

I

(Informacje)

RADA

WSPÓLNE STANOWISKO (WE) nr 9/2006

przyjęte przez Radę w dniu 9 marca 2006 r.

w celu przyjęcia rozporządzenia (WE) nr .../2006 Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego

(2006/C 179 E/01)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską, w szczególności jego art. 80 ust. 2,

uwzględniając wniosek Komisji,

uwzględniając opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego ⁽¹⁾,

po konsultacji z Komitetem Regionów,

stanowiąc zgodnie z procedurą określoną w art. 251 Traktatu ⁽²⁾,

a także mając na uwadze co następuje:

(1) Rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 ⁽³⁾ przewidywało wspólne normy bezpieczeństwa wymienione w załączniku II do tego rozporządzenia w odniesieniu do projektowania, produkcji, eksploatacji i obsługi samolotów, jak również osób i instytucji zaangażowanych w te działania. Zharmonizowane normy bezpieczeństwa miały zastosowanie do wszystkich statków powietrznych eksploatowanych przez operatorów wspólnotowych, niezależnie od tego, czy takie statki powietrzne były zarejestrowane w Państwie Członkowskim, czy w państwie trzecim.

⁽¹⁾ Dz.U. C 14 z 16.1.2001, str. 33.

⁽²⁾ Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2002 r. (Dz.U. C 272 E z 13.11.2003, str. 103), wspólne stanowisko Rady z dnia 9 marca 2006 r. oraz stanowisko Parlamentu Europejskiego z dnia ... (dotychczas nieopublikowane w Dzienniku Urzędowym).

⁽³⁾ Dz.U. L 373 z 31.12.1991, str. 4. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1).

(2) Artykuł 4 ust. 1 tego rozporządzenia wymaga przyjęcia wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu w dziedzinach niewymienionych w załączniku II do tego rozporządzenia.

(3) Artykuł 9 rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym ⁽⁴⁾ stanowi, że przyznanie i ważność licencji zależy od posiadania ważnego Certyfikatu przewoźnika lotniczego, określającego działania objęte licencją i zgodnego z kryteriami określonymi w odpowiednim rozporządzeniu. Nadszedł odpowiedni czas na określenie takich kryteriów.

(4) Zrzeszenie Władz Lotniczych (JAA) przyjęło zbiór zharmonizowanych przepisów w sprawie zarobkowego przewoźnika lotniczego samolotami, zwany Europejskimi wymaganiami bezpieczeństwa lotniczego — Zarobkowy przewóz lotniczy (samoloty) (*Joint Aviation Requirements — Commercial Air Transportation (Aeroplanes)*) (JAR-OPS 1), ze zmianami. Przepisy te (poprawka 8 z dnia 1 stycznia 2005 r.) określają poziom bezpieczeństwa wymagany dla tego rodzaju działania i w związku z tym stanowią odpowiednią podstawę dla prawodawstwa wspólnotowego, obejmującego eksploatację samolotów. Należało dokonać zmian w JAR-OPS 1, aby był on zgodny z prawodawstwem i politykami Wspólnoty, uwzględniając jego liczne implikacje w dziedzinie gospodarczej i społecznej. Ta zmieniona wersja różni się od JAR-OPS 1 i w związku z tym nie może zostać włączona do prawa wspólnotowego poprzez zwykłe odniesienie do jego tytułu w dawnym załączniku II do rozporządzenia (EWG) nr 3922/91. Dlatego też do tego rozporządzenia powinno zostać dodany nowy załącznik, zawierający wspólne zasady.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

- (5) Operatorom powietrznym należy zapewnić odpowiednią elastyczność, aby mogli zająć się nieprzewidzianymi, pilnymi okolicznościami operacyjnymi lub potrzebami operacyjnymi o ograniczonym czasie trwania lub zdemonstrować, że mogą oni osiągnąć równoważny poziom bezpieczeństwa środkami innymi, niż zastosowanie wspólnych przepisów zawartych w załączniku (zwanym dalej załącznikiem III). Państwa Członkowskie powinny w związku z tym zostać upoważnione do przyznawania zwolnień lub wprowadzania odstępstw od wspólnych wymagań technicznych i procedur administracyjnych. Takie zwolnienia i odstępstwa mogłyby, w niektórych przypadkach, zagrozić wspólnym normom bezpieczeństwa lub doprowadzić do zakłóceń na rynku, dlatego też ich zakres należy ściśle ograniczyć, a ich przyznanie powinno zostać poddane odpowiedniej kontroli wspólnotowej. W tym względzie Komisja powinna zostać upoważniona do podejmowania środków zabezpieczających.
- (6) Istnieją odpowiednio udokumentowane przypadki, w których Państwom Członkowskim powinno pozwolić się na przyjęcie lub zachowanie przepisów krajowych dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku, pod warunkiem zachowania zgodności z wspólnie ustalonymi procedurami i obowiązywania jedynie do czasu określenia zasad wspólnotowych, opartych na wiedzy naukowej oraz najlepszych praktykach.
- (7) Przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 dotyczące procedury komitetu powinny zostać dostosowane w celu uwzględnienia decyzji Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającej warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji ⁽¹⁾.
- (8) Przepisy rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 dotyczące zakresu jego stosowania powinny zostać dostosowane w celu uwzględnienia rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego ⁽²⁾, jak również jego przepisów wykonawczych określonych rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 r. ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących ⁽³⁾, a także rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania ⁽⁴⁾.
- (9) Niniejsze rozporządzenie, w szczególności przepisy w sprawie ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku, zgodnie z częścią Q załącznika III, uwzględnia ograniczenia i minimalne normy określone już w dyrektywie 2000/79/WE ⁽⁵⁾. Ograniczenia określone w tej dyrektywie powinny być zawsze przestrzegane w odniesieniu do personelu latającego w lotnictwie cywilnym. Przepisy części Q załącznika III oraz inne przepisy zatwierdzone zgodnie z niniejszym rozporządzeniem nie powinny być w żadnym przypadku szersze, a tym samym zapewniać tym pracownikom mniejszego zakresu ochrony.
- (10) Państwa Członkowskie powinny móc nadal stosować przepisy krajowe w sprawie ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku dla członków załóg, pod warunkiem że ograniczenia ustalone w przepisach krajowych są niższe od maksymalnych limitów, a wyższe od minimalnych limitów określonych w części Q załącznika III.
- (11) Państwa Członkowskie powinny móc nadal stosować przepisy krajowe w sprawie ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku dla członków załóg w obszarach obecnie nieobjętych częścią Q załącznika III, na przykład maksymalnej dziennej długości lotu dla lotów w jednoosobowym składzie oraz przepisów dotyczących ograniczenia okresu służby lub wydłużenia okresu wypoczynku w wypadku wielokrotnego przekraczania stref czasowych.
- (12) Uznaje się za stosowne przeprowadzenie naukowej i medycznej oceny przepisów dotyczących ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących wypoczynku, jak również, o ile to konieczne, przepisów dotyczących członków załogi, w terminie trzech lat od wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.
- (13) Niniejsze rozporządzenie nie powinno wpływać na stosowanie postanowień dotyczących inspekcji określonych w Konwencji w sprawie międzynarodowego lotnictwa cywilnego sporządzonej w Chicago w roku 1944 oraz w dyrektywie (WE) 2004/36/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa statków powietrznych państwa trzeciego korzystających z portów lotniczych Wspólnoty ⁽⁶⁾.

⁽¹⁾ Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.

⁽²⁾ Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 5).

⁽³⁾ Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 6.

⁽⁴⁾ Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1.

⁽⁵⁾ Dyrektywa Rady 2000/79/WE z dnia 27 listopada 2000 r. dotycząca Europejskiego porozumienia w sprawie organizacji czasu pracy personelu pokładowego w lotnictwie cywilnym, zawartego przez Stowarzyszenie Europejskich Linii Lotniczych (AEA), Europejską Federację Pracowników Transportu (ETF), Europejskie Stowarzyszenie Cockpit (ECA), Stowarzyszenie Linii Lotniczych Regionów Europy (ERA) i Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Lotniczych (IACA) (Dz.U. L 302 z 1.12.2000, str. 57).

⁽⁶⁾ Dz.U. L 143 z 30.4.2004, str. 76.

- (14) Ustalenia dotyczące szerszego zakresu współpracy w zakresie wykorzystania portu lotniczego na Gibraltarze zostały uzgodnione w Londynie w dniu 2 grudnia 1987 r. przez Królestwo Hiszpanii i Zjednoczone Królestwo we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych obu państw. Ustalenia te nie weszły jeszcze w życie.
- (15) W związku z tym rozporządzenie (EWG) nr 3922/91 powinno zostać odpowiednio zmienione,

PRZYJMUJĄ NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W rozporządzeniu (EWG) nr 3922/91 wprowadza się następujące zmiany:

- 1) ostatni motyw zastępuje się motywem w brzmieniu:

„Środki niezbędne do wykonania niniejszego rozporządzenia powinny zostać przyjęte zgodnie z decyzją Rady 1999/468/WE z dnia 28 czerwca 1999 r. ustanawiającą warunki wykonywania uprawnień wykonawczych przyznanych Komisji (*).

(*) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”;

- 2) w artykule 1 wprowadza się następujące zmiany:

- a) ustęp 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Niniejsze rozporządzenie stosuje się do harmonizacji wymagań technicznych oraz procedur administracyjnych w dziedzinie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, związanej z eksploatacją i obsługą statków powietrznych, oraz osób i instytucji zaangażowanych w takie zadania.”;

- b) dodaje się następujące ustępy:

„3. Zastosowanie niniejszego rozporządzenia w stosunku do portu lotniczego na Gibraltarze uważa się za niestanowiące uszczerbku dla odpowiednich stanowisk prawnych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa w odniesieniu do sporu dotyczącego władzy nad terytorium, na którym znajduje się port lotniczy.

4. Stosowanie niniejszego rozporządzenia do portu lotniczego na Gibraltarze zawieszają się do czasu wejścia w życie postanowień zawartych we wspólnej deklaracji Ministrów Spraw Zagranicznych Królestwa Hiszpanii oraz Zjednoczonego Królestwa, podpisanej w dniu 2 grudnia 1987 r. Rządy Hiszpanii i Zjednoczonego Królestwa poinformują Radę o dacie ich wejścia w życie.”;

- 3) w art. 2 dodaje się definicję w brzmieniu:

„i) »organ« w załączniku III oznacza właściwy organ, który wydał certyfikat operatora lotniczego (AOC).”;

- 4) artykuł 3 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 3

1. Bez uszczerbku dla art. 11, wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne stosowane w Wspólnocie w odniesieniu do zarobkowego przewozu lotniczego stanowią przepisy określone w załączniku III.

2. Odesłania do części M załącznika III lub do któregośkolwiek z jej przepisów stanowią odesłania do części M rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r. w sprawie nieprzerwanej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (**) lub do jej odpowiednich przepisów.

(**) Dz.U. L 315 z 28.11.2003, str. 1.”;

- 5) artykuł 4 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. W odniesieniu do dziedzin nieobjętych załącznikiem III wspólne wymagania techniczne i procedury administracyjne są przyjmowane na podstawie art. 80 ust. 2 Traktatu. Komisja przedstawia w odpowiednich przypadkach i tak szybko, jak jest to możliwe, właściwe wnioski w tych dziedzinach.”;

- 6) artykuł 6 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 6

Statki powietrzne eksploatowane na mocy pozwolenia przyznanego przez Państwo Członkowskie zgodnie ze wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi mogą być eksploatowane w warunkach identycznych w innych Państwach Członkowskich, bez dalszych wymagań technicznych lub oceny ze strony tych innych Państw Członkowskich.”;

- 7) artykuł 7 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 7

Państwa Członkowskie uznają certyfikaty, wydane zgodnie z niniejszym rozporządzeniem przez inne Państwo Członkowskie lub podmiot działający w jego imieniu, podmiotom lub osobom pozostającym pod ich jurysdykcją i w ramach ich właściwości, zaangażowanym w obsługę produktów i eksploatację statków powietrznych.”;

8) artykuł 8 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 8

1. Przepisy art. 3–7 nie stanowią dla Państwa Członkowskiego przeszkody dla podjęcia niezwłocznej reakcji na problem bezpieczeństwa związany z produktem, osobą lub organizacją objętymi niniejszym rozporządzeniem.

Jeżeli problem bezpieczeństwa jest wynikiem nieodpowiedniego poziomu bezpieczeństwa, przewidzianego wspólnymi wymaganiami technicznymi i procedurami administracyjnymi lub braków w tych wymaganiach i procedurach, Państwo Członkowskie niezwłocznie informuje Komisję i pozostałe Państwa Członkowskie o podjętych środkach i ich powodach.

Komisja decyduje, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, czy nieodpowiedni poziom bezpieczeństwa lub braki we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych uzasadniają dalsze stosowanie środków przyjętych zgodnie z akapitem pierwszym niniejszego ustępu. W takim przypadku podejmuje ona również niezbędne kroki dla dokonania zmian w odpowiednich wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych zgodnie z art. 4 lub 11. Jeżeli środki podjęte przez Państwo Członkowskie uznane zostaną za nieuzasadnione, anuluje ono te środki.

2. Państwo Członkowskie może przyznać zwolnienia z wymagań technicznych i procedur administracyjnych określonych w niniejszym rozporządzeniu w przypadku nieprzewidzianych, nagłych okoliczności operacyjnych lub w przypadku wymagań operacyjnych o ograniczonym czasie trwania.

Komisja i inne Państwa Członkowskie są informowane o przyznanych zwolnieniach, jeżeli mają one charakter powtarzający się lub jeżeli są one przyznane na okres dłuższy niż dwa miesiące.

W przypadku gdy Komisja i inne Państwa Członkowskie zostaną poinformowane o zwolnieniach przyznanych przez Państwo Członkowskie zgodnie z akapitem drugim, Komisja bada, czy zwolnienia takie są zgodne z celami bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia lub jakimkolwiek innym przepisem prawodawstwa wspólnotowego.

Jeśli Komisja uzna, że przyznane zwolnienia nie są zgodne z celami bezpieczeństwa niniejszego rozporządzenia lub jakimkolwiek innym przepisem prawodawstwa wspólnotowego, podejmuje decyzję w sprawie środków bezpieczeństwa zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12a.

W takim przypadku dane Państwo Członkowskie anuluje zwolnienie.

3. W przypadkach gdy poziom bezpieczeństwa równoważny poziomowi osiąganemu dzięki stosowaniu wspól-

nych wymagań technicznych i procedur administracyjnych zawartych w załączniku III do niniejszego rozporządzenia może zostać osiągnięty za pomocą innych środków, Państwa Członkowskie mogą, bez dyskryminacji ze względu na narodowość wnioskodawców i z uwzględnieniem konieczności niezakłócenia konkurencji, przyznać pozwolenie z odstępniem od tych przepisów.

W takich przypadkach zainteresowane Państwo Członkowskie informuje Komisję o zamiarze przyznania takiego pozwolenia, powodach jego przyznania i warunkach przewidzianych do zapewnienia osiągnięcia równoważnego poziomu bezpieczeństwa.

Komisja, w terminie 3 miesięcy od powiadomienia przez Państwo Członkowskie, wszczyna procedurę, o której mowa w art. 12 ust. 2 w celu podjęcia decyzji, czy proponowane pozwolenie na środek może zostać przyznane.

W takim przypadku Komisja przekazuje swoją decyzję wszystkim Państwom Członkowskim, które uzyskują uprawnienie do zastosowania tego środka. Właściwe przepisy załącznika III mogą również zostać zmienione w celu odzwierciedlenia takiego środka.

Artykuły 6 i 7 stosują się do danego środka.

4. Niezależnie od przepisów ust. 1, 2 oraz 3, Państw Członkowskie może przyjąć lub utrzymać przepisy dotyczące OPS 1.1105 pkt 6, OPS 1.1110 pkt 1.3 oraz 1.4.1, OPS 1.1115, a także OPS 1.1125 pkt 2.1 części Q załącznika III, do czasu ustanowienia zasad wspólnotowych opartych na wiedzy naukowej i najlepszych praktykach.

Państwo Członkowskie informuje Komisję o przepisach, które zdecyduje się utrzymać.

W odniesieniu do przepisów krajowych stanowiących odstępstwo od przepisów OPS 1, o których mowa w akapicie pierwszym, a które Państwa Członkowskie zamierzają przyjąć po wejściu w życie załącznika III, Komisja, w terminie 3 miesięcy od powiadomienia przez Państwo Członkowskie, wszczyna procedurę, o której mowa w art. 12 ust. 2, w celu podjęcia decyzji, czy przepisy te są zgodne z celami niniejszego rozporządzenia w zakresie bezpieczeństwa oraz innymi przepisami prawa wspólnotowego oraz czy mogą one być stosowane.

W takim przypadku Komisja przekazuje swoją decyzję w sprawie pozwolenia na środek wszystkim Państwom Członkowskim, które uzyskują uprawnienie do stosowania tego środka. Właściwe przepisy załącznika III mogą zostać zmienione w celu odzwierciedlenia takiego środka.

Artykuły 6 i 7 stosują się do tego środka.”;

9) dodaje się art. 8a w brzmieniu:

„Artykuł 8a

1. W terminie do ...⁽¹⁾ Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego przeprowadza naukową i medyczną ocenę przepisów załącznika III część Q, oraz, jeżeli jest to właściwe, część O.

2. Bez uszczerbku dla art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego^(*), Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego udziela Komisji pomocy w przygotowaniu wniosków dotyczących zmian stosowanych przepisów technicznych załącznika III część Q.

(*) Dz.U. L 240 z 7.9.2002, str. 1. Rozporządzenie ostatnio zmienione rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1701/2003 (Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 5).”;

10) artykuł 11 ust. 1 otrzymuje brzmienie:

„1. Komisja, zgodnie z procedurą, o której mowa w art. 12 ust. 2, dokonuje niezbędnych zmian wynikających z postępu naukowo-technicznego we wspólnych wymaganiach technicznych i procedurach administracyjnych, wymienionych w załączniku III.”;

11) artykuł 12 otrzymuje brzmienie:

„Artykuł 12

1. Komisja jest wspierana przez Komitet ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, zwany dalej »komitetem«.

2. W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się art. 5 i 7 decyzji Rady 1999/468/WE^(**), z uwzględnieniem przepisów jej art. 8.

Okres, o którym mowa w art. 5 ust. 6 decyzji 1999/468/WE, wynosi trzy miesiące.

3. Komitet przyjmuje swój regulamin wewnętrzny.

(**) Dz.U. L 184 z 17.7.1999, str. 23.”;

12) dodaje się art. 12a w brzmieniu:

„Artykuł 12a

W przypadku odesłania do niniejszego ustępu stosuje się procedurę zabezpieczającą, określoną w art. 6 decyzji 1999/468/WE.

Przed podjęciem decyzji Komisja konsultuje się z komitetem.

Okres, o którym mowa w art. 6 lit. b) decyzji 1999/468/WE, wynosi trzy miesiące.

Jeżeli Państwo Członkowskie przekazuje decyzję Komisji Radzie, Rada, stanowiąc większością kwalifikowaną, może podjąć inną decyzję w terminie trzech miesięcy.”;

13) tekst w Załączniku do niniejszego rozporządzenia dodaje się jako załącznik III.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Bez uszczerbku dla przepisów art. 11 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91, załącznik III stosuje się ze skutkiem od dnia ...^(?).

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich Państwach Członkowskich.

Sporządzono w ...

W imieniu Parlamentu Europejskiego

...

Przewodniczący

W imieniu Rady

...

Przewodniczący

⁽¹⁾ Trzy lata od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

^(?) 18 miesięcy od daty wejścia w życie niniejszego rozporządzenia.

ZAŁĄCZNIK

„ZAŁĄCZNIK III

**WSPÓLNE WYMAGANIA TECHNICZNE I PROCEDURY ADMINISTRACYJNE MAJĄCE ZASTOSOWANIE
WOBEC ZAROBKOWEGO PRZEWOZU LOTNICZEGO****OPS 1: ZAROBKOWY PRZEWÓZ LOTNICZY (SAMOLOTY)**

SPIS TREŚCI

| | |
|---------|--|
| CZĘŚĆ A | — Zastosowanie i definicje |
| CZĘŚĆ B | — Wymagania ogólne |
| CZĘŚĆ C | — Certyfikacja i nadzorowanie operatora |
| CZĘŚĆ D | — Procedury operacyjne |
| CZĘŚĆ E | — Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO) |
| CZĘŚĆ F | — Osiągi — postanowienia ogólne |
| CZĘŚĆ G | — Klasa osiągnięć A |
| CZĘŚĆ H | — Klasa osiągnięć B |
| CZĘŚĆ I | — Klasa osiągnięć C |
| CZĘŚĆ J | — Masa i wyważenie |
| CZĘŚĆ K | — Przyrządy i wyposażenie |
| CZĘŚĆ L | — Wyposażenie łączności i nawigacyjne |
| CZĘŚĆ M | — Obsługa techniczna samolotu |
| CZĘŚĆ N | — Załoga lotnicza |
| CZĘŚĆ O | — Personel pokładowy |
| CZĘŚĆ P | — Instrukcje, dzienniki i rejestry |
| CZĘŚĆ Q | — Ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku |
| CZĘŚĆ R | — Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych |
| CZĘŚĆ S | — Ochrona |

CZĘŚĆ A

ZASTOSOWANIE I DEFINICJE

OPS 1.001

Zastosowanie

Przepisy OPS dział 1 określają wymagania mające zastosowanie do każdego cywilnego samolotu użytkowanego w zarobkowym przewozie lotniczym przez operatora lotniczego, którego główne miejsce wykonywania działalności i siedziba, o ile ją posiada, znajduje się na terytorium Państwa Członkowskiego, zwanego dalej »operatorem«. Przepisy OPS 1 nie mają zastosowania do:

- 1) samolotów użytkowanych w służbie wojskowej, celnej lub policyjnej; ani
- 2) lotów wykonywanych w celu zrzutu skoczków spadochronowych i zwalczania pożarów oraz związanych z tym dolotów i powrotów, podczas których samolotem przewożone są osoby, które w zwykłych przypadkach bezpośrednio uczestniczyłyby w zrzucie skoczków lub w zwalczaniu pożaru; ani
- 3) lotów wykonywanych bezpośrednio przed, w trakcie lub bezpośrednio po wykonywaniu pracy lotniczej, o ile loty te są związane z tą pracą lotniczą, a na pokładzie samolotu poza jego załogą znajduje się nie więcej niż 6 osób, których obecność jest niezbędna dla wykonania przedmiotowej pracy lotniczej.

OPS 1.003

Definicje

- a) Do celów niniejszego załącznika określenie:
 - 1) »przyjęty/możliwy do przyjęcia« oznacza niebędący przedmiotem sprzeciwu organu jako odpowiedni do zamierzonego celu;
 - 2) zatwierdzony (przez organ) oznacza udokumentowany (przez organ) jako odpowiedni do zamierzonego celu;
 - 3) »główny wykaz wyposażenia minimalnego« (*Master Minimum Equipment List (MMEL)*) oznacza główny wykaz (wraz z preambułą), odpowiedni do typu statku powietrznego, określający przyrządy, elementy wyposażenia lub funkcje, które, przy zachowaniu poziomu bezpieczeństwa określonego w obowiązujących specyfikacjach certyfikacyjnych zdolności do lotu, mogą być czasowo nieczynne z powodu nadmiarowości konstrukcji lub z powodu określonych procedur, warunków i ograniczeń operacyjnych i związanych z obsługą techniczną, zgodnie z obowiązującymi procedurami utrzymania ciągłej zdolności do lotu;
 - 4) »wykaz wyposażenia minimalnego (*Minimum Equipment List (MEL)*)« oznacza wykaz (wraz z preambułą) dopuszczający użytkowanie statku powietrznego, w określonych warunkach, przy poszczególnych przyrządach, elementach wyposażenia lub funkcjach nieczynnych w chwili rozpoczęcia lotu. Wykaz taki jest przygotowywany przez operatora dla poszczególnych samolotów w jego posiadaniu, z uwzględnieniem definicji samolotu oraz stosownych warunków operacyjnych i obsługi technicznej, zgodnie z procedurą zatwierdzoną przez organ.
- b) Odesłania do części M i części 145 w niniejszym załączniku odnoszą się do tak oznaczonych części rozporządzenia Komisji (WE) nr 2042/2003 z dnia 20 listopada 2003 r.

CZĘŚĆ B

WYMAGANIA OGÓLNE

OPS 1.005

Uwagi ogólne

- a) Operator nie użytkuje samolotu do celów zarobkowego przewozu lotniczego inaczej niż zgodnie z wymaganiami OPS dział 1. W odniesieniu do lotów wykonywanych samolotami o klasie osiągow B złączone wymagania zawiera dodatek 1 do OPS 1.005 lit. a).
- b) Operator zapewnia spełnianie obowiązujących wstecz wymagań dotyczących zdolności do lotu przez samoloty użytkowane w zarobkowym przewozie lotniczym.
- c) Każdy samolot jest użytkowany zgodnie z warunkami określonymi w jego świadectwie zdolności do lotu (*Certificate of Airworthiness — CoA*) oraz zatwierdzonymi ograniczeniami określonymi w jego instrukcji użytkowania w locie (*Aeroplane Flight Manual — AFM*).
- d) Każde syntetyczne urządzenie szkoleniowe (*Synthetic Training Device — STD*), takie jak symulator lotu (*Flight Simulator — FS*) lub lotnicze urządzenie szkoleniowe (*Flight Training Device — FTD*), które zastępuje samolot do celów szkoleń lub sprawdzianów, musi posiadać certyfikat wydany zgodnie z wymaganiami mającymi zastosowanie do urządzeń szkoleniowych. Operator zamierzający korzystać z syntetycznego urządzenia szkoleniowego zobowiązany jest uzyskać zezwolenie organu.

OPS 1.020

Prawa, przepisy i procedury — odpowiedzialność operatora

Operator zobowiązany jest zapewnić, by:

- 1) wszyscy jego pracownicy byli świadomi, że są zobowiązani postępować zgodnie z prawami, przepisami i procedurami państw, w których prowadzona jest działalność, odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków; oraz
- 2) wszyscy członkowie załogi lotniczej byli zaznajomieni z prawami, przepisami i procedurami odnoszącymi się do wykonywanych przez nich obowiązków.

OPS 1.025

Wspólny język

- a) Operator zobowiązany jest zapewnić, by wszyscy członkowie załogi lotniczej mogli porozumiewać się we wspólnym języku.
- b) Operator zobowiązany jest zapewnić, by cały personel operacyjny był zdolny rozumieć język, w którym napisane są te części instrukcji operacyjnej, które odnoszą się do wykonywanych przez daną osobę obowiązków i zakresu jej odpowiedzialności.

OPS 1.030

Wykaz wyposażenia minimalnego (MEL) — odpowiedzialność operatora

- a) Operator opracowuje dla każdego samolotu zatwierdzony przez organ wykaz wyposażenia minimalnego (MEL). Wykaz ten jest oparty na odpowiednim głównym wykazie wyposażenia minimalnego (MMEL), o ile taki MMEL istnieje, przyjętym przez organ, jednak nie może być od niego bardziej restrykcyjny.
- b) Operator nie użytkuje samolotu inaczej niż zgodnie z wykazem MEL, chyba że uzyska na to zgodę organu. Pozwolenie takie nie może w żadnych okolicznościach pozwalać na użytkowanie samolotu z naruszeniem ograniczeń nakładanych przez MMEL.

OPS 1.035

System jakości

- a) Operator ustanawia jeden system jakości i mianuje jednego kierownika jakości, który kontroluje przestrzeganie i adekwatność procedur wymaganych dla zapewnienia bezpieczeństwa praktyk operacyjnych oraz utrzymania zdolności samolotu do lotu. Kontrola przestrzegania musi obejmować system przekazywania informacji zwrotnej do kierownika odpowiedzialnego (*Accountable Manager*) w celu podjęcia w razie konieczności działań naprawczych (patrz również: OPS 1.175 lit. h)).
- b) System jakości musi obejmować program zapewnienia jakości, zawierający procedury mające za zadanie sprawdzanie, czy wszelkie operacje są prowadzone zgodnie z wszystkimi obowiązującymi wymaganiami, standardami i procedurami.
- c) System jakości oraz osoba kierownika jakości muszą być możliwe do przyjęcia przez organ.
- d) System jakości musi być opisany w stosownej dokumentacji.
- e) Niezależnie od lit. a) organ może uznać powołanie dwóch kierowników jakości, jednego dla obszaru operacji lotniczych i jednego dla obszaru obsługi technicznej, o ile operator wyznaczy jeden wydział jakości w celu zapewnienia jednolitego stosowania systemu jakości do całej działalności operatora.

OPS 1.037

Program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów

- a) Operator ustanawia i utrzymuje program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, który może być zintegrowany z systemem jakości i obejmuje:
 - 1) programy osiągania i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości ryzyka; oraz
 - 2) system zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawianie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków w celu identyfikacji niekorzystnych trendów lub usuwania nieprawidłowości, w interesie bezpieczeństwa lotów. System ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo; oraz

- 3) ocenę i rozpowszechnianie stosownych informacji dotyczących wypadków i incydentów, jednak bez rozstrzygnięcia o winie; oraz
 - 4) program monitorowania parametrów lotu samolotów, których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) przekracza 27 000 kg. Monitorowanie parametrów lotu (Flight Data Monitoring — FDM) oznacza czynne wykorzystywanie danych o parametrach lotu zarejestrowanych w postaci cyfrowej podczas rutynowych lotów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Program monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i zawiera odpowiednie środki bezpieczeństwa w celu ochrony źródeł danych; oraz
 - 5) powołanie osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem.
- b) Opracowywanie propozycji działań naprawczych wynikających z programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest obowiązkiem osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem.
 - c) Skuteczność zmian wynikających z propozycji działań naprawczych zidentyfikowanych w ramach programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest kontrolowana przez kierownika jakości.

OPS 1.040

Członkowie załogi lotniczej

- a) Operator zapewnia, by wszyscy członkowie załogi lotniczej i personelu pokładowego zostali przeszkoleni w dziedzinie przydzielonych im obowiązków i byli zdolni do ich sprawnego wykonywania.
- b) W przypadku gdy członkowie załogi niebędący członkami personelu pokładowego wykonują obowiązki w przedziale pasażerskim samolotu, operator zapewnia, by:
 - 1) nie byli oni myleni przez pasażerów z członkami personelu pokładowego;
 - 2) nie zajmowali potrzebnych miejsc przeznaczonych dla personelu pokładowego;
 - 3) nie utrudniali członkom personelu pokładowego wykonywania ich obowiązków.

OPS 1.050

Informacje o służbach poszukiwawczo-ratowniczych

Operator zapewnia, by wszystkie podstawowe informacje istotne dla planowanego lotu dotyczące służb poszukiwawczo-ratowniczych były łatwo dostępne w kabinie załogi.

OPS 1.055

Informacje o pokładowym wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym

Operator zapewnia, by wykazy zawierające informacje o wyposażeniu awaryjnym i ratunkowym znajdującym się na pokładzie każdego z jego samolotów, były dostępne do natychmiastowego przekazania do ośrodków koordynacji służb ratowniczych. Informacje te obejmują, odpowiednio, liczbę, kolor i typ tratw ratunkowych i środków pirotechnicznych, specyfikację awaryjnego wyposażenia medycznego, zapasów wody pitnej oraz typ i częstotliwość przENOŚnego awaryjnego sprzętu radiowego.

OPS 1.060

Wodowanie

Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30 nad obszarami wodnymi w odległości od lądu umożliwiającej awaryjne lądowanie przekraczającej mniejszą z następujących wielkości: odległość odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub 400 mil morskich, chyba że samolot ten spełnia wymagania dotyczące wodowania, określone w odpowiednich przepisach o zdatości statków powietrznych do lotu.

OPS 1.065

Przewóz broni i amunicji wojskowej

- a) Operator nie przewozi drogą powietrzną broni i amunicji wojskowej, o ile nie udzieliły na to zezwolenia wszystkie zainteresowane państwa.

- b) Operator zapewnia, by przewożone przez niego broń i amunicja wojskowa były:
- 1) umieszczone w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu; oraz
 - 2) w przypadku przewożenia broni palnej, była ona niezaladowana, o ile przed rozpoczęciem lotu wszystkie zainteresowane Państwa nie udzieliły zezwolenia na przewóz broni lub amunicji wojskowej na warunkach częściowo lub całkowicie różnych od opisanych w niniejszym punkcie.
- c) Operator zapewnia, by dowódca samolotu był powiadomiony przed rozpoczęciem lotu o szczegółach i rozmieszczeniu na pokładzie samolotu broni i amunicji wojskowej przeznaczonych do przewozu.

OPS 1.070

Przewóz broni i amunicji sportowej

- a) Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby każdy zamiar przewozu drogą powietrzną broni sportowej był mu zgłoszony.
- b) Operator przyjmujący do przewozu broń sportową zapewnia, by:
- 1) była ona umieszczona w samolocie w miejscu niedostępnym dla pasażerów podczas lotu, chyba że organ stwierdzi, że zastosowanie tej zasady jest niewskazane z praktycznego punktu widzenia i zezwoli na stosowanie innych procedur; oraz
 - 2) w przypadku broni palnej lub innych rodzajów broni mogących zawierać amunicję, była ona niezaladowana.
- c) Amunicja do broni sportowej może być przewożona w bagażu rejestrowanym pasażera, z zastrzeżeniem pewnych ograniczeń, zgodnie z instrukcjami technicznymi (patrz: OPS 1.1160 lit. b) pkt 5)), jak określono w OPS 1.1150 lit. a) pkt 15.

OPS 1.075

Metoda przewozu osób

Operator podejmuje wszelkie środki w celu zapewnienia, by żadna osoba nie znajdowała się w jakiegokolwiek części samolotu nieprzeznaczonej do przebywania w niej osób, chyba że dowódca samolotu udzieli zezwolenia na doraźny wstęp do dowolnej części samolotu:

- 1) w celu podjęcia działań koniecznych dla zapewnienia bezpieczeństwa samolotu lub znajdujących się na jego pokładzie osób, zwierząt lub rzeczy; lub
- 2) w której przewożone są ładunki lub zapasy, do których z założenia możliwy jest dostęp osób podczas lotu.

OPS 1.080

Przekazywanie do przewozu drogą lotniczą materiałów niebezpiecznych

Operator podejmie wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie będzie przekazywać ani przyjmować do przewozu drogą lotniczą materiałów niebezpiecznych, jeżeli osoba ta nie została przeszkolona, a materiały nie są odpowiednio sklasyfikowane, udokumentowane, certyfikowane, opisane, opakowane, oznakowane, opatrzone etykietami i będące w stanie nadającym się do transportu zgodnie z wymaganiami instrukcji technicznych i odpowiedniego prawodawstwa wspólnotowego.

OPS 1.085

Obowiązki załogi

- a) Członek załogi odpowiada za właściwe wykonywanie powierzonych mu obowiązków, które:
- 1) są związane z bezpieczeństwem samolotu oraz osób znajdujących się na jego pokładzie; oraz
 - 2) są wyszczególnione w instrukcjach i procedurach określonych w instrukcji operacyjnej.

- b) Członek załogi samolotu:
- 1) informuje dowódcę o każdej awarii, błędzie, nieprawidłowości, niesprawności lub usterce, które mogą w jego ocenie stanowić ograniczenie zdatności samolotu do lotu lub bezpieczeństwa jego użytkowania, w tym mających związek z systemami awaryjnymi;
 - 2) informuje dowódcę o każdym zdarzeniu, które stanowi lub może stanowić zagrożenie bezpieczeństwa lotu;
 - 3) postępuje zgodnie z zasadami raportowania zdarzeń ustanowionymi przez operatora zgodnie z OPS 1.037 lit. a) pkt 2. We wszystkich takich przypadkach egzemplarz raportu(-ów) jest przekazywany zainteresowanemu dowódcy.
- c) Przepisy lit. b) powyżej nie nakładają na członka załogi obowiązku poinformowania o zdarzeniu, o którym poinformował wcześniej inny członek załogi.
- d) Członek załogi nie pełni obowiązków na pokładzie samolotu:
- 1) pod wpływem leku mogącego wpłynąć na jego sprawność w sposób niekorzystny z punktu widzenia bezpieczeństwa;
 - 2) po nurkowaniu głębokościowym, chyba że od jego zakończenia upłynął stosowny czas;
 - 3) po oddaniu krwi, chyba że upłynął od tego momentu stosowny czas;
 - 4) jeśli nie są spełnione stosowne wymagania medyczne lub w razie jakichkolwiek wątpliwości członka załogi co do zdolności wypełnienia przydzielonych mu obowiązków; lub
 - 5) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony bądź czuje się niedysponowany w stopniu mogąącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.
- e) Członek załogi podlega stosownym wymaganiom dotyczącym spożycia alkoholu, które są ustanawiane przez operatora i są możliwe do przyjęcia dla organu i które nie mogą być mniej restrykcyjne od poniższych wymagań:
- 1) nie jest dozwolone spożywanie alkoholu w ciągu 8 godzin przed podanym czasem zgłoszenia się do pełnienia czynności lotniczych lub rozpoczęcia dyżuru;
 - 2) w chwili przystąpienia do pełnienia czynności lotniczych stężenie alkoholu we krwi nie może przekraczać 0,2 promila;
 - 3) zakazane jest spożywanie alkoholu podczas pełnienia czynności lotniczych lub dyżuru.
- f) Dowódca samolotu:
- 1) odpowiada za bezpieczeństwo wszystkich członków załogi, pasażerów i ładunków na pokładzie, od momentu wejścia na pokład do czasu opuszczenia samolotu po zakończeniu lotu;
 - 2) odpowiada za użytkowanie i bezpieczeństwo samolotu od chwili, gdy samolot uzyskuje gotowość do rozpoczęcia kołowania przed startem, aż do jego ostatecznego zatrzymania się po zakończeniu lotu i wyłączenia silnika(-ów) stanowiącego(-ych) zasadniczą jednostkę napędową;
 - 3) jest uprawniony do wydawania wszelkich poleceń, jakie uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób lub rzeczy przewożonych na jego pokładzie;
 - 4) jest uprawniony do usunięcia z pokładu samolotu każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 5) nie zezwala na przewóz samolotem osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogąącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 6) ma prawo odmowy przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub osób aresztowanych, jeżeli ich przewóz stwarza jakiegokolwiek zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
 - 7) zapewnia, by wszyscy pasażerowie zostali zapoznani z rozmieszczeniem wyjść awaryjnych oraz rozmieszczeniem i sposobem użycia stosownego wyposażenia ratunkowego i awaryjnego;
 - 8) zapewnia, by wszystkie procedury operacyjne i czynności wymienione na listach kontrolnych (*check lists*) zostały wykonane zgodnie z instrukcją operacyjną;

- 9) nie zezwala żadnemu członkowi załogi na wykonywanie podczas startu, początkowego wznoszenia, podejścia końcowego i lądowania żadnych innych czynności niż obowiązki wymagane dla bezpiecznego użytkownika samolotu;
- 10) nie zezwala na:
- i) zablokowanie, wyłączenie lub skasowanie w czasie lotu danych z pokładowego rejestratora parametrów lotu (*flight data recorder*), jak też na skasowanie zarejestrowanych danych po zakończeniu lotu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia;
 - ii) zablokowanie lub wyłączenie w czasie lotu rejestratora rozmów w kabinie pilotów (*cockpit voice recorder*), chyba że jest przekonany, że zapisane dane, które w przeciwnym razie zostałyby automatycznie skasowane, powinny być zachowane na potrzeby dochodzenia w razie incydentu lub wypadku, jak również nie zezwala na ręczne skasowanie zapisanych danych podczas lotu lub po jego zakończeniu w razie wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia;
- 11) podejmuje decyzję o przyjęciu lub odmowie przyjęcia do lotu samolotu z niesprawnymi urządzeniami, wyposażeniem lub instalacjami pokładowymi, dozwolonymi na mocy wykazu odstępstw od konfiguracji (*Configuration Deviation List — CDL*) lub wykazu wyposażenia minimalnego (*Minimum Equipment List — MEL*); oraz
- 12) zapewnia, by został wykonany przegląd przed lotem.
- g) W sytuacji niebezpieczeństwa, wymagającej natychmiastowej decyzji i działania, dowódca samolotu podejmuje wszelkie działania, jakie w danych okolicznościach uzna za konieczne. W takich przypadkach może on w interesie bezpieczeństwa odstąpić od zasad, procedur operacyjnych i metod działania.

OPS 1.090

Władza dowódcy

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że wszystkie przewożone samolotem osoby wykonują wszelkie zgodne z prawem polecenia dowódcy samolotu wydane w celu zapewnienia bezpieczeństwa samolotu oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie.

OPS 1.095

Upoważnienie do kołowania

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione kroki w celu zapewnienia, że kołowanie użytkowanego przez niego samolotu po polu manewrowym lotniska nie jest wykonywane przez osobę niebędącą członkiem załogi lotniczej, chyba że osoba ta, siedząca za sterami:

- 1) została należycie upoważniona przez operatora lub wyznaczonego przedstawiciela i posiada kwalifikacje do:
 - i) kołowania samolotem;
 - ii) posługiwania się radiotelefonem; oraz
- 2) otrzymała instrukcje dotyczące układu lotniska, dróg, znaków, oznakowania, oświetlenia, sygnałów i instrukcji kontroli ruchu lotniczego, frazeologii i procedur, a także spełnia standardy operacyjne wymagane do bezpiecznego przemieszczania samolotu po płycie lotniska.

OPS 1.100

Wstęp do kabiny załogi

- a) Operator jest zobowiązany do zapewnienia, by nikt poza członkami załogi wyznaczonej na dany lot nie miał wstępu lub nie był przewożony w kabinie załogi, chyba że osoba ta jest:
- 1) operacyjnym członkiem załogi;
 - 2) przedstawicielem organu odpowiedzialnym za certyfikację, licencjonowanie lub nadzór bieżący, jeśli jego obecność w kabinie jest konieczna do wykonania jego urzędowych obowiązków; lub
 - 3) dopuszczona do wstępu do kabiny i przewożona zgodnie z warunkami zawartymi w instrukcji operacyjnej.

- b) Dowódca zapewnia, by:
- 1) w interesie bezpieczeństwa, udzielenie zezwolenia na wstęp osoby do kabiny załogi nie spowodowało rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych; oraz
 - 2) wszystkie osoby przewożone w kabinie załogi były zaznajomione z odpowiednimi procedurami bezpieczeństwa.
- c) Ostateczną decyzję dotyczącą wstępu do kabiny załogi wydaje dowódca samolotu.

OPS 1.105

Przewóz niedozwolony

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba nie ukrywa się ani nie umieszcza ukrytego ładunku na pokładzie samolotu.

OPS 1.110

Przenośne urządzenia elektroniczne

Operator nie zezwala na używanie i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić używanie na pokładzie samolotu przenośnych urządzeń elektronicznych mogących mieć ujemny wpływ na działanie systemów pokładowych lub wyposażenia tego samolotu.

OPS 1.115

Alkohol i środki odurzające

Operator nie zezwala na wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie samolotu i podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by uniemożliwić wstęp na pokład lub przebywanie na pokładzie osób będących pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu lub osób znajdujących się na jego pokładzie.

OPS 1.120

Zagrożenia dla bezpieczeństwa

Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić, że żadna osoba poprzez wynikające z zaniedbania lub lekkomyślności działanie lub zaniechanie działania:

- 1) nie naraża na niebezpieczeństwo samolotu lub znajdujących się na jego pokładzie osób;
- 2) nie powoduje narażenia ani nie przyzwala na narażenie osób lub mienia na niebezpieczeństwo ze strony samolotu.

OPS 1.125

Dokumenty pokładowe

- a) Operator zapewnia, by w każdym locie na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty lub ich kopie:
- 1) świadectwo rejestracji;
 - 2) świadectwo zdatności do lotu (CoA);
 - 3) świadectwo hałasu (jeśli jest wymagane) w oryginale lub kopii, wraz z przekładem na język angielski, jeżeli został dostarczony przez organ odpowiedzialny za wydanie tego świadectwa;
 - 4) certyfikat operatora lotniczego (AOC) w oryginale lub kopii;
 - 5) zezwolenie na użytkowanie pokładowej radiostacji lotniczej; oraz
 - 6) oryginał lub kopia polis(-y) ubezpieczenia OC.
- b) Każdy członek załogi lotniczej w każdym locie musi posiadać przy sobie ważną licencję członka załogi lotniczej z odpowiednimi uprawnieniami, właściwymi dla rodzaju wykonywanego lotu.

OPS 1.130

Instrukcje pokładowe

Operator zapewnia, aby:

- 1) w każdym locie na pokładzie znajdowały się aktualne części instrukcji operacyjnej odnoszące się do obowiązków załogi;
- 2) części instrukcji operacyjnej potrzebne do wykonania lotu były łatwo dostępne dla załogi lotniczej na pokładzie samolotu; oraz
- 3) na pokładzie samolotu znajdowała się aktualna instrukcja użytkowania w locie (AFM), chyba że organ uznał, że określona w OPS 1.1045 dodatek 1 część B instrukcja operacyjna zawiera odpowiednie dla tego samolotu informacje.

OPS 1.135

Dodatkowe informacje i druki na pokładzie

- a) Operator zapewnia, by oprócz dokumentów i instrukcji określonych w OPS 1.125 i OPS 1.130, w każdym locie, odpowiednio do typu samolotu i obszaru operacji, na pokładzie znajdowały się następujące informacje i druki:
 - 1) operacyjny plan lotu zawierający co najmniej informacje wymagane przez OPS 1.1060;
 - 2) pokładowy dziennik techniczny samolotu, zawierający co najmniej informacje wymagane przez zapisy w części M pkt M.A. 306;
 - 3) szczegółowy złożonego do służb ruchu lotniczego (ATS) planu lotu;
 - 4) właściwa dokumentacja NOTAM i AIS;
 - 5) właściwa dokumentacja lotniczo-meteorologiczna;
 - 6) dokumentacja masy i wyważenia zgodna z wymaganiami określonymi w części J;
 - 7) powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii, takich jak personel bezpieczeństwa, jeżeli nie jest uznany za załogę, osoby niepełnosprawne, pasażerowie zawróceni z granicy, osoby deportowane i aresztowane;
 - 8) powiadomienie o ładunkach specjalnych, łącznie z materiałami niebezpiecznymi, w tym informacje na piśmie dla dowódcy, określone w OPS 1.1215 lit. d);
 - 9) aktualne mapy i plany oraz związane z nimi dokumenty, określone w OPS 1.290 lit. b) ust. 7;
 - 10) wszelkie inne dokumenty, które mogą być wymagane przez władze państw, nad których terytorium lot będzie wykonywany, takie jak manifest ładunkowy, manifest pasażerski itp.; oraz
 - 11) druki sprawozdań i raportów wymagane przez organ i operatora.
- b) Organ może zezwolić, aby informacje wymienione w lit. a) powyżej były prezentowane, w całości lub części, w formie innej niż na drukach. Należy zapewnić możliwy do przyjęcia standard dostępności, użyteczności i niezawodności zapisów.

OPS 1.140

Informacje zachowywane na ziemi

a) Operator zapewnia, by:

co najmniej przez czas trwania każdego lotu lub serii lotów:

- i) informacje mające znaczenie dla danego lotu, właściwe dla charakteru operacji, były zachowywane na ziemi; oraz
- ii) informacje te były zachowane do czasu ich skopiowania w miejscu, w którym będą przechowywane zgodnie z OPS 1.1065; albo, jeśli jest to niewykonalne,
- iii) te same informacje były przewożone w ognioodpornym pojemniku na pokładzie samolotu.

- b) Informacje, o których mowa w lit. a), obejmują:
- 1) kopię operacyjnego planu lotu, jeśli to właściwe;
 - 2) kopie stosownej(-ych) części pokładowego dziennika technicznego samolotu;
 - 3) dokumentację NOTAM dla określonej trasy, jeżeli została poddana edycji przez operatora;
 - 4) dokumentację masy i wyważenia, jeżeli jest wymagana (zgodnie z OPS 1.625); oraz
 - 5) powiadomienie o ładunkach specjalnych.

OPS 1.145

Prawo do przeprowadzania kontroli

Operator zapewnia, by każda osoba upoważniona przez organ mogła w każdej chwili wejść na pokład i odbyć lot każdym samolotem użytkowanym zgodnie z certyfikatem AOC wydanym przez ten organ, jak również wejść i pozostać w kabinie załogi, z zastrzeżeniem, że dowódca może odmówić jej wstępu do kabiny załogi, jeżeli w jego opinii powodowałoby to zagrożenie dla bezpieczeństwa samolotu.

OPS 1.150

Udostępnianie dokumentów i zapisów

- a) Operator:
- 1) zapewnia każdej osobie upoważnionej przez organ dostęp do wszelkich dokumentów i zapisów dotyczących operacji lotniczych lub obsługi technicznej; oraz
 - 2) na żądanie organu udostępnia w rozsądnym terminie wszystkie takie dokumenty i zapisy.
- b) Na żądanie osoby upoważnionej przez organ dowódca samolotu udostępnia tej osobie w rozsądnym terminie wymagane dokumenty pokładowe.

OPS 1.155

Przechowywanie dokumentów

Operator zapewnia, aby:

- 1) wszelkie oryginały lub kopie dokumentów, które jest zobowiązany przechowywać, były przechowywane przez wymagany okres, nawet jeżeli przestanie być operatorem tego samolotu; oraz
- 2) w przypadku gdy członek załogi, w odniesieniu do którego operator prowadził dokumentację czasu pełnienia czynności lotniczych, czasu służby i czasu odpoczynku, przechodzi do pracy jako członek załogi u innego operatora, dokumentacja ta została udostępniona temu operatorowi.

OPS 1.160

Przechowywanie, udostępnianie i wykorzystanie zapisów rejestratorów pokładowych

- a) Przechowywanie zapisów
- 1) W razie wypadku operator samolotu, w którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, przechowuje, w możliwie najpełniejszym zakresie, zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy odnoszące się do tego wypadku przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.
 - 2) O ile organ nie udzielił uprzedniego zezwolenia, w razie incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia operator samolotu, w którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, przechowuje, w możliwie najpełniejszym zakresie, zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy odnoszące się do tego incydentu przez okres 60 dni, chyba że organ prowadzący dochodzenie wyda inne polecenie.
 - 3) Ponadto na polecenie organu operator samolotu, w którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, przechowuje zachowane w rejestratorze oryginalne zapisy przez okres 60 dni lub do czasu otrzymania od władz prowadzących dochodzenie innych poleceń.

- 4) Jeśli wymagane jest, aby samolot był wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu, to operator tego samolotu:
- i) zachowuje zapisy rejestratora przez okres użytkowania samolotu zgodnie z wymaganiami określonymi w OPS 1.715, 1.720 i 1.725 z zastrzeżeniem, że dla potrzeb prób i obsługi pokładowych rejestratorów parametrów lotu dopuszcza się skasowanie podczas prób jednej godziny najstarszego zapisu; oraz
 - ii) prowadzi dokumentację zawierającą informacje niezbędne dla odczytania i przekształcenia przechowywanych danych na jednostki inżynierskie.
- b) Udostępnianie zapisów
- Operator samolotu, na którym zainstalowany jest rejestrator pokładowy, na żądanie organu udostępnia w rozsądnym terminie wszelkie dostępne lub zachowane zapisy rejestratora pokładowego.
- c) Wykorzystanie zapisów
- 1) Zapisy rejestratora rozmów w kabinie pilotów (CVR) nie mogą być wykorzystywane do innych celów niż dochodzenie dotyczące wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, chyba że za zgodą wszystkich członków zainteresowanej załogi lotniczej.
 - 2) Zapisy pokładowego rejestratora parametrów lotu nie mogą być wykorzystywane do innych celów niż dochodzenie dotyczące wypadku lub incydentu podlegającego obowiązkowi zgłoszenia, chyba że zapisy te są:
 - i) wykorzystywane przez operatora wyłącznie do celów związanych z utrzymaniem zdolności do lotu lub obsługą techniczną; lub
 - ii) pozbawione elementów pozwalających na identyfikację lotu; lub
 - iii) ujawniane z zachowaniem procedur zabezpieczających.

OPS 1.165

Leasing samolotów

- a) Terminologia
- Określenia użyte w tym OPS mają następujące znaczenia:
- 1) leasing bez załogi (*dry lease*) — oznacza użytkowanie samolotu na podstawie certyfikatu AOC leasingobiorcy;
 - 2) leasing z załogą (*wet lease*) — oznacza użytkowanie samolotu na podstawie certyfikatu AOC leasingodawcy.
- b) Leasing samolotu pomiędzy operatorami wspólnotowymi
- 1) Dawanie w leasing z załogą (*wet lease-out*). Operator wspólnotowy dostarczający samolot z pełną załogą lotniczą innemu operatorowi wspólnotowemu, zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym⁽¹⁾, zachowujący wszystkie funkcje i obowiązki określone w części C, pozostaje nadal operatorem samolotu.
 - 2) Wszystkie rodzaje leasingu z wyjątkiem dawania w leasing z załogą
 - i) Z wyjątkiem przepisów lit. b) pkt 1) powyżej, operator wspólnotowy używający samolotu innego operatora wspólnotowego lub udostępniający samolot innemu operatorowi wspólnotowemu, musi uzyskać uprzednie zezwolenie swojego właściwego organu na tę działalność. Wszelkie warunki zezwolenia muszą być ujęte w umowie leasingowej.
 - ii) Wszelkie elementy umów leasingowych, które wymagają zatwierdzenia przez organ, z wyjątkiem umów leasingowych dotyczących samolotu wraz z pełną załogą i nieprzewidujących przeniesienia funkcji lub obowiązków, należy rozumieć, w odniesieniu do samolotu będącego przedmiotem leasingu, jako zmiany certyfikatu AOC, na podstawie którego będą wykonywane loty.

⁽¹⁾ Dz.U. L 240 z 24.8.1992, str. 1.

c) Leasing samolotów pomiędzy operatorem wspólnotowym a dowolnym podmiotem niebędącym operatorem wspólnotowym

1) Branie w leasing bez załogi (*dry lease-in*)

i) Operator wspólnotowy nie może brać w leasing samolotu bez załogi (*dry lease-in*) od podmiotu niebędącego operatorem wspólnotowym, chyba że uzyska na to zezwolenie organu. Wszelkie warunki tego zezwolenia muszą być ujęte w umowie leasingowej.

ii) Operator wspólnotowy zapewnia, by, w odniesieniu do samolotów oddanych w leasing bez załogi, wszelkie odstępstwa od wymagań określonych w części K, L lub OPS 1.005 lit. b) były zgłoszone organom i były dla nich możliwe do przyjęcia.

2) Branie w leasing z załogą (*wet lease-in*)

i) Operator wspólnotowy nie może brać w leasing samolotu z załogą od podmiotu niebędącego operatorem wspólnotowym, chyba że uzyska na to zezwolenie organu.

ii) Operator wspólnotowy biorący w leasing samolot z załogą zapewnia, by:

A) leasingodawca spełniał standardy bezpieczeństwa dotyczące obsługi technicznej i samolotu równoważne standardom ustanowionym przez niniejsze rozporządzenie;

B) leasingodawca był operatorem posiadającym certyfikat AOC wydany przez państwo będące sygnatariuszem Konwencji chicagowskiej;

C) samolot posiadał standardowe świadectwo zdatności do lotu (CoA) wydane zgodnie z załącznikiem 8 ICAO. Standardowe świadectwa zdatności do lotu wydane przez Państwo Członkowskie inne niż Państwo odpowiedzialne za wydanie certyfikatu AOC, uznaje się bez dalszych formalności, jeśli zostały wydane zgodnie z przepisami działu 21; oraz

D) zostały spełnione wszelkie wymagania ustanowione przez władze, którym podlega leasingobiorca.

3) Dawanie w leasing bez załogi (*dry lease-out*)

Operator wspólnotowy może dać w leasing bez załogi samolot w celu prowadzenia zarobkowego przewozu lotniczego dowolnemu innemu operatorowi z państwa będącego sygnatariuszem Konwencji chicagowskiej, jeżeli są spełnione następujące warunki:

A) organ zwolnił operatora z obowiązku stosowania stosownych przepisów OPS dział 1 i po przyjęciu przez zagraniczny organ regulacyjny odpowiedzialności na piśmie za nadzór nad użytkowaniem i obsługą techniczną samolotu(-ów) wykreśliły ten samolot z własnego certyfikatu AOC; oraz

B) samolot jest obsługiwany zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej.

4) Dawanie w leasing z załogą (*wet lease-out*).

Operator wspólnotowy dostarczający samolot z pełną załogą lotniczą innemu podmiotowi, zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 2407/92, zachowujący wszystkie funkcje i obowiązki określone w części C, pozostaje nadal operatorem tego samolotu.

Dodatek 1 do OPS 1.005 lit. a)

Użytkowanie samolotów w klasie osiągow B

a) Terminologia

1) Loty z A do A — start i lądowanie odbywają się w tym samym miejscu.

2) Loty z A do B — start i lądowanie odbywają się w różnych miejscach.

3) Noc — okres pomiędzy końcem zmierzchu cywilnego a początkiem świtu cywilnego albo inny okres pomiędzy zachodem a wschodem słońca, jaki określą właściwe władze.

- b) Operacje, których dotyczy niniejszy dodatek, mogą być prowadzone z zastosowaniem następujących odstępstw
- 1) OPS 1.035 System jakości: w przypadku bardzo małych operatorów funkcję kierownika jakości może pełnić wyznaczona osoba funkcyjna (*nominated postholder*), o ile korzysta się z usług audytorów zewnętrznych. Powyższe ma również zastosowanie, gdy kierownik odpowiedzialny pełni rolę jednej lub kilku wyznaczonych osób funkcyjnych.
 - 2) Zarezerwowane.
 - 3) OPS 1.075 Metody przewozu osób: nie wymaga się w odniesieniu do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR.
 - 4) OPS 1.100 Wstęp do kabiny załogi:
 - i) operator zobowiązany jest ustanowić zasady przewozu pasażera na miejscu pilota;
 - ii) dowódca samolotu zobowiązany jest do zapewnienia, by:
 - A) przewóz pasażera na siedzeniu pilota nie spowodował rozproszenia uwagi załogi lub zakłócenia czynności lotniczych; oraz
 - B) pasażer zajmujący miejsce pilota został zaznajomiony z odpowiednimi ograniczeniami i procedurami bezpieczeństwa.
 - 5) OPS 1.105 Przewóz niedozwolony: nie wymaga się w odniesieniu do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR.
 - 6) OPS 1.135 Dodatkowe informacje i druki na pokładzie:
 - i) w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi z A do A nie wymaga się, by na pokładzie znajdowały się następujące dokumenty:
 - A) operacyjny plan lotu;
 - B) pokładowy dziennik techniczny;
 - C) dokumentacja NOTAM i AIS;
 - D) dokumentacja lotniczo-meteorologiczna;
 - E) powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii itp.; oraz
 - F) powiadomienie o ładunkach specjalnych, w tym materiałach niebezpiecznych itp.;
 - ii) w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi z A do B nie wymaga się, by na pokładzie znajdowało się powiadomienie o pasażerach specjalnych kategorii, o których mowa w OPS 1.135 lit. a) pkt 7;
 - iii) w lotach VFR w dzień z A do B, operacyjny plan lotu może mieć uproszczoną formę, która musi spełniać potrzeby danego typu lotu.
 - 7) OPS 1.215 Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego (ATS): w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi kontakt z ATS, który nie ma charakteru obowiązkowego, utrzymuje się w stopniu odpowiednim do charakteru lotu. Konieczne jest zapewnienie usług służb poszukiwawczo-ratowniczych, zgodnie z OPS 1.300.
 - 8) OPS 1.225 Minima operacyjne lotniska: do celów lotów VFR wymagane to jest w zwykłych przypadkach spełnione przez standardowe minima dla lotów VFR. W razie potrzeby operator określa dodatkowe wymagania, uwzględniając takie czynniki, jak zasięg łączności radiowej, ukształtowanie terenu, charakter miejsca startu i lądowania, warunki lotu oraz możliwości służb ruchu lotniczego.
 - 9) OPS 1.235 Procedury przeciwhałasowe: nie mają zastosowania do lotów VFR samolotami jednosilnikowymi.
 - 10) OPS 1.240 Trasy i obszary operacji:

w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi z A do A nie ma zastosowania lit. a) pkt 1).

- 11) OPS 1.250 Określanie minimalnych wysokości lotu:
- dla lotów VFR w dzień wymaganie to stosuje się w następujący sposób: operator zapewnia, by loty były prowadzone jedynie na trasach lub obszarach, które zapewnią utrzymanie bezpiecznego przewyższenia nad terenem przy uwzględnieniu takich czynników, jak temperatura powietrza, ukształtowanie terenu, niesprzyjające warunki meteorologiczne (np. silne turbulencje lub zstępujące prądy powietrzne, poprawki na odchylenie temperatury i ciśnienia od wartości standardowych).
- 12) OPS 1.255 Polityka paliwowa:
- i) w lotach z A do A operator określa minimalną ilość paliwa, która musi pozostać w zbiornikach samolotu w chwili zakończenia lotu. Taka minimalna ostateczna rezerwa paliwa nie może być mniejsza od ilości wystarczającej na 45 minut lotu;
- ii) w lotach z A do B operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość paliwa zużywalnego (*usable fuel*) obejmowała:
- A) paliwo na kołowanie zużywane przed startem, jeśli jest to ilość znacząca; oraz
- B) paliwo na przelot (paliwo niezbędne dla osiągnięcia lotniska docelowego); oraz
- C) rezerwę paliwa —
- 1) paliwo na nieprzewidziane okoliczności —
- paliwo w ilości nie mniejszej niż 5 % zaplanowanej ilości paliwa na przelot lub, w przypadku zmiany planu lotu podczas lotu, nie mniejszej niż 5 % ilości paliwa na przelot przeznaczonego na pozostałą część lotu; oraz
- 2) ostateczną rezerwę paliwa —
- paliwo w ilości wystarczającej na dodatkowe 45 minut lotu (dla samolotów z napędem tłokowym) lub 30 minut lotu (dla samolotów z napędem turbinowym); oraz
- D) paliwo zapasowe —
- paliwo niezbędne do osiągnięcia lotniska zapasowego po osiągnięciu lotniska docelowego, jeżeli wymagane jest wyznaczenie lotniska zapasowego;
- E) paliwo dodatkowe —
- paliwo na ewentualne żądanie dowódcy, ponad ilości paliwa wymagane w ramach poz. A) do D) powyżej.
- 13) OPS 1.265 Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych: do celów lotów VFR samolotami jednosilnikowymi, jeżeli nie przewiduje się przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, operator nie jest zobowiązany do ustanowienia procedur przewozu takich pasażerów.
- 14) OPS 1.280 Rozmieszczenie pasażerów: nie stosuje się do samolotów jednosilnikowych w lotach VFR.
- 15) OPS 1.285 Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów: prezentację i instrukcję dla pasażerów przeprowadza się stosownie do rodzaju lotu. W lotach z jednym pilotem nie wolno przydzielać pilotowi zadań odwracających jego uwagę od pilotowania.
- 16) OPS 1.290 Przygotowanie lotu:
- i) operacyjny plan lotu w lotach z A do A — nie jest wymagany;
- ii) w lotach VFR w dzień z A do B — operator zapewnia sporządzenie na każdy lot operacyjnego planu lotu w formie uproszczonej, odpowiedniego do rodzaju lotu.
- 17) OPS 1.295 Dobór lotnisk:
- nie ma zastosowania do lotów VFR. Instrukcje niezbędne do użytkowania lotnisk oraz miejsc startu i lądowania wydaje się z zastosowaniem zasad zawartych w OPS 1.220.
- 18) OPS 1.310 Członkowie załogi na stanowiskach:
- w lotach VFR instrukcje w tym względzie są wymagane jedynie dla lotów z udziałem dwóch pilotów.

