Aplikacje oprogramowania;**
4. **Załogi lotnicze;**
5. **Administrator EFB;**
6. **Obsługa techniczna;**
7. **EFB security;**
8. **Procedury operacyjne;**
9. **Szkolenia EFB;**
10. **Inne niezbędne procedury.**

5.4 Warunkiem merytorycznej rekomendacji dla przeprowadzenia audytu, konieczny jest pozytywny wynik przeprowadzonej oceny dokumentacyjnej

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

6. AUDYT

W uzgodnionym terminie odbywa się audyt certyfikacyjny w obszarach określonych w LK_EFB_CER-01.

Po pozytywnym wyniku audytu, w sytuacji konieczności przeprowadzenia fazy testowej urządzenia, CPM występuje o wydanie **zezwolenia tymczasowego EFB**.

Po zakończeniu fazy testowej i przedstawieniu przez operatora raportu końcowego oraz usunięciu wszystkich braków spełnienia wymagań, CPM podpisuje w PPCert rekomendację **zmiany zakresu zatwierdzenia AOC**.

7. ARCHIWIZACJA DOKUMENTACJI

Przyznane **zezwolenie** jest archiwizowane przez LOL-5 w teczce organizacji.

Zmiany zakresu zatwierdzenia AOC wpisywane są w Specyfikacji Operacyjnej AOC.

Wydanie z: 31.12.2014 Zmiana Nr: 1	WYKORZYSTANIE SYSTEMU ELEKTRONICZNEGO ZARZĄDZANIA DOKUMENTACJĄ (EFB)	PN0-3-19-00 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------