- 19) OPS 1.375 Gospodarka paliwem w locie:
- stosowanie przepisów dodatku 1 do OPS 1.375 nie jest wymagane w lotach VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi.
- 20) OPS 1.405 Rozpoczęcie i kontynuacja podejścia:
- nie ma zastosowania do lotów VFR.
- 21) OPS 1.410 Procedury operacyjne — wysokość progowa:
- nie ma zastosowania do lotów VFR.
- 22) OPS 1.430 do 1.460, łącznie z dodatkami:
- nie mają zastosowania do lotów VFR.
- 23) OPS 1.530 Start:
- i) litera a) ma zastosowanie z następującym uzupełnieniem. Organ może, zależnie od przypadku, przyjąć inne dane o osiągnięciach przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia. Litera b) i c) mają zastosowanie z następującym uzupełnieniem. Jeżeli wymagania niniejszego OPS nie mogą być spełnione z powodu fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej, a prowadzenie lotów jest w sposób oczywisty zgodne z interesem publicznym i konieczne, organ może, zależnie od przypadku, przyjąć inne dane o osiągnięciach, niebędące w sprzeczności z instrukcją użytkowania w locie (AFM) dotyczącą procedur specjalnych, przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia;
- ii) operator zamierzający prowadzić loty zgodnie z ppkt i) zobowiązany jest uzyskać wcześniej zezwolenie organu, który wydał certyfikat AOC. Zezwolenie takie określa:
- A) typ samolotu;
- B) rodzaj operacji;
- C) lotnisko(-a) i drogi startowe, których dotyczy;
- D) ograniczenie startu tylko do warunków VMC;
- E) kwalifikacje załogi; oraz
- F) ograniczenie do samolotów, których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2005 r.;
- iii) na prowadzenie operacji musi zezwolić Państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko.
- 24) OPS 1.535 Przewyższenie nad przeszkodami po starcie — samoloty wielosilnikowe:
- i) litera a) pkt 3)–5), lit. b) pkt 2), lit. c) pkt 1)–2) oraz dodatek nie mają zastosowania do lotów VFR w dzień;
- ii) w lotach IFR lub VFR w dzień przepisy lit. b) i c) mają zastosowanie z następującymi zmianami:
- A) wzrokowe utrzymywanie kursu uznaje się za możliwe, kiedy widzialność w locie wynosi 1 500 m lub więcej;
- B) maksymalna wymagana szerokość korytarza wynosi 300 m, kiedy widzialność w locie wynosi 1500 m lub więcej.
- 25) OPS 1.545 Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe:
- i) punkt ten stosuje się z następującym uzupełnieniem. Jeżeli wymagania niniejszego punktu nie mogą być spełnione z powodu fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej, a prowadzenie operacji jest w sposób oczywisty zgodne z interesem publicznym i konieczne ze względów operacyjnych, organ może, zależnie od przypadku, przyjąć inne dane o osiągnięciach, niebędące w sprzeczności z instrukcją użytkowania w locie (AFM) dotyczącą procedur specjalnych, przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia;
- ii) operator zamierzający prowadzić operacje zgodnie z ppkt i) zobowiązany jest wcześniej uzyskać zezwolenie organu, który wydał certyfikat AOC. Zezwolenie takie określa:
- A) typ samolotu;
- B) rodzaj operacji;

- C) lotnisko(-a) i drogi startowe, których dotyczy;
- D) ograniczenie końcowego podejścia i lądowania tylko do warunków VMC;
- E) kwalifikacje załogi; oraz
- F) ograniczenie do samolotów, których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2005 r.;
- iii) na prowadzenie operacji musi zezwolić Państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko.
- 26) OPS 1.550 Lądowanie — drogi startowe suche:
- i) punkt ten stosuje się z następującym uzupełnieniem. Jeżeli wymagania niniejszego punktu nie mogą być spełnione z powodu fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej, a prowadzenie operacji jest w sposób oczywisty zgodne z interesem publicznym i konieczne ze względów operacyjnych, organ może, zależnie od przypadku, przyjąć inne dane o osiągnięciach, niebędące w sprzeczności z instrukcją użytkowania w locie (AFM) dotyczącą procedur specjalnych, przedstawione przez operatora na podstawie demonstracji lub udokumentowanego doświadczenia;
- ii) operator zamierzający prowadzić operacje zgodnie z ppkt i) zobowiązany jest wcześniej uzyskać zezwolenie organu, który wydał certyfikat AOC. Zezwolenie takie określa:
- A) typ samolotu;
- B) rodzaj operacji;
- C) lotnisko(-a) i drogi startowe, których dotyczy;
- D) ograniczenie końcowego podejścia i lądowania tylko do warunków VMC;
- E) kwalifikacje załogi; oraz
- F) ograniczenie do samolotów, których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2005 r.;
- iii) na prowadzenie operacji musi zezwolić Państwo, w którym zlokalizowane jest lotnisko.
- 27) Zarezerwowane.
- 28) OPS 1.650 Loty VFR w dzień:
- OPS 1.650 stosuje się z następującym uzupełnieniem. Samoloty jednosilnikowe, których indywidualne świadectwo zdatości do lotu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 22 maja 1995 r., mogą być zwolnione przez władze z wymagań lit. f)–i), jeśli ich spełnienie wymagałoby modernizacji samolotu.
- 29) Część M, pkt M.A.704, Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatością do lotu:
- charakterystyka zarządzania ciągłą zdatością do lotu może być dostosowana do prowadzonych operacji;
- 30) Część M, pkt M.A. 306, Pokładowy dziennik techniczny:
- władze mogą zatwierdzić uproszczoną formę dziennika technicznego samolotu, odpowiednio do rodzaju prowadzonych operacji.
- 31) OPS 1.940 Skład załogi lotniczej:
- wymagania określone w lit. a) pkt 2) i 4) oraz lit. b) nie mają zastosowania do lotów VFR w dzień, z zastrzeżeniem, że przepisy lit. a) pkt 4) stosuje się w całości, w przypadku gdy przepisy OPS 1 wymagają obecności dwóch pilotów.
- 32) OPS 1.945 Szkolenia przejściowe i sprawdziany:
- i) litera a) pkt 7) — loty liniowe pod nadzorem (LIFUS) mogą odbywać się na dowolnym samolocie należącym do danej klasy. Wymagana liczba godzin praktyki LIFUS zależy od stopnia złożoności prowadzonych operacji;
- ii) spełnienie wymagań lit. a) pkt 8) nie jest wymagane.

- 33) OPS 1.955 Mianowanie na dowódcę:
- litera b) stosuje się w następujący sposób. Organ może zatwierdzić uproszczoną formę szkolenia dowódców, odpowiednio do rodzaju prowadzonych operacji.
- 34) OPS 1.960 Dowódcy posiadający licencję pilota zawodowego:
- przepisy lit. a) pkt 1) ppkt i) nie mają zastosowania do lotów VFR w dzień.
- 35) OPS 1.965 Szkolenia i sprawdziany okresowe:
- i) przepisy lit. a) pkt 1) stosuje się do lotów VFR w dzień w następujący sposób. Wszystkie szkolenia i sprawdziany dobiera się odpowiednio do rodzaju operacji i klasy samolotu obsługiwanego przez danego członka załogi lotniczej, z uwzględnieniem wykorzystywanego sprzętu specjalistycznego;
 - ii) przepisy lit. a) pkt 3) ppkt ii) stosuje się w następujący sposób. Szkolenia w samolocie mogą być prowadzone przez egzaminatora na klasę samolotu (*Class Rating Examiner* — CRE), pilota egzaminatora (*Flight Examiner* — FE) lub egzaminatora na typ (*Type Rating Examiner* — TRE);
 - iii) przepisy lit. a) pkt 4) ppkt i) stosuje się w następujący sposób. Sprawdziany umiejętności u operatora mogą być prowadzone przez egzaminatora na typ, egzaminatora na klasę samolotu lub przez wyznaczonego przez operatora dowódcę, posiadającego odpowiednie kwalifikacje i uznanego przez organ, przeszkolonego w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM) i oceny umiejętności w tej dziedzinie;
 - iv) przepisy lit. b) pkt 2) stosuje się do lotów VFR w dzień w następujący sposób. W przypadkach kiedy operacje są prowadzone sezonowo w okresach nie dłuższych niż 8 kolejnych miesięcy, jeden sprawdzian umiejętności u operatora jest wystarczający. Taki sprawdzian umiejętności musi zostać przeprowadzony przed rozpoczęciem operacji zarobkowego przewozu lotniczego.
- 36) OPS 1.968 Kwalifikacje do wykonywania lotów dla każdego z obu stanowisk pilotów:
- dodatek 1 nie ma zastosowania do lotów VFR w dzień samolotami jednosilnikowymi.
- 37) OPS 1.975 Kwalifikacje fachowości w zakresie tras i lotnisk:
- i) przepisy lit. b)–d) nie mają zastosowania do lotów VFR w dzień, z zastrzeżeniem, że operator zapewnia, by w przypadkach gdy wymagane jest specjalne zezwolenie państwa, w którym zlokalizowane jest lotnisko, zostały spełnione z tym wymagania;
 - ii) w odniesieniu do lotów IFR lub lotów VFR w nocy, zamiennie z przepisami lit. b)–d), kwalifikacje fachowości w zakresie tras i lotnisk mogą być odnawiane w następujący sposób:
 - A) z wyjątkiem lotów na najtrudniejsze lotniska, przez odbycie w okresie ostatnich 12 miesięcy co najmniej 10 lotów na odcinkach tras leżących na obszarze prowadzonych operacji, niezależnie od wszelkich wymagań dotyczących samodzielnego przygotowania się do lotu;
 - B) loty na najtrudniejsze lotniska mogą być wykonywane jedynie wtedy, gdy:
 - 1) dowódca uzyskał kwalifikacje dotyczące tego lotniska w ciągu ostatnich 36 miesięcy, wykonując lot na to lotnisko jako aktywny członek załogi lotniczej lub obserwator;
 - 2) podejście jest wykonywane w warunkach VMC w z obowiązującej minimalnej wysokości sektorowej; oraz
 - 3) dokonano przed startem odpowiedniego samodzielnego przygotowania się do lotu.
- 38) OPS 1.980 Wykonywanie lotów samolotami więcej niż jednego typu lub wersji:
- i) nie ma zastosowania, jeśli operacje są ograniczone do klas samolotów z napędem tłokowym i jednym pilotem w lotach VFR w dzień;
 - ii) w lotach IFR oraz lotach VFR w nocy, określone w dodatku 1 do OPS 1.980 lit. d) pkt 2) ppkt i) wymaganie odbycia 500 godzin w charakterze członka załogi na określonym stanowisku przed uzyskaniem uprawnień wynikających z dwóch wpisów do licencji zostaje zmniejszone do 100 godzin lub odcinków, jeśli drugi wpis dotyczy klasy samolotu. Przed dopuszczeniem pilota do lotów w charakterze dowódcy należy przeprowadzić lot sprawdzający.
- 39) OPS 1.981 Wykonywanie lotów śmigłowcami i samolotami:
- Lit. a) pkt 1) nie ma zastosowania, jeśli operacje są ograniczone wyłącznie do klas samolotów z napędem tłokowym i jednym pilotem.

- 40) Zarezerwowane.
- 41) OPS 1.1060 Operacyjny plan lotu
nie jest wymagany w lotach VFR/w dzień z A do A. W lotach VFR/w dzień z A do B wymaganie to ma zastosowanie, ale plan lotu może mieć uproszczoną formę, stosownie do rodzaju lotu (patrz.: OPS 1.135).
- 42) OPS 1.1070 Charakterystyka zarządzania ciągłą zdadnością do lotu:
Charakterystyka zarządzania ciągłą zdadnością do lotu może być dostosowana do prowadzonych operacji.
- 43) OPS 1.1071 Pokładowy dziennik techniczny samolotu:
Ma zastosowanie, jak wskazano dla części M, pkt M.A. 306.
- 44) Zarezerwowane.
- 45) Zarezerwowane.
- 46) OPS 1.1240 Programy szkolenia:
Programy szkolenia są dostosowane do rodzaju prowadzonych operacji. Dla lotów VFR może być dopuszczony system samokształcenia.
- 47) OPS 1.1250 Lista kontrolna procedur przeszukania samolotu:
Nie stosuje się do lotów VFR w dzień.
Dodatek 1 do OPS 1.125
Dokumenty pokładowe.
Patrz: OPS 1.125.
W przypadku utraty lub kradzieży dokumentów określonych w OPS 1.125 lot może być kontynuowany do czasu powrotu na lotnisko macierzyste lub osiągnięcia miejsca, gdzie jest możliwe uzyskanie zastępczego dokumentu.

CZĘŚĆ C

CERTYFIKACJA I NADZOROWANIE OPERATORA

OPS 1.175

Zasady ogólne certyfikacji operatora

Uwaga 1: Dodatek 1 do niniejszego OPS określa treści i warunki zawarte w certyfikacie AOC.

Uwaga 2: Dodatek 2 do niniejszego OPS określa wymagania dotyczące zarządzania i struktury organizacyjnej.

- a) Operator nie użytkuje samolotu do celów zarobkowego przewozu lotniczego inaczej niż zgodnie z warunkami i wymaganiami określonymi w wydanym mu certyfikacie operatora lotniczego (AOC).
- b) Podmiot ubiegający się o wydanie lub zmianę certyfikatu AOC umożliwia organowi zbadanie wszelkich aspektów dotyczących bezpieczeństwa wnioskowanej działalności.
- c) Podmiot ubiegający się o certyfikat AOC:
 - 1) nie może posiadać certyfikatu AOC wydanego przez inne władze, chyba że uzyska na to specjalne zezwolenie właściwych władz;
 - 2) musi mieć główne miejsce wykonywania działalności i siedzibę, o ile ją posiada, w państwie odpowiedzialnym za wydanie mu certyfikatu AOC;
 - 3) musi wykazać wobec organu, że jest zdolny do prowadzenia bezpiecznych operacji.

- d) Jeżeli operator posiada samoloty zarejestrowane w innym Państwie Członkowskim, należy przyjąć odpowiednie ustalenia w celu zapewnienia odpowiedniego nadzoru nad kwestiami bezpieczeństwa.
- e) W celu stwierdzenia, czy utrzymywana jest stale zgodność z wymaganiami OPS 1, operator umożliwi organowi dostęp do swojej organizacji i samolotów, a w kwestiach obsługi technicznej zapewni dostęp do każdej współdziałającej z nim organizacji obsługi technicznej spełniającej wymagania części 145.
- f) Certyfikat AOC zostaje zmieniony, zawieszony lub cofnięty, jeżeli organ utraci przekonanie, że operator jest zdolny utrzymać bezpieczeństwo przewozów.
- g) Operator musi wykazać wobec organu, że:
- 1) jego struktura organizacyjna i zarządzanie są odpowiednie i właściwie dobrane do skali i zakresu operacji; oraz
 - 2) zostały ustanowione procedury nadzoru operacyjnego.
- h) Operator zobowiązany jest wyznaczyć kierownika odpowiedzialnego (*accountable manager*), którego kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, wyposażonego w prerogatywy służbowe pozwalające mu zapewnić, by wszystkie operacje przewozowe i działania obsługi technicznej były finansowane i prowadzone zgodnie ze standardami wymaganymi przez organ.
- i) Operator zobowiązany jest wyznaczyć osoby funkcyjne (*nominated post holders*), których kandydatura jest możliwa do przyjęcia przez organ, odpowiedzialne za kierowanie i sprawowanie nadzoru w następujących obszarach:
- 1) operacje lotnicze;
 - 2) system obsługi technicznej;
 - 3) szkolenie załóg; oraz
 - 4) operacje naziemne.
- j) Za zgodą organu jedna osoba może pełnić rolę więcej niż jednej wyznaczonej osoby funkcyjnej, jednak w przypadku operatorów zatrudniających co najmniej 21 pełnoetatowych pracowników wymagane jest, by do czterech wymienionych wyżej obszarów odpowiedzialności były wyznaczone co najmniej dwie osoby.
- k) U operatorów zatrudniających do 20 pełnoetatowych pracowników rolę jednej lub większej liczby wyznaczonych osób funkcyjnych może pełnić kierownik odpowiedzialny, o ile jest to możliwe do przyjęcia przez organ.
- l) Operator zobowiązany jest zapewnić, by każdy lot był wykonywany zgodnie z zasadami określonymi w instrukcji operacyjnej.
- m) Operator zobowiązany jest zapewnić odpowiednią organizację obsługi naziemnej w celu zapewnienia bezpiecznej obsługi jego lotów.
- n) Operator zobowiązany jest zapewnić, by jego samoloty były wyposażone, a jego załogi wykwalifikowane odpowiednio do wymagań związanych z obszarem i rodzajem operacji.
- o) Operator zobowiązany jest spełniać wymagania dotyczące obsługi technicznej określone w części M w odniesieniu do wszystkich samolotów używanych na warunkach posiadanego certyfikatu AOC.
- p) Operator zobowiązany jest dostarczyć organowi egzemplarz instrukcji operacyjnej, określonej w części P, oraz wszelkie poprawki i zmiany do tej instrukcji.
- q) Operator zobowiązany jest utrzymywać w swej głównej bazie operacyjnej zaplecze wsparcia operacyjnego, właściwe dla obszaru i rodzaju operacji.

OPS 1.180

Wydanie, zmiana i przedłużenie ważności certyfikatu AOC

- a) Operator nie uzyska certyfikatu AOC, zmiany certyfikatu AOC ani przedłużenia jego ważności, chyba że:
- 1) użytkowane samoloty posiadają standardowe świadectwa zdatności do lotu (*Certificate of Airworthiness*) wydane przez Państwo Członkowskie zgodnie z rozporządzeniem (EWG) nr 1702/2003 z dnia 24 września 2003 ustanawiającym zasady wykonawcze dla certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i wyposażenia w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dla certyfikacji organizacji projektujących i produkujących⁽¹⁾. Standardowe świadectwa zdatności do lotu wydane przez Państwo Członkowskie inne niż Państwo odpowiedzialne za wydanie certyfikatu AOC jest uznawane bez dalszych formalności, jeśli zostało wydane zgodnie z wymaganiami działu 21;
 - 2) system obsługi technicznej został zatwierdzony przez organ zgodnie z częścią M, rozdział G; oraz
 - 3) operator wykazał wobec organu, że jest zdolny do:
 - i) ustanowienia i utrzymania odpowiedniej struktury organizacyjnej;
 - ii) ustanowienia i utrzymania systemu jakości zgodnie z OPS 1.035;
 - iii) spełniania wymagań programów szkoleniowych;
 - iv) spełniania wymagań w zakresie obsługi technicznej, zgodnie z charakterem i rozmiarem operacji, łącznie z wymaganiami określonymi w OPS 1.175 lit. g)–o); oraz
 - v) spełniania wymagań OPS 1.175.
- b) Niezależnie od przepisów OPS 1.185 lit. f) operator zobowiązany jest niezwłocznie powiadamiać organ o wszelkich zmianach w stosunku do informacji przedstawionych zgodnie z OPS 1.185 lit. a) poniżej.
- c) Jeżeli organ nie jest przekonany o spełnianiu wymagań lit. a) powyżej, może zażądać od operatora przeprowadzenia jednego lub większej liczby lotów pokazowych, wykonywanych tak, jakby były one lotami zarobkowego przewozu lotniczego.

OPS 1.185

Wymagania administracyjne

- a) Operator zapewnia, by we wniosku o pierwsze wydanie certyfikatu AOC oraz, kiedy ma to zastosowanie, o zmianę lub wznowienie certyfikatu znalazły się następujące informacje:
- 1) nazwa oficjalna i handlowa, adres i adres pocztowy wnioskodawcy;
 - 2) opis wnioskowanej działalności przewozowej;
 - 3) opis organizacji zarządzania;
 - 4) nazwisko kierownika odpowiedzialnego;
 - 5) nazwiska głównych osób funkcyjnych, w tym osób odpowiedzialnych za operacje lotnicze, system obsługi technicznej, szkolenie załóg oraz obsługę naziemną, z podaniem ich kwalifikacji i doświadczenia; oraz
 - 6) instrukcja operacyjna.
- b) Wyłącznie w odniesieniu do systemu obsługi technicznej, we wniosku o pierwsze wydanie certyfikatu AOC oraz, kiedy ma to zastosowanie, jego zmianę lub wznowienie muszą być zawarte następujące informacje dla każdego typu samolotu, jaki będzie użytkowany:
- 1) przyjęta przez operatora charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu;
 - 2) realizowany(-e) przez operatora program(-y) obsługi technicznej samolotu;
 - 3) pokładowy dziennik techniczny samolotu;
 - 4) tam gdzie ma to zastosowanie, warunki techniczne umów dotyczących obsługi technicznej zawartych pomiędzy operatorem i wszelkimi organizacjami obsługi technicznej zatwierdzonymi zgodnie z działem 145;
 - 5) liczba samolotów.

(¹) Dz.U. L 243 z 27.9.2003, str. 6.

- c) Wniosek o pierwsze wydanie certyfikatu AOC musi zostać złożony najpóźniej na 90 dni przed datą rozpoczęcia zamierzonej działalności, z wyjątkiem instrukcji operacyjnej, która może być złożona w terminie późniejszym, ale nie mniej niż na 60 dni przed datą rozpoczęcia zamierzonej działalności.
- d) Wniosek o zmianę certyfikatu AOC musi zostać złożony, jeśli nie uzgodniono inaczej, najpóźniej na 30 dni przed datą zamierzonej operacji.
- e) Wniosek o wznowienie certyfikatu AOC musi zostać złożony, jeśli nie uzgodniono inaczej, najpóźniej na 30 dni przed upływem jego terminu ważności.
- f) Poza przypadkami wyjątkowymi, organ należy zawiadamiać co najmniej 10 dni wcześniej o proponowanych zmianach w składzie wyznaczonych osób funkcyjnych.

Dodatek 1 do OPS 1.175

Treść i warunki zawarte w certyfikacie operatora lotniczego (AOC)

Certyfikat AOC wymienia:

- a) nazwę i lokalizację głównej siedziby (główne miejsce wykonywania działalności) operatora;
- b) datę wydania i termin ważności;
- c) opis dopuszczonych rodzajów operacji;
- d) typ(y) samolotu(-ów) dopuszczonych do użytku;
- e) znaki rejestracyjne samolotu(-ów) dopuszczonego(-ych) do użytku, z zastrzeżeniem, że operator może otrzymać zgodę na stosowanie systemu informowania organu o znakach rejestracyjnych samolotów użytkowanych na mocy jego certyfikatu AOC;
- f) dozwolone obszary operacji;
- g) ograniczenia szczególne; oraz
- h) uprawnienia i zezwolenia szczególne, jak np.:
 - Operacje w kategorii II lub kategorii III (CAT II, CAT III) (wraz z zatwierdzonymi minimami),
 - (MNPS) Minimalne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej (*Minimum Navigation Performance Specifications*),
 - (ETOPS) Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (*Extended Range Operation Twin Engine Aeroplanes*),
 - (RNAV) Nawigacja obszarowa (*Area Navigation*),
 - (RVSM) Zmniejszone minima separacji pionowej (*Reduced Vertical Separation Minima*),
 - Przewóz materiałów niebezpiecznych,
 - Upoważnienie do prowadzenia wstępnego szkolenia w zakresie bezpieczeństwa dla personelu pokładowego oraz, jeśli ma to zastosowanie, do wydawania zaświadczeń, o których mowa w części O, dla operatorów przeprowadzających takie szkolenie bezpośrednio lub pośrednio.

Dodatek 2 do OPS 1.175

Zarządzanie i struktura organizacyjna posiadacza certyfikatu AOC

- a) Uwagi ogólne

Operator musi posiadać racjonalną i efektywną strukturę zarządzania zapewniającą bezpieczne prowadzenie operacji lotniczych. Wyznaczone osoby funkcyjne muszą posiadać zarówno umiejętności kierownicze, jak i odpowiednie kwalifikacje techniczne lub operacyjne w dziedzinie lotnictwa.
- b) Wyznaczone osoby funkcyjne
 - 1) Opis funkcji i obowiązków wyznaczonych osób funkcyjnych, wraz z ich nazwiskami, musi być zawarty w instrukcji operacyjnej, a wszelkie zamierzone lub dokonane zmiany w składzie lub zakresie czynności osób funkcyjnych muszą być zgłaszane organowi na piśmie.
 - 2) Operator zobowiązany jest dokonać ustaleń zapewniających ciągłość nadzoru w przypadku nieobecności wyznaczonych osób funkcyjnych.

- 3) Osoba funkcyjna wyznaczona przez posiadacza certyfikatu AOC nie może być wyznaczona jako osoba funkcyjna przez innego posiadacza certyfikatu AOC, chyba że jest to możliwe do przyjęcia dla właściwych organów.
 - 4) Wyznaczona osoba funkcyjna musi być zatrudniona w wymiarze czasu pracy wystarczającym na wykonywanie wszystkich funkcji zarządczych stosownie do wielkości i zakresu prowadzonej działalności.
- c) Nadzór nad personelem i jego liczebność
- 1) Załogi. Operator zobowiązany jest zatrudnić odpowiednią do rozmiarów planowanej działalności liczbę członków załóg lotniczych i personelu pokładowego, przeszkolonych i poddanych sprawdzeniu zgodnie z wymaganiami, odpowiednio, części N i części O.
 - 2) Personel naziemny
 - i) Liczba personelu naziemnego zależy od charakteru i skali działalności. Wydziały operacyjny i obsługi naziemnej muszą, w szczególności, być obsadzone przez przeszkolony personel dogłębnie znający swoje obowiązki w ramach struktury organizacyjnej operatora.
 - ii) Operator powierzający wykonanie określonych usług innym organizacjom ponosi w dalszym ciągu odpowiedzialność za utrzymanie właściwych standardów. W takich sytuacjach odpowiednia wyznaczona osoba funkcyjna musi otrzymać zadanie zapewnienia, by każdy zakontraktowany podwykonawca spełniał wymagane standardy.
 - 3) Nadzór
 - i) Liczba mianowanych pracowników nadzoru zależy od struktury organizacyjnej operatora i liczby zatrudnionych pracowników.
 - ii) Musi zostać określony zakres obowiązków i odpowiedzialności tych pracowników nadzoru, a wszelkie zobowiązania do wykonywania lotów muszą być podejmowane w taki sposób, by mogli wywiązać się z obowiązków związanych ze sprawowaniem nadzoru.
 - iii) Nadzór nad członkami załóg oraz personelem naziemnym musi być sprawowany przez osoby posiadające doświadczenie i osobiste kwalifikacje wystarczające do zapewnienia osiągnięcia standardów określonych w instrukcji operacyjnej.
- d) Pomieszczenia robocze
- 1) Operator zobowiązany jest zapewnić w każdej bazie operacyjnej wystarczającą powierzchnię roboczą dla personelu związanego z zapewnieniem bezpieczeństwa przewozów lotniczych. Należy uwzględnić potrzeby personelu naziemnego związanego z kierowaniem operacjami, przechowywaniem i udostępnianiem niezbędnych zapisów oraz planowaniem operacji lotniczych przez załogi.
 - 2) Obsługa biurowa musi być zdolna do niezwłocznego przekazywania poleceń operacyjnych i innych informacji wszystkim zainteresowanym.
- e) Dokumentacja
- Operator zobowiązany jest przyjąć ustalenia dotyczące opracowywania instrukcji, wprowadzania do nich zmian oraz opracowywania innych dokumentów.

CZĘŚĆ D

PROCEDURY OPERACYJNE

OPS 1.195

Kierowanie operacjami

Operator:

- a) ustanawia i stosuje zatwierdzone przez organ metody kierowania operacjami; oraz
- b) sprawuje nadzór operacyjny nad każdym lotem wykonywanym na warunkach określonych w jego certyfikacie AOC.

OPS 1.200

Instrukcja operacyjna

Operator dostarcza personelowi operacyjnemu do użytku i w celach informacyjnych instrukcję operacyjną zgodną z wymaganiami podanymi w części P.

OPS 1.205

Kwalifikacje personelu operacyjnego

Operator zapewnia, by cały personel wyznaczony lub bezpośrednio zaangażowany w operacje na ziemi lub w powietrzu był prawidłowo przeszkolony, wykazał się znajomością poszczególnych czynności i był świadomy swoich obowiązków oraz znaczenia wykonywanych czynności dla całości operacji.

OPS 1.210

Ustanawianie procedur

- a) Operator ustanawia dla każdego typu samolotu procedury oraz instrukcje określające czynności personelu naziemnego i członków załóg dla wszystkich rodzajów operacji na ziemi oraz w powietrzu.
- b) Operator ustanawia do użytku członków załóg system list kontrolnych (*check-lists*) we wszystkich fazach użytkowania samolotu w warunkach, odpowiednio, normalnych, nienormalnych i awaryjnych, zapewniających przestrzeganie procedur zawartych w instrukcji operacyjnej.
- c) Operator nie wymaga od członka załogi wykonywania w krytycznych fazach lotu czynności innych niż niezbędne dla bezpiecznego użytkowania samolotu.

OPS 1.215

Korzystanie z usług służb ruchu lotniczego

Operator zapewnia korzystanie z usług służb ruchu lotniczego w każdym locie, w którym są one dostępne.

OPS 1.216

Instrukcje operacyjne w locie

Operator zapewnia, by jego instrukcje operacyjne w locie, obejmujące zmianę planu lotu w ruchu lotniczym, były jeśli jest to wykonalne, skoordynowane z odpowiednią jednostką służb ruchu lotniczego przed przekazaniem do samolotu.

OPS 1.220

Dopuszczanie lotnisk przez operatora

Operator dopuszcza korzystanie jedynie z lotnisk odpowiednich dla danego(-ych) typu(-ów) samolotu(-ów) i rodzaju(-ów) zamierzonej(-ych) operacji.

OPS 1.225

Minima operacyjne lotniska

- a) Operator określa minima operacyjne lotniska, ustalone zgodnie z OPS 1.430 dla każdego lotniska startu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia zgodnie z OPS 1.220.
- b) Minima określone zgodnie z lit. a) powyżej powiększa się o wszelkie nakazane przez organ wartości.
- c) Uznaje się, że minima dla danego rodzaju podejścia i procedury lądowania mają zastosowanie, jeżeli:
 - 1) działa wyposażenie naziemne wymagane dla wykonania zamierzonej procedury, wskazane na odpowiedniej mapie;
 - 2) działają systemy pokładowe samolotu wymagane dla wykonania danego rodzaju podejścia;
 - 3) są spełnione wymagane kryteria osiągnięć samolotu; oraz
 - 4) załoga posiada odpowiednie kwalifikacje.

OPS 1.230

Procedury odlotu i podejścia według wskazań przyrządów

- a) Operator zapewnia stosowanie ustanowionych przez państwo, na terytorium którego znajduje się lotnisko, procedur odlotu i podejścia według wskazań przyrządów.
- b) Niezależnie od lit. a) powyżej, dowódca może zaakceptować zezwolenie kontroli ruchu lotniczego na odstępstwo od ogłoszonej trasy odlotowej lub przylotowej, o ile są spełnione kryteria przewyższenia nad przeszkodami, a warunki operacyjne zostały w pełni uwzględnione. Końcowe podejście wykonuje się z widocznością lub zgodnie z ustanowioną procedurą podejścia według wskazań przyrządów.
- c) Procedury różne od wymaganych zgodnie z lit. a) powyżej mogą być stosowane przez operatora jedynie pod warunkiem ich zatwierdzenia, o ile jest to wymagane, przez państwo, na którego terytorium znajduje się lotnisko, oraz przyjęcia przez organ.

OPS 1.235

Procedury przeciwhałasowe

- a) Operator ustanawia przeciwhałasowe procedury operacyjne dla lotów według wskazań przyrządów zgodne z ICAO PANS OPS Volume 1 (Doc 8168-OPS/611).
- b) Procedury przeciwhałasowe dotyczące początkowego wznoszenia po starcie ustanowione przez operatora dla danego typu samolotu powinny być jednakowe dla wszystkich lotnisk.

OPS 1.240

Trasy i obszary operacji

- a) Operator zapewnia, by operacje były prowadzone jedynie na trasach lub na obszarach, na których:
 - 1) istnieją naziemne urządzenia i służby, w tym służby meteorologiczne, odpowiednie do planowanej operacji;
 - 2) osiągi samolotu przeznaczonego do wykorzystania są wystarczające do spełnienia minimalnych wymagań dotyczących wysokości lotu;
 - 3) wyposażenie samolotu przeznaczonego do wykorzystania spełnia minimalne wymagania mające zastosowanie dla planowanej operacji;
 - 4) są dostępne odpowiednie mapy (ma zastosowanie OPS 1.135 lit. a) pkt 9);
 - 5) w lotach samolotami dwusilnikowymi dostępne są odpowiednie lotniska spełniające ograniczenia dotyczące czasu i odległości zawarte w OPS 1.245;
 - 6) w lotach samolotami jednosilnikowymi dostępne są powierzchnie, które pozwalają na bezpieczne lądowanie awaryjne.
- b) Operator zapewnia, by operacje były prowadzone zgodnie z wszelkimi ograniczeniami wprowadzonymi przez organ, dotyczącymi tras lub obszarów operacji.

OPS 1.241

Operacje w określonej przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)

Operator nie użytkuje samolotu w tych określonych częściach przestrzeni powietrznej, w których na mocy Regionalnego Porozumienia w sprawie Żeglugi Powietrznej (*Regional Air Navigation Agreement*) stosuje się minimum separacji pionowej wynoszące 300 m (1 000 stóp), chyba że uzyska na to zezwolenie organu (zezwolenie RVSM). (Patrz także: OPS 1.872).

OPS 1.243

Operacje na obszarach, na których obowiązują szczególne wymagania dotyczące charakterystyki nawigacyjnej

Operator nie użytkuje samolotu na określonych obszarach lub w określonej części przestrzeni powietrznej, w których wprowadzono na mocy Regionalnego porozumienia w sprawie żeglugi powietrznej (*Regional Air Navigation Agreement*) specyfikacje minimalnych wymagań dotyczących charakterystyki nawigacyjnej (*minimum navigation performance specifications*), chyba że uzyska na to zezwolenie organu (zezwolenie MNPS/RNP/RNAV). (Patrz także: OPS 1.865 lit. c) pkt 2) oraz OPS 1.870).

OPS 1.245

Maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska dla samolotów dwusilnikowych bez zezwolenia na wykonywanie lotów ETOPS

- a) Bez specjalnego zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS) wydanego zgodnie z OPS 1.246 lit. a), operator nie użytkuje samolotu dwusilnikowego na trasach, które zawierają punkt położony w większej odległości od odpowiedniego lotniska, niż w przypadku:
- 1) samolotów w klasie osiągnięć A posiadających:
 - i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącą 20 lub więcej; lub
 - ii) maksymalną masę startową wynoszącą 45 360 kg lub więcej,

odległość pokonywana w ciągu 60 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej;
 - 2) samolotów w klasie osiągnięć A posiadających:
 - i) maksymalną zatwierdzoną konfigurację miejsc pasażerskich (MAPSC) wynoszącą 19 lub mniej; oraz
 - ii) maksymalną masę startową wynoszącą mniej niż 45 360 kg, odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu lub, pod warunkiem uzyskania zezwolenia organu, do 180 minut lotu w przypadku samolotów turbodrzutowych, z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej;
 - 3) samolotów w klasie osiągnięć B lub C:
 - i) odległość pokonywana w ciągu 120 minut lotu z prędkością przelotową właściwą dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, określoną zgodnie z lit. b) poniżej; lub
 - ii) 300 mil morskich, w zależności od tego, która z tych odległości jest mniejsza.
- b) Operator określa prędkość do celu obliczania maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska dla każdego typu lub wersji użytkowanych samolotów dwusilnikowych, która nie może przekraczać VMO, na podstawie rzeczywistej prędkości lotu, jaką samolot jest w stanie utrzymać z jednym silnikiem niepracującym w następujących warunkach:
- 1) międzynarodowa atmosfera wzorcowa (ISA);
 - 2) lot poziomy:
 - i) dla samolotów turbodrzutowych:
 - A) poziom lotu 170 (FL 170); lub
 - B) maksymalny poziom lotu, jaki może osiągnąć i utrzymać samolot z jednym silnikiem niepracującym, przy zastosowaniu największej prędkości wznoszenia określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;
 - ii) dla samolotów z napędem śmigłowym:
 - A) poziom lotu 80 (FL 80); lub
 - B) maksymalny poziom lotu, jaki może osiągnąć i utrzymać samolot z jednym silnikiem niepracującym, przy zastosowaniu największej prędkości wznoszenia określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w zależności od tego, która z tych wielkości jest mniejsza;

- 3) maksymalny ciąg trwały lub moc trwała pracującego silnika;
- 4) masa samolotu nie mniejsza niż wynikająca z następujących założeń:
 - i) start na poziomie morza przy maksymalnej masie startowej; oraz
 - ii) wznoszenie z wszystkimi silnikami pracującymi do optymalnej wysokości przelotu długodystansowego; oraz
 - iii) przelot z wszystkimi silnikami pracującymi z prędkością przelotową dla lotów długodystansowych na tej wysokości, do chwili gdy czas upływający od startu jest równy czasowi granicznemu, określone w lit. a) powyżej.
- c) Operator zobowiązany jest zapewnić, by następujące dane, właściwe dla każdego typu lub wersji samolotu, były zawarte w instrukcji operacyjnej:
 - 1) prędkość lotu z jednym silnikiem niepracującym, określona zgodnie z lit. b) powyżej; oraz
 - 2) maksymalna odległość od odpowiedniego lotniska, określona zgodnie z lit. a) i b) powyżej.

Uwaga: Prędkości i wysokości (poziomy lotu) określone powyżej są przeznaczone wyłącznie do celu ustalania maksymalnej odległości od odpowiedniego lotniska.

OPS 1.246

Operacje o wydłużonym zasięgu samolotami dwusilnikowymi (ETOPS)

- a) Operator nie wykonuje lotów na odległość większą niż odległość graniczna określona zgodnie z OPS 1.245, o ile nie uzyska na to zezwolenia organu (zezwolenie na wykonywanie lotów ETOPS).
- b) Przed przystąpieniem do lotu ETOPS operator zapewnia, by odpowiednie trasowe lotnisko zapasowe dla operacji ETOPS (*ETOPS en-route alternate*) było dostępne w czasie zatwierdzonego czasu dolotu do trasowego lotniska zapasowego lub w czasie dolotu opartym na stanie zdatności samolotu ustalonym na podstawie wykazu wyposażenia minimalnego (MEL), w zależności od tego, który z tych czasów jest krótszy. (Patrz także: OPS 1.297 lit. d)).

OPS 1.250

Określanie minimalnych wysokości lotu

- a) Operator określa minimalne wysokości lotu i metody ich wyznaczania dla wszystkich planowanych odcinków tras, zapewniające wymagane przewyższenia nad terenem z uwzględnieniem wymagań zawartych w częściach F-I.
- b) Każda metoda określania minimalnych wysokości lotu podlega obowiązkowi zatwierdzenia przez organ.
- c) Jeżeli minimalne wysokości lotu określone przez państwo, nad terytorium którego przebiega lot, są większe od wyznaczonych przez operatora, mają zastosowanie wartości większe.
- d) Przy określaniu minimalnych wysokości lotu operator bierze pod uwagę następujące czynniki:
 - 1) dokładność, z jaką można wyznaczyć pozycję samolotu;
 - 2) prawdopodobne niedokładności wskazań stosowanych wysokościomierzy;
 - 3) charakter rzeźby terenu (np. nagłe zmiany wysokości) na trasach lub obszarach planowanych operacji;
 - 4) prawdopodobieństwo napotkania niesprzyjających warunków meteorologicznych (np. silnych turbulencji i prądów zstępujących); oraz
 - 5) możliwe niedokładności map lotniczych.
- e) Przy spełnianiu wymagań określonych w lit. d) powyżej należy odpowiednio uwzględnić:
 - 1) poprawki na odchylenia temperatury i ciśnienia od wartości standardowych;
 - 2) wymagania kontroli ruchu lotniczego; oraz
 - 3) wszelkie możliwe do przewidzenia problemy na planowanej trasie.

OPS 1.255

Polityka paliwowa

- a) Operator zobowiązany jest ustanowić dla potrzeb planowania lotu oraz zmian planu podczas lotu politykę paliwową zapewniającą, by w każdym locie przewożono dostateczną ilość paliwa dla wykonania planowanego lotu oraz rezerwy na pokrycie odstępstw od planowanego przebiegu operacji.
- b) Operator zapewnia, by loty były planowane co najmniej w oparciu o zapisy pkt 1) i 2) poniżej:
- 1) procedury zawarte w instrukcji operacyjnej oraz dane uzyskane z następujących źródeł:
 - i) dane dostarczone przez producenta samolotu; lub
 - ii) aktualne dane właściwe dla danego samolotu uzyskane z układu monitorowania zużycia paliwa;
 - 2) warunki operacyjne, w jakich będzie wykonywany lot, w tym:
 - i) realistyczne dane o zużyciu paliwa przez samolot;
 - ii) przewidywane masy samolotu;
 - iii) spodziewane warunki meteorologiczne; oraz
 - iv) procedury i ograniczenia służb ruchu lotniczego.
- c) Operator zapewnia, by obliczona przed lotem ilość wymaganego na lot paliwa zużywalnego obejmowała:
- 1) paliwo na kołowanie;
 - 2) paliwo na przelot;
 - 3) rezerwę paliwa obejmującą:
 - i) paliwo na nieprzewidziane okoliczności;
 - ii) paliwo zapasowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego. (Nie wyklucza to wyboru lotniska startu jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego);
 - iii) ostateczną rezerwę paliwa; oraz
 - iv) dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. ETOPS); oraz
 - 4) paliwo dodatkowe na żądanie dowódcy.
- d) Operator zapewnia, by procedury ponownego obliczania podczas lotu paliwa zużywalnego w razie konieczności zmiany trasy lub lotniska docelowego w stosunku do planu obejmowały:
- 1) paliwo na przelot pozostałej części trasy;
 - 2) rezerwę paliwa obejmującą:
 - i) paliwo na nieprzewidziane okoliczności;
 - ii) paliwo zapasowe, jeżeli jest wymagane lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego (Nie wyklucza to wyboru lotniska startu jako lotniska zapasowego dla lotniska docelowego);
 - iii) ostateczną rezerwę paliwa; oraz
 - iv) dodatkową ilość paliwa, jeżeli wymaga tego rodzaj operacji (np. ETOPS); oraz
 - 3) paliwo dodatkowe na żądanie dowódcy.

OPS 1.260

Przewóz osób z dysfunkcją narządu ruchu

- a) Operator ustanawia procedury przewozu osób z dysfunkcją narządu ruchu (*Persons with Reduced Mobility* — PRM).
- b) Operator zapewnia, by PRM nie miały przydzielanych, ani nie zajmowały siedzeń, na których ich obecność mogłaby:
 - 1) utrudniać załodze wykonywanie czynności;
 - 2) utrudniać dostęp do wyposażenia awaryjnego; lub
 - 3) utrudniać awaryjną ewakuację z samolotu.
- c) Dowódca musi być powiadomiony o obecności PRM na pokładzie.

OPS 1.265

Przewóz pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych

Operator ustanawia procedury przewozu pasażerów zawróconych z granicy, osób deportowanych lub aresztowanych, zapewniające bezpieczeństwo samolotu i osób znajdujących się na jego pokładzie. Dowódca musi być powiadomiony o planowanym przewozie wyżej wymienionych osób na pokładzie.

OPS 1.270

Rozmieszczenie bagażu i ładunku

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.270)

- a) Operator ustanawia procedury zapewniające, aby do kabiny pasażerskiej samolotu wnoszony był tylko taki bagaż ręczny, który może być tam odpowiednio i bezpiecznie rozmieszczony.
- b) Operator ustanawia procedury zapewniające, by cały bagaż i ładunek na pokładzie, który w przypadku przemieszczenia się mógłby spowodować uszkodzenia ciała, straty lub zablokowanie przejść i wyjść, był umieszczany w miejscach zaprojektowanych w sposób zapobiegający przesunięciom.

OPS 1.275

Celowo pozostawiono puste

OPS 1.280

Rozmieszczenie pasażerów

Operator ustanawia procedury zapewniające, by pasażerowie zostali rozmieszczeni w taki sposób, aby w razie konieczności ewakuacji awaryjnej byli możliwie najbardziej pomocni i nie utrudniali ewakuacji z samolotu.

OPS 1.285

Instrukcje bezpieczeństwa dla pasażerów

Operator zapewnia, by:

- a) Uwagi ogólne
 - 1) pasażerowie otrzymywali ustne instrukcje o zasadach bezpieczeństwa. Instrukcje te mogą mieć w części lub całości formę pokazu audiowizualnego;
 - 2) pasażerowie otrzymywali kartę bezpieczeństwa ukazującą w formie rysunkowej sposób użycia wyposażenia awaryjnego oraz położenie dostępnych dla pasażerów wyjść ewakuacyjnych.

- b) Przed startem
- 1) Pasażerowie otrzymywali, jeśli ma to zastosowanie, informacje dotyczące:
 - i) zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;
 - ii) obowiązku podniesienia oparc siedzeń do pozycji pionowej i złożenia stolików;
 - iii) rozmieszczenia wyjść awaryjnych;
 - iv) położenia i sposobu wykorzystania podłogowego oznakowania dróg ewakuacji;
 - v) rozmieszczenia bagażu ręcznego;
 - vi) ograniczeń w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych; oraz
 - vii) lokalizacji i zawartości karty bezpieczeństwa; oraz
 - 2) pasażerom pokazano:
 - i) zasady użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa, wraz ze sposobem zapinania i rozpinania pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa;
 - ii) rozmieszczenie i sposób użycia wyposażenia tlenowego, jeśli jest to wymagane (mają zastosowanie OPS 1.770 oraz OPS 1.775). Pasażerowie muszą być także powiadomieni, że w czasie korzystania z tlenu muszą zgasić wszelkie wyroby tytoniowe; oraz
 - iii) rozmieszczenie i zasady użycia kamizelek ratunkowych, jeżeli jest to wymagane (ma zastosowanie OPS 1.825).
- c) Po starcie
- 1) pasażerom przypomniano, jeśli ma to zastosowanie, informacje dotyczące:
 - i) zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie; oraz
 - ii) użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa, wraz z informacją o korzyściach dla bezpieczeństwa wynikających z pozostania w zapiętych pasach w czasie siedzenia, niezależnie od sygnału świetlnego nakazującego zapięcie pasów.
- d) Przed lądowaniem
- 1) pasażerom przypomniano, jeśli ma to zastosowanie, informacje dotyczące:
 - i) zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie;
 - ii) użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa;
 - iii) obowiązku podniesienia oparc siedzeń do pozycji pionowej i złożenia stolików;
 - iv) ponownego umieszczenia bagażu ręcznego w bezpiecznym miejscu; oraz
 - v) ograniczeń w korzystaniu z przenośnych urządzeń elektronicznych.
- e) Po wylądowaniu
- 1) pasażerom przypomniano informacje dotyczące:
 - i) zasad regulujących palenie tytoniu na pokładzie; oraz
 - ii) użycia pasów bezpieczeństwa lub uprząży bezpieczeństwa.
- f) W przypadku wystąpienia sytuacji awaryjnej w locie pasażerowie muszą być poinstruowani o sposobie postępowania odpowiednio do okoliczności.

OPS 1.290

Przygotowanie lotu

- a) Operator zapewnia, by dla każdego zamierzonego lotu został sporządzony operacyjny plan lotu.
- b) Dowódca nie przystępuje do odbycia lotu, dopóki nie upewni się, że:
 - 1) samolot jest zdalny do lotu;
 - 2) samolot nie jest użytkowany wbrew zapisom zawartym w wykazie odstępstw od konfiguracji (CDL);

- 3) samolot jest wyposażony w przyrządy i urządzenia pokładowe potrzebne do odbycia lotu, zgodnie z przepisami części K i L;
- 4) przyrządy i wyposażenie pokładowe są sprawne, z wyjątkiem przypadków przewidzianych w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL);
- 5) na pokładzie znajdują się te części instrukcji operacyjnej, które będą niezbędne dla wykonania lotu;
- 6) na pokładzie znajdują się dokumenty, dodatkowe informacje i formularze wymagane przez OPS 1.125 oraz OPS 1.135;
- 7) na pokładzie znajdują się aktualne mapy, plany i związane z nimi dokumenty lub równoważne im dane dla zabezpieczenia zamierzonej operacji samolotu, łącznie z każdą zmianą trasy, jakiej można w sposób uzasadniony oczekiwać. Dotyczy to także wszystkich tabel przeliczeniowych niezbędnych do wsparcia operacji, w sytuacjach gdy wysokości i poziomy lotu muszą być wyrażone w jednostkach metrycznych;
- 8) wymagane dla wykonania planowanego lotu urządzenia i służby naziemne są dostępne i odpowiednie dla tego lotu;
- 9) zawarte w instrukcji operacyjnej wymagania dotyczące zaopatrzenia w paliwo, olej i tlen, minimalnych bezpiecznych wysokości, minimów operacyjnych lotnisk oraz dostępności lotnisk zapasowych, jeśli są wymagane, dotyczące planowanego lotu mogą być spełnione;
- 10) ładunek jest prawidłowo rozmieszczony i zabezpieczony;
- 11) masa samolotu w momencie rozpoczęcia rozbiegu pozwala na wykonanie lotu zgodnie z mającymi zastosowanie warunkami zawartymi w częściach F-I; oraz
- 12) wszelkie ograniczenia operacyjne dodatkowe do wymienionych w pkt 9) i 11) powyżej mogą być spełnione.

OPS 1.295

Dobór lotnisk

- a) Planując lot, operator ustanawia procedury wyboru lotniska docelowego lub zapasowego zgodnie z OPS 1.220.
- b) Operator zobowiązany jest wybrać i określić w operacyjnym planie lotu lotnisko zapasowe dla lotniska startu, na wypadek gdyby powrót na lotnisko startu był niemożliwy z powodu warunków meteorologicznych lub osiągnięć technicznych. Lotnisko zapasowe dla lotniska startu musi być położone w zasięgu:
 - 1) dla samolotów dwusilnikowych:
 - i) jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkownika w locie (AFM) w standardowych warunkach ciszy, na podstawie faktycznej masy startowej; lub
 - ii) zatwierzonego dla operatora czasu dolotu do lotniska zapasowego dla operacji ETOPS, z uwzględnieniem wszelkich ograniczeń MEL, maksymalnie do dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkownika w locie (AFM) w standardowych warunkach ciszy, na podstawie faktycznej masy startowej, dla samolotów i załóg uprawnionych do wykonywania operacji ETOPS; lub
 - 2) dwóch godzin lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkownika w locie (AFM) w standardowych warunkach ciszy, na podstawie faktycznej masy startowej dla samolotów trzy lub czterosilnikowych; oraz
 - 3) jeżeli instrukcja AFM nie zawiera danych o prędkości przelotowej dla lotu z jednym silnikiem niepracującym, do obliczeń należy przyjąć prędkość rozwijaną przy nadal pracującym(-ych) silniku(-ach) ustawionym(-ych) na maksymalną moc trwałą.
- c) W każdym locie IFR operator zobowiązany jest wybrać co najmniej jedno lotnisko zapasowe dla lotniska docelowego, chyba że:
 - 1) spełnione są oba poniższe warunki:
 - i) czas planowanego lotu od startu do lądowania nie przekracza 6 godzin; oraz

- ii) na lotnisku docelowym są dostępne i możliwe do użycia dwie oddzielne drogi startowe, a komunikaty lub prognozy meteorologiczne dotyczące lotniska docelowego albo ich dowolne połączenie wskazują, że w czasie jednej godziny przed i jednej godziny po przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym wysokość podstawy chmur nie będzie niższa niż 2 000 stóp lub wysokość podejścia z widocznością powiększona o 500 stóp, w zależności od tego, która z tych wielkości jest większa, a widzialność będzie wynosiła co najmniej 5 km;
- lub
- 2) lotnisko docelowe leży na obszarze izolowanym i nie ma dla niego żadnego odpowiedniego lotniska zapasowego.
- d) Operator zobowiązany jest wybrać dwa lotniska zapasowe dla lotniska docelowego, jeżeli:
- 1) odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne dla lotniska docelowego lub dowolne ich połączenie wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne będą poniżej obowiązujących minimum dla planowania; lub
 - 2) nie są dostępne informacje meteorologiczne.
- e) Operator określa każde wymagane lotnisko(-a) zapasowe w operacyjnym planie lotu.

OPS 1.297

Minima dla planowania w lotach według wskazań przyrządów (IFR)

- a) Minima dla planowania lotnisk zapasowych dla lotniska startu. Operator nie wybiera lotniska jako lotniska zapasowego dla miejsca startu, o ile odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub dowolne ich połączenie nie wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały mające zastosowanie minima dla lądowania, określone zgodnie z OPS 1.225. Należy brać pod uwagę wysokość podstawy chmur, kiedy jedynymi dostępnymi podejściami są podejścia nieprecyzyjne lub z widocznością (*circling*). Ponadto muszą być brane pod uwagę wszelkie ograniczenia związane z kontynuowaniem lotu z jednym silnikiem niepracującym.
- b) Minima dla planowania lotnisk docelowych i lotnisk zapasowych dla lotniska docelowego. Operator wybiera lotnisko docelowe lub lotnisko(-a) zapasowe dla lotniska docelowego jedynie wtedy, kiedy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub dowolne ich połączenie wskazują, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały następujące obowiązujące minima dla planowania:
- 1) Minima dla planowania dotyczące lotniska docelowego, z wyjątkiem lotnisk izolowanych:
 - i) RVR lub widzialność określone zgodnie z OPS 1.225; oraz
 - ii) dla podejść nieprecyzyjnych lub z widocznością wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa od MDH; oraz
 - 2) minima dla planowania lotnisk(-a) zapasowych(-ego) dla lotniska docelowego oraz izolowanego lotniska docelowego muszą spełniać warunki określone w tabeli 1 poniżej:

Tabela 1

Minima dla planowania lotnisk zapasowych dla lotnisk trasowych i docelowych — izolowane lotniska docelowe

| Typ podejścia | Minima dla planowania |
|----------------|--|
| Kat. II i III | Kat. I (Uwaga 1) |
| Kat. I | Nieprecyzyjne (Uwagi 1 i 2) |
| Nieprecyzyjne | Nieprecyzyjne (Uwagi 1 i 2) powiększone o 200 ft/ 1 000 m |
| Z widocznością | Z widocznością (Uwagi 2 i 3) |

Uwaga 1: RVR.

Uwaga 2: Wysokość podstawy chmur musi być równa lub wyższa niż MDH.

Uwaga 3: Widzialność.

- c) Minima dla planowania trasowych lotnisk zapasowych. Operator nie wybiera lotniska na trasowe lotnisko zapasowe, o ile odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub dowolne ich połączenie nie wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały minima dla planowania określone w tabeli 1 powyżej.
- d) Minima dla planowania trasowych lotnisk zapasowych w lotach ETOPS. Operator nie wybiera lotniska na trasowe lotnisko zapasowe w locie ETOPS, o ile odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub dowolne ich połączenie nie wskazują na to, że w okresie rozpoczynającym się jedną godzinę przed i kończącym jedną godzinę po przewidywanym czasie lądowania na tym lotnisku warunki meteorologiczne będą spełniały lub przewyższały minima dla planowania określone w tabeli 2 poniżej i będą spełniały warunki określone w posiadanym przez operatora zezwoleniu na wykonywanie lotów ETOPS.

Tabela 2

Minima dla planowania — loty ETOPS

| Typ podejścia | Minima dla planowania | |
|---|---|---|
| (Wymagane RVR lub widzialność oraz wysokość podstawy chmur, jeśli ma to zastosowanie) | | |
| Wyposażenie lotniska | | |
| | Co najmniej 2 oddzielne procedury podejścia w oparciu o 2 oddzielne pomoce dla 2 oddzielnych dróg startowych. | co najmniej 2 oddzielne procedury podejścia w oparciu o 2 oddzielne pomoce obsługujące 1 drogę startową. lub co najmniej 1 procedura podejścia w oparciu o 1 pomoc obsługującą 1 drogę startową |
| Podejście precyzyjne Kat. II, III (ILS, MLS) | Minima dla podejścia precyzyjnego Kat. I | minima dla podejścia nieprecyzyjnego |
| Podejście precyzyjne Kat. I (ILS, MLS) | Minima dla podejścia nieprecyzyjnego | minima dla podejścia z widocznością, a jeśli ich brak — minima dla podejścia nieprecyzyjnego powiększone o 200 ft/1 000 m |
| Podejście nieprecyzyjne | Niższe z minimów podejścia nieprecyzyjnego powiększone o 200 ft/1 000 m lub minima dla podejścia z widocznością | wyższe z minimów dla podejścia z widocznością i podejścia nieprecyzyjnego powiększonego o 200 ft/1 000 m |
| Podejście z widocznością | Minima dla podejścia z widocznością | |

OPS 1.300

Złożenie planu lotu ATS

Operator zapewnia, by lot nie został rozpoczęty, dopóki nie zostanie złożony plan lotu ATS lub nie zostanie złożona odpowiednia informacja pozwalająca na zaalarmowanie służb, które mają zostać uruchomione, jeśli zajdzie taka potrzeba.

OPS 1.305

Uzupełnianie lub usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.305)

Operator zapewnia, by w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają nie uzupełniano ani nie usuwano ze zbiorników samolotu benzyny lotniczej lub paliw typu *wide-cut* (np. Jet-B albo odpowiedniki) lub mieszanek tych rodzajów paliwa. We wszystkich innych przypadkach należy stosować niezbędne środki bezpieczeństwa, a samolot musi być odpowiednio obsadzony wykwalifikowanym personelem, gotowym do rozpoczęcia i kierowania ewakuacją pasażerów z samolotu przy zastosowaniu najbardziej praktycznych i skutecznych dostępnych środków.

OPS 1.307

Uzupełnianie lub usuwanie paliwa typu *wide-cut*

Operator ustanawia procedury uzupełniania i usuwania ze zbiorników samolotu paliw typu *wide-cut* (np. Jet-B lub odpowiedniki), jeśli jest to wymagane.

OPS 1.308

Wypychanie i holowanie

- a) Operator zapewnia, by wszystkie procedury związane z wypychaniem i holowaniem były zgodne z odpowiednimi standardami i procedurami lotniczymi.
- b) Operator zapewnia, by pozycjonowanie samolotów przed i po kołowaniu nie było przeprowadzane przez holownik bez dyszla holowniczego, chyba że:
 - 1) konstrukcja samolotu chroni go przed uszkodzeniem układu sterowniczego przedniego podwozia w wyniku holowania bez dyszla holowniczego; lub
 - 2) przewidziano system lub procedurę ostrzegania załogi lotniczej o możliwości wystąpienia lub wystąpieniu takiego uszkodzenia; lub
 - 3) konstrukcja pojazdu holowniczego bez dyszla holowniczego zapobiega uszkodzeniom danego typu samolotu.

OPS 1.310

Członkowie załogi na stanowiskach

- a) Członkowie załogi lotniczej
 - 1) Podczas startu i lądowania każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku.
 - 2) We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, przebywa na swoim stanowisku, chyba że jego nieobecność jest konieczna w celu wykonywania obowiązków związanych z lotem lub uzasadnioną potrzebą fizjologiczną, pod warunkiem że co najmniej jeden odpowiednio wykwalifikowany pilot pozostaje przez cały czas za sterami samolotu.
 - 3) We wszystkich fazach lotu każdy członek załogi lotniczej, od którego wymaga się pełnienia obowiązków w kabinie załogi, zachowuje czujność. W przypadku zauważenia braku czujności podejmuje się odpowiednie środki zaradcze. W przypadku nieprzewidzianego uczucia zmęczenia można zastosować procedurę kontrolowanego odpoczynku, organizowaną przez dowódcę, jeżeli pozwala na to obciążenie pracą. Takiego kontrolowanego odpoczynku nie uważa się za część czasu na odpoczynek do celów obliczania ograniczeń czasu lotu i nie może on uzasadniać wyznaczenia członka załogi do pełnienia służby.
- b) Członkowie personelu pokładowego. W każdej kabinie samolotu, w której znajdują się pasażerowie, potrzebni członkowie personelu pokładowego pozostają na wyznaczonych im stanowiskach w pozycji siedzącej podczas krytycznych faz lotu.

OPS 1.315

Pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej

Operator ustanawia procedury zapewniające, by przed rozpoczęciem kołowania, startem i lądowaniem oraz kiedy jest to bezpieczne i wykonalne automatycznie uruchamiane pomocnicze środki ewakuacji awaryjnej były przygotowane i gotowe do użycia.

OPS 1.320

Siedzenia, pasy bezpieczeństwa i uprzącze bezpieczeństwa

- a) Członkowie załogi
 - 1) Podczas startu i lądowania oraz zawsze, kiedy dowódca uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, każdy członek załogi zabezpiecza się za pomocą wszystkich przewidzianych pasów i uprzączy bezpieczeństwa, prawidłowo je zapinając.
 - 2) We wszystkich innych fazach lotu każdy członek załogi lotniczej pozostający na swoim stanowisku w kabinie załogi ma zapięty pas bezpieczeństwa.

b) Pasażerowie

- 1) Przed startem i lądowaniem oraz podczas kołowania i zawsze, kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, dowódca zapewnia, by każdy pasażer na pokładzie zajmował miejsce siedzące lub leżankę i miał prawidłowo zapięty pas bezpieczeństwa lub uprząż bezpieczeństwa, tam gdzie jest przewidziana.
- 2) Operator podejmuje odpowiednie przygotowania, a dowódca zapewnia, by przypadki, kiedy na jednym miejscu pasażerskim w samolocie siedzi więcej niż jedna osoba, były ograniczone do wyznaczonych siedzeń i przypadków, kiedy miejsce to zajmuje jedna osoba dorosła i jedno małe dziecko, prawidłowo zabezpieczone dodatkowym pasem lub innym urządzeniem przytrzymującym.

OPS 1.325

Zabezpieczenie kabiny pasażerskiej oraz kuchni

- a) Operator ustanawia procedury zapewniające, aby przed kołowaniem, startem i lądowaniem żadne z wyjść i dróg ewakuacji nie były zablokowane.
- b) Dowódca zapewnia, by przed startem i lądowaniem oraz zawsze kiedy uzna to za konieczne ze względów bezpieczeństwa, całe wyposażenie i bagaż były prawidłowo unieruchomione.

OPS 1.330

Dostęp do wyposażenia awaryjnego

Dowódca zapewnia, by całe istotne pokładowe wyposażenie awaryjne pozostawało łatwo dostępne do natychmiastowego wykorzystania.

OPS 1.335

Palenie tytoniu na pokładzie

- a) Dowódca zapewnia, by żadnej osobie na pokładzie nie zezwolono na palenie tytoniu:
 - 1) kiedy uznaje się to za konieczne ze względów bezpieczeństwa;
 - 2) kiedy samolot znajduje się na ziemi, chyba że palenie jest wyraźnie dozwolone zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej;
 - 3) poza wyznaczonymi miejscami dla palących, w przejściu(-ach) i toalecie(-tach);
 - 4) w przedziałach bagażowych lub innych miejscach, gdzie jest przewożony ładunek nieumieszczony w ogniotrwałych pojemnikach albo nieprzykryty ogniotrwałą tkaniną; oraz
 - 5) w częściach kabiny, w których korzysta się z tlenu.

OPS 1.340

Warunki meteorologiczne

- a) W locie IFR dowódca samolotu:
 - 1) nie przystępuje do startu; ani
 - 2) w przypadku zmiany trasy w trakcie lotu nie kontynuuje lotu poza punkt, od którego ma zastosowanie zmieniony plan lotu, dopóki nie uzyska informacji wskazującej, że spodziewane warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub określonym w OPS 1.295 lotnisku lub lotniskach zapasowych spełniają lub przewyższają minima dla planowania, określone w OPS 1.297.
- b) W locie IFR dowódca nie kontynuuje lotu poza:
 - 1) punkt decyzji, gdy wykorzystywana jest procedura punktu decyzji; lub
 - 2) z góry wyznaczony punkt, gdy wykorzystywana jest procedura z góry wyznaczonego punktu, dopóki nie uzyska informacji wskazującej, że spodziewane warunki meteorologiczne na lotnisku docelowym lub określonym w OPS 1.295 lotnisku lub lotniskach zapasowych spełniają lub przewyższają minima dla planowania, określone w OPS 1.225.

- c) W locie IFR dowódca nie kontynuuje lotu w kierunku planowanego lotniska docelowego, jeśli najnowsze dostępne mu informacje nie wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania warunki meteorologiczne na tym lotnisku docelowym lub na co najmniej jednym lotnisku zapasowym dla tego lotniska docelowego spełniają lub przewyższają mające zastosowanie do danego lotniska minima operacyjne planowania.
- d) W locie VFR dowódca nie przystępuje do startu, jeśli bieżące komunikaty meteorologiczne lub połączenie bieżących komunikatów i prognoz nie wskazują na to, że warunki meteorologiczne panujące na trasie lotu lub na tej części trasy, która ma być przebyta w locie VFR, będą w odpowiednim czasie wystarczające dla zachowania zgodności z przepisami o lotach VFR.

OPS 1.345

Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury naziemne

- a) Operator ustanawia procedury stosowane w razie konieczności odladzania i przeciwdziałania oblodzeniu samolotu na ziemi oraz przeprowadzania związanych z tym kontroli samolotu(-ów).
- b) Dowódca nie przystępuje do startu, dopóki z zewnętrznych powierzchni nie zostanie usunięte nagromadzenie jakichkolwiek substancji, mogące ujemnie wpłynąć na osiągi lub sterowność samolotu, z wyjątkiem przypadków dopuszczonych w instrukcji użytkowania w locie (AFM).

OPS 1.346

Lód oraz inne zanieczyszczenia — procedury w locie

- a) Operator ustanawia procedury dla lotów w spodziewanych lub istniejących warunkach oblodzenia.
- b) Dowódca nie przystępuje do wykonania lotu ani nie kieruje celowo samolotu w obszar spodziewanych lub istniejących warunków powodujących oblodzenia, o ile samolot nie jest certyfikowany i wyposażony do odbywania lotów w takich warunkach.

OPS 1.350

Zapas paliwa i oleju

Dowódca nie przystępuje do wykonania lotu, dopóki nie upewni się, że samolot został zaopatrzony w paliwo i olej co najmniej w planowanej ilości wystarczającej na bezpieczne zakończenie lotu, uwzględniając spodziewane warunki operacyjne.

OPS 1.355

Warunki do startu

Przed przystąpieniem do startu, dowódca zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku startu oraz stan planowanej do startu drogi startowej nie wpłyną ujemnie na bezpieczeństwo startu i odlotu.

OPS 1.360

Stosowanie minimów do startu

Przed przystąpieniem do startu dowódca zobowiązany jest upewnić się, że RVR lub widzialność w kierunku startu samolotu jest równa lub przewyższa mające zastosowanie minimum.

OPS 1.365

Minimalne wysokości lotu

Dowódca lub pilot lecący nie odbywa lotu poniżej wyznaczonych minimalnych wysokości lotu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy jest to konieczne podczas startu lub lądowania.

OPS 1.370

Symulowanie sytuacji nienormalnych w czasie lotu

Operator ustanawia procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne, wymagające zastosowania w części lub w całości procedur postępowania w sytuacjach nienormalnych lub awaryjnych i sztucznego symulowania IMC (warunków meteorologicznych dla lotów wg wskazań przyrządów).

OPS 1.375

Gospodarka paliwem w locie

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.375)

- a) Operator ustanawia procedurę zapewniającą, by podczas lotu prowadzono kontrole ilości paliwa i zarządzano jego zużyciem.
- b) Dowódca zapewnia, by pozostała podczas lotu ilość paliwa zużywalnego nie była mniejsza od ilości potrzebnej na dołot do lotniska, na którym możliwe jest bezpieczne lądowanie, bez naruszenia ostatecznej rezerwy paliwa.
- c) Dowódca zgłasza sytuację awaryjną, kiedy stwierdzi, że obliczona ilość paliwa zużywalnego podczas lądowania jest mniejsza od ostatecznej rezerwy paliwa.

OPS 1.380

Celowo pozostawiono puste

OPS 1.385

Użycie dodatkowego tlenu

Dowódca zapewnia, by członkowie załogi lotniczej wykonujący czynności mające zasadnicze znaczenie dla bezpiecznego użytkownika samolotu w locie używali dodatkowego tlenu podawanego w sposób ciągły zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 10 000 stóp przez czas dłuższy niż 30 minut i zawsze, gdy wysokość kabinowa przekracza 13 000 stóp.

OPS 1.390

Promieniowanie kosmiczne

- a) Operator bierze pod uwagę ekspozycję na promieniowanie kosmiczne, na jakie wystawieni są w czasie lotu wszyscy członkowie załóg podczas pełnienia obowiązków (włączając podstawianie załóg do miejsc wymiany), i podejmuje następujące działania w odniesieniu do członków załóg wystawionych na promieniowanie w dawce większej niż 1 mSv w ciągu roku:
 - 1) ocenia wielkość ekspozycji na promieniowanie;
 - 2) przy planowaniu harmonogramu pracy uwzględnia ocenę wielkości ekspozycji w celu ograniczenia dawek otrzymywanych przez członków załóg w wysokim stopniu narażonych na promieniowanie;
 - 3) informuje zainteresowanych członków załóg o zagrożeniach dla zdrowia, jakie wiążą się z ich pracą;
 - 4) zapewnia, by plan pracy wchodzących w skład załóg kobiet, które powiadomiły operatora, że są w ciąży, możliwie jak najbardziej ograniczał dawkę równoważną, na jaką narażony jest płód, a w każdym przypadku zapewnia, by dawka nie przekroczyła 1 mSv do końca okresu ciąży;
 - 5) zapewnia prowadzenie indywidualnych rejestrów dla wszystkich członków załóg w wysokim stopniu narażonych na promieniowanie. Zainteresowaną osobę należy informować o wielkości otrzymanej dawki corocznie, a także przy odejściu z pracy.
- b)
 - 1) Operator nie użytkuje samolotu na wysokościach powyżej 15 000 m (49 000 stóp), jeżeli wyposażenie określone w OPS 1.680 nie jest sprawne lub jeśli procedura określona w OPS 1.680 nie jest przestrzegana.
 - 2) Dowódca lub pilot lecący rozpoczyna zniżanie tak szybko, jak jest to praktycznie możliwe w przypadku przekroczenia granicznych wartości promieniowania kosmicznego określonych w instrukcji operacyjnej.

OPS 1.395

Wykrywanie bliskości ziemi

W przypadku wykrycia przez dowolnego członka załogi lub pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) niezamierzonego zbliżenia do ziemi, dowódca lub pilot lecący zapewnia natychmiastowe podjęcie działań korygujących w celu przywrócenia bezpiecznych warunków lotu.

OPS 1.398

Stosowanie pokładowego systemu unikania kolizji (*Airborne Collision Avoidance System — ACAS*)

Operator ustanawia procedury zapewniające, by:

- a) w przypadku zainstalowanego i sprawnego systemu ACAS był on używany podczas lotu w trybie wydawania poleceń (*Resolution Advisories (RA)*), chyba że byłoby to niewłaściwe w istniejących w danym czasie warunkach;
- b) w przypadku wykrycia nadmiernego zbliżenia do innego samolotu (RA) przez system ACAS dowódca lub pilot prowadzący lot zapewnia natychmiastowe podjęcie działań korygujących celu zapewnienia bezpiecznej odległości, chyba że dokonano wzrokowej identyfikacji tego samolotu i stwierdzono, że nie stwarza on zagrożenia.

OPS 1.400

Warunki podejścia i lądowania

Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki meteorologiczne na lotnisku oraz stan planowanej do lądowania drogi startowej nie powinny uniemożliwić bezpiecznego podejścia, lądowania lub wykonania nieudanego podejścia, z uwzględnieniem danych o osiągnięciach zawartych w instrukcji operacyjnej.

OPS 1.405

Rozpoczęcie i kontynuowanie podejścia

- a) Dowódca lub pilot lecący może rozpocząć podejście według wskazań przyrządów niezależnie od podawanych wartości RVR lub widzialności meteorologicznej, ale nie będzie kontynuował podejścia poza marker zewnętrzny lub pozycję równoważną, jeśli podawana wartość RVR lub widzialność są niższe od obowiązujących minimów.
- b) Kiedy wartość RVR nie jest dostępna, to może być ona obliczona przez przeliczenie podawanej widzialności meteorologicznej zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.430 lit. h).
- c) Jeżeli po minięciu markera zewnętrznego lub pozycji równoważnej zgodnie z lit. a) powyżej podawane wartości RVR lub widzialność meteorologiczna spadną poniżej obowiązujących minimów, podejście może być kontynuowane aż do osiągnięcia wysokości DA/H lub MDA/H.
- d) Tam, gdzie nie ma markera zewnętrznego lub pozycji równoważnej, dowódca lub pilot lecący podejmuje decyzję o kontynuowaniu bądź przerwaniu podejścia przed obniżeniem się poniżej wysokości 1 000 stóp powyżej lotniska w końcowym segmencie podejścia. Jeżeli wysokość MDA/H jest równa lub wyższa niż 1 000 stóp powyżej lotniska, operator ustanawia wysokość dla każdej procedury podejścia, poniżej której nie można kontynuować podejścia, jeżeli wartości RVR lub widzialność meteorologiczna spadną poniżej obowiązujących minimów.
- e) Podejście może być kontynuowane poniżej wysokości DA/H lub MDA/H i zakończone lądowaniem, pod warunkiem że na wysokości DA/H lub MDA/H pilot sterujący uzyskał i utrzymuje wymagane odniesienie wzrokowe.
- f) Wartość RVR w strefie przyziemia ma zawsze charakter decydujący. Jeżeli wartości RVR w połowie i na końcu drogi startowej są podane i istotne, również mają charakter decydujący. Minimalna wartość RVR dla połowy drogi startowej wynosi 125 m lub równa jest wartości RVR wymaganej dla strefy przyziemia, o ile jest ona mniejsza, oraz 75 m dla końca drogi startowej. Dla samolotów wyposażonych w system naprowadzania/sterowania dobiegiem na ziemi minimalna wartość RVR dla połowy drogi startowej wynosi 75 m.

Uwaga: Określenie »istotny« oznacza w tym kontekście, że dana część drogi startowej jest używana podczas fazy dużej prędkości przy lądowaniu, do chwili zredukowania prędkości do około 60 węzłów.

OPS 1.410

Procedury operacyjne — wysokość progowa

Operator zobowiązany jest ustanowić procedury operacyjne mające zapewnić, że samolot wykonujący podejście precyzyjne, będący w konfiguracji i położeniu do lądowania, będzie przekraczał próg drogi startowej z bezpiecznym marginesem wysokości.

OPS 1.415

Dziennik podróży

Dowódca zapewnia, by pokładowy dziennik podróży samolotu był regularnie wypełniany.

OPS 1.420

Zgłaszanie zdarzeń

a) Terminologia

- 1) Incydent. Zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją samolotu, które ma lub może mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.
- 2) Poważny incydent. Zdarzenie związane z wystąpieniem okoliczności wskazujących, że niemalże doszło do wypadku lotniczego.
- 3) Wypadek lotniczy. Zdarzenie związane z eksploatacją samolotu, które miało miejsce pomiędzy momentem, kiedy pierwsza osoba weszła na pokład z zamiarem wykonania lotu, a momentem, kiedy opuściły pokład wszystkie osoby, w którym:
 - i) osoba znajdująca się na pokładzie samolotu poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następnym:
 - A) przebywania na pokładzie;
 - B) bezpośredniego kontaktu z dowolną częścią samolotu, w tym z częścią, która odłączyła się od samolotu; lub
 - C) bezpośredniego oddziaływania strumienia gazów odrzutowych; z wyjątkiem przypadków kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub
 - ii) samolot doznał uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom w locie lub charakterystykom pilotażowym i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby naprawa główna lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń zespołu napędowego, w przypadku kiedy uszkodzenia ograniczają się do samego silnika, jego osłon lub akcesoriów; lub uszkodzenia ograniczają się do śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, opon, zespołów hamulcowych, owiewek, małych wgnieceń lub przebić poszycia samolotu; lub
 - iii) samolot zaginął lub znajduje się w miejscu całkowicie niedostępnym.

b) Zgłaszanie incydentów. Operator ustanawia procedury zgłaszania incydentów, uwzględniające obowiązki określone poniżej i okoliczności opisane w lit. d) poniżej.

- 1) OPS 1.085 lit. b) określa obowiązki członków załogi w odniesieniu do zgłaszania incydentów, które zagraziły lub mogły zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- 2) Dowódca lub operator użytkujący samolot dokonuje zgłoszenia organowi każdego incydentu, który zagraził lub mógł zagrazić bezpieczeństwu lotu.
- 3) Zgłoszenie musi być wysłane w ciągu 72 godzin od powzięcia wiadomości o incydencie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.
- 4) Dowódca zapewnia, by każda znana lub podejrzewana usterka techniczna oraz każde przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych, jakie nastąpiło w czasie, gdy był on odpowiedzialny za lot, zostały odnotowane w pokładowym dzienniku technicznym samolotu. Jeżeli usterka lub przekroczenie ograniczeń eksploatacyjnych zagraziło lub mogło zagrazić bezpieczeństwu lotu, dowódca zobowiązany jest ponadto zainicjować przesłanie raportu organowi, zgodnie z lit. b) pkt 2 powyżej.
- 5) W przypadku incydentów zgłaszanych zgodnie z lit. b) pkt 1–3 powyżej, które powstały z powodu lub były związane z dowolną niesprawnością, wadliwym działaniem lub usterką samolotu, wyposażenia samolotu lub dowolnego urządzenia naziemnego lub które wpłynęło lub mogło wpłynąć niekorzystnie na utrzymanie zdatności samolotu do lotu, operator zobowiązany jest także do powiadomienia, w chwili przekazywania zgłoszenia organowi, organizacji odpowiedzialnej za konstrukcję lub dostawcy lub, jeśli ma to zastosowanie, organizację odpowiedzialną za utrzymanie zdatności do lotu.

c) Zgłaszanie wypadków i poważnych incydentów

Operator ustanawia procedury zgłaszania wypadków i poważnych incydentów, uwzględniające obowiązki opisane poniżej i okoliczności opisane w lit. d) poniżej.

- 1) Dowódca samolotu powiadamia operatora o każdym wypadku lub poważnym incydencie zaistniałym w czasie, kiedy ponosił odpowiedzialność za lot. W przypadku kiedy dowódca nie jest w stanie dokonać tego powiadomienia, zadanie to wykonuje dowolny inny członek załogi samolotu, jeżeli jest w stanie to zrobić, z zachowaniem kolejności przekazywania dowództwa samolotu określonej przez operatora.
- 2) Operator zapewnia, by organ w państwie operatora, najbliższy właściwy organ (jeśli nie jest to organ w państwie operatora) oraz każdy inny podmiot, którego powiadomienie jest wymagane przez państwo operatora, zostały powiadomione za pomocą najszybszych dostępnych środków o każdym zaistniałym wypadku lub poważnym incydencie oraz, jedynie w razie wypadku, najpóźniej przed przemieszczeniem samolotu z miejsca wypadku, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.
- 3) Dowódca lub operator użytkujący samolot składa w ciągu 72 godzin od wypadku lub poważnego incydentu zgłoszenie organowi w państwie operatora.

d) Zgłoszenia szczególne

Niżej wymienione zdarzenia wymagają zastosowania szczególnych metod zgłaszania lub powiadamiania:

- 1) Incydenty w ruchu lotniczym. Dowódca bezzwłocznie powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o incydencie i informuje tę jednostkę o zamiarze zgłoszenia po zakończeniu lotu incydentu w ruchu lotniczym, ilekroć samolot w locie został narażony na zagrożenie z powodu:

- i) zbliżenia się zagrażającego kolizją z dowolnym innym urządzeniem latającym;
- ii) niewłaściwych procedur ruchu lotniczego lub nieprzestrzegania obowiązujących procedur przez służby ruchu lotniczego lub przez załogę;
- iii) niesprawności urządzeń naziemnych służb ruchu lotniczego.

Ponadto dowódca powiadamia o incydencie organ.

- 2) Wystąpienie sygnalizacji RA (*Resolution Advisory*) pokładowego systemu unikania kolizji (*Airborne Collision Avoidance System — ACAS*). Dowódca powiadamia zainteresowaną jednostkę organizacyjną służb ruchu lotniczego i składa organowi raport ACAS o każdym przypadku, kiedy dowolny samolot wykonał podczas lotu manewr w odpowiedzi na polecenie RA wydane przez system ACAS.
- 3) Zagrożenia związane z ptakami i zderzenia z ptakami
 - i) Dowódca samolotu informuje natychmiast lokalne służby ruchu lotniczego o każdym zaobserwowanym potencjalnym zagrożeniu związanym z ptakami.
 - ii) Jeżeli dowódca wie, że doszło do zderzenia samolotu z ptakiem, składa organowi po wylądowaniu pisemny raport o zderzeniu z ptakiem, jeśli samolot, za który jest odpowiedzialny, doznał w wyniku tego zderzenia znaczących uszkodzeń lub utraty lub zakłócenia funkcji któregośkolwiek z podstawowych systemów pokładowych. Jeżeli zderzenie z ptakiem zostało wykryte w czasie nieobecności dowódcy, za złożenie raportu odpowiada operator.
- 4) Sytuacje awaryjne w locie z materiałami niebezpiecznymi na pokładzie. Jeżeli w locie wystąpi sytuacja awaryjna, a okoliczności na to pozwalają, dowódca informuje właściwą jednostkę organizacyjną służby ruchu lotniczego o wszelkich materiałach niebezpiecznych na pokładzie. Jeśli zdarzenie to było związane z przewozem materiału niebezpiecznego, dowódca samolotu spełnia po wylądowaniu także wymagania dotyczące zgłaszania zdarzeń, określone w OPS 1.1225.
- 5) Bezprawna ingerencja. W razie aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie samolotu dowódca lub, pod jego nieobecność, operator składa raport władzom lokalnym oraz władzom państwa operatora tak szybko, jak to jest praktycznie możliwe. (Patrz także: OPS 1.1245).
- 6) Napotkane potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa. Dowódca samolotu powiadamia właściwą jednostkę organizacyjną służb ruchu lotniczego, tak szybko jak to jest praktycznie możliwe, o wszelkich napotkanych w locie potencjalnych zagrożeniach bezpieczeństwa, takich jak nieprawidłowa praca urządzeń naziemnych lub nawigacyjnych, zjawiska meteorologiczne lub chmura pyłu wulkanicznego napotkana podczas lotu.

OPS 1.425

Zarezerwowane

Dodatek 1 do OPS 1.270

Rozmieszczenie bagażu i ładunku

Ustalone przez operatora procedury zapewniające prawidłowe i bezpieczne rozmieszczenie bagażu ręcznego oraz ładunku muszą uwzględniać, co następuje:

- 1) każdy przedmiot przewożony w kabinie musi być umieszczony tylko w takim miejscu, które zapewni jego unieruchomienie;
- 2) nie wolno przekraczać ograniczeń masy podanych na tabliczkach umieszczonych na miejscach załadowania lub obok nich;
- 3) nie wolno wykorzystywać przestrzeni pod siedzeniem, chyba że jest ono wyposażone w listwę ograniczającą, a rozmiar bagażu pozwala na jego odpowiednie unieruchomienie przez tego rodzaju zabezpieczenie;
- 4) nie wolno umieszczać przedmiotów w toaletach lub przy ściankach działowych, które nie są w stanie zapobiec ich przemieszczaniu do przodu, na boki lub w górę, chyba że przy ściankach działowych zainstalowana jest szafka z tabliczką informującą o dopuszczalnej masie, która może być przy nich umieszczona;
- 5) bagaż i ładunek umieszczony w schowkach nie może mieć rozmiarów, które uniemożliwią skuteczne zamknięcie zamka drzwiczek;
- 6) nie wolno umieszczać bagażu i ładunku w miejscach utrudniających dostęp do wyposażenia awaryjnego; oraz
- 7) przed startem, lądowaniem oraz zawsze, kiedy zostaje włączona sygnalizacja nakazu zapięcia pasów lub polecenie to zostaje wydane w inny sposób, musi być przeprowadzone sprawdzenie, czy bagaż jest umieszczony w miejscach, w których nie utrudni ewakuacji z samolotu i nie spowoduje uszkodzeń ciała poprzez upadek (lub przemieszczenie się w inny sposób), stosownie do fazy lotu.

Dodatek 1 do OPS 1.305

Uzupełnianie lub usuwanie paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają

Operator zobowiązany jest ustanowić procedury operacyjne uzupełniania lub usuwania paliwa w czasie, gdy pasażerowie wsiadają, przebywają na pokładzie lub wysiadają, zapewniające zachowanie następujących środków ostrożności:

- 1) jedna wyszkolona osoba musi pozostawać na wyznaczonym miejscu podczas operacji paliwowych z pasażerami na pokładzie. Osoba ta musi być przygotowana do wykonania procedur awaryjnych w zakresie zabezpieczenia przeciwpożarowego i gaszenia ognia, prowadzenia łączności oraz inicjowania ewakuacji i kierowania nią;
- 2) istnieje obowiązek ustanowienia dwustronnej łączności i jej utrzymywania za pomocą pokładowego systemu komunikacji wewnętrznej (interkom) lub innych odpowiednich środków pomiędzy obsługą naziemną nadzorującą tankowanie a wykwalifikowanym personelem na pokładzie samolotu;
- 3) załoga, personel i pasażerowie muszą być ostrzeżeni o mającym nastąpić uzupełnianiu/usuwaniu paliwa;
- 4) sygnalizacja »zapiąć pasy« musi być wyłączona;
- 5) sygnalizacja »NIE PALIĆ« oraz wewnętrzne światła wskazujące wyjścia awaryjne muszą być włączone;
- 6) pasażerowie muszą otrzymać polecenie rozpięcia pasów bezpieczeństwa oraz wstrzymania się od palenia;
- 7) na pokładzie musi znajdować się wystarczająca liczba wyszkolonego personelu, gotowego do natychmiastowej ewakuacji awaryjnej;
- 8) w razie wykrycia we wnętrzu samolotu oparów paliwa lub wystąpienia dowolnego innego zagrożenia w czasie uzupełniania/usuwania paliwa, operacja paliwowa musi zostać natychmiast przerwana;
- 9) powierzchnia terenu pod wyjściami wyznaczonymi do ewakuacji i w miejscach rozwinięcia trapów awaryjnych musi być wolna; oraz
- 10) muszą być poczynione niezbędne przygotowania do szybkiej i bezpiecznej ewakuacji.

Dodatek 1 do OPS 1.375

Gospodarka paliwem w locie

- a) Sprawdzanie ilości paliwa w locie
- 1) Dowódca zapewnia, by sprawdzenia ilości paliwa były wykonywane w regularnych odstępach czasu. Ilość pozostałego paliwa musi być odnotowywana i oceniana w celu:
 - i) porównania zużycia rzeczywistego ze zużyciem planowanym;
 - ii) sprawdzenia, czy ilość pozostałego paliwa wystarczy do zakończenia lotu; oraz
 - iii) określenia przewidywanej ilości paliwa pozostającej w chwili osiągnięcia lotniska docelowego.
 - 2) Odpowiednie dane dotyczące paliwa muszą być rejestrowane.
- b) Gospodarka paliwem w locie
- 1) Jeżeli w wyniku sprawdzenia ilości paliwa w locie obliczona ilość paliwa pozostałego w chwili osiągnięcia lotniska docelowego będzie mniejsza od sumy ilości paliwa wymaganego na dołot do lotniska zapasowego i ostatecznej rezerwy paliwa, to dowódca przy podejmowaniu decyzji o dalszym locie do lotniska docelowego, bądź zmianie kursu na lotnisko zapasowe, które zapewni lądowanie bez naruszenia ostatecznej rezerwy paliwa, musi uwzględnić warunki ruchowe i operacyjne panujące na lotnisku docelowym, na lotnisku zapasowym dla lotniska docelowego oraz na trasie prowadzącej do lotniska zapasowego.
 - 2) Podczas lotu do izolowanego lotniska:

Określa się ostatni możliwy punkt zmiany kursu na inne dostępne lotnisko zapasowe na trasie. Przed osiągnięciem tego punktu dowódca ocenia spodziewaną ilość paliwa, jaka pozostanie nad izolowanym lotniskiem, warunki meteorologiczne oraz warunki ruchowe i operacyjne panujące na izolowanym lotnisku oraz na wszystkich lotniskach na trasie, przed podjęciem decyzji, czy skierować samolot na lotnisko izolowane, czy też zmienić kurs na lotnisko na trasie.

CZĘŚĆ E

WYKONYWANIE LOTÓW W KAŻDYCH WARUNKACH METEOROLOGICZNYCH (AWO)

OPS 1.430

Minima operacyjne lotniska — zasady ogólne

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.430)

- a) Operator ustanawia dla każdego planowanego do użycia lotniska minima operacyjne lotniska, których wartości nie będą niższe od podanych w dodatku 1. Metoda określania tych minimów musi być możliwa do przyjęcia dla organu. Minima te nie mogą być niższe od żadnego innego minimum, które może zostać ustanowione dla tych lotnisk przez państwo, w którym się znajdują, z wyłączeniem przypadków kiedy państwo to wydało na to wyraźną zgodę.
- Uwaga: Powyższa litera nie zabrania dokonywania podczas lotu obliczeń minimów dla nieplanowanego lotniska zapasowego, o ile obliczenia te są przeprowadzane według przyjętych metod.*
- b) Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotnisk, mających zastosowanie do określonej operacji lotniczej, operator musi w pełni brać pod uwagę:
- 1) typ, osiągi i właściwości pilotażowe samolotu;
 - 2) skład załogi lotniczej, jej fachowość i doświadczenie;
 - 3) wymiary i charakterystyki dróg startowych, które mogą być wybrane do użycia;
 - 4) przydatność oraz parametry techniczne dostępnych wizualnych i instrumentalnych naziemnych pomocy nawigacyjnych;
 - 5) dostępne w samolocie wyposażenie do nawigacji lub kierowania torem lotu, odpowiednio, podczas startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
 - 6) przeszkody w strefach podejścia, nieudanego podejścia i wznoszenia, wymaganych dla wykonania procedur awaryjnych oraz konieczne przewyższenie nad przeszkodami;
 - 7) przewyższenie nad przeszkodami (wyrażone w wysokościach bezwzględnych/względnych (OCA/OCH)) dla procedur podejść według wskazań przyrządów; oraz
 - 8) środki określania i raportowania warunków meteorologicznych.
- c) Kategorie samolotów, o których mowa w niniejszej części, muszą być określone zgodnie z metodą zawartą w dodatku 2 do OPS 1.430 lit. c).

OPS 1.435

Terminologia

Określenia użyte w tej części mają następujące znaczenia:

- 1) Podejście z widocznością (*circling*). W podejściu według wskazań przyrządów, faza podejścia z widocznością, mająca na celu wprowadzenie samolotu na prostą do lądowania na drodze startowej, której położenie uniemożliwia podejście z trasy.
 - 2) Procedury ograniczonej widzialności (*LVP — Low Visibility Procedures*). Procedury stosowane na lotnisku w celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji podejść do lądowania w kategorii II i III oraz startów przy ograniczonej widzialności (*LVTO*).
 - 3) Start przy ograniczonej widzialności (*Low Visibility Take-Off (LVTO)*). Start w sytuacji, gdy widzialność wzdłuż drogi startowej (*RVR*) jest mniejsza niż 400 m.
 - 4) System sterowania torem lotu (*flight control system*). System, w którego skład wchodzi system automatycznego lądowania lub hybrydowy system lądowania.
 - 5) System sterowania torem lotu typu *fail-passive (Fail-Passive flight control system)*. System sterowania torem lotu typu *fail-passive* jest to system, w którym w razie powstania niesprawności nie występuje stan istotnego braku wyważenia samolotu, odejścia od ścieżki lotu lub wysokości lotu, ale lądowanie nie jest dokończane automatycznie. Po wystąpieniu niesprawności w systemie automatycznego sterowania torem lotu typu *fail-passive* pilot przejmuje sterowanie samolotem.
 - 6) System sterowania torem lotu typu *fail-operational (Fail-Operational flight control system)*. System sterowania torem lotu typu *fail-operational* jest to system, w którym w razie powstania niesprawności poniżej wysokości alarmowej (*alert height*), podejście, wyrównanie i lądowanie mogą być dokończane automatycznie. W przypadku wystąpienia niesprawności system lądowania automatycznego będzie działał jako system *fail-passive*.
 - 7) Hybrydowy system lądowania typu *fail-operational (Fail-Operational hybrid landing system)*. System, który składa się z pierwotnego systemu automatycznego lądowania typu *fail-passive* i wtórnego, niezależnego systemu prowadzenia umożliwiającego pilotowi w razie wystąpienia niesprawności w systemie pierwotnym wykonanie lądowania ręcznego.
- Uwaga: Typowy wtórny niezależny system prowadzenia składa się z monitorowanego wskaźnika refleksyjnego (*head-up display — HUD*), na którym wyświetlane są informacje naprowadzające, zwykle w formie poleceń, które mogą jednak być zastąpione informacjami o położeniu (lub odejściu od ścieżki lotu).
- 8) Podejście z widocznością (*Visual approach*). Podejście, w którym całość lub część procedur podejścia według wskazań przyrządów nie jest wykonywana, a podejście jest wykonywane na podstawie odniesienia wzrokowego do terenu.

OPS 1.440

Operacje przy ograniczonej widzialności — ogólne zasady operacyjne

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.440)

- a) Operator nie prowadzi operacji w kategorii II lub III, o ile nie są spełnione następujące warunki:
 - 1) każdy uczestniczący w nich samolot jest certyfikowany do prowadzenia operacji z wysokościami decyzji (*DH*) poniżej 200 stóp lub bez wysokości decyzji (*DH*) i jest wyposażony w urządzenia zgodne z przepisami CS-AWO w sprawie wykonywania lotów w każdych warunkach meteorologicznych lub równoważnymi przepisami przyjętymi przez organ;
 - 2) został ustanowiony i jest utrzymywany system rejestracji udanych i nieudanych podejść do lądowania lub lądowań automatycznych w celu monitorowania ogólnego stanu bezpieczeństwa operacji;
 - 3) prowadzenie operacji zostało zatwierdzone przez organ;
 - 4) załoga lotnicza składa się co najmniej z 2 pilotów; oraz
 - 5) wysokość decyzji (*DH*) określa się przy użyciu radiowysokościomierza.
- b) Operator nie wykonuje startów przy ograniczonej widzialności, kiedy *RVR* jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D), chyba że wykonywanie takich operacji zostało zatwierdzone przez organ.

OPS 1.445

Operacje przy ograniczonej widzialności — lotnisko

- a) Operator nie korzysta z lotniska do prowadzenia operacji w kategorii II lub III, o ile lotnisko to nie zostało zatwierdzone do takich operacji przez państwo, w którym się ono znajduje.
- b) Operator upewnia się, czy na lotniskach, na których będą prowadzone operacje przy ograniczonej widzialności (*low visibility operations*), zostały ustanowione i są egzekwowane procedury operacji przy ograniczonej widzialności (*LVP*).

OPS 1.450

Operacje przy ograniczonej widzialności — szkolenie i kwalifikacje

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.450)

Przed przystąpieniem do prowadzenia operacji startów przy ograniczonej widzialności oraz operacji w kategorii II i III operator zapewnia, aby:

- 1) każdy członek załogi lotniczej:
 - i) ukończył szkolenia i sprawdziany wymagane w dodatku 1, łącznie ze szkoleniem na symulatorze lotu w operacjach do wartości granicznych RVR i wysokości decyzji (DH) odpowiednich do posiadanego przez operatora zezwolenia na prowadzenie operacji w kategorii II lub III; oraz
 - ii) posiadał kwalifikacje zgodnie z dodatkiem 1;
- 2) szkolenia i sprawdziany były prowadzone zgodnie ze szczegółowym programem szkolenia zatwierdzonym przez organ i włączonym do instrukcji operacyjnej. Szkolenia te są szkoleniami dodatkowymi do wymaganych w części N; oraz
- 3) kwalifikacje załogi lotniczej były określone w odniesieniu do rodzajów operacji i typów samolotów.

OPS 1.455

Operacje przy ograniczonej widzialności — procedury operacyjne

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.455)

- a) Operator zobowiązany jest ustanowić procedury i instrukcje wykonywania startów przy ograniczonej widzialności (LVTO) oraz operacji w kategorii II i III. Procedury te muszą być włączone do instrukcji operacyjnej i określać obowiązki członków załogi lotniczej podczas, odpowiednio, kołowania, startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia.
- b) Dowódca upewnia się, że:
 - 1) przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności lub podejścia w kategorii II lub III stan wyposażenia wizualnego i instrumentalnego jest odpowiedni;
 - 2) przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności lub podejścia w kategorii II lub III według informacji uzyskanej od służb ruchu lotniczego są w użyciu odpowiednie procedury LVP; oraz
 - 3) przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności, gdy wartość RVR jest mniejsza niż 150 m (dla samolotów w kategorii A, B i C) lub 200 m (dla samolotów kategorii D) lub podejścia w kategorii II lub III, członkowie załogi lotniczej mają odpowiednie kwalifikacje.

OPS 1.460

Operacje przy ograniczonej widzialności — wyposażenie minimalne

- a) Operator zobowiązany jest umieścić w instrukcji operacyjnej wykaz wyposażenia minimalnego, które zgodnie z instrukcją użytkowania w locie (AFM) lub innym zatwierdzonym dokumentem musi być sprawne przed przystąpieniem do startu przy ograniczonej widzialności lub podejścia w kategorii II lub III.
- b) Dowódca upewnia się, że stan samolotu i jego odpowiednich systemów pokładowych jest właściwy dla podejmowanej operacji.

OPS 1.465

Minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR)

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.465)

Operator zapewnia, by:

- 1) loty VFR były wykonywane zgodnie z przepisami o lotach z widocznością oraz zgodnie z warunkami określonymi w tabeli w dodatku 1 do OPS 1.465;
- 2) loty specjalne VFR nie były rozpoczynane przy widzialności mniejszej niż 3 kilometry i nie były kontynuowane przy widzialności mniejszej niż 1,5 kilometra.

Dodatek 1 do OPS 1.430

Minima operacyjne lotniska

a) Minima do startu

1) Uwagi ogólne

- i) Ustanowione przez operatora minima do startu muszą być wyrażone w postaci granicy widzialności meteorologicznej (VIS) lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR), z uwzględnieniem wszelkich istotnych czynników mających zastosowanie dla każdego z planowanych do użycia lotnisk oraz własności samolotu. Jeżeli zachodzi szczególna potrzeba dostrzeżenia i ominięcia przeszkód podczas odlotu lub przymusowego lądowania, należy określić dodatkowe warunki (np. wysokość podstawy chmur).
 - ii) Dowódca nie przystępuje do startu, jeżeli warunki meteorologiczne na lotnisku odlotu nie są równe lub lepsze od obowiązujących minimów do lądowania na tym lotnisku, chyba że jest dostępne odpowiednie lotnisko zapasowe dla lotniska startu.
 - iii) Kiedy podawana widzialność meteorologiczna (VIS) jest niższa od wymaganej do startu, a widzialność wzdłuż drogi startowej (RVR) nie jest podawana, to start może być rozpoczęty tylko wtedy, gdy dowódca jest w stanie stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum.
 - iv) Kiedy nie są dostępne podawane wartości VIS lub RVR, start może zostać rozpoczęty tylko wtedy, gdy dowódca jest w stanie stwierdzić, że RVR lub VIS wzdłuż wybranej drogi startowej jest równa bądź lepsza od wymaganego minimum.
- 2) Odniesienie wzrokowe (*Visual reference*). Minima do startu muszą być wybrane w sposób zapewniający wystarczającą orientację wzrokową pilota umożliwiającą sterowanie samolotem w razie przerwania startu i kontynuacji startu po niesprawności krytycznego zespołu napędowego.

3) Wymagane RVR/VIS

- i) Ustanowione przez operatora minima do startu samolotów wielosilnikowych, których osiągi pozwalają w razie niesprawności krytycznego zespołu napędowego w dowolnej fazie startu na zatrzymanie samolotu lub na kontynuowanie startu do wysokości 1 500 stóp nad lotniskiem z odpowiednim zapasem wysokości nad przeszkodami, muszą być wyrażone w wartościach RVR/VIS nie mniejszych niż podane w tabeli 1 poniżej, z wyjątkiem przypadków wymienionych w pkt 4 poniżej:

Tabela 1

Wartości RVR/VIS do startu

| Wartości RVR/VIS do startu | |
|--|----------------------------|
| Urządzenia naziemne | RVR/VIS (Uwaga 3) |
| Brak (tylko w ciągu dnia) | 500 m |
| Światła krawędziowe drogi startowej lub oznaczona linia centralna | 250/300 m (Uwagi 1 i 2) |
| Światła krawędziowe i linii centralnej drogi startowej | 200/250 m (Uwaga 1) |
| Światła krawędziowe i linii centralnej drogi startowej oraz dane wielopunktowe o RVR | 150/200 m (Uwagi 1 i 4) |

Uwaga 1: Wyższe wartości stosuje się do samolotów kategorii D.

Uwaga 2: Podczas prowadzenia operacji w nocy wymagane są co najmniej światła krawędziowe i końca drogi startowej.

Uwaga 3: Podawane wartości RVR lub VIS reprezentatywne dla początkowej części rozbiegu mogą być zastąpione oceną pilota.

Uwaga 4: Wymagane wartości RVR muszą być uzyskane we wszystkich odnośnych punktach pomiaru z wyjątkiem podanym w uwadze 3 powyżej.

- ii) W przypadku samolotów wielosilnikowych, których osiągi nie spełniają warunków określonych w lit. a) pkt 3) ppkt i), w razie niesprawności krytycznego zespołu napędowego może zaistnieć konieczność natychmiastowego lądowania na lotnisku startu oraz dostrzeżenia i ominięcia przeszkód w strefie startu. Takie samoloty mogą być użytkowane przy zastosowaniu podanych niżej wartości minimów, pod warunkiem że są zdolne do spełnienia wymaganych kryteriów przewyższenia nad przeszkodami, zakładając wystąpienie niesprawności silnika na określonej wysokości. Ustanawiane przez operatora minima do startu muszą opierać się na danych o wysokości, z której przy niesprawności jednego silnika może być zbudowany tor lotu o gradiencie dodatnim (*net take-off flight path*). Użyte wartości minimalne RVR nie mogą być niższe od wartości podanych zarówno w tabeli 1, jak i w tabeli 2.

Tabela 2

Zakładana wysokość nad drogą startową przy niesprawności silnika w odniesieniu do RVR/VIS

| Wartości RVR/VIS przy starcie — tor lotu | |
|--|-------------------|
| Zakładana wysokość nad drogą startową przy niesprawności silnika | RVR/VIS (Uwaga 2) |
| < 50 ft | 200 m |
| 51 — 100 ft | 300 m |
| 101 — 150 ft | 400 m |
| 151 — 200 ft | 500 m |
| 201 — 300 ft | 1 000 m |
| > 300 ft | 1 500 m (Uwaga 1) |

Uwaga 1: 1 500 m ma także zastosowanie, jeśli po starcie nie może być zbudowany tor lotu o gradiencie dodatnim.
 Uwaga 2: Podawane wartości RVR lub VIS reprezentatywne dla początkowej części rozbiegu mogą być zastąpione oceną pilota.

- iii) Kiedy nie są dostępne podawane wartości RVR lub VIS, dowódca samolotu nie przystępuje do startu, dopóki nie jest w stanie stwierdzić, że faktyczne warunki spełniają obowiązujące minima do startu.
- 4) Wyjątki dotyczące lit. a) pkt 3) ppkt i) powyżej:
- i) Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu i pod warunkiem spełnienia wymagań poz. A) — E) poniżej, operator może obniżyć minima do startu do wartości RVR równej 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), jeżeli:
- A) na lotnisku obowiązują procedury przy ograniczonej widzialności (LVP);
 - B) czynne są światła wysokiej intensywności wzdłuż linii centralnej rozmieszczone co 15 m lub gęściej oraz krawędziowe światła wysokiej intensywności rozmieszczone co 60 m lub gęściej;
 - C) członkowie załogi lotniczej pozytywnie ukończyli szkolenie na symulatorze lotów;
 - D) z kabiny załogi widoczny jest 90-metrowy segment rozbiegu początkowego; oraz
 - E) z wszystkich istotnych punktów pomiarowych uzyskano wymagane wartości RVR.
- ii) Z zastrzeżeniem uzyskania zezwolenia organu, operator użytkujący samoloty wyposażone w zatwierdzony system utrzymywania kierunku podczas startu (*lateral guidance system*) może obniżyć minima do startu do wartości RVR mniejszej niż 125 m (samoloty kategorii A, B i C) lub 150 m (samoloty kategorii D), lecz nie mniejszej niż 75 m, o ile są dostępne zabezpieczenia i wyposażenie drogi startowej odpowiadające wymaganiom dla operacji lądowania w kategorii III.

b) Podejście nieprecyzyjne

1) Minima systemu

- i) Operator zobowiązany jest zapewnić, by minima systemu dla procedur podejścia nieprecyzyjnego, opartych na wykorzystaniu systemu ILS bez ścieżki schodzenia (tylko LLZ), VOR, NDB, SRA i VDF, nie były niższe od wartości MDH podanych w tabeli 3.

Tabela 3

Minima systemu dla pomocy podejścia nieprecyzyjnego

| Wyposażenie naziemne | Najniższa MDH |
|------------------------------------|---------------|
| ILS (bez ścieżki schodzenia — LLZ) | 250 ft |
| SRA (kończący się na ½ NM) | 250 ft |
| SRA (kończący się na 1 NM) | 300 ft |
| SRA (kończący się na 2 NM) | 350 ft |
| VOR | 300 ft |
| VOR/DME | 250 ft |
| NDB | 300 ft |
| VDF (QDM i QGH) | 300 ft |

- 2) Minimalna wysokość zniżania. Operator zobowiązany jest zapewnić, by minimalna wysokość zniżania (*minimum descent height* –MDH) dla podejścia nieprecyzyjnego nie była niższa niż:

i) OCH/OCL dla danej kategorii samolotu; lub

ii) minimum systemu.

- 3) Odniesienie wzrokowe (*Visual reference*). Pilot nie może kontynuować podejścia poniżej MDA/MDH, jeżeli nie jest w stanie wyraźnie dostrzec i zidentyfikować co najmniej jednego z następujących punktów odniesienia dla drogi startowej, na której planuje lądowanie:

- i) elementy systemu świateł podejścia;
- ii) próg drogi startowej;
- iii) oznaczenia progu drogi startowej;
- iv) światła progowe;
- v) światła identyfikacyjne progu drogi startowej;
- vi) wizualny wskaźnik ścieżki schodzenia;
- vii) strefa przyziemienia bądź oznaczenia strefy przyziemienia;
- viii) światła strefy przyziemienia;
- ix) światła krawędziowe drogi startowej; lub
- x) inne punkty wizualnego odniesienia przyjęte przez organ.

- 4) Wymagana RVR. Najniższe dozwolone do stosowania minima dla podejść nieprecyzyjnych:

Tabela 4a

RVR dla podejścia nieprecyzyjnego — pełne wyposażenie

| Minima dla podejścia nieprecyzyjnego — pełne wyposażenie (Uwagi 1, 5, 6 i 7) | | | | |
|--|------------------------|---------|---------|---------|
| MDH | RVR/Kategoria samolotu | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 ft | 800 m | 800 m | 800 m | 1 200 m |
| 300–449 ft | 900 m | 1 000 m | 1 000 m | 1 400 m |
| 450–649 ft | 1 000 m | 1 200 m | 1 200 m | 1 600 m |
| 650 ft i powyżej | 1 200 m | 1 400 m | 1 400 m | 1 800 m |

Tabela 4b

RVR dla podejścia nieprecyzyjnego — niepełne wyposażenie

| Minima dla podejścia nieprecyzyjnego — Niepełne wyposażenie (Uwagi 2, 5, 6 i 7) | | | | |
|---|------------------------|---------|---------|---------|
| MDH | RVR/Kategoria samolotu | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 ft | 1 000 m | 1 100 m | 1 200 m | 1 400 m |
| 300–449 ft | 1 200 m | 1 300 m | 1 400 m | 1 600 m |
| 450–649 ft | 1 400 m | 1 500 m | 1 600 m | 1 800 m |
| 650 ft i powyżej | 1 500 m | 1 500 m | 1 800 m | 2 000 m |

Tabela 4c

RVR dla podejścia nieprecyzyjnego — wyposażenie podstawowe

| Minima dla podejścia nieprecyzyjnego — Wyposażenie podstawowe (Uwagi 3, 5, 6 i 7) | | | | |
|---|------------------------|---------|---------|---------|
| MDH | RVR/Kategoria samolotu | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 ft | 1 200 m | 1 300 m | 1 400 m | 1 600 m |
| 300–449 ft | 1 300 m | 1 400 m | 1 600 m | 1 800 m |
| 450–649 ft | 1 500 m | 1 500 m | 1 800 m | 2 000 m |
| 650 ft i powyżej | 1 500 m | 1 500 m | 2 000 m | 2 000 m |

Tabela 4d

RVR dla podejścia nieprecyzyjnego — brak wyposażenia w światła podejścia

| Minima dla podejścia nieprecyzyjnego — Brak wyposażenia w światła podejścia (Uwagi 4, 5, 6 i 7) | | | | |
|---|------------------------|---------|---------|---------|
| MDH | RVR/Kategoria samolotu | | | |
| | A | B | C | D |
| 250–299 ft | 1 000 m | 1 500 m | 1 600 m | 1 800 m |
| 300–449 ft | 1 500 m | 1 500 m | 1 800 m | 2 000 m |
| 450–649 ft | 1 500 m | 1 500 m | 2 000 m | 2 000 m |
| 650 ft i powyżej | 1 500 m | 1 500 m | 2 000 m | 2 000 m |

Uwaga 1: Pełne wyposażenie obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła podejścia HI/MI na długości 720 m, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej. Światła muszą być włączone.

Uwaga 2: Niepełne wyposażenie obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła podejścia o wysokiej/średniej intensywności (HI/MI) na długości 420–719 m, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej. Światła muszą być włączone.

Uwaga 3: Podstawowe wyposażenie obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła podejścia o wysokiej/średniej intensywności na długości < 420 m, światła podejścia o niskiej intensywności (LI) na dowolnej długości, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej. Światła muszą być włączone.

Uwaga 4: Brak wyposażenia w światła podejścia obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej albo całkowity brak świateł.

Uwaga 5: Tabele mają zastosowanie wyłącznie w przypadku podejść do lądowania przy nominalnej ścieżce schodzenia o kącie nie większym niż 4°. Większe nachylenia ścieżki schodzenia zwykle wymagają, aby wzrokowe pomoce dla ścieżki schodzenia (np. PAPI) były także widoczne przy minimalnej wysokości zniżania (MDH).

Uwaga 6: Powyższe wartości są podawane w wartościach RVR albo jako widzialność meteorologiczna zamieniona na RVR, jak podano w lit. h).

Uwaga 7: MDH określona w tabelach 4a, 4b, 4c oraz 4d dotyczy wstępnych obliczeń MDH. Przy wyborze odpowiedniego RVR nie zachodzi konieczność zaokrąglania do najbliższych 10 stóp, które może być dokonane w celach operacyjnych, np. przy zamianie na MDA.

- 5) Operacje w nocy. Podczas prowadzenia operacji w nocy muszą być włączone co najmniej światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej.

c) Podejście precyzyjne — operacje w kategorii I

- 1) Zasady ogólne. Operacją w kategorii I jest podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie przy użyciu ILS, MLS lub PAR z wysokością decyzji (DH) nie niższą niż 200 stóp oraz RVR nie mniejszą niż 550 m.
- 2) Wysokość decyzji (DH). Operator zobowiązany jest zapewnić, by stosowana w podejściu precyzyjnym w kategorii I wysokość decyzji (DH) nie była niższa niż:
 - (i) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM), jeśli jest tam podana;
 - ii) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego;
 - iii) OCH/OCL dla danej kategorii samolotu; lub
 - iv) 200 stóp.

- 3) Odniesienie wzrokowe (*Visual reference*). Pilot nie może kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) dla kategorii I wyznaczonej zgodnie z lit. c) pkt 2) powyżej, jeżeli nie jest w stanie wyraźnie dostrzec i zidentyfikować co najmniej jednego z następujących punktów odniesienia dla drogi startowej, na której planuje lądowanie:
- (i) elementy systemu świateł podejścia;
 - ii) próg drogi startowej;
 - iii) oznaczenia progu drogi startowej;
 - iv) światła progowe;
 - v) światła identyfikacyjne progu drogi startowej;
 - vi) wizualny wskaźnik ścieżki schodzenia;
 - vii) strefa przyziemienia bądź oznaczenia strefy przyziemienia;
 - viii) światła strefy przyziemienia; lub
 - ix) światła krawędziowe drogi startowej.
- 4) Wymagana RVR. Najniższe dozwolone minima, jakie zobowiązany jest stosować operator podczas prowadzenia operacji w kategorii I, wynoszą:

Tabela 5

Wartości RVR dla podejścia w kat. I w odniesieniu do wyposażenia i wysokości decyzji (DH)

| Minima dla kategorii I | | | | |
|----------------------------|------------------------------------|------------------------|--------------------------|--------------------|
| Wysokość decyzji (Uwaga 7) | Wyposażenie naziemne/RVR (Uwaga 5) | | | |
| | Pełne (Uwagi 1 i 6) | Niepełne (Uwagi 2 i 6) | Podstawowe (Uwagi 3 i 6) | Brak (Uwagi 4 i 6) |
| 200 ft | 550 m | 700 m | 800 m | 1 000 m |
| 201–250 ft | 600 m | 700 m | 800 m | 1 000 m |
| 251–300 ft | 650 m | 800 m | 900 m | 1 200 m |
| 301 ft i powyżej | 800 m | 900 m | 1 000 m | 1 200 m |

Uwaga 1: Pełne wyposażenie obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła podejścia o wysokiej/średniej intensywności (HI/MI) na długości 720 m, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej. Światła muszą być włączone.

Uwaga 2: Niepełne wyposażenie obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła podejścia o wysokiej/średniej intensywności (HI/MI) na długości 420–719 m, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej. Światła muszą być włączone.

Uwaga 3: Podstawowe wyposażenie obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła podejścia o wysokiej/średniej intensywności (HI/MI) na długości < 420 m, światła podejścia o niskiej intensywności (LI) na dowolnej długości, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej. Światła muszą być włączone.

Uwaga 4: Brak wyposażenia w światła podejścia obejmuje oznaczenia drogi startowej, światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej albo całkowity brak świateł.

Uwaga 5: Powyższe wartości są podawane w wartościach RVR albo jako widzialność meteorologiczna przeliczona na RVR, jak podano w lit. h).

Uwaga 6: Tabela ta dotyczy konwencjonalnego podejścia z nachyleniem ścieżki schodzenia do wielkości 4° włącznie.

Uwaga 7: DH podana w tabeli 5 dotyczy wstępnych obliczeń DH. Przy wyborze odpowiedniego RVR nie zachodzi konieczność zaokrąglania do najbliższych 10 stóp, które może być dokonane w celach operacyjnych, np. przy zamianie na DA.

- 5) Operacje z jednym pilotem. Podczas prowadzenia operacji z jednym pilotem operator zobowiązany jest obliczyć minimalne wartości RVR dla każdego podejścia, zgodnie z OPS 1.430 i niniejszym dodatkiem. Wartości RVR poniżej 800 m mogą być stosowane wyłącznie w odniesieniu do samolotów wyposażonych w odpowiedni system automatycznego pilota sprzęgnięty z odbiornikiem sygnałów ILS lub MLS, w przypadku których mają zastosowanie normalne minima do lądowania. Zastosowana wysokość decyzji (DH) nie może być mniejsza niż 1,25 minimalnej wysokości użycia autopilota.
- 6) Operacje w nocy. Podczas prowadzenia operacji w nocy muszą być włączone co najmniej światła krawędziowe, progowe i końca drogi startowej.

- d) Podejście precyzyjne — operacje w kategorii II
- 1) Zasady ogólne. Operacją w kategorii II jest podejście precyzyjne według wskazań przyrządów i lądowanie przy użyciu ILS lub MLS, kiedy:
 - (i) wysokość decyzji jest mniejsza niż 200 stóp, ale nie mniejsza niż 100 stóp; oraz
 - ii) RVR jest nie mniejsza niż 300 m.
 - 2) Wysokość decyzji. Operator zobowiązany jest zapewnić, by stosowana w operacjach podejścia w kategorii II wysokość decyzji nie była niższa niż:
 - i) minimalna wysokość decyzji określona w instrukcji użytkownika w locie (AFM), jeśli jest tam podana;
 - ii) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego;
 - iii) OCH/OCL dla danej kategorii samolotu;
 - iv) wysokość decyzji (DH), do której użycia załoga lotnicza jest uprawniona do prowadzenia działań; lub
 - v) 100 stóp.
 - 3) Odniesienie wzrokowe (*Visual reference*). Pilot nie może kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji (DH) w kategorii II określonej zgodnie z lit. d) pkt 2) powyżej, jeżeli nie jest w stanie uzyskać i utrzymać odniesienia wzrokowego składającego się z segmentu co najmniej trzech kolejno występujących po sobie świateł należących do linii centralnej świateł podejścia lub świateł strefy przyziemia, lub świateł linii centralnej drogi startowej, lub świateł krawędziowych drogi startowej, lub ich połączenia. Odniesienie wzrokowe musi zawierać poprzeczny element konfiguracji terenu, tj. poprzeczkę świateł podejścia lub próg drogi startowej lub poprzeczkę oświetlenia strefy przyziemia.
 - 4) Wymagana RVR. Najniższe dozwolone minima, jakie zobowiązany jest stosować operator podczas prowadzenia operacji w kategorii II, wynoszą:

Tabela 6

RVR dla podejść w kat. II w stosunku do DH

| Minima dla kategorii II | | |
|-------------------------|---|--------------------------|
| Wysokość decyzji (DH) | Autosprężenie poniżej DH (patrz: Uwaga 1) | |
| | RVR/Kategoria samolotu A, B i C | RVR/Kategoria samolotu D |
| 100–120 ft | 300 m | 300 m (Uwaga 2)/350 m |
| 121–140 ft | 400 m | 400 m |
| 141 ft i powyżej | 450 m | 450 m |

Uwaga 1: Użyte w tabeli określenie »autosprężenie poniżej DH« oznacza ciągłe korzystanie z automatycznego systemu sterowania lotem do wysokości nie większej niż 80 % wartości mającej zastosowanie wysokości decyzji (DH). Dlatego wymagania dotyczące zdatowności do lotu mogą, ze względu na istnienie minimalnej wysokości uruchomienia automatycznego systemu sterowania, wpływać na zastosowaną wysokość decyzji (DH).

Uwaga 2: Dla samolotów kategorii D wykonujących lądowanie automatyczne można zastosować wartość RVR wynoszącą 300 m.

- e) Podejście precyzyjne — operacje w kategorii III
- 1) Zasady ogólne. Operacje w kategorii III dzielą się na:
 - (i) Operacje w kategorii III A. Operacje podejścia precyzyjnego i lądowania według wskazań przyrządów z użyciem ILS lub MLS w warunkach, kiedy:
 - A) wysokość decyzji (DH) jest niższa niż 100 stóp; oraz
 - B) RVR jest nie mniejsza niż 200 m.

- ii) Operacje w kategorii III B. Operacje podejścia precyzyjnego i lądowania według wskazań przyrządów z użyciem ILS lub MLS w warunkach, kiedy:
- A) wysokość decyzji (DH) jest niższa niż 50 stóp lub nie jest określona; oraz
- B) RVR jest mniejsza niż 200 m, ale nie mniejsza niż 75 m.
- Uwaga: Jeżeli wartość wysokości decyzji (DH) i zasięg widzenia wzdłuż drogi startowej (RVR) nie należą do tej samej kategorii operacji, to kategorię, do której ma być zaliczona operacja, ustala się na podstawie wartości RVR.*
- 2) Wysokość decyzji (DH). Podczas prowadzenia operacji, w których używana jest wysokość decyzji (DH), operator zobowiązany jest zapewnić, by nie była ona niższa niż:
- (i) minimalna wysokość decyzji określona w AFM, jeśli jest tam podana;
- ii) minimalna wysokość, do której pomoc podejścia precyzyjnego może być użyta bez wymaganego odniesienia wzrokowego; lub
- iii) wysokość decyzji (DH), do której załoga lotnicza jest uprawniona do prowadzenia działań.
- 3) Operacje bez wysokości decyzji. Operacja bez wysokości decyzji może być przeprowadzona tylko wtedy, gdy:
- (i) jest dozwolona w instrukcji użytkownika w locie (AFM);
- ii) pomoce podejścia oraz urządzenia lotniskowe umożliwiają wykonywanie operacji bez wysokości decyzji; oraz
- iii) operator uzyskał zezwolenie organu na wykonywanie operacji w kategorii III bez wysokości decyzji.
- Uwaga: W przypadku drogi startowej dopuszczonej do prowadzenia operacji w kategorii III można założyć, że jest możliwe wsparcie dla wykonywania operacji bez wysokości decyzji, chyba że w AIP lub NOTAM opublikowano szczególne ograniczenia.*
- 4) Odniesienie wzrokowe (*Visual reference*)
- (i) Podczas prowadzenia operacji w kategorii IIIA oraz operacji w kategorii IIIB z użyciem systemu sterowania torem lotu typu *fail-passive*, pilot nie może kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji określonej zgodnie z lit. e) pkt 2 powyżej, jeżeli nie jest w stanie uzyskać i utrzymać odniesienia wzrokowego składającego się z segmentu co najmniej trzech kolejno występujących po sobie świateł należących do linii centralnej świateł podejścia lub świateł strefy przyziemienia, lub świateł linii centralnej drogi startowej, lub świateł krawędziowych drogi startowej, lub ich połączenia.
- ii) Podczas prowadzenia operacji w kategorii IIIB z użyciem systemu sterowania torem lotu typu *fail-operational* i z określoną wysokością decyzji pilot nie może kontynuować podejścia poniżej wysokości decyzji określonej zgodnie z lit. e) pkt 2 powyżej, jeżeli nie jest w stanie uzyskać i utrzymać odniesienia wzrokowego składającego się co najmniej z jednego światła linii centralnej.
- iii) Podczas prowadzenia operacji w kategorii III bez wysokości decyzji kontakt wzrokowy pilota z drogą startową przed przyziemieniem nie jest wymagany.
- 5) Wymagana RVR. Najniższe dozwolone minima, jakie zobowiązany jest stosować operator podczas prowadzenia operacji w kategorii II, wynoszą:

Tabela 7

RVR dla podejść w kat. III w odniesieniu do DH oraz systemu sterowania dobiegiem (roll-out control/guidance system)

| Minima dla kategorii III | | | |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------------|--------------------|
| Kategoria podejścia | Wysokość decyzji (ft) (Uwaga 2) | Typ systemu sterowania dobiegiem | RVR (m) |
| III A | poniżej 100 ft | niewymagane | 200 m |
| III B | poniżej 100 ft | fail-passive | 150 m (Uwaga 1) |

| Minima dla kategorii III | | | |
|--------------------------|---------------------------------|----------------------------------|---------|
| Kategoria podejścia | Wysokość decyzji (ft) (Uwaga 2) | Typ systemu sterowania dobiegiem | RVR (m) |
| III B | poniżej 50 ft | fail-passive | 125 m |
| III B | poniżej 50 ft lub bez DH | fail-operational | 75 m |

Uwaga 1: Dotyczy samolotów certyfikowanych zgodnie z CS-AWO w sprawie wykonywania lotów w każdych warunkach meteorologicznych 321 lit. b) pkt 3.

Uwaga 2: Nadmiarowość systemu sterowania torem lotu jest określona w CS-AWO w sprawie wykonywania lotów w każdych warunkach meteorologicznych przez minimalną certyfikowaną wysokość decyzji.

f) Podejście z widocznością

- 1) Najniższe dozwolone minima, jakie zobowiązany jest stosować operator podczas podejścia z widocznością, wynoszą:

Tabela 8

Widzialność (VIS) oraz wysokość (MDH) dla podejścia z widocznością w odniesieniu do kategorii samolotu

| | Kategoria samolotu | | | |
|---|--------------------|---------|---------|---------|
| | A | B | C | D |
| MDH | 400 ft | 500 ft | 600 ft | 700 ft |
| Minimalna widzialność meteorologiczna (VIS) | 1 500 m | 1 600 m | 2 400 m | 3 600 m |

- 2) Podejście z widocznością wzdłuż wyznaczonych linii drogi jest przyjętą procedurą w rozumieniu tego OPS.
- g) Podejście z widocznością (*Visual approach*). Operator nie będzie wykonywał podejść z widocznością przy wartości RVR mniejszej niż 800 m.
- h) Zamiana podawanej widzialności meteorologicznej (VIS) na RVR
- 1) Operator zobowiązany jest zapewnić, by nie stosowano zamiany VIS na RVR dla obliczenia minimów do startu, minimów w operacjach w kategorii II lub III lub w sytuacji, gdy jest dostępna podawana wartość RVR.

Uwaga: Jeżeli wartość RVR jest podawana jako wyższa od maksymalnej wartości szacowanej przez operatora lotniska, np. »RVR większa niż 1 500 m«, nie uważa jej się w tym kontekście za podaną RVR i można posłużyć się tabelą konwersji.

- 2) Operator zobowiązany jest zapewnić by, z wyjątkiem okoliczności określonych w lit. h) pkt 1), dla zamiany widzialności meteorologicznej (VIS) na RVR stosowano współczynniki podane w tabeli poniżej:

Tabela 9

Zamiana VIS na RVR

| Składniki świateł w użyciu | RVR = podawana widzialność meteorologiczna × | |
|---|--|-------------|
| | w dzień | w nocy |
| Światła podejścia i drogi startowej o wysokiej intensywności (HI) | 1,5 | 2,0 |
| Każdy typ instalacji oświetleniowej inny niż powyżej | 1,0 | 1,5 |
| Brak świateł | 1,0 | Nie dotyczy |

Dodatek 2 do OPS 1.430 lit. c)

Kategorie samolotów — loty w każdych warunkach meteorologicznych

a) Klasyfikacja samolotów

Kryterium brany pod uwagę przy klasyfikacji samolotów na kategorie jest prędkość progowa (VAT), która jest równa prędkości przeciągnięcia (VSO) pomnożonej przez 1,3 lub VS1G pomnożonej przez 1,23 w konfiguracji do lądowania przy maksymalnej certyfikowanej masie do lądowania. Jeśli zarówno VSO jak i VS1G są znane, należy przyjąć większą z wyliczonych wartości VAT. Kategorie samolotów odpowiadające wartościom VAT podaje poniższa tabela:

| Kategoria samolotu | VAT |
|--------------------|--------------------|
| A | mniejsza niż 91 kt |
| B | od 91 do 120 kt |
| C | od 121 do 140 kt |
| D | od 141 do 165 kt |
| E | od 166 do 210 kt |

Braną pod uwagę konfigurację do lądowania określa operator lub producent samolotu.

b) Stała zmiana kategorii (maksymalna masa do lądowania)

- 1) Operator może ustanowić stałą, mniejszą masę do lądowania i używać tej masy do określania VAT, jeśli zostanie to zatwierdzone przez organ.
- 2) Zdefiniowana dla danego samolotu kategoria jest stała i dlatego jest niezależna od zmian warunków w codziennych operacjach lotniczych.

Dodatek 1 do OPS 1.440

Operacje przy ograniczonej widzialności — ogólne zasady operacyjne

- a) Zasady ogólne. Poniższe procedury mają zastosowanie do wprowadzania i zatwierdzania operacji przy ograniczonej widzialności (LVO).
- b) Demonstracja osiągnięć operacyjnych. Celem demonstracji osiągnięć operacyjnych jest określenie lub potwierdzenie stosowalności i skuteczności odpowiednich systemów naprowadzania samolotu, szkoleń, procedur dla załogi lotniczej, programu obsługi technicznej oraz instrukcji stosowanych w podlegającym zatwierdzeniu programie dla kategorii II/III.
 - 1) W odniesieniu do operacji z użyciem systemów w kategorii II/III należy wykonać co najmniej 30 podejść i lądowań dla każdego typu samolotu, w którym są zainstalowane te systemy, jeżeli wnioskowana DH wynosi 50 stóp lub więcej. Jeżeli DH jest mniejsza niż 50 stóp, wówczas należy wykonać co najmniej 100 podejść i lądowań, chyba że odstępstwo od tej zasady zostało zatwierdzone przez organ.
 - 2) Jeżeli operator posiada różne warianty tego samego typu samolotu, wykorzystujące ten sam podstawowy system sterowania i wyświetlaczy lub różne podstawowe systemy sterowania i wskaźników w samolotach tego samego typu, operator zobowiązany jest wykazać zadowalające osiągnięcia poszczególnych wariantów, jednak nie jest zobowiązany do przeprowadzania pełnej demonstracji osiągnięć operacyjnych dla każdego wariantu. Organ może przyjąć mniejszą liczbę podejść i lądowań, uznając doświadczenia uzyskane przez innego operatora posiadającego certyfikat AOC wydany zgodnie z OPS 1, użytkującego ten sam typ lub wariant samolotu i stosującego te same procedury.
 - 3) Jeżeli odsetek nieudanych podejść przekroczy 5 % łącznej liczby (np. niezadowolające lądowania, wyłączenia systemu), program oceny musi być poszerzony, każdorazowo o co najmniej 10 podejść i lądowań, dopóki łączny odsetek niepowodzeń nie spadnie poniżej 5 %.

- c) Gromadzenie danych podczas demonstracji osiągnięć operacyjnych. Każdy wnioskodawca musi ustanowić metodę gromadzenia danych (np. formularz wypełniany przez załogę lotniczą) w celu rejestrowania osiągnięć podczas podejścia i lądowania. Zgromadzone dane oraz podsumowanie danych z demonstracji zostają udostępnione organowi do oceny.
- d) Analiza danych. Niezadowalające podejścia lub automatyczne lądowania są dokumentowane i analizowane.
- e) Stałe monitorowanie
- 1) Po uzyskaniu początkowego zezwolenia operator zobowiązany jest stale monitorować operacje w celu wykrywania wszelkich niepożądanych tendencji, zanim staną się one zagrożeniem dla bezpieczeństwa. Monitorowanie może być prowadzone na podstawie raportów załóg lotniczych.
 - 2) Następujące informacje muszą być przechowywane przez okres 12 miesięcy:
 - i) łączna liczba podejść, z podziałem według typu samolotu, podczas których pokładowe wyposażenie w kategorii II lub III zostało użyte do wykonania udanego podejścia w lotach operacyjnych lub ćwiczebnych, z zachowaniem obowiązujących minimów dla kategorii II lub III; oraz
 - ii) raporty o niezadowalających podejściach lub automatycznych lądowaniach, z podziałem według lotnisk i znaków rejestracyjnych samolotu, w następujących kategoriach:
 - A) błędy wyposażenia pokładowego;
 - B) trudności z urządzeniami naziemnymi;
 - C) nieudane podejścia spowodowane poleceniami ATC; lub
 - D) inne przyczyny.
 - 3) Operator jest zobowiązany ustanowić procedurę monitorowania osiągnięć systemu automatycznego lądowania dla każdego samolotu.
- f) Okresy przejściowe
- 1) Operatorzy bez wcześniejszego doświadczenia w prowadzeniu operacji w kategorii II lub III
 - i) Operator bez wcześniejszego doświadczenia w prowadzeniu operacji w kategorii II lub III może uzyskać zatwierdzenie dotyczące operacji w kategorii II lub III, pod warunkiem zgromadzenia minimum sześciomiesięcznego doświadczenia w prowadzeniu operacji w kategorii I na danym typie samolotu.
 - ii) Po sześciu miesiącach prowadzenia operacji w kategorii II lub IIIA na danym typie samolotu operator może uzyskać zatwierdzenie dotyczące operacji w kategorii IIIB. Przy udzielaniu takiego zatwierdzenia organ może nakazać operatorowi stosowanie przez pewien czas wyższych minimów niż najniższe stosowane. Podwyższenie minimów obejmuje w zwykłych przypadkach tylko RVR lub ograniczenie operacji bez wysokości decyzji (DH) i musi być tak dobrane, aby nie wymagało zmian w procedurach operacyjnych.
 - 2) Operatorzy z wcześniejszym doświadczeniem w prowadzeniu operacji w kategorii II lub III. Operator posiadający wcześniejsze doświadczenie w prowadzeniu operacji w kategorii II lub III może ubiegać się o skrócenie przez organ okresu przejściowego.
- g) Obsługa techniczna wyposażenia do prowadzenia operacji w kategorii II, w kategorii III oraz startów przy ograniczonej widzialności (LVTO). Operator zobowiązany jest ustanowić, w porozumieniu z producentem, instrukcje obsługi technicznej pokładowych systemów naprowadzania i włączyć je do programu technicznej obsługi samolotu wymaganego na mocy OPS 1.910 i podlegającego zatwierdzeniu przez organ.
- h) Lotniska i drogi startowe spełniające wymagania
- 1) Przed rozpoczęciem operacji w kategorii III każde połączenie typu samolotu, wyposażenia pokładowego i drogi startowej musi zostać zweryfikowane poprzez przeprowadzenie co najmniej jednego udanego podejścia i lądowania w warunkach odpowiadających kategorii II lub lepszych.
 - 2) W przypadku dróg startowych z nierównościami terenu przed progiem lub innymi dającymi się przewidzieć lub znanymi wadami, każde połączenie typu samolotu, wyposażenia pokładowego i drogi startowej musi zostać zweryfikowane przez przeprowadzenie operacji w warunkach odpowiadających kategorii I lub lepszych przed rozpoczęciem operacji w kategorii II lub III.

- 3) Jeżeli operator posiada różne warianty tego samego typu samolotu, wykorzystujące ten sam podstawowy system sterowania i wskaźników lub różne podstawowe systemy sterowania i wskaźników w samolotach tego samego typu, operator zobowiązany jest wykazać zadowalające osiągi poszczególnych wariantów, jednak nie jest zobowiązany do przeprowadzania pełnej demonstracji osiągnięć operacyjnych dla każdego połączenia wariantu i drogi startowej.
- 4) W celu spełnienia wymagań niniejszego punktu operatorzy mogą korzystać z doświadczeń i rejestrów innych operatorów używających tego samego połączenia typu/wariantu samolotu i wyposażenia pokładowego i stosujących te same procedury.

Dodatek 1 do OPS 1.450

Operacje przy ograniczonej widzialności — szkolenie i kwalifikacje

- a) Zasady ogólne. Operator zobowiązany jest zapewnić, by programy szkolenia załóg lotniczych w operacjach przy ograniczonej widzialności obejmowały planowe szkolenie naziemne, na symulatorze lotów lub w powietrzu. Operator może ograniczyć zakres szkolenia zgodnie z pkt 2 i 3 poniżej, pod warunkiem że tak ograniczony zakres szkolenia będzie możliwy do przyjęcia przez organ.
 - 1) Członkowie załóg lotniczych bez wcześniejszego doświadczenia w operacjach w kategorii II lub kategorii III zobowiązani są odbyć pełny program przeszkolenia opisany w lit. b)–d) poniżej.
 - 2) Członkowie załóg lotniczych posiadający wcześniejsze doświadczenie w operacjach w kategorii II lub kategorii III nabyte u innego operatora mogą odbyć skrócone szkolenie naziemne.
 - 3) Członkowie załóg lotniczych posiadający wcześniejsze doświadczenie w operacjach w kategorii II lub kategorii III nabyte u danego operatora mogą odbyć skrócone szkolenie naziemne, na symulatorze lotów lub w powietrzu. Skrócone szkolenie musi obejmować co najmniej wymagania określone w lit. d) pkt 1, lit. d) pkt 2 ppkt i) lub lit. d) pkt 2 ppkt ii), stosownie do okoliczności, oraz lit. d) pkt 3 ppkt i).
- b) Szkolenie naziemne. Operator zobowiązany jest zapewnić, by początkowe szkolenie naziemne w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało co najmniej:
 - 1) charakterystykę i ograniczenia ILS lub MLS;
 - 2) charakterystykę pomocy wzrokowych;
 - 3) charakterystykę mgły;
 - 4) osiągi i ograniczenia operacyjne poszczególnych systemów pokładowych;
 - 5) skutki opadów, oblodzenia oraz uskoku wiatru i turbulencji na małej wysokości;
 - 6) skutki określonych usterek samolotu;
 - 7) użycie i ograniczenia systemów oceny RVR;
 - 8) zasady ustalania wymagań dotyczących zachowania przewyższenia nad przeszkodami;
 - 9) rozpoznawanie niesprawności urządzeń naziemnych i działania podejmowane w razie ich wystąpienia;
 - 10) procedury i środki ostrożności podejmowane w ruchu naziemnym podczas operacji przy RVR wynoszącej 400 m lub mniej oraz wszelkie dodatkowe procedury wymagane do startu w warunkach widzialności poniżej 150 m (200 m dla samolotów kategorii D);
 - 11) znaczenie wysokości decyzji (DH) ustalanych na podstawie wskazań radiowysokościomierza oraz wpływ ukształtowania terenu na wskazania radiowysokościomierza i na systemy automatycznego podejścia i lądowania;
 - 12) wagę i znaczenie wysokości alarmowej (*alert height*), jeśli jest stosowana, oraz czynności podejmowane w razie wszelkiego rodzaju niesprawności powyżej i poniżej wysokości alarmowej;
 - 13) wymagania dotyczące kwalifikacji pilotów potrzebnych do uzyskania i utrzymania zezwolenia na wykonywanie startów przy ograniczonej widzialności i prowadzenie operacji w kategorii II lub III; oraz
 - 14) znaczenie prawidłowej pozycji w fotelu i linii wzroku.

- c) Szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu
- 1) Operator zobowiązany jest zapewnić, by szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu w prowadzeniu operacji przy ograniczonej widzialności obejmowało:
 - i) sprawdzanie, na ziemi i w powietrzu, właściwego funkcjonowania wyposażenia;
 - ii) wpływ zmiany stanu instalacji naziemnych na minima;
 - iii) monitorowanie systemów automatycznego sterowania torem lotu i stanu sygnalizatorów automatycznego lądowania, z naciskiem na czynności, jakie należy podjąć w przypadku niesprawności tych systemów;
 - iv) czynności podejmowane w przypadku niesprawności takich elementów, jak silniki, systemy elektryczne, hydrauliczne lub sterowania torem lotu;
 - v) skutki znanych niesprawności oraz korzystanie z wykazu wyposażenia minimalnego (MEL);
 - vi) ograniczenia operacyjne wynikające z wymagań certyfikacyjnych dotyczących zdolności do lotu;
 - vii) informację o odniesieniach wzrokowych, których uzyskanie jest wymagane na wysokości decyzji (DH), wraz z informacją o maksymalnym dopuszczalnym odejściu od ścieżki schodzenia lub ścieżki kierunku podejścia; oraz
 - viii) wagę i znaczenie wysokości alarmowej (*alert height*), jeśli jest stosowana, oraz czynności podejmowane w przypadku każdej niesprawności powyżej i poniżej wysokości alarmowej.
 - 2) Operator zobowiązany jest zapewnić, by każdy członek załogi lotniczej został przeszkolony w zakresie swoich obowiązków i poinstruowany o wymaganiach dotyczących współpracy z innymi członkami załogi. Należy maksymalnie wykorzystywać symulatory lotów.
 - 3) Szkolenie musi być podzielone na fazy obejmujące operacje normalne, bez niesprawności samolotu lub wyposażenia, lecz z uwzględnieniem wszelkich mogących wystąpić warunków pogodowych, oraz szczegółowe scenariusze dotyczące niesprawności samolotu i wyposażenia mogących mieć wpływ na operacje w kategorii II lub III. Jeżeli system samolotu wykorzystuje systemy hybrydowe lub inne systemy specjalne (takie jak wskaźniki refleksyjne (HUD) lub sprzęt polepszający widzenie), członkowie załóg lotniczych zobowiązani są ćwiczyć w fazie treningu na symulatorze lotów użycie tych systemów w normalnych i nienormalnych trybach pracy.
 - 4) W ramach szkolenia ćwiczy się procedury na wypadek niezdolności do pracy członka załogi mające zastosowanie do startów przy ograniczonej widzialności oraz dla operacji w kategorii II lub III.
 - 5) Dla typów samolotów, które nie mają swojego symulatora lotów, operator zobowiązany jest zapewnić, by faza szkolenia na symulatorze lotów właściwa dla wizualnego scenariusza operacji w kategorii II była prowadzona na specjalnie zatwierdzonym symulatorze lotów. Tego rodzaju szkolenie musi obejmować minimum cztery podejścia do lądowania. Elementy szkolenia i ćwiczenie procedur specyficznych dla tego typu samolotu przeprowadza się w samolocie.
 - 6) Szkolenie początkowe w prowadzeniu operacji w kategorii II i III obejmuje co najmniej następujące ćwiczenia:
 - i) podejście z użyciem odpowiednich systemów naprowadzania, autopilotów i systemów sterowania zainstalowanych w samolocie, do osiągnięcia odpowiedniej wysokości decyzji (DH), wraz z przejściem do lotu z widocznością i lądowaniem;
 - ii) podejście z wszystkimi silnikami pracującymi, z użyciem odpowiednich systemów naprowadzania, autopilotów i systemów sterowania zainstalowanych na samolocie, do osiągnięcia odpowiedniej wysokości decyzji (DH), a następnie wykonanie nieudanego podejścia; wszystkie te czynności wykonuje się bez zewnętrznych odniesień wzrokowych;
 - iii) tam gdzie ma to zastosowanie, podejścia z użyciem automatycznych systemów przeznaczonych do wykonywania automatycznego wyrównania, lądowania i dobiegu; oraz
 - iv) normalna praca danego systemu, zarówno z uzyskaniem i bez uzyskania odniesień wzrokowych na wysokości decyzji (DH).

- 7) Następane fazy szkolenia muszą obejmować co najmniej:
- i) podejścia do lądowania przy niesprawności silnika w różnych fazach podejścia;
 - ii) podejścia przy niesprawności krytycznych systemów (np. elektrycznego, automatycznego sterowania, naziemnego i pokładowego ILS/MLS oraz monitorów stanu);
 - iii) podejścia, w których niesprawność systemu automatycznego sterowania przy małej wysokości lotu wymaga:
 - A) powrotu do ręcznego sterowania podczas wyrównania, lądowania i dobiegu lub wykonania nieudanego podejścia; lub
 - B) przejścia do sterowania ręcznego lub trybu ograniczonego zakresu automatycznego sterowania w celu wykonania nieudanego podejścia od wysokości decyzji, na wysokości decyzji lub poniżej wysokości decyzji (DH), wraz z przypadkami, w których może nastąpić zetknięcie podwozia z drogą startową;
 - iv) niesprawności systemów powodujące nadmierne odejście od ścieżki kierunku lub ścieżki schodzenia zarówno powyżej, jak i poniżej wysokości decyzji (DH), w warunkach minimalnej dopuszczalnej widzialności dla danej operacji. Ponadto należy ćwiczyć przejście do lądowania ręcznego, jeśli tryb ograniczonego zakresu automatycznego sterowania polega na użyciu wskaźnika refleksyjnego (HUD) lub użycie takiego wskaźnika stanowi jedyny dostępny tryb wyrównania; oraz
 - v) niesprawności i procedury swoiste dla danego typu samolotu lub jego wariantu.
- 8) Program szkolenia musi zapewniać praktykę w postępowaniu z błędami systemu, które wymagają powrotu do wyższych minimów.
- 9) Program szkolenia musi obejmować postępowanie z samolotem w sytuacjach, kiedy podczas podejścia z wyposażeniem typu *fail-passive* w kategorii III błąd powoduje odłączenie autopilota na wysokości decyzji (DH) lub poniżej, a ostatnia podawana RVR wynosi 300 m lub mniej.
- 10) Kiedy starty są wykonywane przy RVR równej 400 m lub mniejszej, szkolenie musi obejmować niesprawność systemów i silnika, które prowadzą zarówno do kontynuowania, jak i przerwania startu.
- d) Wymagania dotyczące szkolenia przejściowego do wykonywania startów przy ograniczonej widzialności oraz operacji w kategorii II i III. Przewoźnik zapewnia, by przy zmianie typu lub wariantu samolotu, którym będą prowadzone starty przy ograniczonej widzialności (LVTO) lub operacje w kategorii II i III, każdy członek załogi lotniczej ukończył niżej podane szkolenia w zakresie procedur operacyjnych przy ograniczonej widzialności. Wymagania dotyczące praktyki członków załogi lotniczej uprawniającej do zakwalifikowania na skrócone szkolenie podane są w lit. a) pkt 2 i 3 powyżej:
- 1) Szkolenie naziemne. Odpowiednie wymagania określone są w lit. b) powyżej, uwzględniając szkolenia i doświadczenie członka załogi lotniczej w operacjach w kategorii II i kategorii III.
 - 2) Szkolenie na symulatorze lotów lub szkolenie w powietrzu.
 - i) Wykonanie co najmniej 8 podejść lub lądowań na symulatorze lotów.
 - ii) Jeśli dla danego typu samolotu nie ma symulatora lotów, to należy wykonać na tym samolocie minimum 3 podejścia, w tym co najmniej 1 lot z odejściem na drugie okrążenie.
 - iii) Ukończenie dodatkowego szkolenia, jeśli wymagane jest jakiegokolwiek specjalne wyposażenie, takie jak wskaźnik refleksyjny (HUD) lub urządzenia polepszające widzenie.
 - 3) Kwalifikacje załogi lotniczej. Wymagania dotyczące kwalifikacji załogi lotniczej są określone w odniesieniu do operatora i typu użytkowanego samolotu.
 - i) Operator zobowiązany jest zapewnić, by przed przystąpieniem do wykonywania operacji w kategorii II lub III każdy członek załogi lotniczej przeszedł sprawdzian umiejętności.
 - ii) Sprawdzenia wymagany w ppkt i) powyżej może być zastąpiony pozytywnym ukończeniem szkolenia na symulatorze lub w powietrzu wymaganym w lit. d) pkt 2 powyżej.

- 4) Loty liniowe pod nadzorem. Operator zobowiązany jest zapewnić, by każdy członek załogi lotniczej odbył pod nadzorem następującą praktykę w lotach liniowych:
- i) na potrzeby prowadzenia operacji w kategorii II, podczas których jest wymagane lądowanie ręczne, należy wykonać co najmniej 3 lądowania z odłączonym autopilotem;
 - ii) na potrzeby prowadzenia operacji w kategorii III należy wykonać co najmniej trzy lądowania automatyczne, z zastrzeżeniem, że kiedy szkolenie wymagane w lit. d) pkt 2 powyżej zostało przeprowadzone na symulatorze lotów nadającym się do prowadzenia szkolenia przejściowego niewymagającego lotów samolotem, wymagane jest tylko 1 lądowanie automatyczne.
- e) Doświadczenie w lotach samolotami danego typu i doświadczenie dowódcze. Do dowódców i pilotów bez doświadczenia w lotach samolotami danego typu, przed rozpoczęciem operacji w kategorii II lub III, mają zastosowanie następujące wymagania dodatkowe:
- 1) 50 godzin lotu lub 20 odcinków tras na danym typie, łącznie z lotami pod nadzorem; oraz
 - 2) do czasu wykonania 100 godzin lotu samolotami danego typu lub 40 odcinków tras, łącznie z lotami pod nadzorem, mające zastosowanie minima RVR w kategorii II lub III muszą być podwyższone o 100 m, chyba że pilot wcześniej uzyskał kwalifikacje do wykonywania operacji w kategorii II lub III u dowolnego operatora;
 - 3) organ może zezwolić na zmniejszenie powyższych wymagań dotyczących doświadczenia dowódczego dla tych członków załogi lotniczej, którzy posiadają doświadczenie dowódcze w operacjach w kategorii II lub kategorii III.
- f) Starty przy ograniczonej widzialności (LVTO) przy RVR mniejszej niż 150/200 m
- 1) Operator zobowiązany jest zapewnić, by przed dopuszczeniem pilota do wykonywania startów przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), ukończył on następujące szkolenia:
 - i) start normalny w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR;
 - ii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika pomiędzy V1 a V2 lub tak szybko, jak na to pozwalają względy bezpieczeństwa; oraz
 - iii) start w warunkach minimalnej dopuszczalnej RVR przy niesprawności silnika przed osiągnięciem V1, powodującej przerwanie startu.
 - 2) Operator zobowiązany jest zapewnić, by szkolenie wymagane w pkt 1 powyżej było przeprowadzane na symulatorze lotów. Szkolenie to musi obejmować użycie wszelkich specjalnych procedur i składników wyposażenia. Jeśli dla danego typu samolotu nie ma symulatora lotów, organ może zatwierdzić odbywanie takiego szkolenia w samolocie bez wymagania spełnienia warunku dotyczącego minimalnych warunków RVR. (Patrz: dodatek 1 do OPS 1.965.)
 - 3) Operator zobowiązany jest zapewnić, by przed przystąpieniem do wykonywania startów w warunkach ograniczonej widzialności przy RVR mniejszej niż 150 m (mniejszej niż 200 m dla samolotów kategorii D), członek załogi lotniczej przeszedł sprawdzian umiejętności. Sprawdzenia może zostać zastąpiony przez pozytywne ukończenie szkolenia na symulatorze lub w powietrzu wymaganych w lit. f) pkt 1 jedynie w przypadku zmiany typu samolotu.
- g) Szkolenia i sprawdziany okresowe — operacje przy ograniczonej widzialności (LVO)
- 1) Operator zobowiązany jest zapewnić, by w połączeniu z normalnym okresowym szkoleniem i sprawdzianami umiejętności u operatora były sprawdzane wiedza i zdolność pilota do wykonywania zadań związanych z określoną kategorią operacji, do których pilot jest uprawniony. Wymagana liczba podejść, jakie muszą być wykonane w terminie ważności okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora (opisanego w OPS 1.965 lit. b)), wynosi minimum trzy, z których jedno może być zastąpione podejściem i lądowaniem wykonanym samolotem przy użyciu zatwierdzonych procedur operacji w kategorii II i kategorii III. Podczas okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora wykonuje się jedno podejście nieudane. Jeżeli operator jest upoważniony do wykonywania startów przy RVR niższej niż 150/200 m, to podczas okresowego sprawdzianu umiejętności u operatora pilot wykonuje co najmniej jeden start przy ograniczonej widzialności (LVTO) i najniższych obowiązujących minimach.

- 2) Na potrzeby prowadzenia operacji w kategorii III operator zobowiązany jest do użycia symulatora lotów.
- 3) Operator zobowiązany jest zapewnić, by w odniesieniu do operacji w kategorii III wykonywanych samolotami posiadającymi system sterowania torem lotu typu *fail-passive*, w okresie trzech kolejnych sprawdzianów umiejętności u operatora było wykonywane co najmniej jedno nieudane podejście spowodowane niesprawnością autopilota na wysokości decyzji (DH) lub poniżej, przy ostatniej podawanej RVR równej 300 m lub mniejszej.
- 4) Organ może zezwolić na prowadzenie szkolenia i sprawdzianów okresowych dotyczących operacji w kategorii II oraz startów LVTO przy użyciu samolotu, jeżeli nie ma symulatora lotów dla danego typu samolotu lub możliwego do przyjęcia zamiennika.

Uwaga: Dla utrzymania bieżącej praktyki w wykonywaniu startów LVTO oraz w operacjach w kategorii II/III, opartych na automatycznych podejściach lub lądowaniach, prowadzi się wymagane na mocy niniejszego OPS szkolenia i sprawdziany okresowe.

Dodatek 1 do OPS 1.455

Operacje przy ograniczonej widzialności — procedury operacyjne

- a) Zasady ogólne. Operacje przy ograniczonej widzialności (LVO) obejmują:
 - 1) start ręczny (z użyciem lub bez użycia elektronicznych systemów prowadzenia);
 - 2) podejście z autosprężeniem do wysokości decyzji (DH) lub poniżej, z ręcznym wyrównaniem, lądowaniem i dobiegiem;
 - 3) automatyczne podejście poprzedzające automatyczne wyrównanie, automatyczne lądowanie i ręczny dobieg; oraz
 - 4) automatyczne podejście poprzedzające automatyczne wyrównanie, automatyczne lądowanie i automatyczny dobieg, przy RVR mniejszej niż 400 m.

Uwaga 1: W każdym z tych rodzajów operacji może być użyty system hybrydowy.

Uwaga 2: Mogą również być certyfikowane i zatwierdzone innego rodzaju systemy naprowadzania lub wskaźniki.

- b) Procedury i instrukcje operacyjne
 - 1) Dokładny charakter i zakres danej procedury oraz instrukcji zależy od używanego wyposażenia pokładowego i stosowanych procedur pokładowych. Operator musi w jasny sposób określić w instrukcji operacyjnej czynności członków załogi lotniczej podczas startu, podejścia, wyrównania, dobiegu i nieudanego podejścia. Szczególny nacisk należy położyć na czynności załogi lotniczej podczas przechodzenia z warunków lotu bez widoczności do warunków lotu z widocznością oraz na procedury stosowane w przypadku pogarszającej się widoczności lub wystąpienia niesprawności. Należy zwrócić szczególną uwagę na podział czynności w kabinie, w celu zapewnienia, by obciążenie pilota pracą w momencie podejmowania decyzji o lądowaniu lub w momencie wykonywania nieudanego podejścia pozwalało mu na skupienie się na monitorowaniu lotu oraz na procesie podejmowania decyzji.
 - 2) Operator musi umieścić w instrukcji operacyjnej szczegółowe procedury oraz instrukcje. Instrukcje te muszą być zgodne z ograniczeniami oraz obowiązkowymi procedurami zawartymi w instrukcji użytkownika w locie (AFM), a w szczególności obejmować następujące zagadnienia:
 - i) sprawdzenie właściwego działania wyposażenia samolotu, zarówno przed startem, jak i podczas lotu;
 - ii) wpływ na minima, spowodowany zmianą stanu urządzeń naziemnych i wyposażenia pokładowego;
 - iii) procedury startu, podejścia, wyrównania, lądowania, dobiegu i nieudanego podejścia;
 - iv) procedury postępowania w przypadku niesprawności, ostrzeżeń i innych sytuacji nienormalnych;
 - v) minimalne wymagane odniesienie wzrokowe;
 - vi) znaczenie właściwej pozycji siedzącej oraz właściwej pozycji linii wzroku;
 - vii) działania, które mogą okazać się konieczne na skutek pogorszenia się odniesienia wzrokowego;

- viii) podział między członków załogi czynności podczas wykonywania procedur zgodnie z podpunktami od i) do iv) oraz vi) powyżej, w celu umożliwienia dowódcy skupienia się głównie na nadzorowaniu i podejmowaniu decyzji;
- ix) wymóg, by zgłoszenia wszystkich wysokości poniżej 200 stóp opierały się na wskazaniach radiowysokościomierza oraz by jeden z pilotów kontynuował monitorowanie przyrządów samolotu do momentu zakończenia lądowania;
- x) wymóg dotyczący strefy wrażliwości nadajnika ścieżki kierunku;
- xi) korzystanie z informacji dotyczących prędkości wiatru, uskoku wiatru, turbulencji, zanieczyszczenia drogi startowej oraz wykorzystywanie strefowej oceny RVR;
- xii) procedury, które mają być stosowane podczas wykonywania podejść i lądowań na drogach startowych, na których nie obowiązują pełne procedury lotniska kategorii II lub III;
- xiii) ograniczenia operacyjne wynikające ze świadectwa zdatności do lotu; i
- xiv) informacje o maksymalnym dopuszczalnym odchyleniu od ścieżki schodzenia ILS lub nadajnika sygnału kierunku.

Dodatek 1 do OPS 1.465

Minimalne widzialności dla lotów VFR

Dodatek 1 do OPS 1.465

Minimalne widzialności dla lotów VFR

| Klasa przestrzeni powietrznej | A B C D E (Uwaga 1) [Uwaga 1] | F G | |
|-------------------------------|--|---|--|
| | | Powyżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1 000 ft) nad terenem, przy czym obowiązuje wyższa z tych wartości | Na i poniżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub 300 m (1 000 ft) nad terenem, przy czym obowiązuje wyższa z tych wartości |
| Odległość od chmur | | 1 500 m w poziomie; 300 m (1 000 ft) w pionie | Z dala od chmur i z widocznością terenu |
| Widzialność w locie | 8 km na i powyżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL (Uwaga 2) 5 km poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL | 5 km (Uwaga 3) | |

Uwaga 1: Minima VMC w przestrzeni powietrznej klasy A są wskazówką dla pilotów, lecz nie oznacza to, że loty VFR w przestrzeni klasy A są dozwolone.

Uwaga 2: Jeżeli wysokość przejściowa jest niższa niż 3 050 m (10 000 stóp) AMSL, stosuje się FL 100 zamiast 10 000 stóp.

Uwaga 3: Samoloty kategorii A i B mogą być użytkowane przy widzialności w locie do 3 000 m, pod warunkiem że właściwy organ ATS zezwala na wykonywanie lotów przy widzialności w locie mniejszej niż 5 km, a okoliczności są takie, że istnieje małe prawdopodobieństwo napotkania innego ruchu lotniczego, a prędkość IAS nie przekracza 140 węzłów.

CZĘŚĆ F

OSIĄGI — POSTANOWIENIA OGÓLNE

OPS 1.470

Zastosowanie

- a) Operator zapewnia, by wielosilnikowe samoloty z napędem turbośmigłowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg oraz wszystkie wielosilnikowe samoloty turboodrzutowe były użytkowane zgodnie z częścią G (klasa osiągow A).
- b) Operator zapewnia, by samoloty z napędem śmigłowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie oraz o maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie były użytkowane zgodnie z częścią H (klasa osiągow B).

- c) Operator zapewnia, by samoloty napędzane silnikami tłokowymi z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 lub o maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg były użytkowane zgodnie z częścią I (klasa osiągow C).
- d) W przypadku gdy z powodu specyficznych cech konstrukcyjnych (np. samoloty naddźwiękowe lub wodnosamoloty) nie jest możliwa pełna zgodność z wymogami odpowiedniej części, operator stosuje zatwierdzone standardy osiągow zapewniające poziom bezpieczeństwa równoważny z wymaganym w odpowiedniej części.

OPS 1.475

Zasady ogólne

- a) Operator zapewnia, aby masa samolotu:
- 1) w momencie rozpoczęcia startu lub w przypadku zmiany planu podczas lotu
 - 2) w punkcie, od którego obowiązuje zmieniony operacyjny plan lotu, nie była większa od masy, przy której spełnione są wymogi odpowiedniej części przepisów dotyczące rozpoczęcia lotu, z uwzględnieniem spodziewanej wraz z postępowaniem lotu redukcji masy oraz zrzutu paliwa przewidzianego dla danego przypadku zgodnie z odpowiednimi wymogami.
- b) Operator zapewnia, by do określania zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów użyto danych dotyczących osiągow zawartych w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), uzupełnionych, w zależności od potrzeb i zgodnie z odpowiednią częścią przepisów, o inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. W celu uniknięcia dublowania czynników, przy stosowaniu czynników zawartych w odpowiedniej części mogą być brane pod uwagę czynniki operacyjne uwzględnione wcześniej w instrukcji użytkowania w locie (AFM).
- c) Wykazując zgodność z wymogami odpowiedniej części przepisów, należy uwzględnić konfigurację samolotu, warunki otoczenia oraz działanie systemów, które mogą mieć niekorzystny wpływ na osiągi.
- d) Z punktu widzenia osiągow wilgotną drogę startową, z wyjątkiem powierzchni trawiastych, można uważać za suchą.
- e) Przy ocenie zgodności z wymogami odpowiedniej części przepisów dotyczącymi startu operator bierze pod uwagę dokładność zobrażenia.

OPS 1.480

Terminologia

- a) Określenia stosowane w częściach F, G, H, I oraz J mają następujące znaczenie:
- 1) Rozporządzalna długość przerwano startu (*Accelerate-stop distance available — ASDA*). Rozporządzalna długość rozbiegu powiększona o długość zabezpieczenia przerwano startu, jeżeli właściwy organ deklaruje dostępność takiego zabezpieczenia i jest ono w stanie wytrzymać nacisk masy samolotu w panujących warunkach operacyjnych.
 - 2) Zanieczyszczona droga startowa. Drogę startową uznaje się za zanieczyszczoną, gdy więcej niż 25 % wykorzystywanej powierzchni na wymaganej długości i szerokości (w sposób ciągły lub nie) pokryte jest:
 - i) warstwą wody o głębokości większej niż 3 mm (0,125 cala) lub warstwą w połowie rozpuszczonego śniegu lub sypkiego śniegu odpowiadającą ponad 3 mm (0,125 cala) wody;
 - ii) ubitym w twardą masę śniegiem, odpornym na dalszą kompresję, który przy odrywaniu odchodzi od powierzchni w całości lub w postaci płatów (śnieg ubity); lub
 - iii) suchym lub mokrym lodem.
 - 3) Droga startowa wilgotna. Drogę startową uznaje się za wilgotną, gdy jej powierzchnia nie jest sucha, ale obecna na niej wilgoć nie nadaje jej błyszczącego wyglądu.
 - 4) Droga startowa sucha. Sucha droga startowa to droga, która nie jest mokra ani zanieczyszczona oraz obejmuje drogi utwardzone, których pokrycie jest specjalnie przygotowane poprzez żłobienie lub użycie porowatego materiału i utrzymywane w stanie, który daje efekt hamowania jak na drodze suchej nawet w obecności wilgoci.

- 5) Rozporządzalna długość lądowania (*Landing distance available* — LDA). Długość drogi startowej deklarowana przez właściwy organ jako dostępna oraz odpowiednia dla dobiegu lądującego samolotu.
 - 6) Maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich. Maksymalna liczba miejsc pasażerskich, jaką operator użytkuje w danym samolocie, z wyłączeniem miejsc pilotów, załogi lotniczej i personelu pokładowego, zatwierdzona przez organ i określona w instrukcji operacyjnej.
 - 7) Rozporządzalna długość startu (*Take-off distance available* — TODA). Dostępna długość rozbiegu powiększona o dostępną długość zabezpieczenia kontynuowanego startu.
 - 8) Masa do startu (*Take-off mass* — TOM). Masa własna samolotu, łącznie z wszystkimi elementami i osobami znajdującymi się na pokładzie w chwili rozpoczęcia rozbiegu.
 - 9) Rozporządzalna długość rozbiegu (*Take-off run available* — TORA). Długość drogi startowej deklarowana przez właściwą władzę jako dostępna oraz odpowiednia dla rozbiegu startującego samolotu.
 - 10) Droga startowa mokra. Drogę startową uznaje się za mokrą, gdy jej powierzchnia pokryta jest wodą lub jej odpowiednikiem na głębokość mniejszą od określonej w lit. a) pkt 2 lub gdy obecna na powierzchni drogi wilgoć nadaje jej błyszczący wygląd, przy jednoczesnym braku znacznych połaci stojącej wody.
- b) Określenia odnoszące się do samolotu, takie jak »długość przerwane go startu«, »długość startu«, »długość rozbiegu«, »praktyczny tor wznoszenia po starcie«, »praktyczny tor lotu na trasie z jednym silnikiem niepracującym« oraz »praktyczny tor lotu na trasie z dwoma silnikami niepracującymi«, są zdefiniowane w wymogach dotyczących zdolności do lotu, zgodnie z którymi samolot uzyskał świadectwo zdolności do lotu lub zostaną zdefiniowane przez organ, jeśli uzna on, że definicje te nie są wystarczające do wykazania zgodności z operacyjnymi ograniczeniami osiągow.

CZĘŚĆ G

KLASA OSIĄGÓW A

OPS 1.485

Zasady ogólne

- a) Operator zapewnia, by w celu określenia zgodności z wymogami niniejszej części dane osiągow podane w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM) były uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi możliwymi do przyjęcia przez organ, w przypadku gdy zatwierdzone w instrukcji AFM dane osiągow nie wyczerpują dostatecznie następujących zagadnień:
 - 1) uwzględnienie niesprzyjających warunków operacyjnych, które są w dużym stopniu przewidywalne, takich jak start i lądowanie na zanieczyszczonych drogach startowych; i
 - 2) wystąpienie niesprawności silnika we wszystkich fazach lotu.
- b) Operator zapewnia, by w przypadku drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej korzystano z danych dotyczących osiągow określonych zgodnie z obowiązującymi wymogami w sprawie certyfikacji dużych samolotów lub równoważnych, możliwych do przyjęcia przez organ.

OPS 1.490

Start

- a) Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.
- b) Przy określaniu maksymalnej dozwolonej masy do startu operator musi spełnić następujące wymogi:
 - 1) długość przerwane go startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości przerwane go startu;
 - 2) długość startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości startu, przy długości zabezpieczenia kontynuowanego startu nie większej niż połowa rozporządzalnej długości rozbiegu;
 - 3) długość rozbiegu nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu;

- 4) zgodność z wymogami niniejszego OPS musi być wykazana przy użyciu tej samej wartości V1 dla startu przerwanego i kontynuowanego; i
 - 5) masa do startu z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie może przekroczyć masy do startu dozwolonej w takich samych warunkach na drodze startowej suchej.
- c) Wykazując zgodność z lit. b) powyżej, operator musi uwzględnić:
- 1) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 2) temperaturę otoczenia na lotnisku;
 - 3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;
 - 4) nachylenie drogi startowej w kierunku startu;
 - 5) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; i
 - 6) jeżeli ma to miejsce, stratę długości drogi startowej spowodowaną ustawianiem samolotu w osi drogi przed startem.

OPS 1.495

Omijanie przeszkód po starcie

- a) Operator zapewnia, by praktyczny tor wznoszenia po starcie omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem 35 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu lub od końca długości startu, jeśli zakłada się wykonanie zakrętu przed końcem rozporządzalnej długości startu. Dla samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa wartości połowy rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz o współczynnik $0,125 \times D$.
- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, operator musi uwzględnić:
- 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;
 - 2) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; i
 - 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.
- c) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej:
- 1) nie są dozwolone zmiany linii drogi do punktu, w którym praktyczny tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą połowie rozpiętości skrzydeł, lecz nie mniejszą niż 50 stóp nad wzniesieniem końca rozporządzalnej długości rozbiegu. Następnie zakłada się, że do wysokości 400 stóp przechylenie samolotu nie będzie przekraczać 15°. Powyżej wysokości 400 stóp można planować przechylenia większe niż 15°, lecz nie przekraczające 25°;
 - 2) każdy odcinek praktycznego toru wznoszenia po starcie, na którym przechylenie przekracza 15°, musi omijać wszystkie przeszkody położone w odległościach poziomych określonych w lit. a), d) i e) niniejszego OPS w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 50 stóp; i
 - 3) operator, który na wysokościach pomiędzy 200 i 400 stóp zamierza stosować zwiększone przechylenia nieprzekraczające 20° oraz przechylenia do 30° powyżej wysokości 400 stóp, musi stosować specjalne, zatwierdzone przez organ procedury (patrz: dodatek 1 do OPS 1.495 lit. c) pkt 3);
 - 4) należy uwzględnić wpływ przechylenia na prędkości operacyjne oraz tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi, spowodowany zwiększeniem prędkości operacyjnych.

- d) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, w przypadku gdy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:
- 1) 300 m, jeśli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkód; lub
 - 2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.
- e) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, w przypadkach gdy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:
- 1) 600 m, jeśli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkód; lub
 - 2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.
- f) Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów OPS 1.495 oraz zapewnienia bezpiecznej trasy omijającej przeszkodę tak, aby umożliwić spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.500 lub lądowanie na lotnisku startu lub na lotnisku zapasowym dla lotniska startu.

OPS 1.500

Lot po trasie z jednym silnikiem niepracującym

- a) Operator zapewnia, by dane dotyczące praktycznego toru lotu po trasie z jednym silnikiem niepracującym zawarte w instrukcji użytkownika w locie (AFM), odpowiednio do spodziewanych warunków meteorologicznych w locie, były we wszystkich punktach trasy zgodne z lit. b) lub c). Praktyczny tor lotu musi mieć dodatni gradient na wysokości 1 500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie w razie niesprawności silnika. W warunkach meteorologicznych wymagających użycia systemów przeciwołodziennych musi być uwzględniony ich wpływ na praktyczny tor lotu.
- b) Gradient praktycznego toru lotu musi mieć dodatnią wartość na wysokości co najmniej 1 000 stóp nad całym terenem i wszystkimi przeszkodami znajdującymi się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi.
- c) Praktyczny tor lotu musi pozwalać na kontynuowanie lotu z wysokości przelotowej do lotniska, na którym można wykonać lądowanie zgodnie z odpowiednio: OPS 1.515 lub 1.520 oraz na ominięcie w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 2 000 stóp, wszystkich przeszkód znajdujących się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi, zgodnie z punktami do 1 do 4 poniżej:
- 1) zakłada się, że niesprawność silnika nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie trasy;
 - 2) uwzględnia się wpływ wiatru na tor lotu;
 - 3) zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, przy użyciu bezpiecznej procedury; i
 - 4) lotnisko, na którym zakłada się lądowanie po wystąpieniu niesprawności silnika, musi spełniać następujące warunki:
 - i) przy spodziewanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągnięć; i
 - ii) komunikaty lub prognozy meteorologiczne albo ich kombinacja, jak również meldunki o stanie lotniska wskazują, że w przewidywanym czasie możliwe jest bezpieczne lądowanie.
- d) Wykazując zgodność z OPS 1.500 operator musi zwiększyć marginesy podane w lit. b) i c) powyżej do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie sięga poziomu 95 % zakładanej poprawności.

OPS 1.505

Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

- a) Operator zapewnia, by w żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot wyposażony w trzy lub więcej silników nie był oddalony o więcej niż 90 minut lotu z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu, właściwą dla lotu z wszystkimi silnikami pracującymi w warunkach standardowej temperatury i ciszy, od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania mogą być spełnione wymogi dotyczące osiągnięcia, jeżeli nie są spełnione wymogi lit. od b) do f) poniżej.
- b) Dane dotyczące praktycznego toru lotu po trasie z dwoma silnikami niepracującymi muszą umożliwiać dołot w spodziewanych warunkach meteorologicznych z punktu, w którym zakłada się jednoczesną niesprawność dwóch silników do lotniska, na którym możliwe jest lądowanie i całkowite zatrzymanie z zastosowaniem nakazanej procedury lądowania z dwoma silnikami niepracującymi. Praktyczny tor lotu musi omijać w odległości pionowej wynoszącej co najmniej 2 000 stóp cały teren i wszystkie przeszkody znajdujące się na trasie w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi. Na wysokościach i w warunkach meteorologicznych wymagających użycia systemów przeciwołobudzeniowych musi być uwzględniony wpływ ich użycia na dane dotyczące praktycznego toru lotu. Jeśli dokładność nawigacji nie sięga poziomu 95 %, operator musi zwiększyć podany wyżej margines do 18,5 km (10 mil morskich).
- c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników nastąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu właściwą dla wszystkich silników pracujących w warunkach standardowej temperatury i ciszy od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania mogą być spełnione wymogi dotyczące osiągnięcia.
- d) Na wysokości 1 500 stóp nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie po wystąpieniu niesprawności dwóch silników, praktyczny tor lotu musi mieć dodatni gradient.
- e) Pozwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, przy użyciu bezpiecznej procedury.
- f) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości co najmniej 1 500 stóp, a następnie na 15 minut lotu poziomego.

OPS 1.510

Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

- a) Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a) nie przewyższała maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i spodziewanej temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.
- b) W przypadku podejść według wskazań przyrządów z gradientem nieudanego podejścia większym niż 2,5 % operator musi sprawdzić czy spodziewana masa samolotu do lądowania pozwala na nieudane podejście z gradientem naboru wysokości równym lub większym od gradientu nieudanego podejścia stosowanego przy prędkości i konfiguracji nieudanego podejścia z jednym silnikiem niepracującym (patrz: obowiązujące wymogi dotyczące certyfikacji dużych samolotów). Stosowanie metody alternatywnej musi zostać zatwierdzone przez organ.
- c) W przypadku podejść według wskazań przyrządów z wysokością decyzji poniżej 200 stóp, operator musi sprawdzić czy spodziewana masa samolotu do lądowania umożliwia, po wystąpieniu niesprawności silnika krytycznego oraz przy prędkości i konfiguracji stosowanej przy odejściu na drugi krąg, osiągnięcie gradientu naboru wysokości nieudanego podejścia wynoszącego co najmniej 2,5 % lub równego wartości opublikowanej, przy czym stosuje się wyższy z tych gradientów (patrz: CS AWO 243). Stosowanie metody alternatywnej musi zostać zatwierdzone przez organ.

OPS 1.515

Lądowanie — drogi startowe suche

- a) Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych określona była zgodnie z OPS 1.475 lit. a) i pozwalała na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem:
- 1) w granicach 60 % rozporządzalnej długości lądowania dla samolotów turbodrutowych; lub
 - 2) w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania dla samolotów turbośmigłowych;
 - 3) dla procedur podejścia o stromej ścieżce schodzenia organ może wyrazić zgodę na stosowanie danych dotyczących długości lądowania wyznaczonych zgodnie z lit. a) pkt 1 oraz lit. a) pkt 2 powyżej, opartych na wysokości bramki mniejszej niż 50 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp (patrz: dodatek 1 do OPS 1.515 lit. a) pkt 3);
 - 4) wykazując zgodność z lit. a) pkt 1 oraz lit. a) pkt 2 powyżej, organ, jeżeli uzna, że istnieje taka potrzeba (patrz: dodatek 1), może wyjątkowo zatwierdzić wykonanie operacji krótkiego lądowania zgodnie z dodatkami 1 i 2, jak również wszelkie dodatkowe warunki, jakie uzna za niezbędne dla zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa w konkretnym przypadku.
- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, operator musi uwzględnić:
- 1) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru; i
 - 3) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania, jeżeli przekracza ono +/- 2 %.
- c) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej zakłada się, że:
- 1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach ciszy; i
 - 2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru oraz charakterystykę manewrową samolotu na ziemi, a także uwzględniając inne warunki, takie jak systemy wspomagania lądowania oraz ukształtowanie terenu.
- d) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. c) pkt1 powyżej dla lotniska docelowego z jedną drogą startową, na której lądowanie jest uzależnione od wyznaczonej składowej wiatru, samolot może być dopuszczony do lotu, jeżeli wyznaczone zostaną 2 lotniska zapasowe, które pozwalają na całkowite spełnienie wymogów lit. a), b) i c). Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania na lotnisku docelowym, dowódca musi upewnić się, że lądowanie może być przeprowadzone w pełnej zgodności z OPS 1.510 oraz lit. a) i b) powyżej.
- e) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. c) pkt 2 powyżej dla lotniska docelowego, samolot może być dopuszczony do lotu, jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, pozwalające na całkowite spełnienie wymogów lit. a), b) i c).

OPS 1.520

Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone

- a) W przypadku gdy odpowiednie meldunki lub prognozy meteorologiczne, lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra, operator zapewnia, by rozporządzalna długość lądowania stanowiła co najmniej 115 % wymaganej długości lądowania określonej zgodnie z OPS 1.515.
- b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne, lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, operator zapewnia, by rozporządzalna długość lądowania była co najmniej równa długości lądowania określonej zgodnie z lit. a) powyżej lub stanowiła co najmniej 115 % długości lądowania określonej zgodnie z zatwierdzonymi danymi dotyczącymi długości lądowania na zanieczyszczonej drodze startowej lub równoważnymi, przyjętymi przez organ, przy czym obowiązuje większa z tych długości.

- c) Długość lądowania na mokrej drodze startowej krótsza od wymaganej w lit. a) powyżej, lecz nie krótsza od wymaganej w OPS 1.515 lit. a), może być użyta, jeżeli instrukcja użytkownika w locie (AFM) zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na mokrych drogach startowych.
- d) Długość lądowania na specjalnie przygotowanej zanieczyszczonej drodze startowej, krótsza od wymaganej w lit. b) powyżej, lecz nie krótsza od wymaganej w OPS 1.515 lit. a), może być użyta, jeżeli instrukcja użytkownika w locie (AFM) zawiera dodatkowe szczegółowe informacje dotyczące długości lądowania na zanieczyszczonych drogach startowych.
- e) Wykazując zgodność z lit. b), c) i d) powyżej, stosuje się odpowiednio kryteria OPS 1.515, jednak postanowienia lit. a) pkt 1 i 2 OPS 1.515 nie mają zastosowania do lit. b) powyżej.

Dodatek 1 do OPS 1.495 lit. c) pkt 3

Zgoda na zwiększone przechylenia

- a) W celu stosowania zwiększonych przechyleń wymagających specjalnej zgody, spełniane są następujące kryteria:
 - 1) instrukcja użytkownika w locie (AFM) musi zawierać zatwierdzone dane do wymaganego zwiększenia prędkości operacyjnej oraz dane umożliwiające skonstruowanie toru lotu przy zwiększonych przechyleniach oraz prędkościach.
 - 2) Dla zapewnienia dokładności nawigacji musi być dostępne odniesienie wizualne.
 - 3) Dla każdej drogi startowej należy określić minima meteorologiczne oraz ograniczenia prędkości, które muszą zostać zatwierdzone przez organ.
 - 4) Szkolenie zgodnie z OPS 1.975.

Dodatek 1 do OPS 1.515 lit. a) pkt 3

Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia

- a) Organ może zatwierdzić stosowanie procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia dla ścieżek schodzenia o nachyleniu 4,5° lub większym oraz z wysokością bramki niższą niż 50 stóp, lecz nie niższą niż 35 stóp, pod warunkiem spełnienia następujących kryteriów:
 - 1) instrukcja użytkownika w locie (AFM) musi określać maksymalny dopuszczalny kąt ścieżki schodzenia, wszelkie inne ograniczenia, procedury normalne, nienormalne lub awaryjne dla podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, jak również poprawki do danych dotyczących długości pola lądowania z uwzględnieniem kryteriów stromego podejścia;
 - 2) na każdym lotnisku, na którym mają być wykonywane procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, musi być dostępny odpowiedni system ścieżki schodzenia składający się przynajmniej z systemu wskazań wizualnej ścieżki schodzenia; i
 - 3) dla każdej drogi startowej, na której mają być stosowane procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, muszą zostać określone i zatwierdzone minima meteorologiczne. Należy uwzględnić:
 - i) rozmieszczenie przeszkód;
 - ii) rodzaje wskaźników ścieżki schodzenia i kierunku lądowania, takich jak pomoce wizualne, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) minimum odniesienia wzrokowego wymaganego na DH i MDA;
 - iv) dostępne wyposażenie pokładowe;
 - v) kwalifikacje pilotów i specjalna znajomość lotniska;
 - vi) ograniczenia i procedury zawarte w instrukcji użytkownika w locie (AFM); i
 - vii) kryteria nieudanego podejścia.

*Dodatek 1 do OPS 1.515 lit. a) pkt 4***Operacje krótkiego lądowania**

- a) Do celów OPS 515 lit. a) pkt 4, na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy do lądowania może składać się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną rozporządzalną długość lądowania. Organ może zatwierdzić tego typu operacje, zgodnie z następującymi kryteriami:
- 1) Wykazanie konieczności wykonywania operacji krótkiego lądowania. Musi istnieć oczywisty interes publiczny oraz operacyjna konieczność przeprowadzenia operacji z powodu dużej odległości od lotniska lub fizycznych ograniczeń dotyczących wydłużenia drogi startowej.
 - 2) Samolot i kryteria operacyjne.
 - i) Operacje krótkiego lądowania zostaną zatwierdzone wyłącznie dla samolotów, w których pionowa w konfiguracji ustabilizowanej na normalnej ścieżce schodzenia odległość pomiędzy linią wzroku pilota a linią najniższej części kół podwozia nie przekracza 3 m.
 - ii) Przy ustanawianiu minimów operacyjnych lotniska widzialność/RVR nie może być niższa niż 1,5 km. Ponadto, w instrukcji operacyjnej muszą zostać określone ograniczenia dotyczące wiatru.
 - iii) Na potrzeby tego typu operacji w instrukcji operacyjnej muszą zostać określone minimalne wymogi dotyczące doświadczenia pilota oraz odbytych szkoleń i specjalnej znajomości lotniska.
 - 3) Zakłada się, że wysokość przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa wynosi 50 stóp.
 - 4) Kryteria dodatkowe. Organ może ustanowić dodatkowe warunki, które uzna za konieczne dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji, uwzględniając cechy typu samolotu, cechy orograficzne strefy podejścia, dostępne pomoce podejścia oraz czynniki dotyczące nieudanego podejścia lub zaniechanego lądowania. Takie dodatkowe warunki mogą obejmować na przykład wymóg posiadania systemu wskaźników wizualnej ścieżki schodzenia typu VASI/PAPI.

*Dodatek 2 do OPS 1.515 lit. a) pkt 4***Kryteria pola wzlotów dla operacji krótkiego lądowania**

- a) Korzystanie ze strefy bezpieczeństwa musi być zatwierdzone przez władze lotniska.
- b) Użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa, zgodnie z wymogami OPS 1.515 lit. a) pkt 4 oraz niniejszego dodatku, nie może przekraczać 90 m.
- c) Szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie może być mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej lub podwójna rozpiętość skrzydeł samolotu, odniesiona do przedłużonej osi centralnej drogi startowej, przy czym stosuje się większą z tych wartości.
- d) Deklarowana strefa bezpieczeństwa musi być wolna od przeszkód lub zagłębień, które mogłyby stanowić zagrożenie dla samolotu lądującego przed początkiem drogi startowej. Podczas użycia drogi startowej do operacji krótkiego lądowania niedozwolona jest również obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych.
- e) Nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa w kierunku lądowania nie może przekraczać 5 % w górę ani 2 % w dół.
- f) Dla potrzeb tego rodzaju operacji do deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie muszą być stosowane wymogi dotyczące nośności określone w OPS 1.480 lit. a) pkt 5.

CZĘŚĆ H**KLASA OSIĄGÓW B****OPS 1.525****Zasady ogólne**

- a) Operator nie użytkuje samolotu jednosilnikowego:
 - 1) w nocy; lub
 - 2) w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów (IMC), z wyjątkiem lotów wykonywanych zgodnie z specjalnymi przepisami wykonywania lotów z widocznością.

Uwaga: Ograniczenia dotyczące użytkowania samolotów jednosilnikowych zostały określone w OPS 1.240 lit. a) pkt 6.
- b) Operator traktuje samoloty dwusilnikowe, które nie spełniają wymogów dotyczących naboru wysokości określonych w dodatku 1 do 1.525 lit. b), jako samoloty jednosilnikowe.

OPS 1.530

Start

- a) Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.
- b) Operator zapewnia, by bazowa długość startu określona w instrukcji użytkowania w locie (AFM):
- 1) nie przekraczała, po pomnożeniu przez współczynnik 1,25, rozporządzalnej długości rozbiegu; lub
 - 2) gdy dostępne jest zabezpieczenie przerwane go startu lub zabezpieczenie kontynuowanego startu, nie przekraczała:
 - i) rozporządzalnej długości rozbiegu;
 - ii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,15, rozporządzalnej długości startu; i
 - iii) po pomnożeniu przez współczynnik 1,3, rozporządzalnej długości startu przerwane go.
- c) Wykazując zgodność z lit. b) powyżej, operator uwzględnia:
- 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;
 - 2) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 3) temperaturę otoczenia na lotnisku;
 - 4) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;
 - 5) nachylenie drogi startowej w kierunku startu; oraz
 - 6) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

OPS 1.535

Omijanie przeszkód po starcie — samoloty wielosilnikowe

- a) Operator zapewnia, aby tor wznoszenia po starcie samolotów dwu lub więcej silnikowych, określony zgodnie z niniejszą literą, omijał wszystkie przeszkody w odległości pionowej co najmniej 50 stóp lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą, pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu lub od końca długości startu, jeśli zakłada się wykonanie zakrętu przed końcem rozporządzalnej długości startu, z wyjątkiem przepisów określonych w lit. b) i c). W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m można zastosować poziomy odstęp od przeszkody wynoszący połowę rozpiętości skrzydeł samolotu plus 60 m plus $0,125 \times D$. Wykazując zgodność z niniejszą literą należy przyjąć, że:
- 1) tor wznoszenia ma swój początek na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej zgodnie z OPS 1.530 lit. b), a kończy się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu;
 - 2) przed osiągnięciem wysokości 50 stóp nad powierzchnią terenu samolot nie jest przechylany, a późniejszy kąt przechylenia nie przekracza 15°;
 - 3) niesprawność silnika krytycznego na torze startu z wszystkimi silnikami pracującymi występuje w punkcie, w którym oczekiwana jest utrata punktów odniesienia wzrokowego dla ominięcia przeszkód;
 - 4) gradient toru wznoszenia po starcie od 50 stóp do wysokości, na której zakłada się wystąpienie niesprawności silnika jest równy średniemu gradientowi podczas wznoszenia z wszystkimi silnikami pracującymi przy przejściu do konfiguracji przelotowej pomnożonemu przez współczynnik 0,77; i
 - 5) gradient toru wznoszenia po starcie od wysokości osiągniętej zgodnie z pkt 4 powyżej do końca toru wznoszenia po starcie jest równy gradientowi naboru wysokości z jednym silnikiem niepracującym określonym w instrukcji użytkowania w locie (AFM).

- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu nie wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:
- 1) 300 m, jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na nawigację ze wzrokowym utrzymywaniem kursu lub dostępne są takie pomoce nawigacyjne, które umożliwiają pilotowi utrzymanie zamierzonego toru lotu z taką samą dokładnością (patrz: dodatek 1 do OPS 1.535 lit. b) pkt 1 oraz lit. c) pkt 1); lub
 - 2) 600 m, dla lotów we wszystkich innych warunkach.
- c) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, dla przypadków kiedy zamierzony tor lotu wymaga zmian linii drogi większych niż 15°, operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, których odległość boczna jest większa niż:
- 1) 600 m, jeżeli lot jest wykonywany w warunkach pozwalających na wzrokowe utrzymywanie kursu (patrz: dodatek 1 do OPS 1.535 lit. b) pkt 1 oraz lit. c) pkt 1);
 - 2) 900 m, dla lotów we wszystkich innych warunkach.
- d) Wykazując zgodność z lit. a), b) i c) powyżej, operator musi uwzględnić:
- 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;
 - 2) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; i
 - 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.

OPS 1.540

Przelot — samoloty wielosilnikowe

- a) Operator zapewnia, aby w przewidywanych warunkach meteorologicznych, w razie niesprawności jednego silnika, z pozostałymi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej, samolot był zdolny kontynuować lot na odpowiednich minimalnych wysokościach bezpiecznych określonych w instrukcji operacyjnej lub powyżej nich do punktu leżącego 1 000 stóp nad lotniskiem, w którym mogą być spełnione wymagane osiągi.
- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej:
- 1) nie można zakładać, że samolot z wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej będzie leciał na wysokości większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; i
 - 2) założony gradient przelotowy z jednym silnikiem niepracującym ma być równy odpowiednio ogólnemu gradientowi zniżania lub wznoszenia, powiększonemu o gradient równy 0,5 % lub pomniejszonemu o gradient równy 0,5 %.

OPS 1.542

Przelot — samoloty jednosilnikowe

- a) Operator zapewni, by w razie niesprawności silnika w przewidywanych warunkach meteorologicznych samolot był zdolny osiągnąć miejsce, w którym możliwe jest wykonanie awaryjnego lądowania. Dla samolotów lądowych wymagane jest miejsce na lądzie, chyba że organ zatwierdzi inną możliwość.
- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej:
- 1) nie można zakładać, że samolot z silnikiem pracującym na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej będzie leciał na wysokości większej od tej, na której prędkość wznoszenia wynosi 300 stóp na minutę; i
 - 2) założony gradient przelotowy będzie całkowitym gradientem zniżania powiększonym o gradient 0,5 %.

OPS 1.545

Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przewyższała maksymalnej masy do lądowania określonej dla wysokości i temperatury otoczenia w przewidywanym czasie lądowania na lotnisku docelowym lub zapasowym.

OPS 1.550

Lądowanie — drogi startowe suche

- a) Operator zapewnia, by w przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), pozwalała na pełne zatrzymanie samolotu po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania na lotnisku docelowym lub na każdym z lotnisk zapasowych.
- 1) Organ może wyrazić zgodę na stosowanie danych dotyczących długości lądowania wyznaczonych zgodnie z niniejszym OPS w oparciu o wysokość bramki mniejszą niż 50 stóp, lecz nie mniejszą niż 35 stóp (patrz: dodatek 1 do OPS 1.550 lit. a));
- 2) Organ może wyrazić zgodę na operacje krótkiego lądowania zgodnie z kryteriami określonymi w dodatku 2 do OPS 1.550 lit. a).
- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, operator uwzględni:
- 1) wysokość ciśnieniową lotniska;
- 2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru.
- 3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej; i
- 4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania;
- c) W celu dopuszczenia samolotu do lotu zgodnie z lit. a) powyżej, należy przyjąć, że:
- 1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach ciszy; i
- 2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru oraz charakterystykę manewrową samolotu na ziemi, a także uwzględniając inne warunki, takie jak systemy wspomagania lądowania oraz ukształtowanie terenu.
- d) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. c) pkt 2 powyżej dla lotniska docelowego, samolot może być dopuszczony do lotu, jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymogów lit. a), b) i c) powyżej.

OPS 1.555

Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone

- a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra, operator zapewnia, by rozporządzalna długość lądowania była równa lub większa od wymaganej długości lądowania, określonej zgodnie z OPS 1.550, pomnożonej przez współczynnik 1,15.
- b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona operator zapewnia, by długość lądowania, określona przy użyciu danych możliwych do przyjęcia przez organ dla tych warunków, nie przekraczała rozporządzalnej długości lądowania.
- c) Długość lądowania na mokrej drodze startowej krótsza od wymaganej w lit. a) powyżej, lecz nie krótsza od wymaganej w OPS 1.515 lit. a), może zostać zastosowana, jeżeli instrukcja użytkownika w locie (AFM) zawiera określone dodatkowe informacje dotyczące długości lądowania na mokrych drogach startowych.

*Dodatek 1 do OPS 1.525 lit. b)***Zasady ogólne — wznoszenie przy starcie i lądowaniu**

(Podstawą określonych w niniejszym dodatku wymogów są JAR-23.63 lit. c) pkt 1 oraz JAR-23.63 lit. c) pkt 2, obowiązujące od dnia 11 marca 1994 r.).

- a) Wznoszenie przy starcie
- 1) Z wszystkimi silnikami pracującymi
- i) Stały gradient wznoszenia po starcie musi wynosić co najmniej 4 % przy następujących warunkach:
- A) moc startowa na każdym silniku;
- B) podwozie wypuszczone, chyba że może być ono wciągnięte w czasie krótszym niż 7 sekund, co pozwala przyjąć, że jest ono schowane;
- C) klapy w położeniu do startu; i
- D) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż większa z następujących wartości: 1,1 VMC i 1,2 VS1.

- 2) Z jednym silnikiem niepracującym
 - i) Stały gradient wznoszenia do wysokości 400 stóp nad powierzchnią startu musi mieć wymierną wartość dodatnią przy następujących warunkach:
 - A) niepracujący silnik krytyczny ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;
 - B) pozostałe silniki pracujące z mocą startową;
 - C) schowane podwozie;
 - D) klapy w położeniu do startu; i
 - E) prędkość wznoszenia równa prędkości osiąganey na wysokości 50 stóp.
 - ii) Stały gradient wznoszenia musi wynosić co najmniej 0,75 % na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią startu przy następujących warunkach:
 - A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;
 - B) pozostałe silniki pracujące z mocą nieprzekraczającą maksymalnej mocy trwałej;
 - C) schowane podwozie;
 - D) schowane klapy; i
 - E) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż 1,2 VS1.
- b) Wznoszenie przy lądowaniu
 - 1) Z wszystkimi silnikami pracującymi
 - i) Stały gradient wznoszenia musi wynosić co najmniej 2,5 % przy następujących warunkach:
 - A) moc lub ciąg nie większe niż osiągnane w ciągu 8 sekund od zainicjowania ruchu przestawiającego dźwignię sterowania mocą z położenia minimalnych lotnych obrotów biegu jałowego;
 - B) wypuszczone podwozie;
 - C) klapy w położeniu do lądowania; i
 - D) prędkość wznoszenia równa VREF.
 - 2) Z jednym silnikiem niepracującym
 - i) Stały gradient wznoszenia musi wynosić co najmniej 0,75 % na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią lądowania przy następujących warunkach:
 - A) niepracujący silnik krytyczny, ze śmigłem w położeniu najmniejszego oporu;
 - B) pozostałe silniki pracujące z mocą nieprzekraczającą maksymalnej mocy trwałej;
 - C) schowane podwozie;
 - D) schowane klapy; i
 - E) prędkość wznoszenia nie mniejsza niż 1,2 VS1.

Dodatek 1 do OPS 1.535 lit. b) pkt 1 oraz lit. c) pkt 1

Tor lotu po starcie — nawigacja ze wzrokowym utrzymywaniem kursu

W celu umożliwienia nawigacji ze wzrokowym utrzymywaniem kursu operator zapewnia, by panujące w czasie operacji warunki meteorologiczne, w tym podstawa chmur i widoczność, umożliwiały obserwację oraz identyfikację przeszkód i terenowych punktów odniesienia. Instrukcja operacyjna musi określać dla danego lotniska minimalne warunki meteorologiczne, umożliwiające załodze określenie i utrzymywanie prawidłowego toru lotu względem terenowych punktów odniesienia, w celu zapewnienia bezpiecznej odległości nad przeszkodami i terenem w następujący sposób:

- a) procedura musi odpowiednio definiować terenowe punkty odniesienia tak, aby zamierzony tor lotu mógł być przeanalizowany pod kątem wymogów dotyczących odległości od przeszkód;
- b) procedura musi uwzględniać możliwości samolotu w zakresie prędkości postępowej, przechylenia i wpływu wiatru;
- c) należy udostępnić załodze słowny lub graficzny opis procedury; i
- d) należy określić ograniczenia wynikające ze środowiska lotu (np. wiatr, chmury, widzialność, pora doby, światło zewnętrzne, światła przeszkodowe).

*Dodatek 1 do OPS 1.550 a)***Procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia**

- a) Organ może zatwierdzić stosowanie procedur podejścia ze stromą ścieżką schodzenia dla ścieżek schodzenia o nachyleniu 4,5° lub większym oraz wysokości bramki poniżej 50 stóp, lecz nie mniejszej niż 35 stóp, gdy spełnione są następujące kryteria:
- 1) instrukcja użytkownika w locie (AFM) musi określać maksymalny dopuszczalny kąt ścieżki schodzenia, wszelkie inne ograniczenia, procedury normalne, nienormalne lub awaryjne dla stromego podejścia, jak również poprawki do danych dotyczących długości pola startu podczas stosowania kryteriów stromego podejścia;
 - 2) na każdym lotnisku, na którym mają być stosowane procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, musi być dostępny odpowiedni system ścieżki schodzenia składający się przynajmniej z systemu wskazań wizualnej ścieżki schodzenia; i
 - 3) dla każdej drogi startowej, na której mają być stosowane procedury podejścia ze stromą ścieżką schodzenia, muszą zostać określone i zatwierdzone minima meteorologiczne. Należy uwzględnić:
 - i) rozmieszczenie przeszkód;
 - ii) rodzaj wskaźników ścieżki schodzenia i kierunku lądowania, takich jak pomoce wizualne, MLS, 3D-NAV, ILS, LLZ, VOR, NDB;
 - iii) minimum odniesienia wzrokowego wymagane na DH i MDA;
 - iv) dostępne wyposażenie pokładowe;
 - v) kwalifikacje pilotów i specjalna znajomość lotniska;
 - vi) ograniczenia i procedury określone w instrukcji użytkownika w locie (AFM); i
 - vii) kryteria nieudanego podejścia.

*Dodatek 2 do OPS 1. 550 lit. a)***Operacje krótkiego lądowania**

- a) Do celów OPS 1.550 lit. a) pkt 2, na długość użytą do obliczenia dozwolonej masy do lądowania może składać się użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa powiększona o deklarowaną rozporządzalną długość lądowania. Organ może zatwierdzić takie operacje, zgodnie z następującymi kryteriami:
- 1) korzystanie z zadeklarowanej strefy bezpieczeństwa musi zostać zatwierdzone przez władze lotniska;
 - 2) deklarowana strefa bezpieczeństwa musi być wolna od przeszkód lub zagłębień, które mogłyby stanowić zagrożenie dla samolotu lądującego przed początkiem drogi startowej; podczas użycia drogi startowej do operacji krótkiego lądowania niedozwolona jest również obecność w strefie bezpieczeństwa obiektów ruchomych;
 - 3) nachylenie deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie może przekraczać 5 % nachylenia w górę oraz 2 % nachylenia w dół w kierunku lądowania;
 - 4) użyteczna długość deklarowanej strefy bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami niniejszego dodatku, nie może przekraczać 90 m;
 - 5) szerokość deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie może być mniejsza niż podwójna szerokość drogi startowej odniesiona do przedłużonej linii centralnej drogi startowej;
 - 6) zakłada się, że wysokość przelotu nad początkiem użytecznej długości deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie jest mniejsza niż 50 stóp;
 - 7) do celów tych operacji do deklarowanej strefy bezpieczeństwa nie muszą być stosowane wymogi dotyczące nośności określone w OPS 1.480 lit. a) pkt 5;
 - 8) dla każdej przewidzianej do użycia drogi startowej muszą zostać określone i zatwierdzone minima meteorologiczne, które nie mogą być niższe niż wyższe spośród minimów podejścia VFR lub nieprecyzyjnego;
 - 9) należy określić wymogi dotyczące pilotów (patrz: OPS 1.975 lit. a));
 - 10) organ może nałożyć dodatkowe warunki, jakie uzna za niezbędne dla bezpieczeństwa operacji, uwzględniając cechy typu samolotu, dostępne systemy podejścia oraz aspekty dotyczące nieudanego podejścia lub zaniechanego lądowania.

CZĘŚĆ I

KLASA OSIĄGÓW C

OPS 1.560

Zasady ogólne

Operator zapewnia, by w celu wykazania zgodności z wymogami niniejszej Części, zatwierdzone dane dotyczące osiągnięć zawarte w instrukcji użytkowania w locie (AFM) były uzupełniane stosownie do potrzeb innymi danymi możliwymi do przyjęcia przez organ, w przypadku gdy zatwierdzone w instrukcji użytkowania w locie dane dotyczące osiągnięć nie są wystarczające.

OPS 1.565

Start

- a) Operator zapewnia, by masa do startu nie przekraczała maksymalnej masy do startu określonej w instrukcji użytkowania w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej i temperatury otoczenia na lotnisku, na którym ma się odbyć start.
- b) Operator zapewnia, by dla samolotów, dla których dane dotyczące długości pola startu zawarte w instrukcji użytkowania w locie (AFM) nie uwzględniają niesprawności silnika, wymagana odległość od rozpoczęcia rozbiegu do osiągnięcia wysokości 50 stóp nad powierzchnią terenu z wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy startowej, pomnożona przez współczynnik:
- 1) 1,33 dla samolotów dwusilnikowych; lub
 - 2) 1,25 dla samolotów trzysilnikowych; lub
 - 3) 1,18 dla samolotów czterosilnikowych,
- nie przekraczała rozporządzalnej długości rozbiegu na lotnisku, na którym ma się odbyć start.
- c) Operator zapewnia, by dla samolotów, dla których dane dotyczące długości pola startu zawarte w instrukcji użytkowania w locie (AFM) uwzględniają niesprawność silnika, zostały spełnione następujące wymogi, zgodne ze specyfikacją podaną w instrukcji użytkowania w locie (AFM):
- 1) długość przerwanej startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości przerwanej startu;
 - 2) długość startu nie może przekraczać rozporządzalnej długości startu, przy długości zabezpieczenia startu kontynuowanego nieprzekraczającej połowy rozporządzalnej długości startu;
 - 3) długość rozbiegu nie może przekraczać rozporządzalnej długości rozbiegu;
 - 4) zgodność z wymogami niniejszego OPS musi zostać wykazana przy użyciu takiej samej wartości V1 dla startu przerwanej i kontynuowanego; i
 - 5) masa do startu z drogi startowej mokrej lub zanieczyszczonej nie może przekraczać dozwolonej masy do startu z drogi suchej w takich samych warunkach.
- d) Wykazując zgodność z lit. b) i c) powyżej, operator musi uwzględnić:
- 1) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 2) temperaturę otoczenia na lotnisku;
 - 3) stan i rodzaj nawierzchni drogi startowej;
 - 4) nachylenie drogi startowej w kierunku startu;
 - 5) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru; i
 - 6) jeżeli ma to miejsce, stratę długości drogi startowej spowodowaną ustawianiem samolotu w osi drogi przed startem.

OPS 1.570

Omijanie przeszkód po starcie

- a) Operator zapewnia, by tor wznoszenia po starcie z jednym silnikiem niepracującym omijał wszystkie przeszkody z przewyższeniem co najmniej 50 stóp powiększonym o współczynnik $0,01 \times D$ lub w odległości poziomej co najmniej 90 m powiększonej o współczynnik $0,125 \times D$, gdzie D oznacza odległość poziomą pokonaną przez samolot od końca rozporządzalnej długości startu. W przypadku samolotów o rozpiętości skrzydeł mniejszej niż 60 m może być stosowana pozioma odległość od przeszkód równa połowie rozpiętości skrzydeł, powiększona o 60 m oraz współczynnik $0,125 \times D$.
- b) Tor wznoszenia po starcie musi zaczynać się na wysokości 50 stóp nad powierzchnią końca długości startu wymaganej odpowiednio zgodnie z OPS 1.565 b) lub c) oraz kończyć się na wysokości 1 500 stóp nad powierzchnią terenu.
- c) Wykazując zgodność z lit. a), operator musi uwzględnić:
- 1) masę samolotu w chwili rozpoczęcia rozbiegu;
 - 2) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 3) temperaturę otoczenia na lotnisku; i
 - 4) nie więcej niż 50 % podawanej składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % podawanej składowej tylnej wiatru.
- d) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, nie zezwala się na zmiany linii drogi przed osiągnięciem punktu, w którym tor wznoszenia po starcie osiągnie wysokość równą 50 stóp nad powierzchnią terenu. Następnie zakłada się, że od tego punktu do wysokości 400 stóp samolot nie będzie wykonywał zakrętów z przechyleniem większym niż 15° . Powyżej wysokości 400 stóp można planować przechylenia większe niż 15° , lecz nieprzekraczające 25° . Należy uwzględnić wpływ przechylenia na prędkości operacyjne i tor lotu, w tym przyrost przebytej drogi, spowodowany zwiększonymi prędkościami operacyjnymi.
- e) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej dla przypadków niewymagających zmian linii drogi większych niż 15° , operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, od których odległość boczna jest większa niż:
- 1) 300 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać wymaganą dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub
 - 2) 600 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.
- f) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej dla przypadków wymagających zmian linii drogi większych niż 15° , operator nie musi brać pod uwagę przeszkód, od których odległość boczna jest większa niż:
- 1) 600 m, jeżeli pilot jest w stanie utrzymać dokładność nawigacji w strefie występowania przeszkody; lub
 - 2) 900 m dla lotów we wszystkich innych warunkach.
- g) Operator ustanawia procedury awaryjne w celu spełnienia wymogów określonych w OPS 1.570 i wyznacza bezpieczną trasę omijającą przeszkody, umożliwiającą spełnienie wymogów dotyczących przelotu po trasie określonych w OPS 1.580 lub lądowanie na lotnisku startu lub na lotnisku zapasowym dla lotniska startu.

OPS 1.575

Przelot z wszystkimi silnikami pracującymi

- a) Operator zapewnia, by samolot w przewidywanych warunkach meteorologicznych w każdym punkcie trasy lub jakiegokolwiek planowanego odchylenia od niej był w stanie osiągnąć prędkość wznoszenia równą co najmniej 300 stóp na minutę z wszystkimi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej na:
- 1) minimalnych wysokościach dla bezpiecznego lotu na każdym odcinku zamierzonej linii drogi lub planowanego odchylenia od niej, określonych w instrukcji operacyjnej lub obliczonych na podstawie zawartych w niej informacji; i
 - 2) minimalnych wysokościach niezbędnych dla spełnienia warunków określonych odpowiednio w OPS 1.580 i 1.585.

OPS 1.580

Przelot z jednym silnikiem niepracującym

- a) Operator zapewnia, by samolot w przewidywanych warunkach meteorologicznych, w przypadku wystąpienia niesprawności dowolnego silnika w dowolnym punkcie trasy lub planowanego odchylenia od niej i z pozostałymi silnikami pracującymi na określonych zakresach maksymalnej mocy trwałej, był zdolny do kontynuowania lotu z wysokości przelotowej do lotniska, na którym możliwe jest wykonanie lądowania zgodnie z odpowiednio OPS 1.595 lub OPS 1.600, omijając przeszkody leżące w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej:
- 1) 1 000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest równa lub większa niż zero; lub
 - 2) 2 000 stóp, jeżeli prędkość wznoszenia jest mniejsza od zera.
- b) Tor lotu na wysokości 450 m (1 500 stóp) nad lotniskiem, na którym zakładane jest lądowanie po wystąpieniu niesprawności jednego silnika, ma dodatnie nachylenie.
- c) Do celów niniejszego punktu przyjmuje się, że największa prędkość wchodzenia samolotu jest o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej całkowitej prędkości wznoszenia.
- d) Wykazując zgodność z niniejszym punktem, operator musi zwiększyć marginesy podane w lit. a) powyżej do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie sięga poziomu 95 % zakładanej poprawności.
- e) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, przy użyciu bezpiecznej procedury.

OPS 1.585

Przelot samolotów trzy- lub więcej silnikowych z dwoma silnikami niepracującymi

- a) Operator zapewnia, by w żadnym punkcie zamierzonej linii drogi samolot wyposażony w trzy lub więcej silników nie był oddalony o więcej niż 90 minut lotu z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu właściwą dla lotu z wszystkimi silnikami pracującymi, w warunkach standardowej temperatury i ciszy, od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągow, chyba że spełnia on wymogi określone w lit. b)–e) poniżej.
- b) Tor lotu z dwoma silnikami niepracującymi musi pozwalać na kontynuowanie lotu w przewidywanych warunkach meteorologicznych z ominięciem wszystkich przeszkód, znajdujących się w odległości do 9,3 km (5 mil morskich) po obu stronach zamierzonej linii drogi z przewyższeniem wynoszącym co najmniej 2 000 stóp, do lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągow.
- c) Zakłada się, że niesprawność dwóch silników wystąpi w najbardziej krytycznym punkcie tego odcinka trasy, na którym samolot jest oddalony o więcej niż 90 minut lotu z prędkością przelotową maksymalnego zasięgu, właściwą dla lotu z wszystkimi silnikami pracującymi w warunkach standardowej temperatury i ciszy, od lotniska, na którym przy przewidywanej masie do lądowania spełnione są wymogi dotyczące osiągow.
- d) Spodziewana masa samolotu w punkcie, w którym zakłada się wystąpienie niesprawności dwóch silników, nie może być mniejsza od masy, która obejmuje ilość paliwa wystarczającą na lot do lotniska, na którym zakłada się lądowanie oraz przybycie nad strefę lądowania tego lotniska na wysokości co najmniej 450 m (1 500 stóp), a następnie na 15 minut lotu poziomego.
- e) Do celów niniejszego punktu przyjmuje się, że dostępna prędkość wznoszenia samolotu jest o 150 stóp na minutę mniejsza od określonej prędkości wznoszenia.
- f) Wykazując zgodność z niniejszym punktem, operator musi zwiększyć marginesy podane w lit. a) powyżej do 18,5 km (10 mil morskich), jeżeli dokładność nawigacji nie sięga poziomu 95 % zakładanej poprawności.
- g) Zezwala się na zrzut paliwa do ilości umożliwiającej osiągnięcie lotniska z wymaganym zapasem paliwa, jeśli zostaje zastosowana bezpieczna procedura.

OPS 1.590

Lądowanie — lotniska docelowe i zapasowe

Operator zapewnia, by masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), nie przekraczała maksymalnej masy do lądowania określonej w instrukcji użytkownika w locie (AFM) dla wysokości ciśnieniowej oraz, jeżeli jest to uwzględnione w AFM, dla temperatury otoczenia na lotnisku docelowym lub zapasowym w przewidywanym czasie lądowania.

OPS 1.595

Lądowanie — drogi startowe suche

- a) Operator zapewnia, by w przewidywanym czasie lądowania masa samolotu do lądowania, określona zgodnie z OPS 1.475 lit. a), po lądowaniu z wysokości 50 stóp nad progiem pozwalała na pełne zatrzymanie samolotu w granicach 70 % rozporządzalnej długości lądowania na lotnisku docelowym lub na jakimkolwiek lotnisku zapasowym.
- b) Wykazując zgodność z lit. a) powyżej, operator musi uwzględnić:
- 1) wysokość ciśnieniową lotniska;
 - 2) nie więcej niż 50 % składowej czołowej wiatru oraz nie mniej niż 150 % składowej tylnej wiatru;
 - 3) rodzaj nawierzchni drogi startowej; i
 - 4) nachylenie drogi startowej w kierunku lądowania.
- c) W celu dopuszczenia samolotu do lotu zgodnie z lit. a) powyżej, należy przyjąć że:
- 1) samolot będzie lądował na najbardziej korzystnej drodze startowej, w warunkach ciszy; i
 - 2) samolot będzie lądował na drodze startowej, co do której istnieje największe prawdopodobieństwo, że zostanie wyznaczona, biorąc pod uwagę prawdopodobną prędkość i kierunek wiatru oraz charakterystykę manewrową samolotu na ziemi, a także uwzględniając inne warunki, takie jak środki wspomagające lądowanie oraz ukształtowanie terenu.
- d) Jeżeli operator nie jest w stanie spełnić wymogów określonych w lit. c) pkt 2 powyżej dla lotniska docelowego, samolot może zostać dopuszczony do lotu, jeżeli zostanie wyznaczone lotnisko zapasowe, które pozwala na całkowite spełnienie wymogów lit. a), b) i c).

OPS 1.600

Lądowanie — drogi startowe mokre i zanieczyszczone

- a) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być mokra, operator zapewnia, by rozporządzalna długość lądowania była równa lub większa od wymaganej długości lądowania, określonej zgodnie z OPS 1.595, pomnożonej przez współczynnik 1,15.
- b) W przypadku gdy odpowiednie komunikaty lub prognozy meteorologiczne lub ich kombinacja wskazują, że w przewidywanym czasie lądowania droga startowa może być zanieczyszczona, operator zapewnia, by długość lądowania, określona przy użyciu danych możliwych do przyjęcia przez organ dla tych warunków, nie przekraczała rozporządzalnej długości lądowania.

CZĘŚĆ J

MASA I WYWAŻENIE

OPS 1.605

Zasady ogólne

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.605)

- a) Operator zapewnia, by w każdej fazie operacji załadowanie, masa i położenie środka ciężkości samolotu były zgodne z ograniczeniami określonymi w zatwierdzonej instrukcji użytkownika w locie (AFM) lub w instrukcji operacyjnej, jeżeli jest ona bardziej restrykcyjna.
- b) Operator musi ustalić masę oraz położenie środka ciężkości każdego samolotu poprzez jego rzeczywiste zważenie przed wprowadzeniem do użytkowania, a następnie poprzez ważenie co 4 lata, jeżeli stosuje masy indywidualne, lub co 9 lat, jeżeli stosuje masy floty. Należy uwzględnić i odpowiednio udokumentować łączny wpływ modyfikacji i napraw na masę i wyważenie. Ponadto, jeżeli nieznany jest dokładnie wpływ modyfikacji na masę i wyważenie, samoloty muszą zostać ponownie zważone.

- c) Operator musi określić, poprzez ważenie lub zastosowanie mas standardowych, masę wszystkich elementów samolotu oraz członków załogi wliczanych do suchej masy operacyjnej samolotu. Musi zostać określony wpływ ich rozmieszczenia na położenie środka ciężkości samolotu.
- d) Operator musi ustalić masę każdego przewożonego ładunku, w tym balastu, poprzez jego rzeczywiste zważenie lub określenie masy przewożonego ładunku zgodnie ze standardowymi masami pasażerów i bagażu określonymi w OPS 1.620.
- e) Operator musi określić masę ładunku paliwa poprzez użycie jego rzeczywistego ciężaru właściwego lub, jeżeli nie jest on znany, ciężaru właściwego obliczonego zgodnie z metodą określoną w instrukcji operacyjnej.

OPS 1.607

Terminologia

- a) Sucha masa operacyjna. Masa całkowita samolotu gotowego do wykonania określonego typu operacji z wyłączeniem masy całego paliwa zużywalnego oraz przewożonego ładunku. Masa ta obejmuje następujące elementy:
 - 1) załoga i bagaż załogi;
 - 2) catering oraz ruchome wyposażenie do obsługi pasażerów; i
 - 3) woda pitna i chemikalia do toalet.
- b) Maksymalna masa bez paliwa. Maksymalna dopuszczalna masa samolotu, łącznie z nieużywalną częścią paliwa. Masa paliwa znajdującego się w poszczególnych zbiornikach musi być włączona do maksymalnej masy bez paliwa, gdy jest to wyraźnie stwierdzone w ograniczeniach określonych w instrukcji użytkowania w locie (AFM).
- c) Maksymalna konstrukcyjna masa do lądowania. Maksymalna całkowita masa samolotu dopuszczalna podczas lądowania w normalnych okolicznościach.
- d) Maksymalna konstrukcyjna masa do startu. Maksymalna całkowita masa samolotu dopuszczalna w chwili rozpoczęcia rozbiegu.
- e) Klasyfikacja pasażerów.
 - 1) Dorosły — oznacza osobę, mężczyznę lub kobietę, w wieku co najmniej 12 lat.
 - 2) Dziecko — oznacza osobę w wieku dwóch lat i starszą, ale poniżej 12 roku życia.
 - 3) Niemowlę — oznacza osobę w wieku do dwóch lat.
- f) Przewożony ładunek. Całkowita masa pasażerów, bagażu i ładunku cargo, łącznie z każdym ładunkiem niepłatnym.

OPS 1.610

Załadunek, masa i wyważenie

Operator określa w instrukcji operacyjnej zasady i metody obowiązujące podczas załadunku oraz w systemie masy i wyważenia, spełniające wymogi określone w OPS 1.605. System ten musi uwzględniać wszystkie rodzaje planowanych operacji.

OPS 1.615

Wartości masy załogi

- a) W celu określenia suchej masy operacyjnej operator stosuje następujące wartości mas:
 - 1) masy rzeczywiste łącznie z wszelkim bagażem załogi; lub
 - 2) masy standardowe, łącznie z bagażem podręcznym, wynoszące 85 kg dla członków załogi lotniczej oraz 75 kg dla członków personelu pokładowego; lub
 - 3) inne masy standardowe możliwe do przyjęcia przez organ.
- b) Operator musi korygować suchą masę operacyjną, uwzględniając każdy dodatkowy bagaż. Rozmieszczenie tego dodatkowego bagażu musi być uwzględnione przy ustalaniu położenia środka ciężkości samolotu.

OPS 1.620

Wartości mas pasażerów i bagażu

- a) Operator oblicza masę pasażerów i masę bagażu rejestrowanego, stosując rzeczywistą zważoną masę każdej osoby oraz rzeczywistą zważoną masę bagażu lub standardowe wartości mas określone poniżej w tabelach 1, 2 i 3, z wyjątkiem samolotów z dostępną liczbą miejsc pasażerskich mniejszą niż 10. W takich przypadkach masa pasażerów może zostać ustalona na podstawie ustnej deklaracji złożonej przez pasażera osobiście lub też w jego imieniu oraz poprzez dodanie wcześniej określonej stałej uwzględniającej bagaż podręczny oraz ubranie. (Procedura określająca, kiedy należy stosować masy rzeczywiste, a kiedy standardowe oraz procedura stosowana przy ustnych deklaracjach, muszą zostać włączone do instrukcji operacyjnej).
- b) Jeżeli określenie rzeczywistej masy odbywa się poprzez ważenie, operator zapewnia, by uwzględnione zostały rzeczy osobiste pasażerów oraz ich bagaż podręczny. Ważenie musi zostać przeprowadzone bezpośrednio przed wejściem na pokład i w sąsiadującym z nim miejscu.
- c) Jeżeli określenie rzeczywistej masy odbywa się przy użyciu mas standardowych, należy stosować wartości mas standardowych podane w tabelach 1 i 2 poniżej. Masy standardowe obejmują bagaż podręczny oraz masę każdego niemowlęcia w wieku poniżej 2 lat, przewożonego przez osobę dorosłą na jednym miejscu pasażerskim. Do celów niniejszej litery niemowlęta zajmujące oddzielne miejsca pasażerskie uznawane są za dzieci.
- d) Wartości mas pasażerów — 20 lub więcej miejsc pasażerskich
- 1) W przypadku gdy całkowita liczba dostępnych na pokładzie samolotu miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 20, stosuje się standardowe masy kobiet i mężczyzn określone w tabeli 1. Jako alternatywa, w przypadkach gdy całkowita liczba dostępnych miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 30, stosuje się wartości z kolumny tabeli 1 »sami dorośli«.
 - 2) Dla celów tabeli 1 czarter wakacyjny oznacza lot czarterowy, który stanowi wyłącznie element pakietu wakacyjnego. Wartości mas czarteru wakacyjnego stosowane są, pod warunkiem że do niepłatnego przewozu niektórych kategorii pasażerów wykorzystywanych jest nie więcej niż 5 % miejsc pasażerskich samolotu.

Tabela 1

| Liczba miejsc pasażerskich | 20 i więcej | | 30 i więcej sami dorośli |
|---|-------------|---------|--------------------------|
| | Mężczyźni | Kobiety | |
| Wszystkie loty, z wyjątkiem czarterów wakacyjnych | 88 kg | 70 kg | 84 kg |
| Czartery wakacyjne | 83 kg | 69 kg | 76 kg |
| Dzieci | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

- e) Wartości mas pasażerów — 19 lub mniej miejsc pasażerskich
- 1) W przypadku gdy całkowita liczba miejsc pasażerskich dostępnych na pokładzie samolotu wynosi 19 lub mniej, stosuje się standardowe masy określone w tabeli 2.
 - 2) W przypadku lotów, w czasie których nie przewozi się bagażu podręcznego w kabinie lub gdy bagaż podręczny uwzględniany jest oddzielnie, od powyższych mas dla mężczyzn i kobiet można odjąć 6 kg. Do celów niniejszego punktu, artykuły takie jak płaszcz, parasol, mała torebka lub torebka damska, materiały do czytania lub mały aparat fotograficzny nie są uznawane za bagaż podręczny.

Tabela 2

| Liczba miejsc pasażerskich | 1–5 | 6–9 | 10–19 |
|----------------------------|--------|-------|-------|
| Mężczyźni | 104 kg | 96 kg | 92 kg |
| Kobiety | 86 kg | 78 kg | 74 kg |
| Dzieci | 35 kg | 35 kg | 35 kg |

- f) Wartość mas bagażu
- 1) W przypadku gdy całkowita liczba dostępnych na pokładzie samolotu miejsc pasażerskich wynosi co najmniej 20, do każdej sztuki bagażu rejestrowanego należy stosować standardowe masy określone w tabeli 3. Dla samolotów posiadających do 19 miejsc pasażerskich włącznie stosuje się rzeczywistą masę bagażu rejestrowanego określoną poprzez ważenie.
 - 2) Do celów tabeli 3:
 - i) lot krajowy oznacza lot z punktami wylotu i przylotu leżącymi w granicach jednego państwa;
 - ii) lot w obszarze europejskim oznacza lot inny niż krajowy, którego punkty wylotu i przylotu leżą w obrębie obszaru określonego w dodatku 1 do OPS 1.620 lit. f); i
 - iii) lot międzykontynentalny, inny niż lot w obszarze europejskim, oznacza lot, którego punkty wylotu i przylotu leżą na różnych kontynentach.

Tabela 3

20 i więcej miejsc pasażerskich

| Rodzaj lotu | Standardowa masa bagażu |
|------------------------|-------------------------|
| Krajowy | 11 kg |
| W obszarze europejskim | 13 kg |
| Międzykontynentalny | 15 kg |
| Wszystkie pozostałe | 13 kg |

- g) Jeżeli operator zamierza stosować wartości mas standardowych inne niż podane powyżej w tabeli 1, 2 i 3, musi powiadomić organ o powodach oraz uzyskać wcześniej zezwolenie. Musi także przedłożyć do zatwierdzenia szczegółowy plan przeprowadzania ważenia i zastosować metodę analizy statystycznej określoną w dodatku 1 do OPS 1.620 lit. g). Po weryfikacji i zatwierdzeniu przez organ wyników ważenia, skorygowane wartości mas standardowych mogą być stosowane wyłącznie przez tego operatora. Skorygowane wartości mas standardowych mogą być stosowane tylko w okolicznościach, które są zgodne z okolicznościami, w których przeprowadzono ważenie. Jeżeli skorygowane wartości mas standardowych przekraczają wartości określone w tabelach 1, 2 i 3, należy stosować te wyższe wartości.
- h) W przypadku każdego lotu, w którym spodziewany jest przewóz znaczącej liczby pasażerów, których masa, łącznie z ich bagażem podręcznym, może przekroczyć standardowe masy pasażerów, operator musi określić rzeczywistą masę tych pasażerów poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy.
- i) Jeżeli stosowane są standardowe wartości mas bagażu rejestrowanego i oczekuje się, że znaczna liczba pasażerów zgłosi do odprawy bagaż, który przekroczy standardową masę bagażu, operator musi określić rzeczywistą masę tego bagażu poprzez ważenie lub dodanie odpowiednich przyrostów masy.
- j) Operator zapewnia, by dowódca był powiadomiony o użyciu niestandardowej metody określenia masy ładunku oraz by ta metoda została podana w dokumentacji masy i wyważenia.

OPS 1.625

Dokumentacja masy i wyważenia

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.625)

- a) Przed każdym lotem operator sporządza dokumentację dotyczącą masy i wyważenia, wyszczególniając ładunek oraz jego rozmieszczenie. Dokumentacja masy i wyważenia musi umożliwiać dowódcy stwierdzenie, że ładunek oraz jego rozmieszczenie są takie, że ograniczenia dotyczące masy i wyważenia samolotu nie są przekroczone. Na dokumentacji masy i wyważenia musi figurować nazwisko osoby, która ją sporządziła. Osoba nadzorująca załadunek samolotu musi potwierdzić podpisem, że ładunek i jego rozmieszczenie są zgodne z dokumentacją masy i wyważenia. Dokument ten musi być możliwy do przyjęcia przez dowódcę, a jego akceptacja potwierdzona własnoręcznym podpisem lub jego odpowiednikiem. (Patrz także: OPS 1.1055 lit. a) pkt.12).
- b) Operator musi określić procedury dotyczące zmian w ładunku wprowadzanych w ostatniej chwili.
- c) Po uzyskaniu zgody organu, operator może zastosować procedury alternatywne do wymaganych w lit. a) i b) powyżej.

Dodatek 1 do OPS 1.605

Masa i wyważenie — zasady ogólne

(patrz: OPS 1.605)

a) Określenie suchej masy operacyjnej samolotu

1) Ważenie samolotu

- i) Nowe samoloty są zwykle ważone w fabrykach i wprowadzenie ich do użytkowania bez ponownego ważenia jest dozwolone, jeżeli bazy danych dotyczących wartości masy i wyważenia uwzględniają przeróbki lub modyfikacje samolotu. Samoloty przekazywane przez jednego operatora posiadającego zatwierdzony program nadzoru masy drugiemu operatorowi, który również posiada zatwierdzony program, nie muszą być ważone przed użytkowaniem przez operatora odbierającego, o ile od ostatniego ważenia nie upłynęły 4 lata.
- ii) Indywidualna masa i położenie środka ciężkości (SC) każdego samolotu są okresowo ponownie ustalane. Maksymalny odstęp czasu pomiędzy dwoma ważeniami musi być określony przez operatora oraz musi spełniać wymogi OPS 1.605 lit. b). Ponadto masa i położenie SC każdego samolotu podlegają ponownemu ustaleniu poprzez:

A) ważenie; lub

B) obliczenie, pod warunkiem że operator jest w stanie dostarczyć niezbędne uzasadnienie słuszności wybranej metody obliczania, zawsze, gdy łączne zmiany suchej masy operacyjnej przekraczają $\pm 0,5\%$ maksymalnej masy do lądowania lub łączna zmiana położenia SC przekracza $0,5\%$ średniej cięciwy aerodynamicznej (SCA).

2) Masa i położenie środka ciężkości (SC) dla floty

i) Jako masę i położenie SC dla floty lub grupy samolotów tego samego typu i o jednakowej konfiguracji można stosować wartości średniej suchej masy operacyjnej i średniego położenia SC, pod warunkiem że suche masy operacyjne oraz położenie SC poszczególnych samolotów mieszczą się w granicach tolerancji określonych w podpunkcie ii) poniżej. Ponadto stosuje się kryteria określone w podpunktach iii), iv) oraz lit. a) pkt 3 poniżej.

ii) Granice tolerancji

A) Jeżeli sucha masa operacyjna dowolnego zważonego samolotu lub masa któregośkolwiek z samolotów floty otrzymana w wyniku obliczenia odbiega od suchej masy operacyjnej wspólnej dla całej floty o więcej niż $\pm 0,5\%$ wartości maksymalnej konstrukcyjnej masy do lądowania lub jeżeli położenie środka ciężkości danego samolotu odbiega od położenia wspólnego środka ciężkości całej floty o więcej niż $\pm 0,5\%$ średniej cięciwy aerodynamicznej, to samolot ten zostaje wyłączony ze składu tej floty. Można ustanowić oddzielne floty o odrębnych średnich masach floty.

B) W przypadkach gdy masa samolotu mieści się w granicach tolerancji suchej masy operacyjnej całej floty, natomiast położenie jego SC wykracza poza granice tolerancji dozwolone dla całej floty, samolot ten należy użytkować z zastosowaniem obowiązującej suchej masy operacyjnej floty, lecz z indywidualnie określonym położeniem SC.

C) Jeżeli dany samolot, w porównaniu z pozostałymi samolotami floty, posiada dające się wyraźnie określić różnice (np. konfiguracja kuchni lub miejsc pasażerskich), które powodują przekroczenie granic tolerancji wyznaczonych dla całej floty, to samolot ten może nadal wchodzić w skład floty, pod warunkiem zastosowania dla tego samolotu odpowiednich poprawek dotyczących masy lub położenia SC.

D) Samoloty, dla których nie opublikowano wartości SCA, muszą być użytkowane według wartości ich indywidualnej masy oraz położenia SC lub zostać poddane specjalnemu badaniu i zatwierdzeniu.

iii) Użycie wartości masy dla floty

A) Po zważeniu samolotu lub w przypadku wprowadzenia jakiegokolwiek zmiany w wyposażeniu lub konfiguracji samolotu, operator musi sprawdzić czy dany samolot mieści się w granicach tolerancji podanych w pkt 2 ppkt ii) powyżej.

B) Samoloty, które nie były ważone od ostatniej oceny masy floty mogą nadal pozostawać we flocie użytkowanej według wartości masy dla floty, pod warunkiem że ich indywidualne wartości zostaną sprawdzone przez obliczenia i zmieszczą się w granicach tolerancji określonych w pkt 2 ppkt ii) powyżej. Jeżeli te indywidualne wartości nie mieszczą się już w dozwolonych granicach tolerancji, operator musi określić nowe wartości masy dla floty, spełniając warunki określone w pkt 2 ppkt i) i 2 ppkt ii) powyżej, lub użytkować samoloty, które nie mieszczą się w granicach tolerancji, według indywidualnych wartości masy.

C) Aby włączyć nowy samolot do floty użytkowanej według wartości masy dla floty, operator musi sprawdzić poprzez ważenie lub obliczenie, czy jego rzeczywiste wartości mieszczą się w granicach tolerancji określonych w pkt 2 ppkt ii) powyżej.

iv) W celu spełnienia wymogów pkt 2 ppkt i) powyżej wartości masy dla floty muszą być aktualizowane najpóźniej pod koniec każdej oceny masy floty.

3) Liczba ważonych samolotów wymagana do wyznaczenia wartości mas dla floty

i) Jeżeli »n« oznacza liczbę samolotów we flocie, do których stosuje się wartości mas dla floty, w okresie pomiędzy dwiema ocenami masy floty operator musi zważyć co najmniej liczbę samolotów określoną w poniższej tabeli:

| Liczba samolotów we flocie | Minimalna liczba ważeń |
|----------------------------|------------------------|
| 2 lub 3 | N |
| 4 do 9 | $(n + 3)/2$ |
| 10 lub więcej | $(n + 51)/10$ |

ii) Do ważenia należy wybrać te samoloty floty, które nie były ważone od najdłuższego czasu.

iii) Okres pomiędzy dwiema ocenami masy floty nie może przekroczyć 48 miesięcy.

4) Procedura ważenia

i) Ważenie musi zostać przeprowadzone przez producenta samolotu lub uprawnioną organizację obsługi technicznej.

ii) Należy przedsięwziąć odpowiednie, zgodne z dobrymi praktykami, środki ostrożności, takie jak:

A) sprawdzenie, czy samolot i jego wyposażenie są kompletne;

B) sprawdzenie, czy płyny techniczne zostały odpowiednio uwzględnione;

C) zapewnienie, by samolot był czysty; i

D) zapewnienie, by ważenie odbywało się w zamkniętym budynku.

iii) Sprzęt używany do ważenia musi być odpowiednio skalibrowany, wyzerowany oraz używany zgodnie z instrukcją producenta. Każda waga musi zostać skalibrowana przez producenta, cywilny wydział miar i wag lub przez odpowiednio upoważnioną instytucję co 2 lata lub w odstępie czasu ustalonym przez producenta sprzętu do ważenia, przy czym obowiązuje krótszy z tych terminów. Sprzęt pomiarowy musi umożliwiać dokładne określenie masy samolotu.

b) Specjalne masy standardowe dla przewożonego ładunku. Poza standardowymi masami pasażerów i bagażu rejestrowanego operator może wystąpić o zatwierdzenie przez organ standardowych mas dla innych elementów ładunku.

c) Załadunek samolotu

1) Operator zapewnia, by załadunek samolotu odbywał się pod nadzorem wykwalifikowanego personelu.

2) Operator zapewnia, by ładowanie frachtu odbywało się zgodnie z danymi zastosowanymi do obliczania masy i wyważenia samolotu.

3) Operator musi przestrzegać dodatkowych ograniczeń konstrukcyjnych w postaci ograniczeń wytrzymałości podłogi, maksymalnego obciążenia metra bieżącego podłogi, maksymalnej masy przypadającej na przedział ładunkowy cargo lub ograniczeń dotyczących maksymalnej liczby miejsc pasażerskich.

d) Graniczne położenia środka ciężkości (SC)

- 1) Operacyjny zakres położenia SC. Jeżeli operator nie stosuje metody wcześniejszego wyznaczania miejsc oraz nie uwzględni dokładnie wpływu ilości pasażerów w każdym rzędzie siedzeń, ładunku w indywidualnych przedziałach ładunkowych cargo lub masy paliwa w indywidualnych zbiornikach, to do obliczania certyfikowanego zakresu położenia SC muszą być zastosowane odpowiednie marginesy operacyjne położenia SC. Przy określaniu marginesów położenia SC należy uwzględnić możliwe odchylenia od założonego rozmieszczenia ładunku. Jeżeli operator nie wyznacza numerowanych miejsc, musi ustanowić dla załogi lotniczej lub personelu pokładowego procedury zapobiegające zajmowaniu miejsc w krańcowych częściach kabiny pasażerskiej. Marginesy położenia SC i związane z nimi procedury operacyjne, łącznie z założeniami dotyczącymi rozsadzania pasażerów, muszą być możliwe do przyjęcia przez organ.
- 2) Środek ciężkości w locie. W uzupełnieniu do lit. d) pkt 1 powyżej operator musi wykazać, że procedury te w pełni uwzględniają ekstremalne przesunięcia SC w czasie lotu powodowane przemieszczaniem się pasażerów lub załogi oraz zużyciem lub przepompowywaniem paliwa.

Dodatek 1 do OPS 1.620 lit. f)

Definicja obszaru lotów w regionie europejskim

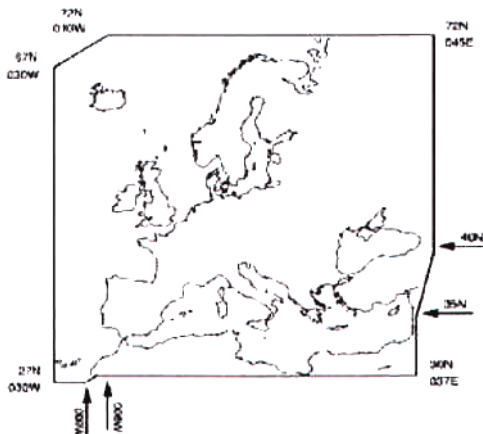
Do celów OPS 1.620 lit. f) lotami w obszarze europejskim, z wyłączeniem lotów krajowych, są loty wykonywane w obszarze ograniczonym loksodromami przechodzącymi przez następujące punkty geograficzne:

| | |
|---------|--------|
| — N7200 | E04500 |
| — N4000 | E04500 |
| — N3500 | E03700 |
| — N3000 | E03700 |
| — N3000 | W00600 |
| — N2700 | W00900 |
| — N2700 | W03000 |
| — N6700 | W03000 |
| — N7200 | W01000 |
| — N7200 | E0450 |

zgodnie z poniższym rysunkiem 1:

Rysunek 1

Obszar europejski



Dodatek 1 do OPS 1.620 lit. g)

Procedura ustanawiania skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu

a) Pasażerowie

- 1) Metoda próbkowania wagi. Średnia masa pasażerów oraz ich bagażu podręcznego musi być określona poprzez ważenie wybranych losowo próbek. Wybór losowych próbek, ze względu na swój charakter i zasięg, musi być reprezentatywny dla liczby przewożonych pasażerów i musi uwzględniać rodzaj operacji, częstotliwość lotów na różnych trasach, loty w obu kierunkach, sezonowość oraz liczbę miejsc w samolocie.
- 2) Wielkość próbki. Plan badań musi obejmować ważenie co najmniej większego z poniższych elementów:
 - i) liczby pasażerów obliczonej z próbki pilotowej przy użyciu zwykłych procedur statystycznych oraz opartej na względnym rozkładzie błędów (dokładności) wynoszącym 1 % dla wszystkich osób dorosłych oraz 2 % dla oddzielnych średnich mas mężczyzn i kobiet; i
 - ii) dla samolotów:
 - A) z liczbą miejsc pasażerskich 40 lub więcej — próbki składającej się z 2 000 pasażerów; lub
 - B) z liczbą miejsc pasażerskich mniejszą niż 40 — próbki stanowiącej iloczyn: 50 x (liczba miejsc pasażerskich).
- 3) Masy pasażerów. Masy pasażerów muszą obejmować także masę rzeczy osobistych należących do pasażerów, wnoszonych przez nich do samolotu. Przy pobieraniu losowych próbek mas pasażerów niemowlęta są ważone wraz z towarzyszącymi im osobami dorosłymi (patrz także: OPS 1620 lit. c), d) oraz e).
- 4) Miejsce ważenia. Miejsce ważenia pasażerów usytuowane jest jak najbliżej samolotu, w takim punkcie, w którym zmiana masy pasażera w wyniku pozbycia się lub nabycia rzeczy osobistych przed wejściem na pokład nie jest prawdopodobna.
- 5) Urządzenie do ważenia. Urządzenie przeznaczone do ważenia pasażerów posiada zakres pomiarowy do co najmniej 150 kg. Minimalna rozdzielczość wskazywanej masy wynosi 500 g. Dokładność wskazań urządzenia do ważenia wynosi do 0,5 % lub 200 g, przy czym obowiązuje większa z tych wartości.
- 6) Rejestracja wartości mas. Należy odnotować masę pasażerów, odpowiadające im kategorie (mężczyźni, kobiety, dzieci) oraz numer rejsu każdego lotu objętego badaniem.

b) Bagaż rejestrowany. Procedura statystyczna określania skorygowanych standardowych wartości mas bagażu oparta na średnich masach bagażu z minimalnej wymaganej próbki jest zasadniczo taka sama, jak procedura ważenia pasażerów określona w lit. a) pkt 1. Dla bagażu względny poziom pewności (dokładność) wynosi 1 %. Należy zważyć minimum 2 000 sztuk bagażu rejestrowanego.

c) Określenie skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu rejestrowanego

- 1) W celu zapewnienia, że użycie skorygowanych standardowych wartości mas pasażerów i bagażu rejestrowanego, zamiast stosowania rzeczywistych mas określonych przez ważenie, nie wpłynie negatywnie na bezpieczeństwo operacyjne, należy przeprowadzić analizę statystyczną. Tego typu analiza będzie źródłem średnich wartości mas pasażerów i bagażu, jak również innych danych.
- 2) Dla samolotów z 20 lub więcej miejscami pasażerskimi te średnie wartości stosowane są jako skorygowane standardowe wartości mas mężczyzn i kobiet.
- 3) Dla samolotów mniejszych, w celu wyznaczenia skorygowanych standardowych wartości mas, do średniej masy pasażera należy dodać następujące przyrosty masy:

| Liczba miejsc pasażerskich | Wymagany przyrost masy |
|----------------------------|------------------------|
| 1–5 włącznie | 16 kg |
| 6–9 włącznie | 8 kg |
| 10–19 włącznie | 4 kg |

Alternatywnie, w przypadku samolotów o liczbie miejsc pasażerskich 30 lub więcej, można stosować skorygowane standardowe (średnie) wartości mas wszystkich dorosłych. Skorygowane standardowe (średnie) wartości mas bagażu rejestrowanego mają zastosowanie do samolotów o 20 lub więcej miejscach pasażerskich.

- 4) Operatorzy mają możliwość przedłożenia organowi do zatwierdzenia szczegółowego planu badań, a następnie także odchyłeń od skorygowanej standardowej wartości masy, pod warunkiem że ta zmieniana wartość zostanie określona przy użyciu procedury określonej w niniejszym dodatku. Takie odchylenia muszą być poddawane przeglądowi w odstępach nieprzekraczających 5 lat.
- 5) Wartości skorygowanych mas standardowych wszystkich dorosłych muszą opierać się na proporcji liczby mężczyzn do kobiet wynoszącej 80/20 we wszystkich lotach z wyjątkiem czarterów wakacyjnych, gdzie wynosi ona 50/50. Jeżeli operator chce uzyskać zezwolenie na zastosowanie innej proporcji na określonych trasach lub lotach, musi przedłożyć organowi dane wskazujące, że alternatywna proporcja liczby mężczyzn do kobiet jest zachowawcza i obejmuje co najmniej 84 % rzeczywistych proporcji liczby mężczyzn do kobiet z próbki opartej na co najmniej 100 reprezentatywnych lotach.
- 6) Wyznaczone średnie wartości mas są zaokrąglane do pełnego kilograma. Wartości masy bagażu rejestrowanego są odpowiednio zaokrąglane do pełnej połowy kilograma.

Dodatek 1 do OPS 1.625

Dokumentacja masy i wyważenia

a) Dokumentacja masy i wyważenia

1) Spis treści

i) Dokumentacja masy i wyważenia musi zawierać następujące informacje:

- A) znaki rejestracyjne i typ samolotu;
- B) numer oraz data rejsu;
- C) nazwisko dowódcy;
- D) nazwisko osoby, która sporządziła dokument;
- E) sucha masa operacyjna i odpowiadające jej położenie SC samolotu;
- F) masa paliwa przy starcie oraz masa paliwa na przelot;
- G) masa materiałów zużywalnych, innych niż paliwo;
- H) elementy ładunku z uwzględnieniem pasażerów, bagażu, frachtu i balastu;
- I) masa do startu, masa do lądowania oraz masa bez paliwa;
- J) rozmieszczenie ładunku;
- K) stosowane położenia SC samolotu; i
- L) ograniczenia wartości masy i położenia SC samolotu.

ii) Za zgodą organu operator może pominąć niektóre z danych z dokumentacji masy i wyważenia.

- 2) Zmiany wprowadzane w ostatniej chwili. Jeżeli po sporządzeniu dokumentacji masy i wyważenia wprowadzone zostaną w ostatniej chwili jakiegokolwiek zmiany, dowódca musi zostać o tym powiadomiony, a wprowadzona w ostatniej chwili zmiana musi zostać uwzględniona w dokumentacji masy i wyważenia. Maksymalna możliwa do przyjęcia zmiana wprowadzana w ostatniej chwili dotycząca liczby pasażerów lub masy ładunku musi zostać określona w instrukcji operacyjnej. Jeżeli liczba ta zostanie przekroczona, należy sporządzić nową dokumentację masy i wyważenia.
- b) Systemy komputerowe. Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia tworzona jest przez komputerowy system obliczania masy i wyważenia, operator musi sprawdzać spójność otrzymanych danych. Poprzez weryfikację otrzymywanych danych przeprowadzaną w odstępach nieprzekraczających 6 miesięcy operator sprawdza, czy poprawki do wprowadzanych danych są prawidłowo przyjmowane przez system oraz czy system funkcjonuje prawidłowo w sposób ciągły.
- c) Pokładowe systemy masy i wyważenia. Operator musi uzyskać zgodę organu, jeżeli chce korzystać ze skomputeryzowanego, pokładowego systemu obliczania masy i wyważenia jako głównego źródła danych przed dopuszczeniem do lotu.
- d) Łącza danych. Jeżeli dokumentacja masy i wyważenia wysyłana jest do samolotów poprzez łącza danych, kopia końcowej dokumentacji masy i wyważenia zaakceptowana przez dowódcę musi być dostępna na ziemi.

CZĘŚĆ K

PRZYRZĄDY I WYPOSAŻENIE

OPS 1.630

Ogólne wprowadzenie

- a) Operator zapewnia, by nie doszło do rozpoczęcia lotu, jeżeli wymagane zgodnie z niniejszą Częścią przyrządy i wyposażenie nie są:
- 1) zatwierdzone, z wyjątkami określonymi w lit. c), oraz zainstalowane zgodnie z mającymi do nich zastosowanie wymogami obejmującymi minimalne standardy osiągnięć, wymogi operacyjne oraz wymogi dotyczące zdolności do lotu; i
 - 2) sprawne i zdolne do użycia w prowadzonym rodzaju operacji, z wyjątkami przewidzianymi w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL) (patrz OPS 1.030).
- b) Minimalnymi standardami osiągnięć przyrządów i wyposażenia pokładowego są standardy określone w Europejskich Standardach Technicznych (ETSO) wymienione w obowiązujących specyfikacjach dotyczących Europejskich Standardów Technicznych (CS-TSO), chyba że przepisy operacyjne lub przepisy dotyczące zdolności do lotu wymagają zastosowania innych standardów osiągnięć. Przyrządy i wyposażenie, których konstrukcja i osiągnięcia w dniu wejścia w życie przepisów OPS spełniają wymagania określone w specyfikacjach innych niż ETSO, mogą pozostać w użyciu lub zostać zainstalowane, jeżeli w niniejszej Części nie zostały określone dodatkowe wymogi. Przyrządy i wyposażenie, które zostały już zatwierdzone, nie muszą spełniać wymogów określonych w skorygowanych specyfikacjach ETSO lub skorygowanych specyfikacjach innych niż ETSO, chyba że ustanowiono wymogi działające wstecz.
- c) Nie wymaga się posiadania certyfikatów na następujące elementy wyposażenia:
- 1) bezpieczniki topikowe, o których mowa w OPS 1.635;
 - 2) latarki elektryczne, o których mowa w OPS 1.640 lit. a) pkt 4;
 - 3) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu, o którym mowa w OPS 1.650 lit. b) i 1.652 lit. b);
 - 4) uchwyt na mapy, o którym mowa w OPS 1.652 lit. n);
 - 5) apteczki pierwszej pomocy, o których mowa w OPS 1.745;
 - 6) ratunkowy zestaw medyczny, o którym mowa w OPS 1.755;
 - 7) megafony, o których mowa w OPS 1.810;
 - 8) wyposażenie ratunkowe i sygnalizacyjne, o którym mowa w OPS 1.835 lit. a) oraz c); i
 - 9) kotwice morskie i wyposażenie do cumowania, kotwiczenia oraz manewrowania wodnosamolotów lub amfibii na wodzie, o których mowa w OPS 1.840.
- d) Wyposażenie, które ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego członka załogi lotniczej na jego stanowisku, musi być łatwe do obsługi z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie musi być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi lotniczej, musi być ono zainstalowane w taki sposób, by było łatwe do obsługi z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.
- e) Przyrządy, które są wykorzystywane przez któregośkolwiek z członków załogi lotniczej są rozmieszczone tak, by umożliwić obserwowanie ich wskazań z jego stanowiska z możliwie minimalnym odchyleniem od prawidłowej pozycji i linii wzroku przyjmowanej przy obserwacji toru lotu przed sobą. W samolocie z załogą wieloosobową każdy pojedynczy przyrząd musi być zainstalowany w taki sposób, by był on widoczny ze stanowiska każdego członka załogi.

OPS 1.635

Urządzenia zabezpieczenia obwodów

Operator nie użytkuje samolotu wyposażonego w bezpieczniki, jeżeli podczas lotu na pokładzie nie są dostępne bezpieczniki zapasowe w liczbie równej co najmniej 10 % liczby bezpieczników każdej wartości, bądź po trzy z każdego rodzaju, przy czym stosuje się większą z tych liczb.

OPS 1.640

Światła operacyjne samolotu

Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony:

- a) do lotów w dzień:
 - 1) w system światel antykolizyjnych;
 - 2) w zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające odpowiednie oświetlenie wszystkich przyrządów i wyposażenia niezbędnych dla bezpiecznego użytkowania samolotu;
 - 3) w zasilane z sieci pokładowej samolotu światła zapewniające oświetlenie we wszystkich przedziałach pasażerskich;
i
 - 4) w latarki elektryczne dla każdego wymaganego członka załogi, łatwo dostępne z wyznaczonych im stanowisk;
- b) do lotów w nocy, oprócz wyposażenia określonego w lit. a) powyżej:
 - 1) w światła nawigacyjne i pozycyjne; i
 - 2) w dwa światła lądowania lub pojedyncze światło mające dwa oddzielnie zasilane włókna; i
 - 3) wodnosamoloty i amfibie muszą być wyposażone w światła wymagane zgodnie z przepisami międzynarodowymi o zapobieganiu kolizjom na morzu.

OPS 1.645

Wycieraczki szyby przedniej

Operator nie użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, jeżeli nie jest on wyposażony na każdym stanowisku pilota w wycieraczkę szyby przedniej lub równoważny system utrzymujący w czystości część szyby podczas opadów atmosferycznych.

OPS 1.650

Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące do lotów z widocznością (VFR) w dzień

Operator nie użytkuje samolotu w lotach z widocznością (VFR) w dzień, chyba że wyposażony jest w przyrządy pilotażowe, nawigacyjne i urządzenia towarzyszące oraz w stosownych przypadkach spełnia warunki określone w następujących literach:

- a) busola magnetyczna;
- b) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu, wskazujące czas w godzinach, minutach i sekundach;
- c) dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu;
- d) miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz) wyskalowany w węzłach;
- e) wariometr;
- f) wskaźnik zakrętu i ślizgu lub koordynator zakrętu (zakrętomierz) ze wskaźnikiem ślizgu (chyłomierzem poprzecznym);
- g) wskaźnik położenia przestrzennego;
- h) żyroskopowy wskaźnik kursu;
- i) urządzenie pokazujące w kabinie załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza;

- j) w przypadku lotów, które nie trwają dłużej niż 60 minut, których start i lądowanie odbywa się na tym samym lotnisku i które odbywają się w odległości do 50 mil morskich od lotniska, przyrządy określone w lit. f), g) oraz h) powyżej, oraz w lit. k) pkt 4, pkt 5 i pkt 6 poniżej, mogą być zastąpione przez wskaźnik zakrętu i ślizgu lub koordynator zakrętu ze wskaźnikiem ślizgu lub przez wskaźnik położenia przestrzennego (sztuczny horyzont) ze wskaźnikiem ślizgu;
- k) w przypadku gdy wymagana jest obecność dwóch pilotów, stanowisko drugiego pilota musi być wyposażone w następujące oddzielne przyrządy:
- 1) dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu;
 - 2) miernik prędkości względem powietrza (prędkościomierz) wyskalowany w węzłach;
 - 3) wariometr;
 - 4) wskaźnik zakrętu i ślizgu lub koordynator zakrętu (zakrętomierz) ze wskaźnikiem ślizgu (chyłomierzem poprzecznym);
 - 5) wskaźnik położenia przestrzennego; i
 - 6) żyroskopowy wskaźnik kursu.
- l) Każdy system wskazywania prędkości musi być wyposażony w ogrzewany odbiornik ciśnienia powietrza (rurka Pitota) lub równoważne urządzenie zabezpieczające przed nieprawidłowym działaniem spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem dla:
- 1) samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9;
 - 2) samolotów, których świadectwo zdatności do lotu zostało wydane po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 kwietnia 1999 r.
- m) w przypadku gdy wymagane są podwójne zestawy przyrządów, wymóg obejmuje oddzielne dla każdego pilota wyświetlacze i pulpity sterujące lub inne wyposażenie towarzyszące, stosownie do potrzeb;
- n) wszystkie samoloty muszą być wyposażone w urządzenie sygnalizujące brak odpowiedniego zasilania przyrządów pokładowych; i
- o) wszystkie samoloty, w których ograniczenia ściśliwości powietrza nie są wskazywane na prędkościomierzach, wyposażone są na każdym stanowisku pilota we wskaźnik liczby Macha;
- p) operator nie prowadzi operacji VFR w dzień, jeżeli samolot nie jest wyposażony w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadające im urządzenie dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie.

OPS 1.652

Przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz wyposażenie towarzyszące do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) i lotów w nocy

Operator nie użytkuje samolotu w lotach według wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR) w nocy, chyba że jest on wyposażony w przyrządy pilotażowe i nawigacyjne oraz urządzenia towarzyszące i w stosownych przypadkach spełnia warunki określone w następujących literach:

- a) busola magnetyczna;
- b) precyzyjne urządzenie do pomiaru czasu, wskazujące czas w godzinach, minutach i sekundach;
- c) dwa dokładne wysokościomierze barometryczne wyskalowane w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowane do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu; wysokościomierze te muszą mieć licznik wskazówkowy lub wskazywać wysokość w podobny sposób;
- d) system wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanym odbiornikiem ciśnienia powietrza (rurka Pitota) lub równoważnym urządzeniem zabezpieczającym przed nieprawidłowym działaniem spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem, łącznie ze wskaźnikiem ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnienia powietrza. Wymóg posiadania wskaźnika ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnienia nie ma zastosowania do samolotów z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie lub o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie i których świadectwo zdatności do lotu zostało wydane przed dniem 1 kwietnia 1998 r.;

- e) wariometr;
- f) wskaźnik zakrętu i ślizgu;
- g) wskaźnik położenia przestrzennego;
- h) żyroskopowy wskaźnik kursu;
- i) urządzenie pokazujące w kabine załogi temperaturę powietrza zewnętrznego w stopniach Celsjusza; i
- j) dwa niezależne systemy ciśnienia statycznego, z wyjątkiem samolotów o napędzie śmigłowym o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie, na których dopuszcza się jeden system ciśnienia statycznego i jedno alternatywne źródło ciśnienia statycznego;
- k) w przypadku gdy wymagana jest obecność dwóch pilotów, stanowisko drugiego pilota wyposażone jest w następujące oddzielne przyrządy:
 - 1) dokładny wysokościomierz barometryczny wyskalowany w stopach z nastawialnym podzakresem wyskalowanym w hektopaskalach lub milibarach, przystosowany do nastawienia każdego ciśnienia barometrycznego, jakie może być napotkane podczas lotu; może to być jeden z dwóch wysokościomierzy wymaganych w lit. c) powyżej. Wysokościomierze te muszą mieć licznik wskazówkowy lub wskazywać wysokość w podobny sposób;
 - 2) system wskazań prędkości względem powietrza (prędkościomierz) z ogrzewanym odbiornikiem ciśnienia powietrza (rurka Pitota) lub równorzędnym urządzeniem zabezpieczającym przed nieprawidłowym działaniem spowodowanym kondensacją lub oblodzeniem, łącznie z wskaźnikiem ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnienia powietrza. Wymóg posiadania wskaźnika ostrzegania o wadliwym działaniu ogrzewania odbiornika ciśnienia nie ma zastosowania do samolotów z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie lub o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie i których świadectwo zdatności do lotu zostało wydane przed dniem 1 kwietnia 1998 r.;
 - 3) wariometr;
 - 4) wskaźnik zakrętu i ślizgu;
 - 5) wskaźnik położenia przestrzennego; i
 - 6) żyroskopowy wskaźnik kursu.
- l) samoloty o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 muszą być wyposażone w dodatkowy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego (sztuczny horyzont) możliwy do obsługi z obu stanowisk pilotów, który:
 - 1) w czasie normalnego użytkowania jest nieprzerwanie zasilany, a po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego zasilany jest ze źródła niezależnego od normalnego systemu zasilania elektrycznego;
 - 2) zapewnia niezawodne kontynuowanie lotu przez minimum 30 minut po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego, z uwzględnieniem innych obciążeń awaryjnego źródła zasilania oraz procedur operacyjnych;
 - 3) działa niezależnie od jakichkolwiek innych systemów wskazywania położenia przestrzennego;
 - 4) uruchamia się automatycznie po wystąpieniu całkowitej niesprawności normalnego systemu zasilania elektrycznego; i
 - 5) jest odpowiednio oświetlony we wszystkich fazach operacji

z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg, które były już zarejestrowanych w Państwie Członkowskim w dniu 1 kwietnia 1995 r., wyposażonych w rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego po lewej stronie tablicy przyrządów;
- m) zgodnie z lit. l) powyżej, dla załogi lotniczej musi być zupełnie oczywiste, kiedy wymagany zgodnie z niniejszą literą rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego zasilany jest z awaryjnego źródła zasilania. W przypadku gdy rezerwowy wskaźnik położenia przestrzennego posiada własne źródło zasilania, musi być ono połączone z sygnalizacją na przyrządzie lub na tablicy przyrządów wskazującą, że zasilanie to jest w użyciu;
- n) uchwyt na mapy, umocowany w miejscu umożliwiającym łatwość odczytu, możliwy do podświetlenia w czasie lotów w nocy;
- o) jeżeli system rezerwowego wskaźnika położenia przestrzennego posiada certyfikat zgodny z CS 25.1303 lit. b) pkt 4) lub jego odpowiednik, to wskaźniki zakrętu i ślizgu mogą zostać zastąpione przez wskaźniki ślizgu;
- p) w przypadku gdy wymagane są podwójne zestawy przyrządów, wymóg obejmuje oddzielne dla każdego pilota wyświetlacze i pulpity sterujące lub inne wyposażenie towarzyszące, stosownie do potrzeb;

- q) wszystkie samoloty muszą być wyposażone w urządzenie sygnalizujące brak odpowiedniego zasilania wymaganych przyrządów pokładowych; i
- r) wszystkie samoloty, w których ograniczenia ściśliwości powietrza nie są wskazywane na prędkościomierzach, wyposażone są na każdym stanowisku pilota we wskaźnik liczby Macha;
- s) operator nie prowadzi lotów według wskazań przyrządów (IFR) ani lotów w nocy, jeżeli samolot nie jest wyposażony w słuchawki nagłowne z mikrofonem pałkowym lub inne odpowiadając im urządzenie dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie oraz przycisk nadawania na kole (drążku) sterowym dla każdego wymaganego pilota.

OPS 1.655

Wyposażenie dodatkowe do lotów wg wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy z jednym pilotem

Operator nie prowadzi lotów IFR z jednym pilotem, chyba że samolot wyposażony jest w autopilota zdolnego do utrzymania co najmniej żądanej wysokości i kierunku lotu.

OPS 1.660

System ostrzegania o wysokości lotu

- a) Operator nie użytkuje samolotu turbośmigłowego o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9 ani samolotu turboodrzutowego, jeżeli nie jest on wyposażony w system ostrzegania o wysokości lotu zdolny do:

- 1) ostrzegania załogi lotniczej o zbliżaniu się do wcześniej wybranej wysokości lotu; i
- 2) ostrzegania załogi lotniczej co najmniej za pomocą sygnału dźwiękowego o odchyleniu w górę lub w dół od wcześniej wybranej wysokości lotu,

z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed 1 kwietnia 1972 r., i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w Państwie Członkowskim.

OPS 1.665

System ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) oraz zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS)

- a) Operator nie użytkuje samolotu z napędem turbinowym o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy system ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) posiadający funkcję ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS).
- b) System ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) musi automatycznie zapewnić za pomocą sygnałów dźwiękowych, które mogą być uzupełnione sygnałami wizualnymi, szybkie i łatwo rozpoznawalne ostrzeżenie załogi lotniczej o prędkości schodzenia, odległości od powierzchni ziemi, utracie wysokości po starcie lub podczas odejścia na drugi krąg, nieprawidłowej konfiguracji lądowania oraz zejściu poniżej wyznaczonej ścieżki schodzenia.
- c) Zbliżeniowy system ostrzegania o przeszkodach terenu (*Terrain Awareness Warning System* — TA WS) musi automatycznie zapewnić załodze samolotu, za pomocą sygnałów wizualnych i dźwiękowych oraz wyświetlacza (*Terrain Awareness Display*) ostrzeżenie z takim wyprzedzeniem czasowym, które pozwoli zapobiec zderzeniu z przeszkodą i zapewni dostateczne przewyższenie toru lotu nad tą przeszkodą lub terenem.

OPS 1.668

Pokładowy system unikania kolizji

Operator nie użytkuje samolotu z napędem turbinowym o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy system unikania kolizji, który spełnia wymogi osiągnięte dla urządzenia ACAS II.

OPS 1.670

Pokładowy radar meteorologiczny

- a) Operator nie użytkuje:
- 1) samolotu z kabiną ciśnieniową; lub
 - 2) samolotu z kabiną bez hermetyzacji i o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg; lub
 - 3) samolotu z kabiną bez hermetyzacji i z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy radar meteorologiczny, zawsze gdy samolot ten użytkowany jest w nocy lub w warunkach meteorologicznych dla lotów według wskazań przyrządów na obszarach, gdzie na trasie przelotu można spodziewać się występowania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez pokładowy radar meteorologiczny.
- b) W samolotach z napędem śmigłowym i kabiną ciśnieniową, o certyfikowanej maksymalnej masie do startu nie większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich nie większą niż 9, pokładowy radar meteorologiczny może zostać zastąpiony, po uzyskaniu zezwolenia organu, przez inne wyposażenie zdolne do wykrywania burz i innych potencjalnie niebezpiecznych warunków meteorologicznych, uznawanych za możliwe do wykrycia przez radar meteorologiczny.

OPS 1.675

Wyposażenie do lotów w warunkach oblodzenia

- a) Operator nie użytkuje samolotu w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia, jeżeli nie jest certyfikowany i nie posiada wyposażenia do lotów w warunkach oblodzenia.
- b) Operator nie użytkuje samolotu w nocy w przewidywanych lub istniejących warunkach oblodzenia, jeżeli nie jest on wyposażony w urządzenia do oświetlania lub wykrywania tworzącego się lodu. Stosowane oświetlenie nie może powodować oślepiającego blasku lub odbicia, które mogłyby utrudniać wykonywanie obowiązków przez członków załogi.

OPS 1.680

Wyposażenie do wykrywania promieniowania kosmicznego

Operator zapewnia, by samoloty, które mają być użytkowane powyżej wysokości 15 000 m (49 000 stóp) były wyposażone w przyrząd do ciągłego pomiaru i wskazywania odbieranej i kumulowanej w każdym locie dawki promieniowania kosmicznego (tj. całkowitego promieniowania jonizującego i neutronowego pochodzenia galaktycznego i słonecznego).

OPS 1.685

System telefonu pokładowego załogi lotniczej

Operator nie użytkuje samolotu, na którym wymagana jest załoga lotnicza większa niż jednoosobowa, jeżeli samolot ten nie jest wyposażony w system telefonu pokładowego załogi lotniczej obejmujący słuchawki nagłowne oraz mikrofony, które nie wymagają trzymania w ręku, do użytku dla każdego członka załogi lotniczej.

OPS 1.690

System telefonu pokładowego załogi

- a) Operator nie użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 15 000 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, jeżeli samolot ten nie jest wyposażony w system telefonu pokładowego załogi, z wyjątkiem samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1965 r. i które w dniu 1 kwietnia 1995 r. były już zarejestrowane w Państwie Członkowskim.
- b) System telefonu pokładowego członków załogi musi:
- 1) działać niezależnie od systemu nagłaśniania kabiny pasażerskiej, z wyjątkiem słuchawek telefonicznych, słuchawek nagłownych, mikrofonów, przełączników selektora i urządzeń sygnalizacyjnych;

- 2) zapewniać dwustronną łączność z kabiną załogi lotniczej oraz:
 - i) z każdym przedziałem pasażerskim;
 - ii) z każdą kuchnią ulokowaną na innym poziomie niż pokład pasażerski; i
 - iii) z każdym odległym przedziałem załogi, który nie znajduje się na pokładzie pasażerskim i nie jest łatwo z niego dostępny;
- 3) być łatwo dostępny do użycia z każdego stanowiska załogi lotniczej wymaganego w kabinie załogi lotniczej;
- 4) być łatwo dostępny do użycia z wymaganych stanowisk personelu pokładowego usytuowanych w pobliżu oddzielnych lub podwójnych wyjść awaryjnych z poziomu podłogi;
- 5) posiadać dźwiękowo-wizualny system dwustronnego i wzajemnego alarmowania się członków załogi lotniczej i personelu pokładowego;
- 6) umożliwiać odbiorcy odróżnienie połączenia normalnego od awaryjnego; i
- 7) zapewniać na ziemi dwustronną łączność pomiędzy personelem naziemnym i co najmniej dwoma członkami załogi lotniczej.

OPS 1.695

System nagłośnienia kabiny pasażerskiej

- a) Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, jeżeli nie jest w nim zainstalowany system nagłośnienia kabiny pasażerskiej.
- b) System nagłośnienia kabiny pasażerskiej musi:
 - 1) działać niezależnie od systemu telefonu pokładowego, z wyjątkiem słuchawek telefonicznych, słuchawek nagłownych, mikrofonów, przełączników selektora i urządzeń sygnalizacyjnych;
 - 2) być łatwo dostępny do natychmiastowego użytku z każdego wymaganego stanowiska członka załogi lotniczej;
 - 3) każde wymagane wyjście awaryjne z poziomu podłogi, przy którym znajduje się stanowisko personelu pokładowego, musi mieć mikrofon łatwo dostępny dla siedzącego członka personelu pokładowego, chyba że jeden mikrofon może być użyty do obsługi więcej niż jednego wyjścia awaryjnego, gdy odległość pomiędzy wyjściami umożliwia komunikację głosową pomiędzy siedzącymi członkami personelu pokładowego;
 - 4) być możliwy do użycia w ciągu 10 sekund przez członków personelu pokładowego na każdym ze stanowisk w przedziale, z którego jest dostępny; i
 - 5) być słyszalny i zrozumiały, ze wszystkich miejsc pasażerskich, w toaletach oraz na siedzeniach i stanowiskach personelu pokładowego.

OPS 1.700

Pokładowe rejestratory rozmów w kabinie (CVR) — 1

- a) Operator nie użytkuje samolotu, którego świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy wcześniej niż w dniu 1 kwietnia 1998 r.:
 - 1) wielosilnikowego z napędem turbinowym i z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9; lub
 - 2) o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg,
jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie, zapisujący w odniesieniu do skali czasowej:
 - i) komunikaty głosowe przekazywane z i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;
 - ii) tło dźwiękowe kabiny załogi, łącznie z nieprzerwanym zapisem dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce;

- iii) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego samolotu;
 - iv) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku; i
 - v) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany.
- b) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 2 godzin jego działania, z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie, w przypadku których okres ten może być skrócony do 30 minut.
- c) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi automatycznie rozpocząć zapis, zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuować go do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto, zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, pokładowy rejestrator rozmów w kabinie powinien rozpocząć zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe, podczas sprawdzania kabiny przed uruchomieniem silników na początku lotu i kontynuować zapis aż do chwili zakończenia czynności po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- d) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

OPS 1.705

Pokładowe rejestratory rozmów w kabinie (CVR) — 2

- a) Operator nie użytkuje samolotu wielosilnikowego z napędem turbinowym o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, którego świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy w okresie od dnia 1 stycznia 1990 r. włącznie do dnia 31 marca 1998 r. włącznie, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie zapisujący:
- 1) komunikaty głosowe przekazywane z i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;
 - 2) tło dźwiękowe kabiny załogi, obejmujące, jeżeli jest to wykonalne, nieprzerwany zapis dźwięków przekazywanych z każdego będącego w użyciu mikrofonu pałkowego lub mikrofonu umieszczonego w masce;
 - 3) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego samolotu;
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku; i
 - 5) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany.
- b) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 30 minut jego działania.
- c) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi rozpocząć zapisywanie zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuować zapis do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu. Ponadto, zależnie od dostępności zasilania elektrycznego, pokładowy rejestrator rozmów w kabinie powinien rozpocząć zapis tak wcześnie, jak to jest możliwe podczas sprawdzania kabiny przed lotem i kontynuować zapis aż do chwili zakończenia czynności po całkowitym wyłączeniu silników na zakończenie lotu.
- d) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

OPS 1.710

Pokładowe rejestratory rozmów w kabinie (CVR) — 3

- a) Operator nie użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, którego świadectwo zdatości do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 kwietnia 1998 r., jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy rejestrator rozmów w kabinie zapisujący:
- 1) komunikaty głosowe przekazywane z i otrzymywane w kabinie załogi przez radio;
 - 2) tło dźwiękowe kabiny załogi;

- 3) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu telefonu pokładowego samolotu;
 - 4) głosowe lub dźwiękowe sygnały identyfikacyjne pomocy nawigacyjnych lub podejścia słyszane w słuchawkach lub głośniku; i
 - 5) komunikaty głosowe członków załogi lotniczej w kabinie załogi przekazywane przy użyciu systemu nagłośnienia kabiny pasażerskiej, jeżeli jest on zainstalowany.
- b) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi być zdolny do zachowania informacji zapisanych podczas co najmniej ostatnich 30 minut jego działania.
- c) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi rozpocząć zapis zanim samolot zacznie poruszać się za pomocą własnego napędu i kontynuować zapis do chwili zakończenia lotu, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- d) Pokładowy rejestrator rozmów w kabinie musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

OPS 1.715

Pokładowe rejestratory parametrów lotu (FDR) — 1

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.715)

- a) Operator nie użytkuje samolotu, którego świadectwo zdatności do lotu wydano nie wcześniej niż dnia 1 kwietnia 1998 r.:
- 1) wielosilnikowego, z napędem turbinowym i zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9; lub
 - 2) o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg,
- jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu, stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Pokładowy rejestrator parametrów lotu jest zdolny do zachowania danych zapisanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy, z wyjątkiem samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg łącznie, w przypadku których czas ten może być zredukowany do 10 godzin.
- c) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi zapisywać w odniesieniu do skali czasowej:
- 1) parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.715, odpowiednio w tabeli A1 lub A2;
 - 2) w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg musi zapisywać dodatkowe parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.715 w tabeli B;
 - 3) w przypadku samolotów, o których mowa w lit. a) powyżej, musi rejestrować każdy parametr przypisany do nowatorskiej lub unikalnej cechy konstrukcyjnej lub użytkowej tego samolotu, określony przez organ podczas przyznawania świadectwa typu lub świadectw dodatkowych; i
 - 4) w przypadku samolotów wyposażonych w elektroniczne wyświetlacze przyrządów pokładowych musi zapisywać parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.715 w tabeli C, z wyjątkiem samolotów ze świadectwem zdatności do lotu wydanym po raz pierwszy przed dniem 20 sierpnia 2002 r., dla których parametry:
 - i) które nie mają jeszcze dostępnego odbiornika sygnału; lub
 - ii) dla których pokładowy system lub urządzenie do generowania danych wymaga modyfikacji; lub
 - iii) których sygnały są niezgodne z formatem zapisu rejestratora;nie muszą być rejestrowane, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ.

- d) Dane muszą pochodzić z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- e) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi automatycznie rozpocząć zapis danych, zanim samolot będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu oraz automatycznie zakończyć zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- f) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.
- g) W przypadku samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano w okresie od dnia 1 kwietnia 1998 r. włącznie do dnia 1 kwietnia 2001 r. włącznie spełnienie warunków określonych w OPS 1.715 lit. c) może nie być wymagane pod warunkiem uzyskania zgody organu oraz jeżeli:
 - 1) spełnienie wymogów OPS 1.715 lit. c) nie jest możliwe bez gruntownej modyfikacji innych niż pokładowy rejestrator parametrów lotu systemów pokładowych i wyposażenia pokładowego; i
 - 2) samolot spełnia wymogi OPS 1.715 lit. c), z wyjątkiem konieczności zapisywania parametru 15b określonego w tabeli A w dodatku 1 do OPS 1.720.

OPS 1.720

Pokładowe rejestratory parametrów lotu (FDR) — 2

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.720)

- a) Operator nie użytkuje samolotu, którego świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy w okresie pomiędzy dniem 1 czerwca 1990 r. włącznie a dniem 31 marca 1998 r. włącznie, o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi być zdolny do zachowania danych zapisywanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.
- c) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi zapisywać w odniesieniu do skali czasowej:
 - 1) parametry określone w dodatku 1 do OPS 1.720 w tabeli A; i
 - 2) w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg dodatkowe parametry określone w dodatku 1 do OPS 1.720 w tabeli B.
- d) W przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 27 000 kg włącznie, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ, nie muszą być zapisywane parametry 14 i 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.720 w tabeli A, jeżeli spełniony jest którykolwiek z następujących warunków:
 - 1) nie jest dostępny odbiornik sygnału,
 - 2) w systemie rejestratora brakuje wystarczającej pojemności,
 - 3) niezbędna jest modyfikacja urządzenia generującego dane.
- e) W przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ, nie muszą być zapisywane następujące parametry: 15b w tabeli A w dodatku 1 do OPS 1.720 oraz 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30 i 31 w tabeli B w dodatku 1, jeżeli spełniony jest którykolwiek z następujących warunków:
 - 1) nie jest dostępny odbiornik sygnału;
 - 2) w systemie rejestratora brakuje wystarczającej pojemności;
 - 3) niezbędna jest modyfikacja urządzenia generującego dane;
 - 4) nie są dostępne w postaci cyfrowej dane nawigacyjne (wybrane częstotliwości zestawów NAV, odległość DME, długość i szerokość geograficzna, prędkość względem ziemi i kąt znoszenia).

- f) Nie muszą być zapisywane parametry, które można otrzymać poprzez obliczenie na podstawie innych rejestrowanych parametrów, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ.
- g) Dane powinny pochodzić z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- h) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi rozpocząć zapis zanim samolot będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu oraz zakończyć zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- i) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

OPS 1.725

Pokładowe rejestratory parametrów lotu (FDR) — 3

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.725)

- a) Operator nie użytkuje samolotu z napędem turbinowym, którego świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy przed dniem 1 czerwca 1990 r., o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, jeżeli nie jest on wyposażony w pokładowy rejestrator parametrów lotu stosujący cyfrową metodę zapisu i przechowywania danych oraz dysponujący szybkim systemem odczytu zgromadzonych danych z nośnika.
- b) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi być zdolny do zachowania danych zapisywanych podczas co najmniej ostatnich 25 godzin jego pracy.
- c) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi zapisywać w odniesieniu do skali czasowej:
 - 1) parametry podane w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli A;
 - 2) w przypadku samolotów o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg, których świadectwo typu wydano po raz pierwszy po dniu 30 września 1969 r., musi zapisywać dodatkowe parametry od 6 do 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B. Następujące parametry nie muszą być rejestrowane, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ: parametry 13, 14 oraz 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B, jeżeli spełniony jest którykolwiek z następujących warunków:
 - i) nie jest dostępny odbiornik sygnału;
 - ii) w systemie rejestratora brakuje wystarczającej pojemności;
 - iii) niezbędna jest modyfikacja urządzenia generującego dane; i
 - 3) gdy system rejestratora dysponuje wystarczającą pojemnością, dostępny jest odbiornik sygnału oraz nie jest wymagana modyfikacja urządzenia generującego dane:
 - i) w przypadku samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1989 r., o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, lecz nie większej niż 27 000 kg, musi zapisywać parametry od 6 do 15b określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B; i
 - ii) w przypadku samolotów, których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy nie wcześniej niż 1 stycznia 1987 r., o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 27 000 kg, musi zapisywać pozostałe parametry określone w dodatku 1 do OPS 1.725 w tabeli B.
- d) Nie muszą być zapisywane parametry, które można otrzymać poprzez obliczenie na podstawie innych rejestrowanych parametrów, jeżeli jest to możliwe do przyjęcia przez organ.
- e) Dane powinny pochodzić z samolotu ze źródeł zapewniających dokładną korelację z informacjami dostępnymi na wyświetlaczu dla załogi lotniczej.
- f) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi rozpocząć zapis, zanim samolot będzie zdolny poruszać się za pomocą własnego napędu, oraz zakończyć zapis, gdy samolot nie może już poruszać się za pomocą własnego napędu.
- g) Pokładowy rejestrator parametrów lotu musi być wyposażony w urządzenie ułatwiające odnalezienie go w wodzie.

OPS 1.727

Rejestratory zespolone

- a) Wymogi dotyczące rejestratorów rozmów w kabinie oraz pokładowych rejestratorów parametrów lotu mogą być spełnione, jeżeli:
- 1) samolot, na którym wymagany jest tylko rejestrator rozmów w kabinie lub rejestrator parametrów lotu, zostanie wyposażony w jeden rejestrator zespolony; lub
 - 2) samolot o certyfikowanej maksymalnej masie do startu do 5 700 kg włącznie, na którym wymagany jest rejestrator rozmów w kabinie oraz rejestrator parametrów lotu, zostanie wyposażony w jeden rejestrator zespolony; lub
 - 3) samolot o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg, na którym wymagany jest rejestrator rozmów w kabinie oraz rejestrator parametrów lotu, zostanie wyposażony w dwa rejestratory zespolone.
- b) Rejestratorem zespolonym jest rejestrator, który zapisuje:
- 1) wszystkie komunikaty głosowe i tło dźwiękowe kabiny, których rejestracja jest wymagana w stosownym punkcie dotyczącym rejestratora rozmów w kabinie; i
 - 2) wszystkie parametry, których rejestracja jest wymagana w stosownym punkcie dotyczącym rejestratorów parametrów lotu, zgodnie ze specyfikacjami, o których mowa w stosownych punktach.

OPS 1.730

Siedzenia, pasy bezpieczeństwa, uprząże i urządzenia do unieruchamiania dzieci

- a) Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w:
- 1) siedzenie lub koję dla każdej osoby w wieku 2 lat lub starszej;
 - 2) pasy bezpieczeństwa z ukośną lub bez ukośnej taśmy barkowej lub uprząż bezpieczeństwa na każdym siedzeniu pasażerskim dla wszystkich pasażerów w wieku 2 lat lub starszych;
 - 3) dodatkowy pas lub inne urządzenie przytrzymujące dla każdego niemowlęcia;
 - 4) z wyjątkiem postanowień lit. b) poniżej, uprząż dla każdego siedzenia członka załogi lotniczej i każdego siedzenia położonego obok siedzenia pilota posiadającą urządzenie, które automatycznie przytrzymuje tors siedzącego w razie gwałtownego hamowania;
 - 5) z wyjątkiem postanowień lit. b) poniżej, uprząż dla każdego siedzenia personelu pokładowego i siedzenia obserwatora. Wymóg ten nie wyklucza korzystania z siedzeń pasażerskich przez członków personelu pokładowego przewożonych dodatkowo poza minimalnym składem personelu pokładowego; i
 - 6) siedzenia dla członków personelu pokładowego ulokowane w pobliżu wyjść awaryjnych z poziomu podłogi, chyba że ewakuacja pasażerów zostałaby usprawniona dzięki usadzeniu członków personelu pokładowego w innym miejscu, wówczas inna lokalizacja jest możliwa do przyjęcia. Siedzenia takie będą skierowane do przodu lub do tyłu z maksymalnym odchyleniem 15° w stosunku do osi podłużnej samolotu.
- b) Wszystkie uprząże muszą mieć jeden punkt ich zwalniania.
- c) Zamiast uprząży w samolocie o certyfikowanej maksymalnej masie do startu mniejszej niż 5 700 kg dozwolone jest stosowanie pasa bezpieczeństwa z jedną ukośną taśmą barkową, a w samolocie o certyfikowanej maksymalnej masie do startu mniejszej niż 2 730 kg dozwolone jest stosowanie biodrowego pasa bezpieczeństwa, jeżeli zamocowanie uprząży nie jest wykonalne.

OPS 1.731

Sygnalizacja zapięcia pasów i zakazu palenia

Operator nie użytkuje samolotu, na którym z kabiny załogi nie są widoczne wszystkie miejsca pasażerskie, chyba że jest on wyposażony w urządzenia wskazujące wszystkim pasażerom oraz personelowi pokładowemu, kiedy należy zapiąć pasy bezpieczeństwa oraz kiedy zabronione jest palenie.

OPS 1.735

Drzwi wewnętrzne i zasłony

Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest w nim zainstalowane następujące wyposażenie:

- a) w samolocie z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19, drzwi pomiędzy przedziałem pasażerskim a kabiną załogi z tabliczką »TYLKO DLA ZAŁOGI« wyposażone w zamek uniemożliwiający pasażerom ich otwarcie bez zgody członka załogi lotniczej;
- b) urządzenia otwierające każde drzwi oddzielające przedział pasażerski od innych pomieszczeń, w których znajdują się wyjścia awaryjne. Urządzenia otwierające muszą być łatwo dostępne;
- c) jeżeli w celu przedostania się z dowolnego miejsca pasażerskiego do dowolnego wyjścia awaryjnego konieczne jest przechodzenie przez drzwi lub zasłony oddzielające kabinę pasażerską od innych pomieszczeń, drzwi lub zasłona muszą mieć urządzenia do zablokowania ich w pozycji otwartej;
- d) na każdych drzwiach wewnętrznych lub w sąsiedztwie zasłony, znajdującej się na drodze do wyjścia awaryjnego dla pasażerów, muszą znajdować się tabliczki wskazujące, że te drzwi lub zasłony muszą być zablokowane w pozycji otwartej podczas startu i lądowania; i
- e) urządzenia dla każdego członka załogi służące do otwarcia dowolnych drzwi, które są dostępne dla pasażerów i mogą być przez nich zamknięte.

OPS 1.745

Apteczki pierwszej pomocy

- a) Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w łatwo dostępne do użycia apteczki pierwszej pomocy, w następującej proporcji:

| Liczba zainstalowanych miejsc pasażerskich | Liczba wymaganych apteczek pierwszej pomocy |
|--|---|
| 0 do 99 | 1 |
| 100 do 199 | 2 |
| 200 do 299 | 3 |
| 300 i więcej | 4 |

- b) Operator zapewnia, by wszystkie apteczki pierwszej pomocy były:
 - 1) okresowo sprawdzane w celu potwierdzenia w możliwym stopniu, że ich zawartość znajduje się w stanie właściwym do zamierzonego użycia; i
 - 2) uzupełniane w regularnych odstępach czasu, zgodnie z instrukcjami podanymi na etykietach lub stosownie do okoliczności.

OPS 1.755

Ratunkowy zestaw medyczny

- a) Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 30, jeżeli nie jest on wyposażony w ratunkowy zestaw medyczny, a jakiegokolwiek punkt planowanej trasy jest odległy o więcej niż 60 minut lotu (z normalną prędkością przelotową) od lotniska, na którym można się spodziewać uzyskania wykwalifikowanej pomocy medycznej.
- b) Dowódca zapewnia, by leki były wydawane tylko przez lekarzy, pielęgniarki lub personel o podobnych kwalifikacjach.

- c) Warunki przewozu
- 1) ratunkowy zestaw medyczny musi być zabezpieczony przed pyłem i wilgocią oraz przewożony w bezpiecznych warunkach, jeżeli to możliwe — w kabinie załogi; i
 - 2) operator zapewnia, by ratunkowe zestawy medyczne były:
 - i) okresowo sprawdzane w celu potwierdzenia, w możliwym stopniu, że ich zawartość znajduje się w stanie właściwym do zamierzonego użycia; i
 - ii) uzupełniane w regularnych odstępach czasu, zgodnie z instrukcjami podanymi na etykietach lub stosownie do okoliczności.

OPS 1.760

Tlen pierwszej pomocy

- a) Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową, w którym wymagana jest obecność członka personelu pokładowego, na wysokości ciśnieniowej powyżej 25 000 stóp, jeżeli nie jest on wyposażony w zapas nierozrzedzonego tlenu dla pasażerów, którzy z powodów fizjologicznych mogliby wymagać podania tlenu w następstwie dekompresji kabiny. Ilość tlenu obliczana jest przy założeniu średniego współczynnika przepływu w wysokości co najmniej 3 litrów/minutę/osobę w warunkach normalnych temperatury i ciśnienia (STPD) i powinna wystarczać w danym locie, po dekompresji kabiny na wysokości ciśnieniowej większej niż 8 000 stóp, dla co najmniej 2 % przewożonych pasażerów, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dla jednej osoby. Musi być zapewniona dostateczna liczba urządzeń podających tlen, które mogą być użyte przez personel pokładowy, lecz w żadnym wypadku nie mniej niż dwa.
- b) Ilość tlenu pierwszej pomocy wymagana w konkretnej operacji określana jest na podstawie wysokości ciśnieniowej w kabinie i czasu trwania lotu, zgodnie z procedurami operacyjnymi ustanowionymi dla każdej operacji i trasy.
- c) Stosowane wyposażenie tlenowe musi być zdolne do wytwarzania dla każdego użytkownika masy przepływu w wysokości co najmniej 4 litrów w normalnych warunkach ciśnienia i temperatury (STPD). Mogą zostać przewidziane środki zmniejszające przepływ, na dowolnej wysokości, do nie mniej niż 2 litrów na minutę (STDP).

OPS 1.770

Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną ciśnieniową

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.770)

- a) Zasady ogólne
 - 1) Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową na wysokościach ciśnieniowych powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada on dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania tlenu, zgodnie z wymogami niniejszego punktu.
 - 2) Wymagana ilość dodatkowego tlenu obliczana jest na podstawie wysokości ciśnieniowej w kabinie, czasu trwania lotu i przy założeniu, że spadek ciśnienia w kabinie nastąpi na wysokości lub w punkcie lotu, które są najbardziej krytyczne z punktu widzenia zapotrzebowania na tlen, i że po wystąpieniu niesprawności samolot będzie się zniżał zgodnie z procedurami awaryjnymi określonymi w instrukcji użytkowania w locie (AFM) do wysokości ciśnieniowej bezpiecznej dla danej trasy, na której możliwe będzie bezpieczne kontynuowanie lotu i lądowanie.
 - 3) Przyjęta w następstwie spadku ciśnienia kabiny wysokość ciśnieniowa w kabinie uznana zostaje za równą wysokości ciśnieniowej samolotu, chyba że zostanie udowodnione organowi, że żadne prawdopodobne uszkodzenie kabiny lub instalacji ciśnieniowej nie spowoduje spadku ciśnienia w kabinie do równego wysokości ciśnieniowej samolotu. W takich przypadkach jako podstawę do określenia wymaganej ilości tlenu można zastosować udowodnioną maksymalną wysokość ciśnieniową kabiny.
- b) Wymagania dotyczące wyposażenia tlenowego i zaopatrzenia w tlen
 - 1) Członkowie załogi lotniczej
 - i) Każdy członek załogi lotniczej pełniący obowiązki w kabinie załogi jest zaopatrywany w dodatkowy tlen zgodnie z dodatkiem 1. Jeżeli wszystkie osoby zajmujące miejsca w kabinie załogi są zaopatrywane w tlen ze źródła przewidzianego dla załogi lotniczej, to do celów zaopatrzenia w tlen uznawane są one za członków załogi lotniczej pełniących obowiązki w kabinie załogi. Osoby, które zajmują miejsca w kabinie załogi, lecz nie są zaopatrywane w tlen ze źródła dla załogi lotniczej, do celów zaopatrzenia w tlen uznawane są za pasażerów.

- ii) Członkowie załogi lotniczej, którzy nie są objęci postanowieniami lit. b) pkt 1 ppkt i) powyżej, do celów zaopatrzenia w tlen uznawani są za pasażerów.
 - iii) Maski tlenowe znajdują się w miejscach umożliwiających ich natychmiastowe osiągnięcie przez członków załogi lotniczej z wyznaczonych im stanowisk pracy.
 - iv) Maski tlenowe członków załogi lotniczej samolotów z kabiną ciśnieniową użytkowanych powyżej 25 000 stóp muszą być maskami umożliwiającymi szybkie nałożenie.
- 2) Członkowie personelu pokładowego, dodatkowi członkowie załogi i pasażerowie
- i) Członkowie personelu pokładowego i pasażerowie zaopatrywani są w dodatkowy tlen zgodnie z dodatkiem 1, z wyjątkiem przypadków gdy zastosowanie ma ppkt v) poniżej. Członkowie personelu pokładowego przezożeni ponad minimalną wymaganą liczbę personelu pokładowego oraz dodatkowi członkowie załogi do celów zaopatrzenia w tlen uznawani są za pasażerów.
 - ii) Samoloty przeznaczone do użytkowania na wysokościach ciśnieniowych powyżej 25 000 stóp zaopatrzone są w dostateczną nadwyżkę podłączeń i masek lub dostateczną ilość przenośnych urządzeń tlenowych z maskami do użytku dla wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego. Dodatkowe podłączenia lub przenośne urządzenia tlenowe mają być rozmieszczone w kabinie pasażerskiej równomiernie tak, by zapewnić natychmiastowy dostęp do tlenu każdemu członkowi personelu pokładowego, bez względu na miejsce w kabinie gdzie może się on znajdować w momencie wystąpienia spadku ciśnienia w kabinie.
 - iii) Samoloty przeznaczone do użytkowania na wysokościach ciśnieniowych powyżej 25 000 stóp wyposażone są w urządzenie podające tlen, podłączone do terminali tlenowych (*oxygen supply terminals*), natychmiast dostępne dla każdej osoby niezależnie od miejsca, które zajmuje. Całkowita liczba urządzeń podających tlen i podłączeń musi być większa o co najmniej 10 % od liczby miejsc pasażerskich. Dodatkowe urządzenia mają być równomiernie rozmieszczone w kabinie.
 - iv) Samoloty, przeznaczone do użytkowania na wysokościach ciśnieniowych odpowiadających warunkom lotu powyżej 25 000 stóp, lub samoloty, które podczas użytkowania na wysokości 25 000 stóp lub mniejszej nie mogą bezpiecznie zniżyć się w ciągu 4 minut do wysokości 13 000 stóp, oraz których świadectwo zdatności do lotu wydano po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 9 listopada 1998 r., wyposażone są w automatycznie uruchamiane wyposażenie tlenowe natychmiast dostępne dla każdego pasażera niezależnie od miejsca, które zajmuje. Całkowita liczba urządzeń podających tlen i podłączeń musi być większa o co najmniej 10 % od liczby miejsc pasażerskich. Dodatkowe urządzenia mają być równomiernie rozmieszczone w kabinie.
 - v) W przypadku samolotów, które nie są certyfikowane do lotów na wysokościach powyżej 25 000 stóp, wymogi określone w dodatku 1 dotyczące zaopatrzenia w tlen wszystkich członków personelu pokładowego oraz co najmniej 10 % pasażerów, mogą zostać zredukowane dla całego odcinka lotu, kiedy samolot utrzymuje lot na wysokościach kabinowych odpowiadających wysokościom od 10 000 stóp do 13 000 stóp, jeżeli w dowolnym punkcie planowanej trasy lotu samolot jest zdolny w ciągu 4 minut bezpiecznie osiągnąć kabinową wysokość ciśnieniową 13 000 stóp.

OPS 1.775

Tlen dodatkowy — samoloty z kabiną bez hermetyzacji

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.775)

- a) Zasady ogólne
- 1) Operator nie użytkuje samolotu z kabiną bez hermetyzacji na wysokościach powyżej 10 000 stóp, jeżeli nie posiada dodatkowego wyposażenia tlenowego zdolnego do przechowywania i podawania wymaganych zapasów tlenu.
 - 2) Ilość dodatkowego tlenu, wymagana w konkretnej operacji, określana jest na podstawie wysokości i czasu trwania lotu, zgodnie z procedurami operacyjnymi ustanowionymi dla każdej operacji w instrukcji operacyjnej i zgodnie z przewidzianą trasą lotu oraz procedurami awaryjnymi ustanowionym w instrukcji operacyjnej.
 - 3) Samolot, przeznaczony do użytkowania na wysokościach powyżej 10 000 stóp wyposażony jest w urządzenia zdolne do przechowania i dawkowania wymaganej ilości tlenu.

b) Wymagania dotyczące zaopatrzenia w tlen

- 1) Członkowie załogi lotniczej. Każdy członek załogi lotniczej pełniący obowiązki w kabinie załogi zaopatrywany jest w dodatkowy tlen zgodnie z dodatkiem 1. Jeżeli wszystkie osoby zajmujące miejsce w kabinie załogi są zaopatrywane w tlen ze źródła przewidzianego dla załogi lotniczej, to do celów zaopatrzenia w tlen uznawane są one za członków załogi lotniczej pełniących obowiązki na pokładzie.
- 2) Członkowie personelu pokładowego, dodatkowi członkowie załogi i pasażerowie. Członkowie personelu pokładowego i pasażerowie zaopatrywani są w tlen zgodnie z dodatkiem 1. Członkowie personelu pokładowego przewożeni ponad minimalną wymaganą liczbę personelu pokładowego oraz dodatkowi członkowie załogi do celów zaopatrzenia w tlen uznawani są za pasażerów.

OPS 1.780

Urządzenia do ochrony dróg oddechowych (PBE) dla załogi

- a) Operator nie użytkuje samolotu z kabiną ciśnieniową lub samolotu z kabiną bez hermetyzacji o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19:
 - 1) jeżeli nie jest on wyposażony w urządzenie osłaniające oczy, nos i usta dla każdego członka załogi lotniczej pełniącego obowiązki w kabinie załogi i dostarczające tlen przez nie mniej niż 15 minut. Zaopatrzenie PBE w tlen może być zapewnione poprzez wykorzystanie tlenu dodatkowego, którego dotyczy wymóg zawarty w OPS 1.770 lit. b) pkt 1 lub OPS 1.775 lit. b) pkt 1. Ponadto kiedy załoga lotnicza składa się z więcej niż jednej osoby i nie przewozi się członka personelu pokładowego, musi być zapewniony przenośny zestaw PBE osłaniający oczy, nos i usta jednego członka załogi lotniczej, umożliwiając mu oddychanie tlenem przez okres nie krótszy niż 15 minut; i
 - 2) jeżeli nie jest on wyposażony w odpowiednią dla wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego ilość przenośnych zestawów PBE osłaniającego oczy, nos i usta, umożliwiających im oddychanie tlenem przez okres nie krótszy niż 15 minut.
- b) Urządzenie PBE przeznaczone dla załogi lotniczej musi być dogodnie rozmieszczone w kabinie załogi i łatwo dostępne do natychmiastowego użycia przez każdego wymaganego członka załogi lotniczej z jego stanowiska pracy.
- c) Urządzenie PBE przeznaczone dla personelu pokładowego musi być zainstalowane przy stanowisku pracy każdego wymaganego członka personelu pokładowego.
- d) Dodatkowy, łatwo dostępny przenośny zestaw PBE musi być umieszczony na lub w bezpośrednim sąsiedztwie ręcznych gaśnic, których dotyczą wymogi zawarte w OPS 1.790 lit. c) i d). Jeżeli gaśnica jest umieszczona wewnątrz przedziału ładunkowego cargo, PBE musi być umieszczone na zewnątrz, lecz w pobliżu wejścia do przedziału.
- e) Użycie PBE nie może utrudniać łączności wymaganej zgodnie z OPS 1.685, OPS 1.690, OPS 1.810 i OPS 1.850.

OPS 1.790

Gaśnice

Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w gaśnice przeznaczone do użycia w kabinie załogi, kabinie pasażerskiej oraz w odpowiednich przypadkach, w przedziałach ładunkowych cargo i kuchniach, zgodnie z następującymi wymogami:

- a) rodzaj i ilość środka gaśniczego musi być odpowiednia do rodzajów pożarów, jakie mogą powstać w przedziale, w którym gaśnica ma być używana oraz musi minimalizować ryzyko wystąpienia toksycznego stężenia gazu w pomieszczeniach dla personelu;
- b) co najmniej jedna gaśnica musi być napełniona halonem 1211 (bromochlorodifluorometanem — CBrClF₂) lub zamiennym gazowym środkiem gaśniczym i umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w kabinie załogi na użytek załogi;
- c) co najmniej jedna gaśnica musi być umieszczona w łatwo dostępnym miejscu do użycia w każdej kuchni znajdującej się poza głównym pokładem pasażerskim;
- d) co najmniej jedna gaśnica musi być umieszczona w łatwo dostępnym miejscu w każdym przedziale ładunkowym cargo klasy A lub B lub w przedziale bagażowym oraz w każdym przedziale ładunkowym cargo klasy E, który jest dostępny w czasie lotu dla załogi; i

- e) W każdym przedziale pasażerskim w łatwo dostępnym miejscu musi być umieszczona co najmniej następująca liczba gaśnic:

| Maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich | Liczba gaśnic |
|--|---------------|
| 7 do 30 | 1 |
| 31 do 60 | 2 |
| 61 do 200 | 3 |
| 201 do 300 | 4 |
| 301 do 400 | 5 |
| 401 do 500 | 6 |
| 501 do 600 | 7 |
| 601 lub więcej | 8 |

Jeżeli wymagane są gaśnice w liczbie dwóch lub więcej, wówczas muszą być one rozmieszczone równomiernie w przedziale pasażerskim.

- f) Co najmniej jedna z wymaganych gaśnic umieszczonych w przedziale pasażerskim samolotu o zatwierdzonej maksymalnej konfiguracji miejsc pasażerskich od 31 do 60 miejsc włącznie oraz w co najmniej dwie gaśnice umieszczone w przedziale pasażerskim samolotu o zatwierdzonej maksymalnej konfiguracji miejsc pasażerskich większej lub równej 61 miejscom muszą być napełnione halonem 1211 (bromochlorodifluorometanem — CBrClF₂) lub zamiennym środkiem gaśniczym.

OPS 1.795

Topory i łomy awaryjne

- a) Operator nie użytkuje samolotu o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg lub z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, jeżeli nie jest on wyposażony w co najmniej jeden topór lub łom awaryjny umieszczony w kabinie załogi. Jeżeli zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich przekracza 200, dodatkowy topór lub łom musi być umieszczony w najbardziej wysuniętej do tyłu samolotu kuchni lub w jej pobliżu.
- b) Topory i łomy awaryjne rozmieszczone w przedziale pasażerskim muszą być niewidoczne dla pasażerów.

OPS 1.800

Oznaczanie miejsc awaryjnego cięcia kadłuba

Operator zapewnia, by wyznaczone strefy kadłuba odpowiednie dla ich wycięcia przez służby ratownicze, były oznakowane w sposób przedstawiony poniżej. Oznakowania mają kolor czerwony lub żółty oraz biały kontur, jeżeli jest to konieczne w celu odróżnienia od tła. Jeżeli odległość pomiędzy znakami narożnymi wynosi więcej niż 2 metry, to pomiędzy nimi będą wstawione linie pośrednie o wymiarach 9 cm x 3 cm tak, aby odstęp pomiędzy sąsiadującymi znakami był mniejszy niż 2 metry.



OPS 1.805

Środki na wypadek ewakuacji

- a) Operator nie użytkuje samolotu wyposażonego w wyjścia awaryjne, których progi znajdują się na wysokości:
- 1) większej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, kiedy samolot stoi na ziemi z wypuszczonym podwoziem; lub
 - 2) większej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, ze złożoną lub niewypuszczoną jedną lub więcej golenią podwozia i którego świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 kwietnia 2000 r.;
- jeżeli nie jest on wyposażony w dostępny przy każdym wyjściu w sprzęt lub urządzenia, których dotyczy pkt 1 lub 2, umożliwiające pasażerom i załodze bezpieczne osiągnięcie ziemi w razie niebezpieczeństwa.
- b) W taki sprzęt lub urządzenia nie muszą być wyposażone wyjścia na skrzydła, jeżeli miejsce wyznaczone na konstrukcji samolotu jako koniec trasy ewakuacyjnej znajduje się na wysokości mniejszej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią, gdy samolot stoi na ziemi z wypuszczonym podwoziem i klapami w pozycji do startu lub do lądowania w zależności od tego, która z tych pozycji klap jest bardziej odległa od ziemi.
- c) Samoloty, w których wymagane jest oddzielne wyjście awaryjne dla załogi lotniczej i:
- 1) w których najniższy punkt wyjścia awaryjnego usytuowany jest wyżej niż 1,83 m nad ziemią przy wypuszczonym podwoziu; lub
 - 2) których świadectwo typu zostało wydane nie wcześniej niż w dniu 1 kwietnia 2000 r. i których progi wyjścia ewakuacyjnego znajdowałyby się wyżej niż 1,83 m (6 stóp) nad ziemią przy złożonej lub niewypuszczonej jednej lub więcej goleni podwozia;
- muszą być wyposażone w urządzenie pomagające w razie niebezpieczeństwa wszystkim członkom załogi lotniczej w bezpiecznym osiągnięciu ziemi.

OPS 1.810

Megafony

- a) Operator nie użytkuje samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 60, przewożącego jednego lub więcej pasażerów, jeżeli nie jest on wyposażony w łatwo dostępne do użycia przez członków załogi podczas ewakuacji przenośne, zasilane z baterii megafony w następującej liczbie:
- 1) dla każdego pokładu pasażerskiego:

| Konfiguracja miejsc pasażerskich | Wymagana liczba megafonów |
|----------------------------------|---------------------------|
| 61 do 99 | 1 |
| 100 lub więcej | 2 |
 - 2) dla samolotów z więcej niż jednym pokładem pasażerskim, gdy całkowita konfiguracja miejsc pasażerskich jest większa niż 60, wymagany jest co najmniej 1 megafon.

OPS 1.815

Oświetlenie awaryjne

- a) Operator nie użytkuje do przewozu pasażerów samolotu z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 9, jeżeli nie jest on wyposażony w ułatwiający ewakuację z samolotu system oświetlenia awaryjnego, posiadający niezależne źródło zasilania. System oświetlenia awaryjnego musi obejmować:
- 1) W samolotach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich większą niż 19:
 - i) źródła ogólnego oświetlenia kabiny;
 - ii) wewnętrzne oświetlenie obszarów wyjść awaryjnych z poziomu podłogi; i
 - iii) oświetlone oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia;

- iv) w samolotach, dla których wnioski o świadectwo typu lub jego odpowiednik został złożony przed dniem 1 maja 1972 r., podczas lotów w nocy wymagane jest zewnętrzne oświetlenie awaryjne wszystkich wyjść awaryjnych na skrzydło i wyjść, dla których wymagane są środki pomocnicze przy ich opuszczaniu;
 - v) w samolotach, dla których wnioski o świadectwo typu lub jego odpowiednik został złożony nie wcześniej niż w dniu 1 maja 1972 r., podczas lotów w nocy wymagane jest zewnętrzne oświetlenie awaryjne wszystkich pasażerskich wyjść awaryjnych;
 - vi) w samolotach, dla których świadectwo typu zostało wydane po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 1958 r., wymagany jest podłogowy system oznakowania awaryjnej trasy ewakuacyjnej w przedziale(-łach) pasażerskim(-ch).
- 2) W samolotach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 19 włącznie, które są certyfikowane zgodnie ze Specyfikacjami Certyfikacji w CS-25 lub CS-23:
- i) źródła ogólnego oświetlenia kabiny;
 - ii) wewnętrzne oświetlenie obszarów wyjść awaryjnych; i
 - iii) oświetlone oznakowania wyjść awaryjnych i oznakowanie ich rozmieszczenia.
- 3) W samolotach z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 19 włącznie, które nie są certyfikowane zgodnie ze Specyfikacjami Certyfikacji w CS-25 lub CS-23, wymagane są źródła ogólnego oświetlenia kabiny.
- b) Operator nie przewozi pasażerów w nocy w samolocie z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich do 9 włącznie, jeżeli nie jest on wyposażony w źródło ogólnego oświetlenia kabiny ułatwiającego ewakuację z samolotu. System może korzystać z oświetlenia sufitowego lub z innych znajdujących w samolocie źródeł oświetlenia, które zdolne są działać po wyłączeniu akumulatora pokładowego.

OPS 1.820

Nadajnik ratunkowy (ELT)

- a) Operator nie użytkuje samolotu, którego świadectwo zdatości do lotu zostało wydane po raz pierwszy nie wcześniej niż w dniu 1 stycznia 2002 r., jeżeli nie jest on wyposażony w automatyczny nadajnik ratunkowy (ELT) zdolny do nadawania sygnału na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.
- b) Operator nie użytkuje samolotu, którego świadectwo zdatości do lotu zostało wydane po raz pierwszy przed dniem 1 stycznia 2002 r., jeżeli nie jest on wyposażony w jakikolwiek nadajnik ratunkowy (ELT) zdolny do nadawania sygnału na częstotliwości 121,5 MHz i 406 MHz.
- c) Operator zapewnia, by wszystkie nadajniki ratunkowe (ELT) zdolne do nadawania sygnału na częstotliwości 406 MHz posiadały kod przydzielony zgodnie z wymaganiami załącznika 10 ICAO i zarejestrowany w krajowej agencji odpowiedzialnej za wszczęcie poszukiwań i akcji ratunkowej lub w innej wyznaczonej do tego celu agencji.

OPS 1.825

Kamizelki ratunkowe

- a) Samoloty lądowe. Operator nie użytkuje samolotu lądowego:
 - 1) do wykonywania lotów nad obszarem wodnym w odległości większej niż 93 km (50 mil morskich) od brzegu; lub
 - 2) do startów lub lądowań na lotnisku, gdzie tor wznoszenia podczas startu lub tor podejścia przebiegają nad wodą tak, że w razie nieszczęśliwego zbiegu okoliczności mogłoby zaistnieć prawdopodobieństwo wodowania,jeżeli nie jest on wyposażony w kamizelki ratunkowe posiadające światło lokalizujące rozbitka dla każdej osoby na pokładzie. Każda kamizelka ratunkowa musi być umieszczona w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku jest ona przeznaczona. Kamizelki dla niemowląt mogą być zastąpione przez inne zatwierdzone urządzenia pływające, wyposażone w światło lokalizujące rozbitka.
- b) Wodnosamoloty i amfibie. Operator nie użytkuje na wodzie wodnosamolotu lub amfibii, jeżeli nie są one wyposażone w kamizelki ratunkowe posiadające światło lokalizujące rozbitka dla każdej osoby na pokładzie. Każda kamizelka ratunkowa musi być umieszczona w miejscu łatwo dostępnym z siedzenia lub koi osoby, do której użytku jest ona przeznaczona. Kamizelki dla niemowląt mogą być zastąpione przez inne zatwierdzone urządzenia pływające, wyposażone w światło lokalizujące rozbitka.

OPS 1.830

Tratwy ratunkowe i ratunkowe wyposażenie radiowe dla lotów nad rozległymi obszarami wodnymi

- a) Operator nie użytkuje samolotu nad rozległymi obszarami wodnymi, w odległości od lądu odpowiedniego do wykonania lądowania awaryjnego większej niż:
- 1) odpowiadająca 120 minutom lotu z prędkością przelotową lub większej niż 400 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, dla samolotów zdolnych do kontynuowania lotu do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym nastąpi niesprawność krytycznego zespołu napędowego; lub
 - 2) odpowiadająca 30 minutom lotu z prędkością przelotową lub większą niż 100 mil morskich, przy czym należy stosować mniejszą z tych wartości, dla wszystkich innych samolotów, które nie mają na pokładzie wyposażenia wymaganego zgodnie z lit. b) i c) poniżej.
- b) Liczba tratw ratunkowych wystarczająca do przewiezienia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie samolotu. Jeżeli nie jest dostępna nadwyżka tratw o wystarczającej pojemności, zapas wyporności i ilość miejsc na tratwach muszą być wystarczające, aby pomieścić wszystkie osoby przewożone na pokładzie w przypadku utraty jednej z tratw o największej pojemności. Tratwy ratunkowe muszą być wyposażone w:
- 1) światło ratunkowe do lokalizacji tratwy; i
 - 2) wyposażenie do przetrwania obejmujące środki podtrzymania życia właściwe dla podejmowanego lotu; i
- c) co najmniej dwa zestawy automatycznego nadajnika ratunkowego (ELT(S)) zdolne do nadawania na częstotliwościach »w niebezpieczeństwie« określonych w załączniku 10 ICAO, Volume V, rozdział 2.

OPS 1.835

Wyposażenie ratunkowe

Operator nie użytkuje samolotu nad obszarami, na których akcje poszukiwawcze i ratownicze mogłyby być szczególnie trudne, jeżeli nie jest on wyposażony w:

- a) wyposażenie sygnalizacyjne do wysyłania pirotechnicznych sygnałów o niebezpieczeństwie, określonych w załączniku 2 ICAO;
- b) co najmniej jeden zestaw ELT(S) zdolny do nadawania na częstotliwościach »w niebezpieczeństwie« określonych w załączniku 10 ICAO, Volume V, rozdział 2; i
- c) dodatkowe wyposażenie ratunkowe, właściwe dla zamierzonej trasy, uwzględniające ilość osób na pokładzie z wyjątkiem wyposażenia podanego w lit. c), które nie musi być przewożone, jeżeli samolot:
- 1) pozostaje w odległości od obszaru, na którym akcje poszukiwawcze i ratownicze nie są szczególnie trudne, odpowiadającej:
 - i) 120 minutom lotu z prędkością przelotową z jednym silnikiem niepracującym, dla samolotów zdolnych do kontynuowania lotu do lotniska z każdego punktu trasy lub planowanego od niej odchylenia, w którym wystąpi niesprawność krytycznego zespołu napędowego; lub
 - ii) 30 minutom lotu z prędkością przelotową dla wszystkich innych samolotów;
- lub
- 2) samoloty certyfikowane zgodnie ze Specyfikacjami certyfikacji w CS-25 lub równoważnymi, w odległości od obszarów umożliwiających wykonanie lądowania awaryjnego nie większej niż odpowiadającej 90 minutom lotu z prędkością przelotową.

OPS 1.840

Wodnosamoloty i amfibie — wyposażenie różne

- a) Operator nie użytkuje na wodzie wodnosamolotu lub amfibii, jeżeli nie są one wyposażone w:
- 1) kotwicę morską bądź inne wyposażenie niezbędne do ułatwienia cumowania, kotwiczenia lub manewrowania samolotu na wodzie, odpowiednie do jego rozmiarów, masy i cech obsługi; i
 - 2) wyposażenie do wytwarzania sygnałów dźwiękowych opisanych w międzynarodowych przepisach o zapobieganiu kolizjom na morzu, tam gdzie ma to zastosowanie.

Dodatek 1 do OPS 1.715

Rejestrator parametrów lotu (FDR-1) — wykaz parametrów podlegających rejestracji

Tabela A1 —

Samoloty o certyfikowanej maksymalnej masie do startu większej niż 5 700 kg

Uwaga: Liczba w lewej kolumnie jest zgodna z numerami seryjnymi przedstawionymi w dokumencie ED55 Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego

| Nr | Parametr |
|-----|--|
| 1. | Czas lub licznik upływu czasu |
| 2. | Wysokość ciśnieniowa (PA) |
| 3. | Prędkość przyrządowa (IAS) |
| 4. | Kurs |
| 5. | Przyspieszenie normalne |
| 6. | Pochylenie |
| 7. | Przechylenie |
| 8. | Włączenie nadajnika radiowego |
| 9. | Moc/siła ciągu każdego z zespołów napędowych oraz położenie dźwigni sterowania mocą/siłą ciągu w kabinie, jeżeli jest to możliwe |
| 10. | Położenie klap na krawędziach spływu lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 11. | Położenie klap na krawędziach natarcia lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 12. | Położenie ciągu wstecznego (rewersu) |
| 13. | pozycja spoilerów lub hamulca aerodynamicznego |
| 14. | Całkowita lub zewnętrzna temperatura powietrza |
| 15. | Rodzaje pracy autopilota, automatycznej przepustnicy oraz stan włączenia i działania systemu AFCS |
| 16. | Przyspieszenie podłużne w osiach głównych |
| 17. | Przyspieszenie poprzeczne |

Tabela A2 —

Samoloty z certyfikowaną maksymalną masą do startu do 5 700 kg włącznie

Uwaga: Liczba w lewej kolumnie jest zgodna z numerami seryjnymi przedstawionymi w dokumencie ED55 Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego

| Nr | Parametr |
|-----|--|
| 1. | Czas lub licznik upływu czasu |
| 2. | Wysokość ciśnieniowa (PA) |
| 3. | Prędkość przyrządowa (IAS) |
| 4. | Kurs |
| 5. | Przyspieszenie normalne |
| 6. | Pochylenie |
| 7. | Przechylenie |
| 8. | Włączenie nadajnika radiowego |
| 9. | Moc/siła ciągu każdego z zespołów napędowych oraz położenie dźwigni sterowania mocą/siłą ciągu w kabinie, jeżeli jest to możliwe |
| 10. | Położenie klap na krawędziach spływu lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 11. | Położenie klap na krawędziach natarcia lub ich nastawienie w kabinie załogi |

| Nr | Paramet |
|-----|---|
| 12. | Położenie ciągu wstecznego (rewersu) |
| 13. | Otwarcie spoilerów lub hamulca aerodynamicznego |
| 14. | Całkowita lub zewnętrzna temperatura powietrza |
| 15. | Stany włączenia autopilota i automatycznej przepustnicy |
| 16. | Kąt natarcia, jeśli zainstalowany jest nadajnik położenia |
| 17. | Przyspieszenie podłużne w osiach głównych |

Tabela B —

Dodatkowe parametry dla samolotów z certyfikowaną maksymalną masą do startu większą niż 27 000 kg

Uwaga: Liczba w lewej kolumnie jest zgodna z numerami seryjnymi przedstawionymi w dokumencie ED55 Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego

| Nr | Parametr |
|-----|---|
| 18. | Zasadniczy układ sterowania — położenie płaszczyzn sterów głównych i/lub położenia sterownic w kabinie pilota (pochylenie, przechylenie, zejście z kursu) |
| 19. | Pozycja trymera steru wysokości |
| 20. | Wysokość z radiowysokościomierza |
| 21. | Odchylenie pionowe od ścieżki schodzenia (ścieżka schodzenia ILS lub wznoszenia MLS) |
| 22. | Odchylenie poziome od kierunku ścieżki (nadajnik sygnału kierunku podejścia ILS lub azymut MLS) |
| 23. | Przelot nad markerem |
| 24. | Ostrzeżenia |
| 25. | Zarezerwowane (zaleca się wybór częstotliwości pracy zestawów NAV) |
| 26. | Zarezerwowane (zaleca się odległość z DME) |
| 27. | Stan głównego włącznika sterowania podwoziem lub stan ziemia/powietrze |
| 28. | System ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) |
| 29. | Kąt natarcia |
| 30. | Sygnalizacja niskiego ciśnienia w instalacjach hydraulicznych lub pneumatycznych |
| 31. | Prędkość lotu względem ziemi |
| 32. | Położenie podwozia lub dźwigni sterowania podwoziem |

Tabela C —

Samoloty wyposażone w elektroniczne wyświetlacze przyrządów pokładowych

Uwaga: Liczba w środkowej kolumnie jest zgodna z numerami seryjnymi przedstawionymi w dokumencie ED55 Europejskiej Organizacji Wyposażenia Lotnictwa Cywilnego w tabeli A1.5

| Nr | Nr | Parametr |
|-----|----|--|
| 33. | 6 | Ciśnienie barometryczne nastawione z każdego stanowiska pilota |
| 34. | 7 | Nastawiona wysokość |
| 35. | 8 | Nastawiona prędkość |
| 36. | 9 | Nastawiona liczba macha |
| 37. | 10 | Nastawiona prędkość opadania/wznoszenia |
| 38. | 11 | Nastawiony kurs |
| 39. | 12 | Nastawiony tor lotu |
| 40. | 13 | nastawiona wysokość decyzji (DH) |
| 41. | 14 | format wyświetlacza EFIS |
| 42. | 15 | format wyświetlacza wielofunkcyjnego |

Dodatek 1 do OPS 1.720

Rejestrator parametrów lotu (FDR-2) — wykaz parametrów podlegających rejestracji

Tabela A

Samoloty z certyfikowaną maksymalną masą do startu większą niż 5 700 kg

| Nr | Parametr |
|-----|---|
| 1. | Czas lub licznik upływu czasu |
| 2. | Wysokość ciśnieniowa (PA) |
| 3. | Prędkość przyrządowa (IAS) |
| 4. | Kurs |
| 5. | Przyspieszenie normalne |
| 6. | Pochylenie |
| 7. | Przechylenie |
| 8. | Włączanie nadajnika radiowego, jeżeli nie są dostępne inne środki synchronizacji FDR i CVR |
| 9. | Moc każdego z silników |
| 10. | Położenie klap na krawędziach spływu lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 11. | Położenie klap na krawędziach natarcia lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 12. | Położenie ciągu wstecznego (rewersu) — tylko dla samolotów turboodrzutowych |
| 13. | Otwarcie spoilerów lub hamulca aerodynamicznego |
| 14. | Zewnętrzna temperatura powietrza lub całkowita temperatura powietrza |
| 15a | Stan włączenia autopilota |
| 15b | Rodzaje pracy autopilota, automatycznej przepustnicy oraz stan włączenia i działania systemu AFCS |

Tabela B

Dodatkowe parametry dla samolotów z certyfikowaną maksymalną masą do startu większą niż 27 000 kg

| Nr | Parametr |
|-----|--|
| 16. | Przyspieszenie podłużne |
| 17. | Przyspieszenie poprzeczne |
| 18. | Zasadniczy układ sterowania — położenie płaszczyzn sterów głównych i/lub położenia sterownic w kabinie pilota (pochylenie, przechylenie i zejście z kursu) |
| 19. | Pozycja trymera steru wysokości |
| 20. | Wysokość z radiowysokościomierza |
| 21. | Odchylenie od ścieżki schodzenia |
| 22. | Odchylenie od kierunku ścieżki |
| 23. | Przelot nad markerem |
| 24. | Ostrzeżenia głównego systemu ostrzegania |
| 25. | Wybrane częstotliwości pracy zestawów NAV 1 i NAV 2 |
| 26. | Odległość z DME 1 i DME 2 |
| 27. | Stan działania głównego włącznika sterowania podwoziem |

| Nr | Parametr |
|-----|---|
| 28. | System ostrzegania o bliskości ziemi (GPWS) |
| 29. | Kąt natarcia |
| 30. | Sygnalizacja niskiego ciśnienia w instalacjach hydraulicznych we wszystkich systemach |
| 31. | Dane nawigacyjne |
| 32. | Położenie podwozia lub dźwigni sterowania podwoziem |

Dodatek 1 do OPS 1.725

Rejestrator parametrów lotu (FDR-3) — wykaz parametrów podlegających rejestracji

Tabela A

Samoloty z certyfikowaną maksymalną masą do startu większą niż 5 700 kg

| Nr | Parametr |
|----|-------------------------------|
| 1. | Czas lub licznik upływu czasu |
| 2. | Wysokość ciśnieniowa (PA) |
| 3. | Prędkość przyrządowa (IAS) |
| 4. | Kurs |
| 5. | Przyspieszenie normalne |

Tabela B

Dodatkowe parametry dla samolotów z certyfikowaną maksymalną masą do startu większą niż 27 000 kg

| Nr | Parametr |
|-----|--|
| 6. | Pochylenie |
| 7. | Przechylenie |
| 8. | Włączenie nadajnika radiowego, jeżeli nie są dostępne inne środki synchronizacji FDR i CVR |
| 9. | Moc każdego z silników |
| 10. | Położenie kłap na krawędziach spływu lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 11. | Położenie kłap na krawędziach natarcia lub ich nastawienie w kabinie załogi |
| 12. | Położenie ciągu wstecznego (rewersu) — tylko na samolotach turboodrzutowych |
| 13. | Pozycja spoilerów lub hamulca aerodynamicznego |
| 14. | Zewnętrzna temperatura powietrza lub całkowita temperatura powietrza |
| 15a | Stan włączenia autopilota |
| 15b | Rodzaje pracy autopilota, automatycznej przepustnicy oraz stan włączenia i działania systemu AFCS |
| 16. | Przyspieszenie podłużne |
| 17. | Przyspieszenie poprzeczne |
| 18. | Zasadniczy układ sterowania — położenie płaszczyzn sterów głównych i/lub położenia sterownic w kabinie pilota (pochylenie, przechylenie i zejście z kursu) |
| 19. | Pozycja trymera steru wysokości |
| 20. | Wysokość z radiowysokościomierza |
| 21. | Odchylenie od ścieżki schodzenia |
| 22. | Odchylenie od kierunku ścieżki |
| 23. | Przelot nad markerem |

| Nr | Parametr |
|-----|--|
| 24. | Ostrzeżenia głównego systemu ostrzegania |
| 25. | Wybrane częstotliwości pracy zestawów NAV 1 i NAV 2 |
| 26. | Odległość z DME 1 i DME 2 |
| 27. | Stan działania głównego włącznika sterowania podwoziem |
| 28. | System ostrzegania o bliskości ziemi |
| 29. | Kąt natarcia |
| 30. | Sygnalizacja niskiego ciśnienia w instalacjach hydraulicznych, we wszystkich systemach |
| 31. | Dane nawigacyjne (długość i szerokość geograficzna, prędkość względem ziemi i kąt znoszenia) |
| 32. | Położenie podwozia lub dźwigni sterowania podwoziem |

Dodatek 1 do OPS 1.770

Tlen — minimalne wymagania dotyczące dodatkowego tlenu w samolotach z kabiną hermetyzowaną podczas i po znizeniu awaryjnym

Tabela 1

| a) | b) |
|---|---|
| Zapasy tlenu dla: | Czas trwania lotu i wysokość ciśnieniowa kabiny |
| 1. Wszystkich osób zajmujących miejsca w kabinie załogi pełniących w niej obowiązki | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 13 000 stóp i całkowity czas lotu, kiedy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości, ale w żadnym wypadku nie mniej niż: i) 30 minut dla samolotów certyfikowanych do lotów na wysokościach nie przekraczających 25 000 stóp (patrz: Uwaga 2) ii) 2 godziny dla samolotów certyfikowanych do lotów na wysokościach przekraczających 25 000 stóp (patrz: Uwaga 3) |
| 2. Wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 13 000 stóp, ale nie mniej niż 30 minut (patrz: Uwaga 2), i całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości |
| 3. 100 % pasażerów (patrz: Uwaga 5) | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 15 000 stóp, ale w żadnym wypadku nie mniej niż 10 minut (patrz: Uwaga 4) |
| 4. 30 % pasażerów (patrz: Uwaga 5) | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 14 000 stóp, ale nie przekracza 15 000 stóp |
| 5. 10 % pasażerów (patrz: Uwaga 5) | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa kabiny przekracza 10 000 stóp, ale nie przekracza 14 000 stóp po pierwszych 30 minutach na tej wysokości |

Uwaga 1: Przy obliczeniu niezbędnego zapasu tlenu należy uwzględnić wysokość ciśnieniową kabiny i profil zniżania dla przedmiotowej trasy.

Uwaga 2: Wymagany minimalny zapas tlenu ma zapewnić oddychanie podczas zniżania samolotu, ze stałą prędkością opadania z certyfikowanej maksymalnej wysokości operacyjnej do wysokości 10 000 stóp w ciągu 10 minut i lot na wysokości 10 000 stóp przez następne 20 minut.

Uwaga 3: Wymagany minimalny zapas tlenu ma zapewnić oddychanie podczas zniżania samolotu, ze stałą prędkością opadania z maksymalnej certyfikowanej wysokości operacyjnej do wysokości 10 000 stóp w ciągu 10 minut i lot na wysokości 10 000 stóp przez następne 110 minut. Ilość tlenu wymaganego w OPS 1.780 lit. a) pkt 1 może być włączona do wymaganego w tym punkcie zapasu tlenu.

Uwaga 4: Wymagany minimalny zapas tlenu ma zapewnić oddychanie podczas zniżania samolotu, ze stałą prędkością opadania z certyfikowanej maksymalnej wysokości operacyjnej do wysokości 15 000 w ciągu 10 minut.

Uwaga 5: Do celów tej tabeli termin »pasażerowie« oznacza pasażerów rzeczywiście przewożonych na pokładzie, łącznie z niemowlętami.

Dodatek 1 do OPS 1.775

Dodatkový tlen w samolotach z kabiną bez hermetyzacji

Tabela 1

| a) | b) |
|---|---|
| Zapas tlenu dla: | Czas trwania lotu i wysokość ciśnieniowa kabiny |
| 1. Wszystkich osób zajmujących miejsca w kabinie załogi pełniących w niej obowiązki | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 10 000 stóp |
| 2. Wszystkich wymaganych członków personelu pokładowego | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp i przez każdy okres przekraczający 30 minut, kiedy wysokość ciśnieniowa jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp |
| 3. 100 % pasażerów (patrz: Uwaga) | Całkowity czas lotu, gdy wysokość ciśnieniowa przekracza 13 000 stóp |
| 4. 10 % pasażerów (patrz: Uwaga) | Przez cały czas lotu ponad 30 minut, gdy wysokość ciśnieniowa jest większa niż 10 000 stóp, ale nie przekracza 13 000 stóp |

Uwaga: Do celów niniejszej tabeli termin »pasażerowie« oznacza pasażerów rzeczywiście przewożonych na pokładzie, łącznie z niemowlętami do 2 roku życia.

CZĘŚĆ L

WYPOSAŻENIE ŁĄCZNOŚCI I NAWIGACYJNE

OPS 1.845

Ogólne wprowadzenie

- a) Operator zapewnia, by nie przystąpiono do lotu, jeżeli wymagane w tej części wyposażenie łączności i nawigacyjne nie będzie:
- 1) zatwierdzone i zainstalowane zgodnie z mającymi do nich zastosowanie wymogami, w tym minimalnym standardem osiągnięć oraz wymogami operacyjnymi i dotyczącymi zdadności do lotu;
 - 2) zainstalowane tak, aby niesprawność jakiegokolwiek pojedynczego urządzenia niezbędnego do celów łączności lub nawigacji lub obu tych celów nie spowodowała niesprawności innego urządzenia niezbędnego do celów łączności lub nawigacji;
 - 3) sprawne i zdadne do użycia w danym rodzaju prowadzonej operacji, z wyjątkami przewidzianymi w wykazie wyposażenia minimalnego (MEL), zgodnie z OPS 1.030; oraz
 - 4) rozmieszczone tak, by w przypadku gdy wyposażenie ma być wykorzystywane podczas lotu przez jednego z członków załogi na jego stanowisku, było ono łatwe w obsłudze z tego stanowiska. W przypadku gdy pojedyncze urządzenie ma być obsługiwane przez więcej niż jednego członka załogi, musi być ono zainstalowane w taki sposób, by było łatwe w obsłudze z każdego stanowiska, z którego wymaga się obsługi tego wyposażenia.
- b) Minimalne standardy osiągnięć wyposażenia łączności i nawigacyjnego określają Europejskie Standardy Techniczne (European Technical Standard Orders — ETSO) zebrane w odpowiednich specyfikacjach dotyczących Europejskich Standardów Technicznych (CS-TSO), chyba że przepisy operacyjne lub przepisy dotyczące zdadności do lotu wymagają zastosowania innych standardów osiągnięć. Wyposażenie łączności i nawigacyjne spełniające w dniu wejścia w życie przepisów OPS wymogi dotyczące projektu i osiągnięć określone w specyfikacjach innych niż ETSO mogą pozostać w użyciu lub zostać zainstalowane, chyba że niniejsza część określa wymogi dodatkowe. Wyposażenie łączności i nawigacyjne, które zostało już zatwierdzone, nie musi spełniać wymogów określonych w skorygowanych specyfikacjach ETSO lub skorygowanych specyfikacjach innych niż ETSO, chyba że określono ich działanie wstecz.

OPS 1.850

Wyposażenie radiowe

- a) Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w radiostację wymaganą dla danego rodzaju prowadzonej operacji.

- b) W przypadku gdy wymagane są dwa niezależne (oddzielne i kompletne) systemy radiowe, każdy system musi posiadać niezależną instalację antenową, chyba że zastosowano anteny zintegrowane lub instalacje antenowe o porównywalnej niezawodności, w której to sytuacji wymagana jest tylko jedna antena.
- c) Wyposażenie łączności radiowej mające spełniać wymagania lit. a) powyżej musi również zapewniać łączność na częstotliwości w niebezpieczeństwie 121,5 MHz.

OPS 1.855

Pulpit sterowania urządzeniami łączności

Operator nie wykonuje lotów według wskazań przyrządów (IFR), jeżeli samolot nie jest wyposażony w pulpit sterowania urządzeniami łączności dostępny dla każdego wymaganego członka załogi lotniczej.

OPS 1.860

Wyposażenie radiowe w lotach z widocznością (VFR) na trasach nawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

Operator nie użytkuje samolotu w lotach z widocznością (VFR) na trasach, na których nawigacja może być prowadzona w oparciu o terenowe punkty odniesienia, jeżeli samolot nie posiada wyposażenia łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych jest niezbędne do zapewnienia:

- a) utrzymania łączności z właściwymi stacjami naziemnymi;
- b) utrzymania łączności z odpowiednimi służbami kontroli ruchu lotniczego z każdego punktu kontrolowanej przestrzeni powietrznej, w której loty są zamierzone; oraz
- c) odbioru informacji meteorologicznych.

OPS 1.865

Wyposażenie łączności i nawigacyjne w lotach według wskazań przyrządów (IFR) lub z widocznością (VFR) na trasach nienawigowanych w oparciu o terenowe punkty odniesienia

- a) Operator nie użytkuje samolotu w lotach według wskazań przyrządów (IFR) lub w lotach z widocznością (VFR) na trasach, na których nie można prowadzić nawigacji w oparciu o terenowe wizualne punkty odniesienia, jeżeli samolot nie posiada wyposażenia łączności radiowej, transpondera SSR oraz wyposażenia nawigacyjnego, które spełniają wymogi służb kontroli ruchu lotniczego na obszarze lub obszarach prowadzonych operacji.
- b) Wyposażenie radiowe. Operator zapewnia, by wyposażenie radiowe składało się co najmniej z:
 - 1) dwóch niezależnych systemów łączności radiowej, które w normalnych warunkach operacyjnych są niezbędne do zapewnienia łączności z właściwą stacją naziemną z każdego punktu na trasie wraz z odchyleniami od niej; oraz
 - 2) wyposażenia transpondera SSR wymaganego na trasie lotu.
- c) Wyposażenie nawigacyjne. Operator zapewnia, by wyposażenie nawigacyjne:
 - 1) składało się co najmniej z:
 - i) jednego systemu do odbioru sygnałów VOR, jednego systemu ADF oraz jednego DME, z wyjątkiem sytuacji, gdy nie trzeba instalować systemu ADF, pod warunkiem że użycie ADF nie jest wymagane w żadnej fazie planowanego lotu,
 - ii) jednego systemu ILS lub MLS, jeśli ILS lub MLS są wymagane do celów nawigacji na podejściu do lądowania;
 - iii) jednego systemu odbiorczego markera, jeśli jest on wymagany do celów nawigacji na podejściu do lądowania;
 - iv) systemu nawigacji obszarowej, jeśli nawigacja obszarowa jest wymagana na trasie lotu;
 - v) dodatkowego systemu DME na każdej trasie lub jej części, jeśli nawigacja oparta jest wyłącznie na sygnałach DME;
 - vi) dodatkowego systemu do odbioru sygnałów VOR na każdej trasie lub jej części, jeśli nawigacja oparta jest wyłącznie na sygnałach VOR;
 - vii) systemu ADF na każdej trasie lub jej części, jeśli nawigacja oparta jest wyłącznie na sygnałach NDB; lub
 - 2) spełniało wymogi dotyczące wymaganej dokładności nawigacji (RNP) właściwe dla danej operacji w przestrzeni powietrznej.

- d) Operator może użytkować samolot, który nie posiada ADF lub wyposażenia nawigacyjnego określonego w lit. c) pkt 1) ppkt vi) lub lit. c) pkt 1) ppkt vii) powyżej, pod warunkiem że samolot posiada równoważne wyposażenie zatwierdzone przez organ dla danej trasy lotu. Niezawodność i dokładność równoważnego wyposażenia musi pozwalać na prowadzenie bezpiecznej nawigacji na zamierzonej trasie.
- e) Operator zapewnia, by wyposażenie łączności VHF, nadajnik sygnału kierunku ILS oraz odbiorniki systemu VOR zainstalowane w samolocie wykonującym lot IFR były zatwierdzone jako spełniające standardy osiągnięte zabezpieczenia przed zakłóceniami pochodzącymi od nadajników z modulacją częstotliwości (FM).

OPS 1.866

Wyposażenie transpondera

- a) Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli nie jest on wyposażony w:
 - 1) transponder SSR informujący o wysokości ciśnieniowej; oraz
 - 2) każde inne możliwości transpondera SSR wymagane na trasie lotu.

OPS 1.870

Dodatkowe wyposażenie nawigacyjne dla operacji w przestrzeni powietrznej MNPS

- a) Operator nie użytkuje samolotu w przestrzeni powietrznej MNPS, jeśli nie posiada on wyposażenia nawigacyjnego spełniającego minimalne wymogi specyfikacji osiągniętych w ICAO Dok. 7030, Dodatkowe procedury regionalne.
- b) Wyposażenie nawigacyjne wymagane w tych OPS musi być widoczne i łatwo dostępne dla każdego pilota zajmującego miejsce na swoim stanowisku.
- c) Do prowadzenia nieograniczonych operacji w przestrzeni powietrznej MNPS samolot musi być wyposażony w dwa niezależne systemy nawigacji dalekiego zasięgu (LRNS).
- d) Do prowadzenia operacji w przestrzeni powietrznej MNPS po zgłoszonych trasach specjalnych samolot musi być wyposażony w jeden system nawigacji dalekiego zasięgu (LRNS), chyba że postanowiono inaczej.

OPS 1.872

Wyposażenie dla operacji w określonej przestrzeni powietrznej ze zredukowanymi minimami separacji pionowej (RVSM)

- a) Operator zapewnia, by samoloty użytkowane w przestrzeni powietrznej z RVSM były wyposażone w następujące urządzenia:
 - 1) dwa niezależne systemy pomiaru wysokości;
 - 2) system ostrzegania o wysokości lotu;
 - 3) system automatycznej kontroli wysokości lotu; oraz
 - 4) transponder radaru wtórnego (SSR) z systemem raportowania wysokości, który może być podłączony do systemu pomiaru wysokości wykorzystywanego do utrzymywania wysokości.

CZĘŚĆ M

OBSŁUGA TECHNICZNA SAMOLOTU

OPS 1.875

Zasady ogólne

- a) Operator nie użytkuje samolotu, jeżeli jego obsługa techniczna nie jest prowadzona oraz przekazanie do eksploatacji nie zostało wykonane przez organizację odpowiednio zatwierdzoną/przyjętą zgodnie z wymaganiami części 145, z wyjątkiem przeglądów przed lotem, które nie muszą być wykonywane przez organizację określoną w części 145.
- b) Wymogi dotyczące obsługi technicznej samolotu niezbędne do spełnienia warunków certyfikacji operatora zawartych w OPS 1.180 określone są w części M.

CZĘŚĆ N

ZAŁOGA LOTNICZA

OPS 1.940

Skład załogi lotniczej

(patrz: dodatek 1 i 2 do OPS 1.940)

- a) Operator zapewnia, aby:
- 1) skład załogi lotniczej oraz liczba członków załogi lotniczej na wyznaczonych stanowiskach załogi były zgodne z instrukcją użytkowania w locie (AFM) i nie mniejsze od minimum w niej określonego;
 - 2) załoga lotnicza została powiększona o dodatkowych członków, jeśli jest to wymagane dla danego typu operacji, i by nie została zmniejszona poniżej liczby określonej w instrukcji operacyjnej;
 - 3) każdy członek załogi lotniczej posiadał stosowną i ważną licencję lotniczą, możliwą do przyjęcia przez organ, oraz posiadał odpowiednie kwalifikacje do wykonywania powierzonych mu obowiązków;
 - 4) wprowadzono możliwe do przyjęcia przez organ procedury zapobiegające komponowaniu załogi lotniczej z niedoświadczonych członków;
 - 5) spośród członków załogi lotniczej wyznaczono na dowódcę jednego pilota, posiadającego kwalifikacje do pełnienia funkcji dowódcy (PIC) zdobyte zgodnie z wymogami dotyczącymi licencji załogi lotniczej; dowódca może przekazać prowadzenie lotu innemu odpowiednio wykwalifikowanemu pilotowi; oraz
 - 6) w przypadku gdy instrukcja użytkowania w locie wymaga wyznaczenia operatora systemów pokładowych, w skład załogi wchodziła jedna osoba posiadająca licencję mechanika pokładowego lub posiadająca odpowiednie i możliwe do przyjęcia przez organ kwalifikacje członka załogi;
 - 7) w przypadku korzystania z usług członków załogi lotniczej będących osobami pracującymi na zasadach samozatrudnienia lub na zlecenie, lub w niepełnym wymiarze godzin, spełnione były wymagania części N. Pod tym względem należy zwrócić szczególną uwagę na całkowitą liczbę typów lub wariantów statków powietrznych, na jakich może latać członek załogi lotniczej w zarobkowym przewozie lotniczym, która nie może przekraczać wymogów określonych w OPS 1.980 i OPS 1.981, także wtedy gdy z usług tej osoby korzysta inny operator. Członkowie załogi, którzy pełnią u operatora obowiązki dowódcy, muszą przed przystąpieniem do samodzielnego wykonywania lotów liniowych odbyć u operatora podstawowe szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), chyba że członek załogi ukończył wcześniej podstawowe szkolenie CRM u operatora.
- b) Minimalny skład załogi lotniczej w lotach IFR oraz w lotach nocnych. Operator zapewnia, by w lotach IFR oraz w lotach nocnych minimalna załoga:
- 1) wszystkich samolotów turbośmigłowych z zatwierdzoną maksymalną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPSC) większą niż 9 oraz wszystkich samolotów turboodrzutowych składała się z co najmniej dwóch pilotów; lub
 - 2) samolotów innych niż podane w lit. b) pkt 1 powyżej składała się z jednego pilota pod warunkiem spełnienia wymogów określonych w dodatku 2 do OPS 1.940. Jeśli wymogi podane w dodatku 2 nie są spełnione, załoga lotnicza musi składać się z co najmniej dwóch pilotów.

JAR-OPS 1.943

Podstawowe szkolenie u operatora w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)

- a) Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej przeszedł podstawowe szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM) (zarówno nowi pracownicy, jak i już zatrudnieni), jeśli nie odbył takiego szkolenia wcześniej. Nowi pracownicy odbywają podstawowe szkolenie CRM w ciągu pierwszego roku zatrudnienia u operatora.
- b) Jeśli członek załogi lotniczej nie przechodził wcześniej szkolenia w zakresie czynnika ludzkiego (*human factors*), odbywa on szkolenie teoretyczne oparte na programie odnoszącym się do możliwości i ograniczeń człowieka określonym dla licencji ATPL (patrz: wymogi stosowane do wydawania licencji członka załogi lotniczej) przed przystąpieniem do podstawowego szkolenia CRM lub wraz z podstawowym szkoleniem CRM.

- c) Podstawowe szkolenie CRM prowadzone jest przez co najmniej jednego możliwego do przyjęcia przez organ instruktora CRM, który może być wspomagany przez specjalistów z określonych dziedzin.
- d) Podstawowe szkolenie CRM prowadzone jest zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia objętym instrukcją operacyjną.

OPS 1.945

Szkolenia przejściowe i sprawdziany

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.945)

- a) Operator zapewnia, by:
 - 1) członek załogi lotniczej, przy przejściu z jednego typu samolotu na inny typ lub klasę, dla których wymagane jest posiadanie nowego uprawnienia na dany typ lub klasę, ukończył szkolenie potrzebne do uzyskania uprawnienia na typ samolotu spełniające wymogi stosowane do wydawania licencji członka załogi lotniczej;
 - 2) przed przystąpieniem do wykonywania samodzielnych lotów liniowych członek załogi lotniczej ukończył szkolenie przejściowe u operatora:
 - i) przy przejściu na samolot, dla którego wymagane jest uprawnienie na nowy typ lub klasę; lub
 - ii) przy zmianie operatora;
 - 3) szkolenie przejściowe było przeprowadzane przez odpowiednio wykwalifikowany personel, zgodnie ze szczegółowym zakresem szkolenia podanym w instrukcji operacyjnej. Operator zapewnia, by personel wprowadzający elementy szkolenia CRM do szkolenia przejściowego posiadał odpowiednie kwalifikacje;
 - 4) zakres szkolenia wymaganego w programie szkolenia przejściowego u operatora był określany po zbadaniu odpowiednich danych o wcześniej odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleniach zapisanych w jego rejestrach szkolenia, jak podano w OPS 1.985;
 - 5) minimalne standardy dotyczące kwalifikacji i praktyki wymagane od członków załogi lotniczej przed przystąpieniem do szkolenia przejściowego były podane w instrukcji operacyjnej;
 - 6) przed przystąpieniem do wykonywania lotów liniowych pod nadzorem każdy członek załogi lotniczej przeszedł sprawdziany wymagane w OPS 1.965 lit. b) oraz szkolenie i sprawdziany wymagane w OPS 1.965 lit. d);
 - 7) po zakończeniu lotów liniowych pod nadzorem został przeprowadzony sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. c);
 - 8) z chwilą rozpoczęcia szkolenia przejściowego u operatora członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na innych typach lub klasach samolotów, dopóki szkolenie to nie zostanie ukończone lub zakończone; oraz
 - 9) elementy szkolenia CRM były włączone do szkolenia przejściowego.
- b) W razie zmiany typu lub klasy samolotu sprawdzian wymagany w OPS 1.965 lit. b) może być połączony ze sprawdzianem umiejętności na typie lub klasie, zgodnie z wymogami stosowanymi do wydawania licencji członka załogi lotniczej.
- c) Szkolenie przejściowe u operatora i szkolenie dla uzyskania uprawnienia na typ lub klasę samolotu wymagane do wydania licencji członka załogi lotniczej mogą być łączone.

OPS 1.950

Szkolenie w różnicach i szkolenie zapoznawcze

- a) Operator zapewnia, aby członek załogi lotniczej ukończył:
 - 1) szkolenie w różnicach wymagające dodatkowej wiedzy oraz szkolenia na odpowiednim dla danego samolotu urządzeniu szkoleniowym:
 - i) przy wykonywaniu lotów na odmiennym wariantcie samolotu tego samego typu lub na odmiennym typie w aktualnie użytkowanej klasie; lub
 - ii) przy zmianie wyposażenia lub procedur na aktualnie użytkowanych typach lub wariantach samolotu;

- 2) szkolenie zapoznawcze wymagające nabycia dodatkowej wiedzy:
 - i) przy wykonywaniu lotów na innym samolocie tego samego typu lub wariantu; lub
 - ii) przy zmianie wyposażenia lub procedur na aktualnie użytkowanych typach lub wariantach samolotu.
- b) Operator określa w instrukcji operacyjnej, kiedy takie szkolenie w różnicach lub szkolenie zapoznawcze jest wymagane.

OPS 1.955

Nominacja na dowódcę

- a) Operator zapewnia, by przy awansowaniu drugiego pilota na dowódcę oraz przy przyjmowaniu do pracy na stanowisko dowódcy:
 - 1) w instrukcji operacyjnej określony był minimalny poziom praktyki możliwy do przyjęcia przez organ; oraz
 - 2) przy wykonywaniu lotów w załogach wieloosobowych pilot ukończył odpowiednie szkolenie dowódcze.
- b) Zakres szkolenia dowódczego, wymaganego w lit. a) pkt 2 powyżej, musi być podany w instrukcji operacyjnej i musi obejmować co najmniej:
 - 1) szkolenie na syntetycznym urządzeniu szkoleniowym (STD) (łącznie ze szkoleniem ukierunkowanym na wykonywanie lotów liniowych) lub szkolenie w powietrzu;
 - 2) sprawdzian umiejętności w pełnieniu funkcji dowódcy, przeprowadzony u operatora;
 - 3) zakres odpowiedzialności dowódcy;
 - 4) szkolenie w lotach liniowych jako dowódca pod nadzorem. Dla pilotów posiadających kwalifikacje na danym typie samolotu wymagane jest wykonanie minimum 10 odcinków tras;
 - 5) wykonanie sprawdzianu umiejętności dowódczych w lotach liniowych, jak określono w OPS 1.965 lit. c) oraz kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk, jak określono w OPS 1.975; oraz
 - 6) elementy zarządzania zasobami załogi (CRM).

OPS 1.960

Dowódcy z licencją pilota zawodowego

- a) Operator zapewnia, aby:
 - 1) posiadacz licencji pilota zawodowego (CPL) nie wykonywał czynności dowódcy samolotu dopuszczonego w instrukcji użytkowania w locie do operacji z jednym pilotem, chyba że:
 - i) przy przewożeniu pasażerów w locie z widocznością (VFR) w promieniu większym niż 50 mil morskich od lotniska startu pilot posiada minimalny całkowity nalot na samolotach wynoszący 500 godzin lub posiada ważne uprawnienie do wykonywania lotów według wskazań przyrządów; lub
 - ii) przy wykonywaniu lotu na samolocie wielosilnikowym według wskazań przyrządów (IFR), pilot posiada minimalny całkowity nalot na samolotach wynoszący 700 godzin, w tym 400 godzin jako dowódca (zgodnie z wymogami dotyczącymi licencji członka załogi lotniczej), z czego 100 godzin w lotach wg wskazań przyrządów (IFR), w tym 40 godzin w operacjach na samolotach wielosilnikowych. Wymagane 400 godzin wykonanych jako dowódca może zostać zastąpionych godzinami nalotu jako drugi pilot przy zastosowaniu przelicznika, że każde dwie godziny lotu drugiego pilota liczone są jako jedna godzina lotu dowódcy, pod warunkiem że godziny te zostały wylatane w systemie ustalonym i opisanym w instrukcji operacyjnej dla załogi z więcej niż jednym pilotem;
 - 2) w uzupełnieniu do lit. a) pkt 1) ppkt ii) powyżej, przy wykonywaniu lotów IFR z jednym pilotem spełnione są wymagania określone w dodatku 2 do OPS 1.940; oraz
 - 3) w lotach w załodze z więcej niż jednym pilotem, w uzupełnieniu lit. a) pkt 1) powyżej oraz przed wykonywaniem lotów jako dowódca, pilot odbył szkolenie dowódcze określone w OPS 1.955 lit. a) pkt 2.

OPS 1.965

Szkolenia i sprawdziany okresowe

(patrz: dodatek 1 i 2 do OPS 1.965)

- a) Zasady ogólne. Operator zapewnia, aby:
- 1) każdy członek załogi lotniczej przechodził okresowe szkolenia i sprawdziany i aby odpowiadały one typowi lub wariantowi samolotu, na którym ten członek załogi wykonuje loty;
 - 2) program szkoleń i sprawdzianów okresowych był ustalony w instrukcji operacyjnej i zatwierdzony przez organ;
 - 3) szkolenia okresowe były prowadzone przez następujący personel:
 - i) szkolenie naziemne i wznawiające — przez odpowiednio wykwalifikowany personel;
 - ii) szkolenie na samolocie/na syntetycznym urządzeniu szkoleniowym (STD) — przez instruktora typu (TRI), instruktora klasy (CRI) lub, w przypadku szkolenia na STD, przez instruktora symulatora (SFI), pod warunkiem że instruktor typu, instruktor klasy lub instruktor symulatora spełniają wymogi operatora dotyczące praktyki i wiedzy wystarczające do prowadzenia szkolenia w zakresie podanym w lit. a) pkt 1 ppkt i) poz. A) oraz poz. B) dodatku 1 do OPS 1.965;
 - iii) szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa — przez odpowiednio wykwalifikowany personel; oraz
 - iv) szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM):
 - A) włączanie elementów szkolenia CRM do wszystkich etapów szkolenia okresowego — przez personel prowadzący szkolenie okresowe. Operator zapewnia, by personel prowadzący szkolenie okresowe był odpowiednio wykwalifikowany do włączania elementów CRM do tego szkolenia;
 - B) modułowe szkolenie CRM — przez co najmniej jednego możliwego do przyjęcia przez organ instruktora CRM, który może być wspomagany przez specjalistów z określonych dziedzin;
 - 4) sprawdziany okresowe były przeprowadzane przez następujący personel:
 - i) sprawdziany umiejętności u operatora — przez egzaminatora typu (TRE), egzaminatora klasy (CRE) lub, jeśli sprawdzian jest przeprowadzany STD, przez egzaminatora typu, klasy lub egzaminatora symulatora (SFE), przeszkolonego w zakresie zarządzania zasobami załogi (CRM) oraz oceny umiejętności CFM;
 - ii) sprawdziany w lotach liniowych — przez odpowiednio wykwalifikowanych dowódców wyznaczonych przez operatora i możliwych do przyjęcia przez organ;
 - iii) sprawdziany w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa — przez odpowiednio wykwalifikowany personel.
- b) Sprawdzian umiejętności u operatora
- 1) Operator zapewnia, by:
 - i) każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany umiejętności u operatora, które wykażą jego umiejętności wykonywania procedur normalnych, nienormalnych i awaryjnych; oraz
 - ii) sprawdzian był przeprowadzony w locie bez zewnętrznych wizualnych punktów odniesienia, jeśli od członka załogi lotniczej będzie wymagane wykonywanie lotów IFR;
 - iii) każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany umiejętności u operatora jako część zwykłego składu załogi lotniczej.
 - 2) Okres ważności sprawdzianu umiejętności u operatora wynosi 6 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania. Jeśli wydano go w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu umiejętności, okres ważności wydłuża się na okres od daty wydania do końca 6 miesiąca kalendarzowego od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu u operatora.

- c) Sprawdzian w lotach liniowych. Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej przechodził sprawdziany w lotach liniowych na samolocie w celu wykazania umiejętności wykonywania normalnych lotów liniowych opisanych w instrukcji operacyjnej. Okres ważności sprawdzianu w lotach liniowych wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania. Jeśli wydano go w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu w lotach liniowych, okres ważności wydłuża się na okres od daty wydania do końca 12 miesiąca kalendarzowego od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu w lotach liniowych.
- d) Szkolenie i sprawdziany ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa. Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej odbył szkolenie i przeszedł sprawdziany ze znajomości rozmieszczenia i korzystania z przewożonego w samolocie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa. Okres ważności sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania. Jeśli wydano go w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa, okres ważności wydłuża się na okres od daty wydania do końca 12 miesiąca kalendarzowego od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu ze znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa.
- e) CRM. Operator zapewnia, by:
- 1) do wszystkich odpowiednich faz szkolenia okresowego włączone były elementy szkolenia CRM; oraz
 - 2) każdy członek załogi lotniczej odbył szczególne modułowe szkolenie CRM. Szkolenia w zakresie wszystkich głównych elementów CRM odbywają się w okresie nieprzekraczającym 3 lat.
- f) Szkolenie naziemne i wznawiające. Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej przeszedł co najmniej raz na 12 miesięcy szkolenie naziemne i wznawiające. Jeśli szkolenie przeprowadza się w okresie 3 miesięcy kalendarzowych przed upływem okresu 12 miesięcy kalendarzowych, następne szkolenie naziemne i wznawiające musi zostać ukończony przed upływem 12 miesięcy kalendarzowych od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego szkolenia naziemnego i wznawiającego.
- g) Szkolenie na samolocie/na (STD). Operator zapewnia, by każdy członek załogi lotniczej odbył co najmniej raz na 12 miesięcy kalendarzowych szkolenie na samolocie/STD. Jeśli szkolenie przeprowadza się w okresie 3 miesięcy kalendarzowych przed upływem okresu 12 miesięcy kalendarzowych, następne szkolenie na samolocie/STD musi zostać ukończony przed upływem 12 miesięcy kalendarzowych od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego szkolenia na samolocie/STD.

OPS 1.968

Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego stanowiska

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.968)

- a) Operator zapewnia, aby:
- 1) pilot, który może być wyznaczony do wykonywania lotów z każdego stanowiska, odbył odpowiednie szkolenia i sprawdziany; oraz
 - 2) program szkoleń i sprawdzianów był podany w instrukcji operacyjnej i był możliwy do przyjęcia przez organ.

OPS 1.970

Bieżąca praktyka

- a) Operator zapewnia, aby:
- 1) pilot nie był wyznaczany do przeprowadzania lotów jako część minimalnej zatwierdzonej załogi, w charakterze pilota lecącego lub pilota nielecącego, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni nie wykonał trzech startów i trzech lądowań jako pilot sterujący na samolocie lub na symulatorze lotów tego samego typu/klasy;
 - 2) pilot, który nie posiada ważnego uprawnienia do wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR), nie był wyznaczany do wykonywania lotów nocnych na stanowisku dowódcy, jeżeli w okresie ostatnich 90 dni nie wykonał co najmniej jednego lądowania w nocy jako pilot lecący, lub na symulatorze lotu tego samego typu/klasy.

- b) Okres 90 dni podany w lit. a) pkt 1 i pkt 2 powyżej może zostać przedłużony maksymalnie do 120 dni, jeśli w tym czasie pilot wykonywał loty liniowe pod nadzorem instruktora typu (TRI) lub egzaminatora typu (TRE). Dla okresów dłuższych niż 120 dni wymogi dotyczące bieżącej praktyki są spełnione przez odbycie szkolenia w powietrzu lub z wykorzystaniem symulatora lotu lub na danym typie samolotu.

OPS 1.975

Kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk

- a) Operator zapewnia, by pilot przed wyznaczeniem na dowódcę lub na pilota, któremu dowódca może przekazać prowadzenie lotu, posiadał odpowiednią wiedzę o trasach planowanych lotów oraz o lotniskach (łącznie z zapasowymi), o urzędzeniach i obowiązujących procedurach.
- b) Okres ważności kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części:
- 1) miesiąca uzyskania kwalifikacji; lub
 - 2) miesiąca ostatniego lotu na tej trasie lub lotnisku.
- c) Ważność kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk jest odnawiana przez wykonywanie lotów na trasie lub do lotniska w okresie ważności określonym w lit. b) powyżej.
- d) Jeśli kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk były odnawiane w okresie ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzednich kwalifikacji, okres ważności kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk wydłuża się od daty odnowienia do 12 miesięcy kalendarzowych liczonych od daty wygaśnięcia ważności poprzednich kwalifikacji w zakresie tras i lotnisk.

OPS 1.978

Program podwyższania kwalifikacji

- a) Okresy ważności określone w OPS 1.965 i 1.970 mogą być wydłużone, jeśli organ zatwierdził ustanowiony przez operatora program podwyższania kwalifikacji.
- b) Program podwyższania kwalifikacji musi obejmować szkolenia i sprawdziany, które ustanawiają i utrzymują poziom umiejętności nie niższy niż określony w przepisach OPS 1.945, 1.965 oraz 1.970.

OPS 1.980

Praca na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.980)

- a) Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu, jeżeli nie posiada on wymaganych do tego kwalifikacji.
- b) Przy planowaniu wykonywania lotów na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu operator zapewnia, by różnice lub podobieństwa przedmiotowych samolotów uzasadniały takie loty, biorąc pod uwagę, co następuje:
- 1) poziom technologiczny;
 - 2) procedury operacyjne;
 - 3) charakterystykę obsługi.
- c) Operator zapewnia, by członek załogi lotniczej wykonujący loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu spełniał wszystkie wymagania określone w części N dla każdego typu lub wariantu, chyba że organ zezwolił na zaliczenie na poczet tych wymagań odpowiednich szkoleń, sprawdzianów oraz wymagań dotyczących bieżącej praktyki.
- d) Operator określa w instrukcji operacyjnej procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ, odpowiednio dla każdego rodzaju lotów prowadzonych na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu obejmujące:
- 1) minimalny poziom praktyki członków załogi lotniczej;
 - 2) minimalny poziom praktyki na jednym typie lub wariantcie samolotu przed rozpoczęciem szkolenia oraz lotów na innym typie lub wariantcie samolotu;
 - 3) proces szkolenia i zdobywania kwalifikacji członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje dla jednego typu lub wariantu przy przejściu na inny typ lub wariant samolotu;
 - 4) wszelkie stosowne wymagania dotyczące bieżącej praktyki dla każdego typu lub wariantu samolotu.

OPS 1.981

Wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach

- a) Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty zarówno na śmigłowcach, jak i na samolotach:
- 1) operator zapewnia, by wykonywanie lotów na śmigłowcach i samolotach było ograniczone tylko do jednego typu każdego z tych statków powietrznych;
 - 2) operator określa w instrukcji operacyjnej odpowiednie procedury lub ograniczenia operacyjne zatwierdzone przez organ.

OPS 1.985

Rejestry szkolenia

- a) Operator:
- 1) prowadzi rejestry wszystkich odbytych przez członka załogi lotniczej szkoleń, sprawdzianów i kwalifikacji opisanych w OPS 1.945, 1.955, 1.965, 1.968 oraz 1.975; oraz
 - 2) udostępnia na żądanie zainteresowanego członka załogi lotniczej rejestry każdego szkolenia przejściowego, szkolenia oraz sprawdzianu okresowego.

*Dodatek 1 do OPS 1.940***Zastępowanie członków załogi lotniczej podczas lotu**

- a) Członek załogi lotniczej może być zastąpiony w czasie wykonywania obowiązków pilota podczas lotu przez innego, odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.
- b) Zastępowanie dowódcy
- 1) Dowódca może przekazać dowodzenie lotem:
 - i) innemu wykwalifikowanemu dowódcy; lub
 - ii) tylko podczas lotu powyżej poziomu lotu (FL) 200 pilotowi wykwalifikowanemu zgodnie z lit. c) poniżej.
- c) Minimalne wymogi dotyczące pilota zastępującego dowódcę:
- 1) ważna licencja pilota liniowego (ATPL);
 - 2) szkolenie przejściowe i sprawdziany (łącznie ze szkoleniem na typ) określone w OPS 1.945;
 - 3) wszystkie szkolenia i sprawdziany okresowe określone w OPS 1.965 i OPS 1.968; oraz
 - 4) kwalifikacje w zakresie tras określone w OPS 1.975.
- d) Zastępowanie drugiego pilota
- 1) Drugi pilot może być zastąpiony przez:
 - i) innego odpowiednio wykwalifikowanego pilota; lub
 - ii) drugiego pilota zastępującego podczas przelotu wykwalifikowanego zgodnie z lit. e) poniżej.
- e) Minimalne wymogi dotyczące drugiego pilota zastępującego podczas przelotu
- 1) ważna licencja pilota zawodowego wraz z uprawnieniem w zakresie lotów według wskazań przyrządów;
 - 2) szkolenie przejściowe i sprawdziany, łącznie ze szkoleniem na typ, określone w OPS 1.945, z wyjątkiem wymogu szkolenia w zakresie startów i lądowań;
 - 3) wszystkie szkolenia i sprawdziany okresowe określone w OPS 1.965, z wyjątkiem wymogu szkolenia w zakresie startów i lądowań; oraz
 - 4) wykonywanie lotów jako drugi pilot wyłącznie w przelocie i nie niżej niż na poziomie lotu (FL) 200;
 - 5) bieżąca praktyka, jak to opisano w OPS 1.970, nie jest wymagana. Jednakże pilot odbywa praktykę na symulatorze lotów oraz szkolenia wznawiające w zakresie lotu nie rzadziej niż co 90 dni. Szkolenie wznawiające może być łączone ze szkoleniem określonym w OPS 1.965.

- f) Zastępowanie operatora systemów pokładowych. Operator systemów pokładowych może być zastąpiony podczas lotu przez członka załogi, który posiada licencję mechanika pokładowego lub przez członka załogi lotniczej posiadającego kwalifikacje możliwe do przyjęcia przez organ.

Dodatek 2 do OPS 1.940

Loty w załodze z jednym pilotem według wskazań przyrządów (IFR) lub w nocy

- a) Samoloty, o których mowa w OPS 1.940 lit. b) pkt 2, mogą być użytkowane przez jednego pilota w lotach IFR oraz w lotach w nocy, jeśli spełnione są następujące wymagania:
- 1) operator włącza do instrukcji operacyjnej program szkolenia przejściowego i okresowego pilota, w których określa dodatkowe wymogi dotyczące wykonywania lotów z jednym pilotem;
 - 2) w szczególności procedury w kabinie pilota muszą obejmować:
 - i) obsługę silnika i postępowanie w sytuacjach awaryjnych;
 - ii) korzystanie z listy kontrolnej czynności normalnych, nienormalnych i awaryjnych;
 - iii) utrzymywanie łączności z kontrolą ruchu lotniczego (ATC);
 - iv) procedury odlotu i podejścia;
 - v) obsługę pilota automatycznego; oraz
 - vi) wykorzystywanie w locie uproszczonej dokumentacji;
 - 3) sprawdziany okresowe wymagane w OPS 1.965 przeprowadzane są w roli pojedynczego pilota na typie lub klasie samolotu w środowisku reprezentatywnym dla danego lotu;
 - 4) pilot posiada minimalny nalot wynoszący 50 godzin w lotach według wskazań przyrządów (IFR) na określonym typie lub klasie samolotu, z których 10 godzin jest nalotem dowódczym; oraz
 - 5) minimalna wymagana bieżąca praktyka pilota wykonującego loty w załodze jednoosobowej według wskazań przyrządów (IFR) lub loty nocne wynosi 5 lotów IFR, w tym 3 podejścia instrumentalne wykonane w ciągu ostatnich 90 dni na danym typie lub klasie samolotu w roli pilota w załodze jednoosobowej. Wymóg ten może być zastąpiony przez sprawdzian umiejętności wykonywania podejścia instrumentalnego w lotach IFR na danym typie lub klasie samolotu.

Dodatek 1 do OPS 1.945

Szkolenie przejściowe u operatora

- a) Szkolenie przejściowe u operatora obejmuje:
- 1) szkolenie naziemne i sprawdziany, obejmujące systemy samolotu, procedury normalne, nienormalne i awaryjne;
 - 2) szkolenie i sprawdziany obejmujące zapoznanie z wyposażeniem awaryjnym i bezpieczeństwa, które muszą być ukończone przed przystąpieniem do szkolenia na samolocie;
 - 3) szkolenie i sprawdziany na samolocie/na symulatorze lotu; oraz
 - 4) loty liniowe pod nadzorem i sprawdziany w lotach liniowych.
- b) Szkolenie przejściowe prowadzone jest w porządku podanym w lit. a) powyżej.
- c) Po ukończeniu szkolenia przejściowego niewymagającego lotów na samolocie pilot:
- 1) rozpoczyna loty liniowe pod nadzorem w ciągu 15 dni; oraz
 - 2) przeprowadza swoje pierwsze cztery starty i lądowania na samolocie pod nadzorem TRI (A) na stanowisku pilota.
- d) Elementy szkolenia CRM włączane są do szkolenia przejściowego i prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel.
- e) Jeśli członek załogi lotniczej nie odbył wcześniej szkolenia przejściowego u operatora, operator zapewnia, by w uzupełnieniu lit. a) powyżej członek załogi lotniczej przeszedł ogólne szkolenie pierwszej pomocy oraz, jeśli ma to zastosowanie, szkolenie w zakresie procedur wodowania z użyciem wyposażenia w wodzie.

Dodatek 1 do OPS 1.965

Szkolenia i sprawdziany okresowe — piloci

- a) Szkolenia okresowe — szkolenia okresowe obejmują:
- 1) Szkolenie naziemne i wznowiające:
 - i) Program szkolenia naziemnego i wznowiającego obejmuje:
 - A) systemy samolotu;
 - B) procedury i wymogi operacyjne, obejmujące naziemne odladanie i zapobieganie oblodzeniu samolotu oraz niedyspozycję pilota; oraz
 - C) przegląd wypadków/incydentów i przesłanek do wypadków.
 - ii) Wiedzę nabytą podczas szkolenia naziemnego i wznowiającego sprawdza się przy użyciu testów lub innych odpowiednich metod.
 - 2) Szkolenie na samolocie/na STD:
 - i) Program szkolenia na samolocie/na STD jest ustalany w taki sposób, by obejmował wszystkie poważne niesprawności systemów samolotu, jakie miały miejsce w okresie poprzednich 3 lat, oraz związane z nimi procedury postępowania.
 - ii) Jeśli manewry związane z niesprawnością silnika są wykonywane na samolocie, niesprawność silnika jest pozorowana.
 - iii) Szkolenie na samolocie/na STD może być połączone ze sprawdzianem umiejętności u operatora.
 - 3) Szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa
 - i) Program szkolenia w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa może być połączony ze sprawdzianem znajomości wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa oraz jest przeprowadzane na samolocie lub na odpowiednim szkoleniowym urządzeniu zastępczym.
 - ii) Coroczny program szkolenia w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa musi obejmować:
 - A) faktyczne zakładanie kamizelki ratunkowej, jeśli jest na wyposażeniu;
 - B) faktyczne zakładanie urządzenia zabezpieczającego oddychanie (PBE), jeśli jest na wyposażeniu;
 - C) faktyczne użycie gaśnic;
 - D) pouczenie o rozmieszczeniu i zasadach użycia całego wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa przewożonego na samolocie;
 - E) pouczenie o rozmieszczeniu i zasadach użycia wszystkich typów wyjść z samolotu; oraz
 - F) procedury ochrony.
 - iii) Program szkolenia realizowany w cyklu trzyletnim musi obejmować:
 - A) faktyczne użycie wszystkich rodzajów wyjść;
 - B) pokaz użycia ześlizgu ewakuacyjnego, jeśli jest zainstalowany;
 - C) faktyczne użycie sprzętu gaśniczego reprezentatywnego dla sprzętu znajdującego się na samolocie w sytuacji rzeczywistego lub pozorowanego pożaru, z wyjątkiem ćwiczeń z gaśnicami halonowymi, które mogą być prowadzone z wykorzystaniem metod zastępczych możliwych do przyjęcia przez organ;
 - D) skutki działania dymu w zamkniętych pomieszczeniach i faktyczne posługiwanie się stosownym wyposażeniem w pozorowanym zadymionym środowisku;
 - E) ćwiczenia z prawdziwymi lub pozorowanymi środkami pirotechnicznymi, jeśli są na wyposażeniu; oraz
 - F) pokaz użycia tratw ratunkowych, jeśli są na wyposażeniu.
 - 4) Szkolenie w zarządzaniu zasobami załogi (CRM)
 - i) elementy szkolenia CRM włączane są do wszystkich odpowiednich faz szkolenia okresowego; oraz
 - ii) specjalny modułowy program szkolenia CRM jest opracowany w taki sposób, by w okresie nieprzekraczającym 3 lat zawierał wszystkie główne elementy szkolenia CRM:
 - A) błędy i niezawodność człowieka, łańcuch błędów, wykrywanie i zapobieganie błędom;
 - B) kultura bezpieczeństwa w organizacji, procedury standardowe, czynniki organizacyjne;
 - C) stres, zarządzanie stresem, zmęczenie i czujność;

- D) odbieranie i przetwarzanie informacji, świadomość sytuacyjna, podział pracy,
 - E) podejmowanie decyzji;
 - F) porozumiewanie się i koordynacja w kabinie załogi oraz poza nią;
 - G) przywództwo, zachowania zespołowe, efekt synergii;
 - H) automatyzacja i filozofia korzystania z automatów (jeśli dotyczą danego typu samolotu);
 - I) szczególne zagadnienia związane z danym typem samolotu;
 - J) studium przypadków;
 - K) dodatkowe dziedziny wymagające specjalnej uwagi określone w programie zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów (patrz: OPS 1.037).
- b) Sprawdziany okresowe. Sprawdziany okresowe obejmują:
- 1) Sprawdzian umiejętności u operatora.
 - i) tam gdzie ma to zastosowanie, sprawdzanie umiejętności u operatora obejmuje następujące manewry:
 - A) przerwany start, w przypadku gdy dostępny jest symulator lotu, w przeciwnym razie wyłącznie ćwiczenia manualne;
 - B) start z niesprawnością silnika pomiędzy V1 i V2 lub tak szybko, jak pozwalają na to względy bezpieczeństwa;
 - C) instrumentalne podejście precyzyjne do minimów, a w przypadku samolotu wielosilnikowego — z jednym silnikiem niepracującym;
 - D) podejście nieprecyzyjne do minimów;
 - E) nieudane podejście według przyrządów z odejściem na wysokości minimum, a dla samolotów wielosilnikowych — z jednym silnikiem niepracującym; oraz
 - F) lądowanie z jednym silnikiem niepracującym. Dla samolotów jednosilnikowych wymagane jest wykonanie lądowania przymusowego.
 - ii) Gdy manewry z wyłączonym silnikiem są wykonywane w samolocie, niesprawność silnika musi być wyłącznie pozorowana.
 - iii) W uzupełnieniu do sprawdzianów podanych w ppkt i) poz. A)–F), co 12 miesięcy muszą zostać spełnione wymogi regulujące licencjonowanie załogi lotniczej, co można połączyć ze sprawdzianem umiejętności u operatora.
 - iv) W przypadku pilota wykonującego wyłącznie loty z widocznością (VFR) można pominąć elementy wymagane w ppkt i) poz. C)–E) powyżej, z wyjątkiem podejścia i odejścia na drugie okrążenie z jednym silnikiem niepracującym w lotach na samolotach wielosilnikowych.
 - v) Sprawdzian umiejętności u operatora musi być przeprowadzony przez egzaminatora typu (TRE).
 - 2) Sprawdzian w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa. Sprawdzian obejmuje elementy, których dotyczyło szkolenie zgodnie z lit. a) pkt 3 powyżej.
 - 3) Sprawdziany w lotach liniowych.
 - i) Sprawdziany w lotach liniowych muszą potwierdzać zdolność pilota do wykonania w zadawalający sposób pełnego lotu liniowego łącznie z wykonaniem procedur przed i po locie oraz użyciem posiadanego wyposażenia pokładowego zgodnie z instrukcją operacyjną.
 - ii) Załoga lotnicza musi być oceniona w zakresie umiejętności zarządzania zasobami załogi (CRM) zgodnie z metodami podanymi w instrukcji operacyjnej i możliwymi do przyjęcia przez organ. Celem tej oceny jest:
 - A) dostarczenie załodze jako grupie oraz pojedynczym jej członkom opinii na temat ich zdolności oraz określenie elementów, które wymagają dalszego treningu; oraz
 - B) podnoszenie jakości systemu szkoleń CRM.
 - iii) W przypadku gdy piloci są wyznaczani do pełnienia funkcji pilota lecącego i pilota nielecącego, muszą być sprawdzeni w obu tych funkcjach.

- iv) Sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzone na samolocie.
- v) Sprawdziany w lotach liniowych muszą być przeprowadzane przez dowódców wyznaczonych przez operatora i możliwych do przyjęcia przez organ. Osoba wyznaczona do przeprowadzania sprawdzianów w lotach liniowych, opisana w OPS 1.965 lit. a) pkt 4 ppkt ii), jest przeszkolona w zakresie CRM oraz oceny umiejętności CRM i zajmuje miejsce obserwatora, jeśli jest ono zainstalowane. W przypadku lotów długodystansowych, w których uczestniczy dodatkowy członek załogi lotniczej, osoba sprawdzająca może pełnić funkcję pilota zastępującego podczas przelotu i nie zajmuje ona żadnego miejsca pilota podczas startu, odlotu, początkowego wznoszenia, schodzenia, podejścia i lądowania. Dokonywana przez tę osobę ocena CRM oparta jest wyłącznie na obserwacjach poczynionych podczas odprawy przedlotowej, odprawy personelu pokładowego, odprawy załogi lotniczej oraz tych faz lotu, kiedy zajmuje ona miejsce obserwatora.

Dodatek 2 do OPS 1.965

Szkolenia i sprawdziany okresowe — operatorzy systemów pokładowych

- a) Szkolenia i sprawdziany okresowe kwalifikacji operatorów systemów pokładowych (SPO) spełniają wymagania przewidziane dla pilotów oraz dla każdego dodatkowego specjalnego obowiązku z pominięciem tych elementów, które nie mają zastosowania do operatora systemów pokładowych.
- b) Szkolenia i sprawdziany okresowe operatorów systemów pokładowych przeprowadzane są w miarę możliwości wspólnie z pilotami przechodzącymi szkolenia i sprawdziany okresowe.
- c) Sprawdzian w lotach liniowych jest przeprowadzany przez dowódców wyznaczonych przez operatora i możliwych do przyjęcia przez organ lub przez instruktora lub egzaminatora typu dla operatorów systemów pokładowych.

Dodatek 1 do OPS 1.968

Kwalifikacje pilota do wykonywania lotów z każdego stanowiska

- a) Dowódcy, których obowiązki wymagają również wykonywania przez nich lotów z prawego siedzenia i pełnienia funkcji drugiego pilota lub dowódcy, od których wymaga się prowadzenia szkolenia lub egzaminów w locie z prawego siedzenia, muszą ukończyć dodatkowe szkolenia i sprawdziany opisane w instrukcji operacyjnej, zbieżne ze sprawdzianem umiejętności u operatora określonym w OPS 1.965 lit. b). Takie dodatkowe szkolenie musi obejmować co najmniej poniższe zagadnienia:
 - 1) niesprawność silnika podczas startu;
 - 2) podejście do lądowania i odejście na drugie okrążenie z jednym silnikiem niepracującym; oraz
 - 3) lądowanie z jednym silnikiem niepracującym.
- b) W przypadku gdy manewry z wyłączonym silnikiem są wykonywane w samolocie, niesprawność silnika musi być pozorowana.
- c) W przypadku wykonywania lotu z prawego siedzenia sprawdziany wymagane w OPS do wykonywania lotów z lewego siedzenia muszą być dodatkowo ważne i aktualne.
- d) Pilot zastępujący dowódcę wykazuje się umiejętnością wykonywania czynności i procedur zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności u operatora opisanymi w OPS 1.965 lit. b), które zwykle nie należą do zakresu obowiązków pilota zastępującego. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego siedzenia pilota nie są znaczące (np. z powodu używania autopilota), ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego siedzenia.
- e) Pilot inny niż dowódca zajmujący lewe siedzenie wykazuje się umiejętnością wykonywania czynności i procedur zbieżnych ze sprawdzianami umiejętności u operatora określonymi w OPS 1.965 lit. b), które należą w innym wypadku do zakresu obowiązków dowódcy pełniącego rolę pilota nieleżącego. W przypadku gdy różnice pomiędzy pilotowaniem z lewego i prawego siedzenia pilota nie są znaczące (np. z powodu używania autopilota), ćwiczenia mogą być prowadzone z dowolnego siedzenia.

Dodatek 1 do OPS 1.980

Loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu

- a) W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednej klasie, typie lub wariacie samolotu, wymienionych zgodnie z mającymi zastosowanie wymogami dotyczącymi licencjonowania załóg lotniczych, jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić następujące warunki:
- 1) członek załogi lotniczej nie wykonuje lotów na więcej niż:
 - i) trzech typach lub wariantach samolotów z napędem tłokowym; lub
 - ii) trzech typach lub wariantach samolotów turbośmigłowych; lub
 - iii) jednym typie lub wariacie samolotu turbośmigłowego i jednym typie lub wariacie samolotu z napędem tłokowym; lub
 - iv) jednym typie lub wariacie samolotu turbośmigłowego i dowolnym samolocie w tej samej klasie;
 - 2) wymogi OPS 1.965 dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu, chyba że operator wprowadził możliwe do przyjęcia przez organ szczególne procedury lub ograniczenia operacyjne.
- b) W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu w zakresie jednego lub kilku wpisów do licencji, jak to podano w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych (typ — więcej niż jeden pilot), operator zapewnia, by:
- 1) ustalony w instrukcji operacyjnej minimalny skład załogi lotniczej był taki sam dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu;
 - 2) członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów na więcej niż dwóch typach lub wariantach samolotu, dla których wymagane są oddzielne wpisy do licencji; oraz
 - 3) w każdym kolejnym cyklu pełnienia czynności lotniczych członek załogi lotniczej nie wykonywał lotów w ramach więcej niż jednego wpisu do licencji, chyba że operator ustanowi procedury zapewniające wystarczający czas na przygotowanie się.
- Uwaga: W przypadku więcej niż jednego wpisu do licencji, patrz: lit. c) oraz d) poniżej.*
- c) Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych (typ — jeden pilot i typ — więcej niż jeden pilot), jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić:
- 1) Wymogi lit. b) pkt 1), lit b) pkt 2) oraz lit. b) pkt 3) powyżej.
 - 2) Wymogi lit. d) poniżej.
- d) Jeśli członek załogi lotniczej wykonuje loty na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu, wymienionych w przepisach dotyczących licencjonowania załóg lotniczych (typ — więcej niż jeden pilot), jednak nie w ramach pojedynczego wpisu do licencji, operator musi spełnić:
- 1) Wymogi lit. b) pkt 1), lit. b) pkt 2 oraz lit. b) pkt 3 powyżej.
 - 2) Przed przystąpieniem do wykonywania lotów z wykorzystaniem dwóch wpisów do licencji:
 - i) członek załogi lotniczej musi przejść dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora oraz musi posiadać nalot wynoszący 500 godzin lotu na danym stanowisku członka załogi lotniczej w operacjach zarobkowego przewozu lotniczego u tego samego operatora;
 - ii) w przypadku pilota, który spełnia warunek praktyki u operatora i który wykonuje loty z wykorzystaniem dwóch wpisów do licencji, a który następnie został u tego samego operatora awansowany na dowódcę na jednym z tych typów, wymagane minimum praktyki jako dowódca wynosi 6 miesięcy i 300 godzin, a pilot ten ma przejść dwa kolejne sprawdziany umiejętności u operatora przed ponownym przystąpieniem do wykonywania lotów dowódczych w ramach dwóch wpisów do licencji.
 - 3) Przed rozpoczęciem szkolenia i wykonywania lotów na innym typie lub wariacie samolotu członek załogi lotniczej musi mieć praktykę wynoszącą 3 miesiące oraz 150 godzin lotu na samolocie podstawowym, w tym zaliczyć co najmniej jeden sprawdzian umiejętności.
 - 4) Po zakończeniu wstępnego sprawdzianu na linii na nowym typie, członek załogi lotniczej musi odbyć praktykę w liczbie 50 godzin lub 20 odcinków wyłącznie na samolotach nowego typu.

- 5) Wymagania OPS 1.970 dla każdego typu użytkowanego samolotu, chyba że organ zgodził się na ulgi w zaliczeniach praktyki wymaganej zgodnie z pkt 7) poniżej.
- 6) Okres, w którym wymagane jest zgromadzenie praktyki w lotach liniowych na każdym typie, musi być określony w instrukcji operacyjnej.
- 7) W przypadku ubiegania się o stosowanie ulgi w wymaganiach dotyczących szkoleń, sprawdzianów oraz bieżącej praktyki na poszczególnych typach samolotów, operator musi wskazać organowi, które z elementów nie muszą być powtarzane na każdym typie lub wariantcie ze względu na podobieństwa.
- i) OPS 1.965 lit. b) wymaga przeprowadzenia u operatora dwóch sprawdzianów umiejętności co roku. W przypadku gdy zgodnie z pkt 7 powyżej udzielono ulgi pozwalającej na naprzemienne sprawdziany umiejętności u operatora na dwóch typach samolotów, każdy sprawdzian umiejętności u operatora odnawia sprawdzian umiejętności u operatora na drugim typie samolotu. Jeżeli okres pomiędzy sprawdzianem umiejętności w odniesieniu do licencji nie przekracza okresu przewidzianego w stosownych przepisach w sprawie licencji dla załóg lotniczych dla każdego typu samolotu, spełnione zostaną stosowne wymogi w sprawie licencjonowania załóg lotniczych. Ponadto stosowne i zatwierdzone szkolenie okresowe musi być opisane w instrukcji operacyjnej.
- ii) OPS 1.965 lit. c) wymaga jednego sprawdzianu w lotach liniowych co roku. W przypadku gdy zgodnie z pkt 7 powyżej udzielono ulgi pozwalającej na naprzemienne sprawdziany w lotach liniowych na różnych typach lub wariantach, każdy sprawdzian w lotach liniowych odnawia sprawdzian w lotach liniowych na drugim typie lub wariantcie samolotu.
- iii) Coroczne szkolenie w zakresie wyposażenia awaryjnego i bezpieczeństwa musi obejmować wszystkie wymogi dla każdego typu samolotu.
- 8) Wymogi OPS 1.965 dla każdego typu lub wariantu użytkowanego samolotu, chyba że organ wyraził zgodę na ulgi zgodnie z pkt 7 powyżej.
- e) W przypadku gdy członek załogi lotniczej wykonuje loty na kombinacjach typów lub wariantów samolotów, jak to określono w przepisach w sprawie licencji dla załóg lotniczych (klasa — jeden pilot oraz typ — więcej niż jeden pilot), operator musi wykazać, że posiada zatwierdzone zgodnie z OPS 1.980 lit. d) procedury lub ograniczenia operacyjne.

CZĘŚĆ O

PERSONEL POKŁADOWY

OPS 1.988

Zastosowanie

Operator zapewnia, by wszyscy członkowie personelu pokładowego spełniali wymogi niniejszej części i wszelkie inne wymogi bezpieczeństwa mające zastosowanie do członków personelu pokładowego.

Do celów niniejszego rozporządzenia »członek personelu pokładowego« oznacza każdego członka załogi, innego niż członek załogi lotniczej, który wypełnia w kabinie pasażerskiej samolotu, w interesie bezpieczeństwa pasażerów, obowiązki wyznaczone mu przez operatora lub dowódcę.

OPS 1.989

Identyfikacja

- a) Operator zapewnia, by wszyscy członkowie personelu pokładowego mieli na sobie mundur personelu pokładowego operatora, aby pasażerowie mogli łatwo identyfikować ich jako członków personelu pokładowego.
- b) Pozostały personel, taki jak personel medyczny, ochrona, opieka dla dzieci, eskorta, personel techniczny, artyści estradowi czy tłumacze pełniący obowiązki w kabinie pasażerskiej, nie nosi munduru, który mógłby powodować uznanie go przez pasażerów za członków personelu pokładowego, chyba że spełnia on wymogi niniejszej części i wszelkie inne mające zastosowanie wymogi niniejszego rozporządzenia.

OPS 1.990

Liczba i skład personelu pokładowego

- a) Operator nie używa samolotu z maksymalną zatwierdzoną konfiguracją miejsc pasażerskich (MAPS) większą niż 19, w przypadku gdy przewozi jednego lub więcej pasażerów, jeżeli w skład załogi samolotu nie wchodzi co najmniej jeden członek personelu pokładowego pełniący określone w instrukcji operacyjnej obowiązki w interesie bezpieczeństwa pasażerów.
- b) Przy spełnianiu wymogów lit. a) powyżej operator zapewnia, by minimalna liczba personelu pokładowego stanowiła większą z wartości:
- 1) jeden członek personelu pokładowego na każde 50 lub część z 50 miejsc pasażerskich zainstalowanych na tym samym pokładzie samolotu lub
 - 2) liczba członków personelu pokładowego, którzy brali czynny udział w stosownym pokazie ewakuacji w nagłych wypadkach lub którzy zostali uznani w stosownych analizach za biorących udział w tym pokazie, z wyjątkiem sytuacji, w której, jeśli maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich jest mniejsza od liczby osób ewakuowanych podczas pokazu o co najmniej 50 miejsc, liczbę członków personelu pokładowego można zmniejszyć o jedną osobę dla każdej pełnej wielokrotności 50 miejsc, o którą maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich jest mniejsza od maksymalnej certyfikowanej pojemności.
- c) Organ może w wyjątkowych okolicznościach nałożyć na operatora obowiązek włączenia do składu załogi dodatkowych członków personelu pokładowego.
- d) W nieprzewidzianych okolicznościach minimalna wymagana liczba członków personelu pokładowego może być zmniejszona, pod warunkiem że:
- 1) liczba pasażerów została zmniejszona zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej; oraz
 - 2) po zakończeniu lotu organowi zostaje złożony raport.
- e) Korzystając z usług członków personelu pokładowego będących osobami pracującymi na zasadach samozatrudnienia, na zlecenie lub w niepełnym wymiarze godzin, operator zapewnia, by personel ten spełniał wymogi części O. W związku z tym należy zwrócić szczególną uwagę na całkowitą liczbę typów lub wariantów samolotów, na jakich personel pokładowy może latać w zarobkowym przewozie lotniczym, która nie może przekraczać wymogów określonych w OPS 1.1030, także wtedy gdy z usług tej osoby korzysta inny operator.

OPS 1.995

Wymogi minimalne

Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego:

- a) ukończył co najmniej 18 rok życia;
- b) przechodził w regularnych odstępach czasu badania medyczne lub kontrole medyczne wymagane przez organ, sprawdzające sprawność fizyczną niezbędną do pełnienia swoich obowiązków;
- c) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie wstępne zgodnie z OPS 1.1005 i posiada świadectwo odbycia szkolenia w zakresie bezpieczeństwa;
- d) ukończył odpowiednie szkolenie przejściowe lub w różnicach obejmujące co najmniej tematy wymienione w OPS 1.1010;
- e) odbywał okresowe szkolenia zgodnie z postanowieniami OPS 1.1015;
- f) posiadał kwalifikacje niezbędne do pełnienia obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej.

OPS 1.1000

Starszy członek personelu pokładowego

- a) Operator wyznacza starszego członka personelu pokładowego, jeżeli wyznaczono więcej niż jednego członka personelu pokładowego. W przypadku lotów, w których wyznaczono więcej niż jednego członka personelu pokładowego, choć wymagany jest tylko jeden członek personelu pokładowego, operator wyznacza jednego członka personelu pokładowego odpowiadającego przed dowódcą.
- b) Starszy członek personelu pokładowego odpowiada przed dowódcą za przeprowadzanie i koordynację procedur normalnych oraz procedur awaryjnych określonych w instrukcji operacyjnej. Podczas turbulencji, w przypadku braku poleceń ze strony załogi lotniczej, starszy członek personelu pokładowego jest upoważniony do przerywania swoich obowiązków niezwiązanych z bezpieczeństwem i powiadomienia załogi lotniczej o stopniu doświadczanych turbulencji i potrzebie włączenia sygnalizacji zapięcia pasów. Następnie personel pokładowy zabezpiecza kabinę pasażerską i inne stosowne obszary samolotu.
- c) Jeśli zgodnie z OPS 1.990 wymagany jest więcej niż jeden członek personelu pokładowego, operator nie wyznacza na stanowisko starszego członka personelu pokładowego osoby, która nie posiada co najmniej rocznej praktyki na stanowisku członka personelu pokładowego i nie ukończyła odpowiedniego szkolenia obejmującego co najmniej:
- 1) odprawę przed startem:
 - i) działanie załogowe;
 - ii) przydział stanowisk i obowiązków personelu pokładowego;
 - iii) charakterystyka danego lotu, w tym typ samolotu, wyposażenie, obszar i typ lotu, kategorie pasażerów ze szczególnym naciskiem na osoby niepełnosprawne, niemowlęta oraz osoby na noszach; oraz
 - 2) współpracę z załogą:
 - i) dyscyplina, obowiązki i szczeble dowodzenia;
 - ii) znaczenie koordynacji i komunikacji;
 - iii) niedyspozycja pilota; oraz
 - 3) przegląd wymogów operatora i wymogów prawnych:
 - i) odprawa w zakresie bezpieczeństwa pasażerów, karty bezpieczeństwa;
 - ii) zabezpieczenie kuchni;
 - iii) przechowywanie bagażu podręcznego;
 - iv) wyposażenie elektroniczne;
 - v) procedury podczas tankowania z pasażerami na pokładzie;
 - vi) turbulencje;
 - vii) dokumentacja; oraz
 - 4) czynnik ludzki i zarządzanie zasobami załogi (CMR); oraz
 - 5) raportowanie wypadków i incydentów; oraz
 - 6) ograniczenia czasu lotu i służby oraz wymogi dotyczące wypoczynku.
- d) Operator określa procedury wyboru kolejnego, najbardziej wykwalifikowanego członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków starszego członka personelu pokładowego, na wypadek gdyby wyznaczony starszy członek personelu pokładowego nie mógł wypełniać swoich obowiązków. Procedury takie muszą być możliwe do przyjęcia przez organ i muszą uwzględniać doświadczenie operacyjne członka personelu pokładowego.
- e) Szkolenie CRM: Operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie elementy określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) zostały włączone do szkolenia i obejmowały wymagania na poziomie określonym w kolumnie f), Kurs dla starszego członka personelu pokładowego.

OPS 1.1002

Wykonywanie lotów z jednoosobowym personelem pokładowym

- a) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego, który nie posiada wcześniejszej, porównywalnej praktyki, przed podjęciem obowiązków jedyne go członka personelu pokładowego odbył następujące szkolenia:
- 1) szkolenie uzupełniające szkolenie wymagane w OPS 1.1005 i OPS 1.1010 kładzie szczególny nacisk na poniższe zagadnienia, charakterystyczne dla lotów z jednoosobowym personelem pokładowym:
 - i) odpowiedzialność przed dowódcą za wykonywanie procedury/procedur bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej oraz procedur awaryjnych, określonych w instrukcji operacyjnej;
 - ii) znaczenie koordynacji i komunikacji z załogą lotniczą, zarządzanie niezdyscyplinowanymi i nieodpowiednio zachowującymi się pasażerami;
 - iii) przegląd wymogów operatora i wymogów prawnych;
 - iv) dokumentacja;
 - v) raportowanie wypadków i incydentów;
 - vi) ograniczenia czasu lotu i służby;
 - 2) loty zapoznawcze w wymiarze co najmniej 20 godzin i 15 odcinków. Loty zapoznawcze prowadzone są pod nadzorem odpowiednio doświadczonego członka personelu pokładowego na typie samolotu, na którym odbywane będą loty.
- b) Przed wyznaczeniem członka personelu pokładowego do pełnienia obowiązków jedyne go członka personelu pokładowego operator zapewnia, by członek ten posiadał kwalifikacje umożliwiające mu pełnienie swoich obowiązków zgodnie z procedurami określonymi w instrukcji operacyjnej. Predyspozycje do wykonywania lotów z jednoosobowym personelem pokładowym są określone w kryteriach wyboru, rekrutacji, szkolenia i oceny kwalifikacji personelu pokładowego.

OPS 1.1005

Szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.1005)

- a) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przed rozpoczęciem szkolenia przejściowego ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa, obejmujące co najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1005.
- b) Kursy szkoleniowe, według uznania organu i po zatwierdzeniu przez niego, są prowadzone:
- 1) przez operatora
 - bezpośrednio, lub
 - pośrednio, poprzez instytucję szkoleniową występującą w imieniu operatora;
 - albo
 - 2) przez zatwierdzoną instytucję szkoleniową.
- c) Program i struktura szkoleń podstawowych są zgodne ze stosownymi wymogami i podlegają wcześniejszemu zatwierdzeniu przez organ.
- d) Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie wystawiają członkowi personelu pokładowego zaświadczenie o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa po ukończeniu przez niego szkolenia podstawowego oraz po uzyskaniu pozytywnego wyniku ze sprawdzianu, o którym mowa w OPS 1.1025.
- e) W przypadku gdy organ zezwala operatorowi lub zatwierdzonej instytucji szkoleniowej na wystawienie członkowi personelu pokładowego zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa, zaświadczenie to posiada wyraźne odniesienie do zatwierdzenia przez organ.

OPS 1.1010

Szkolenie przejściowe i w różnicach

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.1010)

- a) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego odbył odpowiednie szkolenie przejściowe i w różnicach, zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami i obejmujące co najmniej tematy wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1010. Szkolenie określone jest w instrukcji operacyjnej. Program i struktura szkolenia podlega wcześniejszemu zatwierdzeniu przez organ.
- 1) Szkolenie przejściowe: Szkolenie przejściowe musi zostać ukończone przed:
- i) pierwszym wyznaczeniem przez operatora do odbywania lotów w charakterze członka personelu pokładowego; lub
 - ii) wyznaczeniem do odbywania lotów na innym typie samolotu; oraz
- 2) szkolenie w różnicach: Szkolenie w różnicach musi zostać ukończone przed rozpoczęciem wykonywania lotów:
- i) na innym wariantcie typu samolotu obecnie obsługiwanego; lub
 - ii) z wykorzystaniem innego wyposażenia bezpieczeństwa, innego rozmieszczenia wyposażenia bezpieczeństwa lub innych normalnych i awaryjnych procedur bezpieczeństwa na obecnie obsługiwanych typach lub wariantach samolotów.
- b) Operator określa zakres szkolenia przejściowego i w różnicach, uwzględniając wcześniejsze szkolenia członka personelu pokładowego zarejestrowane w rejestrach szkoleń członka personelu pokładowego wymaganych przez OPS 1.1035.
- c) Bez uszczerbku dla postanowień OPS 1.995 lit. c), można łączyć powiązane elementy szkolenia podstawowego (OPS 1.1005) i szkolenia przejściowego oraz w różnicach (OPS 1.1010).
- d) Operator zapewnia, by:
- 1) szkolenie przejściowe prowadzone było w sposób zorganizowany i realistyczny, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1010;
 - 2) szkolenie w różnicach prowadzone było w sposób zorganizowany; oraz
 - 3) szkolenie przejściowe, a jeśli to konieczne także szkolenie w różnicach, obejmowało wykorzystanie wszelkiego wyposażenia ratunkowego oraz wszystkich normalnych i awaryjnych procedur właściwych dla danego typu lub wariantu samolotu oraz szkolenie i praktykę na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym lub na rzeczywistym samolocie.
- e) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przed pierwszym skierowaniem go do pełnienia obowiązków odbył szkolenie CRM u operatora oraz szkolenie CRM dla danego typu samolotu, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1010 lit. j). Członek personelu pokładowego wykonujący loty jako członek personelu pokładowego u operatora, który nie odbył wcześniej szkolenia CRM u operatora, ukończy to szkolenie do czasu następnego wymaganego okresowego szkolenia i sprawdzianu, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1010 lit. j), wraz ze szkoleniem CRM dla danego typu samolotu, jeśli to stosowne.

OPS 1.1012

Loty zapoznawcze

Operator zapewnia, by po zakończeniu szkolenia przejściowego każdy członek personelu pokładowego odbył loty zapoznawcze przed wykonywaniem lotów jako jeden z członków minimalnego składu personelu pokładowego wymaganego przez OPS 1.990.

OPS 1.1015

Szkolenie okresowe

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.1015)

- a) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego odbył szkolenie okresowe, obejmujące czynności przypisane każdemu członkowi personelu pokładowego w procedurach normalnych i awaryjnych, a także ćwiczenia stosownie do typu(-ów) lub wariantu(-ów) samolotu, na którym(-ych) pracuje, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1015.

- b) Operator zapewnia, by program szkolenia okresowego zatwierdzony przez organ obejmował szkolenie teoretyczne i praktyczne, wraz z indywidualną praktyką, jak określono w dodatku 1 do OPS 1.1015.
- c) Okres ważności szkolenia okresowego oraz związanego z nim sprawdzianu wymaganego przez OPS 1.1025 wynosi 12 miesięcy kalendarzowych dodanych do pozostałej części miesiąca wydania. Jeśli wydano je w ciągu ostatnich 3 miesięcy kalendarzowych ważności poprzedniego sprawdzianu, okres ważności przedłuża się na okres od daty wydania do 12 miesiąca kalendarzowego od daty wygaśnięcia ważności poprzedniego sprawdzianu.

OPS 1.1020

Szkolenie wznawiające

(patrz dodatek 1 do OPS 1.1020)

- a) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego niepełniący obowiązków podczas lotu przez ponad 6 miesięcy, a którego nadal obejmuje okres ważności poprzedniego sprawdzianu wymaganego przez OPS 1.1025 lit. b), pkt 3 odbył szkolenie wznawiające określone w instrukcji operacyjnej, zgodnie z dodatkiem 1 do OPS 1.1020.
- b) W przypadku gdy członek personelu pokładowego pełnił niektóre obowiązki podczas lotu, lecz w ciągu ostatnich 6 miesięcy nie pełnił ich na typie samolotu jako członek personelu pokładowego wymagany przez OPS 1.990 lit. b), operator zapewnia, by przed podjęciem takich obowiązków na tego typu samolocie członek personelu pokładowego:
 - 1) odbył szkolenie wznawiające na tym typie samolotu; lub
 - 2) odbył dwa loty zapoznawcze podczas lotów komercyjnych na samolocie tego typu.

OPS 1.1025

Sprawdziany

- a) Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie zapewniają, by w trakcie lub po zakończeniu szkolenia wymaganego przez OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015 oraz 1.1020 każdy członek personelu pokładowego przystąpił do sprawdzianu obejmującego odbyte szkolenie w celu sprawdzenia jego umiejętności pełnienia obowiązków w zakresie bezpieczeństwa w sytuacjach normalnych i awaryjnych.

Zależnie od decyzji organu, organ, operator lub zatwierdzona instytucja szkoleniowa prowadząca szkolenie zapewniają, by personel przeprowadzający takie sprawdziany posiadał odpowiednie kwalifikacje.

- b) Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego przystąpił do następujących sprawdzianów:
 - 1) szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1005;
 - 2) szkolenie przejściowe i w różnicach. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1010;
 - 3) szkolenie okresowe. Stosowne zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1015; oraz
 - 4) szkolenie wznawiające. Zagadnienia wymienione w dodatku 1 do OPS 1.1020.

OPS 1.1030

Praca na więcej niż jednym typie lub wariacie samolotu

- a) Operator zapewnia, by żaden członek personelu pokładowego nie wykonywał lotów na więcej niż trzech typach samolotów, z wyjątkiem sytuacji gdy, za zgodą organu, członek personelu pokładowego może wykonywać loty na czterech typach samolotów, pod warunkiem że w co najmniej dwóch z tych typów:
 - 1) normalne i awaryjne procedury niemające odniesienia do danego typu samolotu są identyczne; oraz
 - 2) wyposażenie bezpieczeństwa oraz normalne i awaryjne procedury odnoszące się do danego typu samolotu są podobne.

- b) Do celów lit. a) powyżej warianty typu samolotu uznaje się za różne, jeśli nie są one podobne we wszystkich poniższych aspektach:
- 1) obsługa wyjść awaryjnych;
 - 2) rozmieszczenie i rodzaj przenośnego wyposażenia bezpieczeństwa; oraz
 - 3) procedury awaryjne odnoszące się do danego typu samolotu.

OPS 1.1035

Rejestry szkolenia

Operator:

- 1) prowadzi rejestry wszystkich szkoleń i sprawdzianów wymaganych przez OPS 1.1005, 1.1010, 1.1015, 1.1020 oraz 1.1025; oraz
- 2) przechowuje kopię zaświadczenia o ukończeniu szkolenia w zakresie bezpieczeństwa; oraz
- 3) przechowuje aktualne rejestry szkoleń i badań medycznych lub kontroli medycznych, wskazujące w wypadku rejestrów szkoleń daty i zakres odbytych szkoleń przejściowych, szkoleń w różnicach i okresowych; oraz
- 4) na żądanie udostępnia zainteresowanemu członkowi personelu pokładowego wszelkie rejestry szkoleń podstawowych, przejściowych i okresowych oraz sprawdzianów.

Dodatek 1 to OPS 1.1005

Szkolenie podstawowe w zakresie bezpieczeństwa

Minimalny zakres tematów objętych podstawowym szkoleniem w zakresie bezpieczeństwa, o którym mowa w OPS 1.1005, jest następujący:

- a) Szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym:
 - 1) nacisk na obowiązek personelu pokładowego niezwłocznego uporania się z sytuacjami awaryjnymi obejmującymi występowanie pożaru lub zadymienia oraz, w szczególności, na znaczenie rozpoznania rzeczywistego źródła pożaru;
 - 2) znaczenie natychmiastowego informowania załogi lotniczej, jak również określone działania niezbędne dla koordynacji i pomocy w razie wykrycia pożaru lub dymu;
 - 3) konieczność częstego sprawdzania obszarów potencjalnego zagrożenia pożarem, w tym toalet, oraz wykrywaczy dymu;
 - 4) klasyfikacja rodzajów pożaru i odpowiedni typ środków gaśniczych oraz procedur dla określonych sytuacji pożarowych, techniki stosowania środków gaśniczych, skutki nieprawidłowego ich użycia oraz ich wykorzystanie w przestrzeni zamkniętej; oraz
 - 5) ogólne procedury naziemnych służb ratunkowych w portach lotniczych.
- b) Szkolenie w zakresie przetrwania w wodzie.

Faktyczne zakładanie i użycie osobistego wyposażenia do utrzymywania się na wodzie. Przed pierwszym lotem na samolocie wyposażonym w tratwy ratunkowe lub inne podobne urządzenia należy przeprowadzić szkolenie w zakresie użycia tego wyposażenia, w tym ćwiczenia w wodzie.
- c) Szkolenie w technikach przetrwania.

Szkolenie w technikach przetrwania będzie odpowiednie do obszaru wykonywanych lotów (np. polarne, pustynne, w dżungli lub na morzu).
- d) Zagadnienia medyczne i pierwsza pomoc:
 - 1) nauka pierwszej pomocy i użycie apteczek pierwszej pomocy,;
 - 2) pierwsza pomoc związana ze szkoleniem w technikach przetrwania i odpowiednia higiena; oraz
 - 3) wpływ latania na fizjologię ze szczególnym podkreśleniem niedotlenienia.

e) Obsługa pasażerów:

- 1) porady dotyczące rozpoznawania i zajmowania się pasażerami, którzy są pod wpływem alkoholu, spożywają go, są pod wpływem środków odurzających lub są agresywni;
- 2) metody używane do motywacji pasażerów i kontroli nad tłumem niezbędne do przyspieszenia ewakuacji samolotu;
- 3) przepisy dotyczące bezpiecznego przechowywania bagażu kabinowego (łącznie z przedmiotami służbowymi w kabinie) oraz ryzyko, że będzie on stanowić zagrożenie dla pasażerów w kabinie lub w inny sposób przeszkodzi w użyciu wyposażenia awaryjnego lub wyjść awaryjnych, lub też uszkodzi je;
- 4) znaczenie prawidłowego rozmieszczania pasażerów w odniesieniu do masy i wyważenia samolotu. Szczególny nacisk kładzie się na rozmieszczenie pasażerów niepełnosprawnych i konieczność umieszczenia w rejonie wyjść nienadzorowanych pasażerów o odpowiedniej sprawności fizycznej;
- 5) czynności, jakie mają zostać podjęte na wypadek turbulencji, łącznie z zabezpieczeniem kabiny;
- 6) środki ostrożności, jakie mają zostać podjęte w przypadku przewożenia w kabinie pasażerskiej żywych zwierząt;
- 7) szkolenie w zakresie materiałów niebezpiecznych uwzględniające przepisy części R;
- 8) procedury ochrony uwzględniające przepisy części S.

f) Łączność.

Podczas szkolenia szczególnie nacisk kładzie się na znaczenie skutecznego porozumiewania się między personelem pokładowym a załogą lotniczą, w tym techniki, wspólnego języka i terminologii.

g) Dyscyplina i zakres obowiązków:

- 1) znaczenie pełnienia przez personel pokładowy obowiązków zgodnie z instrukcją operacyjną;
- 2) bieżące kwalifikacje i sprawność niezbędne do odbywania lotów w charakterze członka personelu pokładowego, ze szczególnym uwzględnieniem ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymaganego wypoczynku;
- 3) znajomość przepisów lotniczych odnoszących się do personelu pokładowego oraz rola organu nadzoru lotniczego)
- 4) wiedza ogólna dotycząca terminologii lotniczej, teorii lotu, rozmieszczenia pasażerów, meteorologii i obszarów lotów;
- 5) odprawa przed startem personelu pokładowego i zapewnienie niezbędnych informacji dotyczących bezpieczeństwa w odniesieniu do określonych obowiązków;
- 6) znaczenie aktualizacji odpowiednich dokumentów i instrukcji poprawkami wydawanymi przez operatora;
- 7) znaczenie określenia momentu, w którym członek personelu pokładowego jest upoważniony do rozpoczęcia ewakuacji oraz innych procedur awaryjnych i za nie odpowiada; oraz
- 8) znaczenie obowiązków związanych z bezpieczeństwem i odpowiedzialności za ich pełnienie oraz potrzeba szybkiego i skutecznego działania w sytuacjach awaryjnych.

h) Zarządzanie zasobami załogi (CRM).

1) Szkolenie wprowadzające CRM:

- i) członkowie personelu pokładowego kończą szkolenie wprowadzające CRM przed pierwszym wyznaczeniem do lotu w charakterze członka personelu pokładowego. Personel pokładowy, który już wykonuje loty w charakterze członków personelu pokładowego w zarobkowych przewozach lotniczych, a który nie ukończył wcześniej szkolenia wprowadzającego, ukończy szkolenie wprowadzające CRM do czasu następnego wymaganego okresowego szkolenia lub sprawdzianu;
- ii) elementy szkolenia określonego w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmują poziom wymagany w kolumnie b), Szkolenie wprowadzające CRM;
- iii) szkolenie wprowadzające CRM jest prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego.

Dodatek 1 do OPS 1.1010

Szkolenie przejściowe i w różnicach

a) Zasady ogólne:

Operator zapewnia, by:

- 1) szkolenie przejściowe i w różnicach było prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel; oraz
- 2) podczas szkolenia przejściowego i szkolenia w różnicach zapewniono szkolenie na temat rozmieszczenia i użycia wszelkiego przewożonego na pokładzie wyposażenia bezpieczeństwa i służącego do przetrwania, jak też wszystkich procedur normalnych i awaryjnych odnoszących się do danego typu, wariantu lub konfiguracji samolotu, na którym będą wykonywane loty.

b) Szkolenie przeciwpożarowe i w środowisku zadymionym:

Operator zapewnia, by:

- 1) każdy członek personelu pokładowego odbył realistyczne szkolenie praktyczne w użyciu całego wyposażenia gaśniczego, w tym ubrań ochronnych właściwych dla wyposażenia samolotu. Szkolenie to musi obejmować:
 - i) gaszenie pożarów charakterystycznych dla wnętrza samolotu, z wyjątkiem przypadku użycia gaśnic halonowych, zamiast których można stosować alternatywny środek gaśniczy; oraz
 - ii) zakładanie i użycie urządzenia zabezpieczającego oddychanie w pomieszczeniu zamkniętym o pozorowanym zadymieniu.

c) Użycie drzwi i wyjść:

Operator zapewnia, by:

- 1) każdy członek personelu pokładowego obsługiwał i faktycznie otwierał w samolocie albo w reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym wszystkie normalne i awaryjne wyjścia w celu ewakuacji pasażerów; oraz
- 2) zademonstrowane zostało użycie wszystkich innych wyjść, takich jak okna w kabinie załogi.

d) Szkolenie w zakresie ewakuacji z użyciem ześlizgów ewakuacyjnych:

Operator zapewnia, by:

- 1) każdy członek personelu pokładowego opuszczał pokład po ześlizgu ewakuacyjnym z wysokości charakterystycznej dla wysokości progu pokładu głównego samolotu;
- 2) ześlizg był zamocowany do samolotu lub reprezentatywnego urządzenia szkoleniowego; oraz
- 3) następne ćwiczenia w opuszczaniu pokładu były wykonywane, kiedy członek personelu pokładowego przeszła się na typ samolotu, którego wysokość progu wyjścia z głównego pokładu różni się znacząco od innych typów samolotów, na których wcześniej wykonywał loty.

e) Procedury ewakuacyjne i inne sytuacje awaryjne:

Operator zapewnia, by:

- 1) szkolenie w zakresie ewakuacji zawierało rozpoznanie planowanych lub nieplanowanych ewakuacji na lądzie lub wodzie. Szkolenie to musi obejmować rozpoznawanie sytuacji, kiedy wyjścia nie nadają się do używania lub kiedy wyposażenie ewakuacyjne jest niesprawne; oraz
- 2) każdy członek personelu pokładowego był wyszkolony do działania w sytuacjach:
 - i) pożaru podczas lotu, ze szczególnym naciskiem na identyfikację rzeczywistego źródła pożaru;
 - ii) silnej turbulencji powietrza;
 - iii) gwałtownej dekompresji, łącznie z zakładaniem przez każdego członka personelu pokładowego przenośnego wyposażenia tlenowego; oraz
 - iv) innych sytuacji awaryjnych w locie.

f) Kontrola nad tłumem.

Operator zapewnia, by odbyło się szkolenie w zakresie praktycznych aspektów kontroli nad tłumem w różnych sytuacjach awaryjnych, jakie odnoszą się do danego typu samolotu.

g) Niedyspozycja pilota.

Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego był przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży, chyba że minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż 2 pilotów. Szkolenie w zakresie użycia wyposażenia tlenowego członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeśli są one wymagane przez procedury standardowe operatora (SOP), jest prowadzone w formie pokazu.

h) Wyposażenie bezpieczeństwa.

Operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego odbył realistyczne szkolenie praktyczne połączone z pokazem w zakresie rozmieszczenia i użycia wyposażenia bezpieczeństwa obejmujące:

- 1) ześlizgi i, jeżeli używane są ześlizgi bez własnego podtrzymania, użycie każdej z lin;
 - 2) tratwy ratunkowe i tratwy-ześlizgi, łącznie z wyposażeniem dołączonym do tratwy lub znajdującym się na niej;
 - 3) kamizelki ratunkowe, kamizelki ratunkowe dla niemowląt oraz pływające kojce;
 - 4) automatycznie wypadające systemy tlenowe;
 - 5) tlen pierwszej pomocy;
 - 6) gaśnice;
 - 7) topory strażackie lub łom;
 - 8) oświetlenie awaryjne, łącznie z latarkami;
 - 9) wyposażenie komunikacyjne, łącznie z megafonami;
 - 10) zestawy do przetrwania, łącznie z ich zawartością;
 - 11) środki pirotechniczne (rzeczywiste lub ich atrapy);
 - 12) apteczki pierwszej pomocy, ich zawartość oraz ratunkowe wyposażenie medyczne; oraz
 - 13) inne wyposażenie lub systemy bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej, jeśli są stosowane.
- i) Komunikaty dla pasażerów/pokazy dotyczące bezpieczeństwa.

Operator zapewnia przeprowadzenie szkoleń w przygotowywaniu pasażerów do sytuacji normalnych i awaryjnych zgodnie z OPS 1.285.

j) Zarządzanie zasobami załogi (CMR). Operator zapewnia, by:

- 1) każdy członek personelu pokładowego ukończył szkolenie CRM u operatora obejmujące elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) do poziomu wymaganego w kolumnie c) przed podjęciem kolejnego szkolenia CRM dla danego typu samolotu lub szkolenia okresowego CRM;
- 2) w przypadku podjęcia przez członka personelu pokładowego szkolenia przejściowego na inny typ samolotu, elementy szkolenia zawarte w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015 tabela 1 kolumna a) obejmowały poziom wymagany w kolumnie d), Szkolenie CRM dla danego typu samolotu;
- 3) szkolenie CRM u operatora i szkolenie CRM dla danego typu samolotu są prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego.

*Dodatek 1 do OPS 1.1015***Szkolenie okresowe**

- a) Operator zapewnia, by szkolenie okresowe było prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel.
- b) Operator zapewnia, by realizowany co 12 miesięcy kalendarzowych program szkolenia praktycznego obejmował:
 - 1) procedury awaryjne, łącznie z procedurami postępowania w razie niedyspozycji pilota;
 - 2) procedury ewakuacyjne, łącznie z technikami panowania nad tłumem;
 - 3) ćwiczenia manualne dla każdego członka personelu pokładowego w otwieraniu normalnych i awaryjnych wyjść w celu ewakuacji pasażerów;

- 4) rozmieszczenie i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie kamizelek ratunkowych, korzystanie z przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie (PBE);
- 5) pierwszą pomoc i zawartość apteczki pierwszej pomocy;
- 6) składowanie rzeczy w kabinie;
- 7) procedury ochrony;
- 8) przegląd incydentów i wypadków lotniczych; oraz
- 9) zarządzanie zasobami załogi (CMR). Operator zapewnia, by szkolenie CRM spełniało następujące warunki:
 - i) elementy szkolenia określone w dodatku 2 do OPS 1.1005/1.1010/1/1.1015 tabela 1 kolumna a) odbyły się w ciągu trzyletniego cyklu i obejmowały poziom wymagany w kolumnie e), Coroczne okresowe szkolenia CRM;
 - ii) określeniem i realizacją programu szkolenia zajmuje się instruktor CRM ds. personelu pokładowego;
 - iii) w przypadku gdy szkolenie CRM ma postać odrębnych modułów, będzie ono prowadzone przez co najmniej jednego instruktora CRM ds. personelu pokładowego;
- c) operator zapewnia, by w odstępach nieprzekraczających 3 lat szkolenie okresowe obejmowało również:
 - 1) obsługę oraz faktyczne otwieranie wszystkich normalnych i awaryjnych wyjść w celu ewakuacji pasażerów przeprowadzone na samolocie lub na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym;
 - 2) pokaz obsługi wszystkich innych wyjść;
 - 3) realistyczne szkolenie praktyczne w użyciu całego sprzętu gaśniczego, w tym ubrań ochronnych reprezentatywnych dla wyposażenia samolotu.

Szkolenie to musi obejmować:

 - i) gaszenie pożarów charakterystycznych dla wnętrza samolotu, z wyjątkiem przypadku użycia gaśnic halonowych, zamiast których można stosować alternatywny środek gaśniczy; oraz
 - ii) zakładanie i użycie urządzenia zabezpieczającego oddychanie przez każdego członka personelu pokładowego w pomieszczeniu zamkniętym o pozorowanym zadymieniu;
 - 4) użycie środków pirotechnicznych (rzeczywistych lub ich atrapy); oraz
 - 5) pokaz użycia tratwy ratunkowej i tratwy-ześlizgu, jeśli są one zainstalowane;
 - 6) operator zapewnia, by każdy członek personelu pokładowego został przeszkolony w zakresie procedury mającej zastosowanie w razie niedyspozycji członka załogi lotniczej i obsługiwał mechanizmy siedzenia i uprząży, chyba że minimalny skład załogi lotniczej wynosi więcej niż dwóch pilotów. Szkolenie w zakresie użycia systemu tlenowego członków załogi lotniczej oraz list kontrolnych czynności członków załogi lotniczej, jeśli są wymagane przez procedury standardowe operatora (SOP), jest prowadzone w formie pokazu.
- d) Operator zapewnia, by wszystkie odpowiednie wymogi załącznika III do OPS 1 zostały włączone do szkolenia członków personelu pokładowego.

Dodatek 1 do OPS 1.1020

Szkolenie wznowiające

Operator zapewnia, by szkolenie wznowiające było prowadzone przez odpowiednio wykwalifikowany personel i obejmowało co najmniej następujące elementy obowiązujące każdego członka personelu pokładowego:

- 1) procedury awaryjne, łącznie z procedurami postępowania w razie niedyspozycji pilota;
- 2) procedury ewakuacyjne, łącznie z technikami panowania nad tłumem;
- 3) obsługę oraz faktyczne otwieranie wszystkich normalnych i awaryjnych wyjść w celu ewakuacji pasażerów przeprowadzone na samolocie lub na reprezentatywnym urządzeniu szkoleniowym;
- 4) pokaz obsługi wszystkich innych wyjść, łącznie z oknami w kabinie załogi; oraz
- 5) rozmieszczenie i obsługa wyposażenia awaryjnego, w tym systemów tlenowych, oraz zakładanie kamizelek ratunkowych, korzystanie z przenośnych masek tlenowych i urządzenia zabezpieczającego oddychanie.

Dodatek 2 do OPS 1.1005/1.1010/1.1015

Szkolenie

1. Programy szkolenia w zarządzaniu zasobami załogi (CRM), włącznie z metodologią i terminologią CRM, są włączane do instrukcji operacyjnej.
2. Tabela 1 wskazuje, które elementy CRM są włączane do każdego typu szkolenia.

Tabela 1

Szkolenie CRM

| Elementy szkolenia | Szkolenie wprowadzające CMR | Szkolenie CRM u operatora | Szkolenie CRM dla danego typu samolotu | Coroczne okresowe szkolenie CMR | Szkolenie dla starszego członka personelu pokładowego |
|---|-----------------------------|---------------------------|--|---------------------------------|--|
| a) | b) | c) | d) | e) | f) |
| Zasady ogólne | | | | | |
| Czynnik ludzki w lotnictwie | Szczegółowo | Niewymagane | Niewymagane | Przegląd | |
| Ogólne instrukcje w sprawie zasad i celów CRM | | | Niewymagane | | |
| Ludzkie możliwości i ograniczenia | | | | | |
| Z perspektywy pojedynczego członka personelu pokładowego | | | | | |
| Świadomość własnej osobowości, błędy ludzkie i odpowiedzialność, postawy i zachowania, samoocena | | | | | |
| Stres i pokonywanie stresu | | | | | |
| Zmęczenie i czujność | Szczegółowo Niewymagane | Niewymagane | Przegląd | (Cykl trzy-letni) | Niewymagane |
| Asertywność | | | | | |
| Świadomość sytuacyjna, odbieranie i przetwarzanie informacji | | | | | |
| Z perspektywy całej załogi samolotu | | | | | |
| Zapobieganie błędom i ich wykrywanie | | | | | |
| Wspólna świadomość sytuacyjna, odbieranie i przetwarzanie informacji | | | | Przegląd | |
| Podział pracy | | | | (Cykl trzy-letni) | |
| Skuteczna komunikacja i koordynacja z wszystkimi członkami załogi łącznie z załogą lotniczą, jak i niedoświadczonymi członkami personelu pokładowego; różnice kulturowe | Niewymagane | Szczegółowo | Odpowiednie do typu(-ów) | | Wzmocnienie (odpowiednie dla obowiązków starszego członka personelu pokładowego) |

| Elementy szkolenia | Szkolenie wprowadzające CMR | Szkolenie CRM u operatora | Szkolenie CRM dla danego typu samolotu | Coroczne okresowe szkolenie CMR | Szkolenie dla starszego członka personelu pokładowego |
|--|-----------------------------|---------------------------|--|---------------------------------|---|
| a) | b) | c) | d) | e) | f) |
| Przywództwo, współpraca, efekt synergii, podejmowanie decyzji, delegowanie pracy | | | | | |
| Odpowiedzialność indywidualna i zbiorowa, podejmowanie decyzji oraz działania | | | | | |
| Określanie i zarządzanie czynnikami ludzkimi w odniesieniu do pasażerów: kontrola nad tłumem, pokonywanie stresu u pasażerów, zarządzanie konfliktami, czynniki medyczne | | | | | |
| Szczegóły związane z typem samolotu (wąski/szeroki kadłub samolotu, jeden/kilka pokładów), składem załogi lotniczej i personelu pokładowego oraz liczbą pasażerów | | Niewymagane | Szczegółowo | | |

Z perspektywy operatora i organizacji lotniczej

| | | | | | |
|--|-------------|-------------|--------------------------|---------------------------|--|
| Kultura bezpieczeństwa w organizacji, procedury standardowe czynniki organizacyjne, czynniki związane z rodzajem wykonywanego lotu | | | | | |
| Skuteczna komunikacja i koordynacja z innym personelem operacyjnym i służbami naziemnymi | Niewymagane | Szczegółowo | Odpowiednie do typu(-ów) | Przegląd (cykl trzyletni) | |
| Udział w składaniu sprawozdań z incydentów i wypadków związanych z bezpieczeństwem w kabinie pasażerskiej | | | | | |
| Studium przypadków (patrz: Uwaga) | | Wymagane | | Wymagane | |

Uwaga: W kolumnie d), w przypadku gdy nie są dostępne odpowiednie przypadki praktyczne dla odpowiedniego typu samolotu, rozważa się przypadki praktyczne odpowiednie do skali i zakresu danej operacji.

CZĘŚĆ P

INSTRUKCJE, DZIENNIKI I REJESTRY

OPS 1.1040

Przepisy ogólne dotyczące instrukcji operacyjnych

- Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna zawierała wszystkie instrukcje i informacje, jakie są niezbędne personelowi operacyjnemu do wykonywania wyznaczonych obowiązków.
- Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna, łącznie z wszystkimi zmianami lub poprawkami, nie była sprzeczna z warunkami zawartymi w Certyfikacie operatora lotniczego (AOC) oraz z żadnym innym przepisem mającym zastosowanie oraz by była możliwa do przyjęcia lub, gdzie to stosowne, zatwierdzona przez organ.

- c) Operator musi przygotować instrukcję operacyjną w języku angielskim, chyba że organ postanowił inaczej lub prawo krajowe stanowi inaczej. Ponadto operator może przetłumaczyć i używać instrukcji operacyjnej w całości lub w części w innym języku.
- d) Gdyby operator stanął przed koniecznością opracowania nowych instrukcji operacyjnych lub ich głównych części lub tomów, musi on spełnić warunki podane w lit. c) powyżej.
- e) Operator może wydać instrukcję operacyjną w oddzielnych tomach.
- f) Operator zapewnia, by cały personel operacyjny miał łatwy dostęp do egzemplarza każdej części instrukcji operacyjnej, która dotyczy jego obowiązków. Ponadto operator zaopatruje członków załogi w osobistą kopię części A i części B instrukcji operacyjnej lub ich rozdziałów stosownie do ich osobistych potrzeb związanych z nauką.
- g) Operator zapewnia, by instrukcja operacyjna była poprawiana i zmieniana, tak aby zawarte w niej instrukcje i informacje były zawsze aktualne. Operator zapewnia, by cały personel operacyjny był informowany o takich zmianach, które odnoszą się do jego obowiązków.
- h) Każdy posiadacz instrukcji operacyjnej lub odpowiednich jej części aktualizuje ją, wprowadzając poprawki, oraz zmiany dostarczone mu przez operatora.
- i) Operator dostarcza organowi z wyprzedzeniem w stosunku do daty obowiązywania każdą poprawkę i zmianę, jaką zamierza wprowadzić. W przypadku gdy poprawka dotyczy tej części instrukcji operacyjnej, która zgodnie z OPS musi zostać zatwierdzona, zatwierdzenie to jest uzyskiwane zanim poprawka stanie się obowiązująca. W przypadku gdy względy bezpieczeństwa wymagają natychmiastowego wprowadzenia poprawek lub zmian, mogą być one opublikowane i zastosowane natychmiast, z zastrzeżeniem że wystąpiono o wymagane dla nich zatwierdzenie.
- j) Operator wprowadza do instrukcji operacyjnej każdą poprawkę i zmianę wymaganą przez organ.
- k) Operator zapewnia, by informacje pochodzące z zatwierdzonych dokumentów oraz jakiegokolwiek zmiany takich zatwierdzonych dokumentów były poprawnie uwzględnione w instrukcji operacyjnej oraz by instrukcja operacyjna nie zawierała informacji sprzecznych z jakimkolwiek zatwierdzonym dokumentem. Wymóg ten jednakże nie zwalnia operatora od stosowania bardziej ostrożnych danych i procedur.
- l) Operator musi zapewnić, by zawartość instrukcji operacyjnej była przedstawiona w formie umożliwiającej jej użycie bez żadnych trudności. Projekt instrukcji operacyjnej przestrzega zasad dotyczących czynników ludzkich.
- m) Operator może otrzymać zezwolenie organu na przedstawienie instrukcji operacyjnej lub jej części w formie innej niż papierowy wydruk. W takich przypadkach należy zapewnić możliwy do przyjęcia poziom dostępu do niej, możliwości jej użycia i wiarygodności.
- n) Stosowanie skróconej formy instrukcji operacyjnej nie zwalnia operatora z wymogów przedstawionych w OPS 1.130.

OPS 1.1045

Instrukcja operacyjna — struktura i zawartość

(patrz: dodatek 1 do OPS 1.1045)

- a) Operator zapewnia, by podstawowa struktura instrukcji operacyjnej była następująca:

- Część A: Zasady ogólne/podstawowe

Ta część instrukcji operacyjnej zawiera wszystkie nieodnoszące się do określonego typu samolotu zasady operacyjne, instrukcje i procedury niezbędne do zapewnienia bezpieczeństwa lotów.

- Część B: Zagadnienia związane z obsługą samolotu.

Ta część zawiera wszystkie odnoszące się do określonego typu samolotu instrukcje i procedury niezbędne dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji. Uwzględnia ona każdą różnicę między typami, wariantami lub poszczególnymi egzemplarzami użytkowanych przez operatora samolotów.

- Część C: Instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk
Ta część zawiera wszystkie instrukcje i informacje niezbędne dla obszaru operacji.
 - Część D: Szkolenia
Ta część zawiera wszystkie instrukcje szkoleniowe dla personelu wymagane w celu zapewnienia bezpieczeństwa operacji.
- b) Operator zapewnia, by zawartość instrukcji operacyjnej była zgodna z dodatkiem 1 do OPS 1.1045 oraz właściwa dla obszaru i typu operacji.
- c) Operator zapewnia, by szczegółowa struktura instrukcji operacyjnej była możliwa do przyjęcia przez organ.

OPS 1.1050

Instrukcja użytkowania w locie

Operator prowadzi dla każdego z użytkowanych samolotów aktualną zatwierdzoną instrukcję użytkowania w locie (AFM) lub inny równoważny dokument.

OPS 1.1055

Dziennik podróży

- a) Operator zachowuje w formie dziennika podróży następujące informacje o każdym locie:
- 1) znaki rejestracyjne samolotu;
 - 2) datę;
 - 3) nazwisko(-a) członka(-ów) załogi;
 - 4) obowiązki przydzielone członkowi(-om) załogi;
 - 5) miejsce odlotu;
 - 6) miejsce przylotu;
 - 7) czas odlotu (czas rozpoczęcia kołowania);
 - 8) czas przylotu (czas zakończenia kołowania);
 - 9) czas trwania lotu;
 - 10) rodzaj lotu;
 - 11) incydenty, uwagi (jeżeli są); oraz
 - 12) podpis dowódcy (lub odpowiednik).
- b) Organ może zwolnić operatora z obowiązku prowadzenia dziennika podróży samolotu lub jego części, jeżeli stosowne informacje mogą być pozyskane z innej dokumentacji.
- c) Operator zapewnia, by wszystkie wpisy były dokonywane na bieżąco i by miały one charakter stały.

OPS 1.1060

Operacyjny plan lotu

- a) Operator zapewnia, by stosowany operacyjny plan lotu oraz zapisy dokonywane w czasie lotu zawierały następujące informacje:
- 1) znaki rejestracyjne samolotu;
 - 2) typ i wariant samolotu;
 - 3) data lotu;
 - 4) oznaczenie lotu;
 - 5) nazwiska członków załogi lotniczej;

- 6) obowiązki przydzielone członkom załogi lotniczej;
 - 7) miejsce odlotu;
 - 8) czas odlotu (rzeczywisty czas rozpoczęcia kołowania, czas startu);
 - 9) miejsce przylotu (planowane i rzeczywiste);
 - 10) czas przylotu (rzeczywisty czas lądowania i czas zakończenia kołowania);
 - 11) typ lotu (lot ETOPS, VFR, przebazowanie itp.);
 - 12) trasa i jej odcinki z punktami kontrolnymi lub punktami trasy, odległościami, czasami i liniami drogi;
 - 13) planowana prędkość podróżna i czas lotu pomiędzy punktami kontrolnymi lub punktami trasy. Szacowane i rzeczywiste czasy w powietrzu;
 - 14) bezpieczne wysokości oraz poziomy minimalne;
 - 15) planowane wysokości i poziomy lotu,;
 - 16) obliczenia dotyczące paliwa (zapisy kontroli paliwa w locie);
 - 17) ilość paliwa na pokładzie przy uruchamianiu silników;
 - 18) zapasowe lotnisko(-a) docelowe oraz, gdy ma to zastosowanie, lotnisko(-a) zapasowe po starcie i zapasowe na trasie, łącznie z informacjami wymaganymi w pkt 12, 13, 14 i 15 powyżej,
 - 19) wstępne zezwolenie ATS na lot i kolejne zmiany zezwolenia;
 - 20) obliczenia dla zmiany planu podczas lotu; oraz
 - 21) stosowne informacje meteorologiczne.
- b) Pozycje łatwo dostępne w innej dokumentacji lub z innych możliwych do przyjęcia źródeł lub nieistotne dla typu lotu można pominąć w operacyjnym planie lotu.
- c) Operator zapewnia, by operacyjny plan lotu i jego użycie było opisane w instrukcji operacyjnej.
- d) Operator zapewnia, by wszystkie wpisy w operacyjnym planie lotu były dokonywane na bieżąco i miały charakter stały.

OPS 1.1065

Okresy przechowywania dokumentów

Operator zapewnia, by wszystkie zapisy i wszystkie istotne informacje operacyjne oraz techniczne dotyczące każdego lotu były przechowywane przez okres przewidziany w dodatku 1 do OPS 1.1065.

OPS 1.1070

Charakterystyka zarządzania ciągłą zdatnością do lotu przez operatora

Operator prowadzi aktualnie zatwierdzoną charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, jak to określono w części M, pkt M.A.704.

OPS 1.1071

Pokładowy dziennik techniczny samolotu

Operator prowadzi pokładowy dziennik techniczny samolotu, jak to określono w OPS 1.915.

Dodatek 1 do OPS 1.1045

Zawartość instrukcji operacyjnej

Operator zapewnia, aby instrukcja operacyjna zawierała, co następuje:

A. Zasady ogólne/podstawowe

0. Administrowanie i kontrola instrukcji operacyjnej
- 0.1. Wstęp
 - a) Oświadczenie, że instrukcja jest zgodna z wszystkimi mającymi zastosowanie przepisami oraz z postanowieniami i warunkami posiadanego certyfikatu AOC;
 - b) oświadczenie, że instrukcja zawiera instrukcje operacyjne, które mają być stosowane przez stosowny personel;
 - c) wykaz i krótki opis poszczególnych części, ich zawartości, zastosowania i użycia;
 - d) wyjaśnienia i definicje terminów i słów potrzebnych przy korzystaniu z instrukcji.
- 0.2. System wprowadzania poprawek i zmian
 - a) Szczegóły dotyczące osoby (osób) odpowiedzialnej(-ych) za wydawanie i wprowadzanie poprawek i zmian;
 - b) rejestr poprawek i zmian, z datami wprowadzenia i datami obowiązywania;
 - c) oświadczenie, że dokonywanie poprawek i zmian ręcznie jest niedozwolone; z wyjątkiem sytuacji wymagających w interesie bezpieczeństwa wprowadzenia natychmiastowej poprawki lub zmiany;
 - d) opis stosowanego systemu dokonywania adnotacji na stronach oraz dat ich obowiązywania;
 - e) wykaz obowiązujących stron;
 - f) adnotacje dotyczące zmian (na stronach tekstowych oraz, jeśli jest to wykonalne, na planach i wykresach);
 - g) tymczasowe zmiany.

Opis systemu dystrybucji instrukcji, poprawek i zmian.
1. Organizacja i zakres odpowiedzialności
 - 1.1. Struktura organizacyjna. Opis istniejącej struktury organizacyjnej, łącznie z ogólnym schematem organizacyjnym przedsiębiorstwa oraz schematem organizacyjnym wydziału operacyjnego. Schemat musi przedstawiać związki pomiędzy wydziałem operacyjnym i innymi wydziałami przedsiębiorstwa. W szczególności należy pokazać podległość i drogi przekazywania meldunków między wszystkimi pionami, wydziałami itp., związanymi z bezpieczeństwem prowadzonych przez operatora operacji lotniczych.
 - 1.2. Wyznaczone osoby funkcyjne. Nazwisko każdej wyznaczonej osoby funkcyjnej odpowiedzialnej za operacje lotnicze, system obsługi technicznej, szkolenie załóg i operacje naziemne, jak to podano w OPS 1.175 lit. i). Należy załączyć opis ich funkcji i zakres odpowiedzialności.
 - 1.3. Zakresy odpowiedzialności i obowiązków kierowniczego personelu operacyjnego. Opis obowiązków, zakresu odpowiedzialności i uprawnień kierowniczego personelu operacyjnego związanego z bezpieczeństwem prowadzonych operacji lotniczych i wypełnianiem stosownych przepisów.
 - 1.4. Uprawnienia, obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy. Oświadczenie określające uprawnienia, obowiązki i zakres odpowiedzialności dowódcy.
 - 1.5. Obowiązki i zakres odpowiedzialności członków załogi innych niż dowódca.
2. Kontrola operacyjna i nadzór
 - 2.1. Nadzór operatora nad operacjami. Opis systemu nadzorowania operacji przez operatora (patrz: OPS 1.175 lit. g)). Musi pokazywać sposób nadzorowania bezpieczeństwa operacji lotniczych i kwalifikacji personelu. W szczególności należy opisać procedury dotyczące:
 - a) ważności licencji i kwalifikacji;
 - b) kwalifikacji personelu operacyjnego; oraz
 - c) kontroli, analiz i archiwizacji rejestrów, dokumentów lotu oraz dodatkowych informacji i danych.

- 2.2. System publikowania dodatkowych instrukcji i informacji operacyjnych. Opis każdego systemu publikowania informacji, które mogą mieć charakter operacyjny, ale stanowią uzupełnienie informacji podanych w instrukcji operacyjnej. Musi obejmować zasady zastosowania tych informacji i odpowiedzialność za ich publikowanie.
 - 2.3. Program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów. Opis podstawowych aspektów programu bezpieczeństwa lotów.
 - 2.4. Kontrola operacyjna. Opis procedur i zakresów odpowiedzialności niezbędnych dla zapewnienia skutecznego sprawowania kontroli operacyjnej w odniesieniu do bezpieczeństwa lotów.
 - 2.5. Uprawnienia organu. Opis uprawnień organu i wytyczne dla personelu w sprawie ułatwiania przeprowadzania kontroli przez personel z ramienia organu.
3. System jakości
- Opis przyjętego systemu jakości obejmujący co najmniej:
- a) politykę dotyczącą jakości;
 - b) opis organizacji systemu jakości; oraz
 - c) wyznaczanie obowiązków i zakresu odpowiedzialności.
4. Skład załogi
- 4.1. Skład załogi. Opis metody ustalania składów załogi, z uwzględnieniem:
- a) typu użytkowanego samolotu;
 - b) obszaru i typu wykonywanych lotów;
 - c) fazy lotu;
 - d) minimalnego wymaganego składu załogi oraz planowanego czasu pełnienia czynności lotniczych;
 - e) wymaganego doświadczenia (całkowitego i w odniesieniu do typu), bieżącej praktyki oraz kwalifikacji członków załogi; oraz
 - f) wyznaczania dowódcy oraz, jeżeli jest to konieczne ze względu na długość lotu, procedur zastępowania dowódcy i innych członków załogi lotniczej (patrz: dodatek 1 do OPS 1.940);
 - g) wyznaczania starszego członka personelu pokładowego oraz, jeżeli jest to konieczne ze względu na długość lotu, procedur zastępowania starszego i każdego innego członka personelu pokładowego.
- 4.2. Mianowanie dowódcy. Zasady stosowane przy mianowaniu dowódcy.
- 4.3. Niedyspozycja członka załogi lotniczej. Instrukcje dotyczące przekazywania dowodzenia na wypadek niedyspozycji członka załogi lotniczej.
- 4.4. Wykonywanie lotów na więcej niż jednym typie samolotu. Oświadczenie wskazujące, które z samolotów uznano za jeden typ w odniesieniu do:
- a) tworzenia harmonogramu pracy załóg lotniczych; oraz
 - b) tworzenia harmonogramu pracy personelu pokładowego.
5. Wymogi dotyczące kwalifikacji
- 5.1. Opis licencji, uprawnień (uprawnień), kwalifikacji/kwalifikacji fachowości (np. w odniesieniu do tras i lotnisk), doświadczenia, szkoleń, sprawdzianów i bieżącej praktyki wymaganych do pełnienia obowiązków. Należy uwzględnić typ samolotu, rodzaj lotu i skład załogi.

- 5.2. Załoga lotnicza
 - a) dowódca;
 - b) pilot zastępujący dowódcę;
 - c) drugi pilot;
 - d) pilot pod nadzorem;
 - e) operator systemów pokładowych;
 - f) loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu;.
- 5.3. Personel pokładowy:
 - a) starszy członek personelu pokładowego;
 - b) członek personelu pokładowego:
 - i) wymagani członkowie personelu pokładowego;
 - ii) dodatkowi członkowie personelu pokładowego i członkowie personelu pokładowego podczas lotów zapoznawczych;
 - c) loty na więcej niż jednym typie lub wariantcie samolotu.
- 5.4. Personel szkoleniowy, sprawdzający i nadzorujący:
 - a) dla załogi lotniczej;
 - b) dla personelu pokładowego.
- 5.5. Pozostały personel operacyjny.
6. Środki ostrożności w odniesieniu do zdrowia załogi
- 6.1. Środki ostrożności w odniesieniu do zdrowia załogi. Stosowne przepisy i wytyczne dla członków załogi w sprawach dotyczących zdrowia obejmujące:
 - a) alkohol i inne płyny powodujące zatrucie;
 - b) narkotyki
 - c) leki;
 - d) tabletki nasenne;
 - e) preparaty farmaceutyczne;
 - f) odporność;
 - g) nurkowanie głębokie,
 - h) krwiodawstwo;
 - i) środki ostrożności związane z posiłkami przed i w czasie lotu;
 - j) sen i odpoczynek; oraz
 - k) operacje chirurgiczne.
7. Ograniczenia czasu lotu
- 7.1. Wymagania dotyczące ograniczeń czasu lotu, pełnienia obowiązków i wypoczynku. System opracowany przez operatora zgodnie ze stosownymi przepisami.
- 7.2. Przekroczenie ograniczeń czasu lotu i pełnienia obowiązków lub skrócenie okresów wypoczynku. Warunki, pod jakimi można wydłużyć czas lotu i pełnienia obowiązków lub skrócić czas wypoczynku oraz procedury składania organowi sprawozdań o tych zmianach.
8. Procedury operacyjne
- 8.1. Instrukcje przygotowania lotu. W zależności od lotu:
 - 8.1.1. Minimalne wysokości lotu. Opis metody wyznaczania i stosowania minimalnych wysokości, łącznie z:
 - a) procedurą ustanawiania minimalnych wysokości/poziomów lotu w lotach z widocznością (VFR); oraz
 - b) procedurą ustanawiania minimalnych wysokości/poziomów lotu w lotach według wskazań przyrządów (IFR).

- 8.1.2. Kryteria i zakresy odpowiedzialności dotyczące upoważnienia do wykorzystywania lotnisk, z uwzględnieniem stosownych przepisów zawartych w częściach D, E, F, G, H, I oraz J.
- 8.1.3. Metody ustalania minimów operacyjnych lotnisk. Metoda ustalania minimów operacyjnych lotnisk dla lotów według wskazań przyrządów (IFR) zgodnie z OPS 1 część E. Należy odnieść się do procedur określania widzialności ogólnej lub widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR) oraz zastosowania faktycznej widzialności ogólnej obserwowanej przez pilotów, podawanej widzialności ogólnej i podawanej widzialności wzdłuż drogi startowej (RVR).
- 8.1.4. Trasowe minima operacyjne w lotach z widocznością (VFR) lub odcinki lotów wykonywanych z widocznością (VFR) oraz, w przypadku gdy używany jest samolot jednosilnikowy, instrukcje doboru trasy w odniesieniu do dostępności miejsc pozwalających na wykonanie bezpiecznego lądowania przymusowego.
- 8.1.5. Prezentacja i stosowanie minimów operacyjnych lotnisk i trasowych.
- 8.1.6. Interpretowanie informacji meteorologicznych. Materiał wyjaśniający odczytywanie właściwych dla obszaru lotu prognoz meteorologicznych (*MET forecast*) i komunikatów (*MET reports*), łącznie z interpretacją formuł warunkowych.
- 8.1.7. Określanie ilości paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej. Metody określania ilości zabieranego paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej oraz kontrolowania ich w czasie lotu. Ta część musi także obejmować instrukcje dotyczące pomiaru i dystrybucji zabieranych na pokład płynów technicznych. Instrukcje te muszą uwzględniać wszystkie okoliczności, jakie mogłyby mieć miejsce w czasie lotu, łącznie z możliwością zmiany planu lotu w powietrzu i niesprawności jednego lub więcej zespołów napędowych samolotu. Opisany musi zostać również system prowadzenia rejestracji paliwa i oleju.
- 8.1.8. Masa i środek ciężkości. Ogólne zasady dotyczące masy i środka ciężkości zawierające:
- a) definicje;
 - b) metody, procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i przyjęcie obliczeń masy i środka ciężkości;
 - c) zasady użycia mas standardowych lub rzeczywistych;
 - d) metodę ustalania stosownej masy pasażerów, bagażu i ładunku;
 - e) stosowane masy pasażerów i bagażu dla różnych typów lotów i typów samolotu;
 - f) ogólne instrukcje i informacje niezbędne do weryfikacji różnych typów używanej dokumentacji dotyczącej masy i wyważenia;
 - g) procedury zmian w ostatniej chwili;
 - h) ciężar właściwy paliwa, oleju i mieszanki wodno-metanolowej; oraz
 - i) zasady i procedury rozmieszczania pasażerów.
- 8.1.9. Plan lotu ATS. Procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i złożenie planu lotu służbom ruchu lotniczego. Czynniki, które należy rozważyć, obejmują sposoby składania jednorazowych i powtarzalnych planów lotu.
- 8.1.10. Operacyjny plan lotu. Procedury i odpowiedzialność za przygotowanie i przyjęcie operacyjnego planu lotu. Należy opisać korzystanie z operacyjnego planu lotu, łącznie z przykładami użycia formatów operacyjnego planu lotu.
- 8.1.11. Pokładowy dziennik techniczny samolotu. Należy opisać odpowiedzialność za pokładowy dziennik techniczny samolotu oraz wykorzystanie tego dziennika, łącznie z wzorami używanych formatów.
- 8.1.12. Wykaz dokumentów, druków oraz dodatkowych informacji, które muszą znajdować się na pokładzie.
- 8.2. Instrukcje obsługi naziemnej.
- 8.2.1. Procedury uzupełniania paliwa. Opis procedur uzupełniania paliwa obejmujących:
- a) środki bezpieczeństwa podczas uzupełniania lub spuszczenia paliwa, łącznie z przypadkami kiedy pracuje pomocniczy zespół napędowy (APU) lub kiedy silnik turbinowy pracuje z zahamowanym śmigłem;
 - b) uzupełnianie lub spuszczenie paliwa z pasażerami wsiadającymi, pozostającymi na pokładzie lub wysiadającymi; oraz
 - c) środki bezpieczeństwa podejmowane dla uniknięcia mieszania paliw.

- 8.2.2. Procedury obsługi samolotu, pasażera i ładunku odnoszące się do bezpieczeństwa. Opis procedur obsługi stosowanych przy przydzielaniu miejsc, przy wsiadaniu i wysiadaniu pasażerów oraz podczas załadunku i rozładunku samolotu. Należy również podać procedury mające na celu zapewnienie bezpieczeństwa podczas postoju samolotu na płycie. Procedury obsługi muszą obejmować:
- a) obsługę dzieci/niemowląt, pasażerów chorych oraz osób o ograniczonej możliwości poruszania się;
 - b) przewóz pasażerów zawróconych z granicy, deportowanych lub osób aresztowanych;
 - c) dozwolony rozmiar i ciężar bagażu ręcznego;
 - d) załadunek i zabezpieczanie rzeczy w samolocie;
 - e) ładunki specjalne i klasyfikacja przedziałów ładunkowych;
 - f) usytuowanie wyposażenia naziemnego;
 - g) obsługę drzwi samolotu;
 - h) bezpieczeństwo na płycie lotniska, łącznie z zabezpieczeniem przeciwpożarowym oraz obszarami zasysania i wydmuchu;
 - i) uruchomienie, procedury opuszczania płyty i wykołowania na płytę, w tym procedury wypychania i holowania;
 - j) obsługę samolotów; oraz
 - k) dokumenty i druki dla obsługi samolotu;
 - l) zajęcie jednego miejsca w samolocie przez więcej niż jedną osobę.
- 8.2.3. Procedury odmowy przyjęcia na pokład. Procedury zapewniające, żeby osobom, które wyglądają na pozostające pod wpływem alkoholu lub których stan fizyczny i zachowanie wskazuje, że są one pod wpływem środków odurzających, odmówiono przyjęcia na pokład, z wyjątkiem pacjentów będących pod właściwą opieką. Nie stosuje się tego w stosunku do pacjentów będących pod właściwą opieką.
- 8.2.4. Odladanie i zapobieganie oblodzeniu na ziemi. Opis zasad i procedur przeciwoblozeniowych i odladania samolotów na ziemi. Zawierają one opis rodzajów oblodzenia, łącznie z ich skutkami, oraz innych zanieczyszczeń samolotów podczas postoju, poruszania po ziemi i podczas startu. Należy ponadto opisać typy używanych płynów, łącznie z:
- a) nazwami własnymi lub handlowymi;
 - b) właściwościami;
 - c) wpływami na osiągi samolotu;
 - d) czasem zabezpieczenia; oraz
 - e) środkami ostrożności w czasie stosowania.
- 8.3. Procedury w locie
- 8.3.1. Zasady w lotach VFR/IFR. Opis zasad określających możliwość wykonywania lotów z widocznością (VFR), wymagających wykonywania lotów według wskazań przyrządów (IFR) lub przechodzenia z jednych na drugie.
- 8.3.2. Procedury nawigacyjne. Opis wszystkich procedur nawigacyjnych odnoszących się do typu(-ów) i obszaru(-ów) lotów. Należy wziąć pod uwagę:
- a) standardowe procedury nawigacyjne, łącznie z zasadami prowadzenia niezależnego wzajemnego sprawdzania danych wprowadzanych z klawiatury, w przypadku gdy mają one wpływ na tor lotu samolotu;
 - b) nawigację w przestrzeniach MNPS i POLAR oraz na innych oznaczonych obszarach;
 - c) prowadzenie nawigacji obszarowej (RNAV);
 - d) zmiany planu podczas lotu; oraz
 - e) procedury na wypadek degradacji systemu; oraz
 - f) zmniejszone minima separacji pionowej (RVSM).

- 8.3.3. Procedury nastawiania wysokościomierzy, w tym, tam gdzie to stosowne, użycie:
- wysokościomierzy metrycznych i tabel przeliczeniowych,
 - oraz
 - procedur operacyjnych QFE.
- 8.3.4. Procedury korzystania z urządzeń ostrzegania o wysokości lotu
- 8.3.5. System ostrzegania o zbliżaniu do ziemi (GPWS)/system ostrzegania o przeszkodach terenu (TAWS). Procedury i instrukcje wymagane dla unikania zderzenia z przeszkodą w terenie, w tym ograniczenia dużej prędkości opadania blisko powierzchni (stosowne wymagania szkoleniowe zostały zawarte w D.2.1).
- 8.3.6. Zasady i procedury użycia systemów antykolidyjnych TCAS/ACAS
- 8.3.7. Zasady i procedury zarządzania zużyciem paliwa podczas lotu
- 8.3.8. Niesprzyjające i potencjalnie niebezpieczne warunki atmosferyczne. Procedury wykonywania lotów w potencjalnie niebezpiecznych warunkach atmosferycznych oraz unikanie takich warunków, z uwzględnieniem:
- a) burz;
 - b) warunków powodujących oblodzenie;
 - c) turbulencji;
 - d) uskoków wiatru;
 - e) prądów strumieniowych;
 - f) chmur pyłu wulkanicznego;
 - g) silnych opadów;
 - h) burz piaskowych;
 - i) fal górskich; oraz
 - j) silnej inwersji temperatury.
- 8.3.9. Turbulencja w śladzie aerodynamicznym. Kryteria separacji dla turbulencji w śladzie aerodynamicznym biorące pod uwagę typ samolotu, warunki wiatru i położenie drogi startowej.
- 8.3.10. Członkowie załogi na swoich stanowiskach. Wymogi w odniesieniu do członków załogi dotyczące zajmowania przydzielonych im stanowisk lub siedzeń podczas różnych faz lotu lub gdy jest to uważane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa lotu zawierające również procedury korzystania z kontrolowanego wypoczynku na pokładzie samolotu.
- 8.3.11. Używanie pasów bezpieczeństwa przez załogę i pasażerów. Wymogi w odniesieniu do członków załogi i pasażerów dotyczące używania pasów bezpieczeństwa lub uprzęży podczas różnych faz lotu lub gdy jest to uważane za niezbędne ze względów bezpieczeństwa.
- 8.3.12. Wstęp do kabiny załogi. Warunki wstępu do kabiny załogi osób innych niż załoga lotnicza. Należy zawrzeć również zasady dotyczące wstępu inspektorów z ramienia organu.
- 8.3.13. Wykorzystanie wolnych siedzeń załogi. Warunki i procedury wykorzystywania wolnych siedzeń załogi.
- 8.3.14. Niedyspozycja członków załogi. Procedury, jakie muszą być przestrzegane w razie niedyspozycji członków załogi podczas lotu. Należy zawrzeć przykłady typów niedyspozycji oraz sposoby ich rozpoznawania.

- 8.3.15. Wymagania dotyczące bezpieczeństwa w kabinie pasażerskiej. Procedury obejmujące:
- przygotowanie kabiny do lotu, wymagania w czasie lotu i przygotowanie do lądowania, łącznie z procedurami zabezpieczenia kabiny i kuchni;
 - procedury zapewniające, by pasażerowie siedzieli tam, gdzie w razie wymaganej ewakuacji z powodu awarii mogą najlepiej służyć pomocą i gdzie nie będą przeszkadzać w ewakuacji samolotu;
 - procedury, jakie muszą być przestrzegane podczas wsiadania i wsiadania pasażerów; oraz
 - procedury na wypadek uzupełniania/spuszczania paliwa z pasażerami wsiadającymi, przebywającymi na pokładzie lub wsiadającymi;
 - palenie tytoniu na pokładzie.
- 8.3.16. Procedury dotyczące komunikatów dla pasażerów. Treść, znaczenie i czas podawania komunikatów dla pasażerów zgodnie z OPS 1.285.
- 8.3.17. Procedury użytkowania samolotów w przypadku przewożenia wymaganego wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego lub słonecznego. Procedury używania wyposażenia do wykrywania promieniowania kosmicznego i słonecznego oraz do rejestracji odczytów, łącznie z działaniami, jakie mają być podjęte w razie przekroczenia wartości granicznych wymienionych w instrukcji operacyjnej. Ponadto procedury, łącznie z procedurami ATS, jakie mają być przestrzegane w razie podjęcia decyzji o niżaniu lub zmianie trasy.
- 8.3.18 Zasady używania autopilota i automatycznej przepustnicy.
- 8.4. Wykonywanie lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO). Opis procedur operacyjnych związanych z wykonywaniem lotów w każdych warunkach meteorologicznych (AWO) (patrz: OPS 1 część D i część E).
- 8.5. ETOPS. Opis procedur operacyjnych ETOPS.
- 8.6. Zasady korzystania z wykazów wyposażenia minimalnego (MEL) oraz wykazów odstępstw od konfiguracji (CDL).
- 8.7. Loty niedochodowe. Procedury i ograniczenia dotyczące:
- lotów szkoleniowych;
 - lotów próbnych;
 - lotów dostawczych;
 - przebazowań;
 - lotów pokazowych; oraz
 - lotów w celu zajęcia stanowiska przez załogę, z podaniem kategorii osób, które mogą być przewożone w takich lotach.
- 8.8. Wymagania dotyczące korzystania z tlenu.
- 8.8.1. Wyjaśnienie warunków, w których tlen musi być zapewniony i używany.
- 8.8.2. Wymogi dotyczące używania tlenu przez:
- załogę lotniczą;
 - personel pokładowy; oraz
 - pasażerów.
9. Materiały niebezpieczne i broń
- 9.1. Informacje, instrukcje i ogólne wytyczne dotyczące przewozu materiałów niebezpiecznych, łącznie z:
- polityką operatora w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych;
 - wytycznymi w sprawie wymogów dotyczących przyjmowania, etykietowania, obchodzenia się, przechowywania i odizolowania materiałów niebezpiecznych;
 - procedurami reagowania na sytuacje awaryjne związane z materiałami niebezpiecznymi;
 - obowiązkami całego zaangażowanego personelu, zgodnie z OPS 1.1215; oraz
 - instrukcjami w sprawie przewozu personelu operatora.
- 9.2. Warunki, jakie muszą być spełnione przy przewozie broni, amunicji do broni i broni sportowej.

10. Ochrona
- 10.1. Instrukcje i wytyczne w sprawie ochrony nie mające natury poufnej, które muszą zawierać uprawnienia i zakresy odpowiedzialności personelu operacyjnego. Należy uwzględnić także zasady i procedury postępowania i składania raportów w sytuacji popełnienia przestępstwa na pokładzie, takich jak bezprawna ingerencja, sabotaż, groźba zamachu bombowego oraz porwanie.
- 10.2. Opis środków zapobiegawczych i szkoleń.
- Uwaga: Części instrukcji ochrony i wytycznych mogą być utrzymywane w poufności.*
11. Postępowanie, powiadamianie i zgłaszanie zdarzeń
- Procedury postępowania, powiadamiania i zgłaszania zdarzeń. Niniejsza sekcja musi obejmować:
- a) definicje zdarzeń oraz związanych z nimi stosownych zakresów odpowiedzialności wszystkich zaangażowanych osób;
 - b) przykłady formularzy używanych do zgłaszania wszystkich zdarzeń (lub kopie samych formularzy), instrukcje ich wypełniania, adresatów, do których należy je przysyłać oraz czas przeznaczony na te działania;
 - c) w przypadku gdy ma miejsce wypadek — opisy informujące, które z wydziałów przedsiębiorstwa, jakie władze oraz inne instytucje muszą być powiadamiane, w jaki sposób i w jakiej kolejności;
 - d) procedury ustnego powiadamiania jednostek służby ruchu lotniczego o incydentach związanych z poleceniem ACAS RA, niebezpieczeństwem zderzeń z ptakami, materiałami niebezpiecznymi oraz warunkami zagrażającymi bezpieczeństwu lotu;
 - e) procedury składania pisemnych raportów o incydentach w ruchu lotniczym, ACAS RA, zderzeniach z ptakami, incydentach i wypadkach z materiałami niebezpiecznymi oraz o bezprawnej ingerencji;
 - f) procedury meldowania w celu zapewnienia zgodności z wymaganiami OPS 1.085 lit. b) i 1.420. Procedury te muszą obejmować wewnętrzne procedury dotyczące meldowania o bezpieczeństwie przez członków załogi, ustanowione w celu zapewnienia bezzwłocznego informowania dowódcy o każdym incydencie, który zagroził lub mógł zagrozić bezpieczeństwu podczas lotu i w celu przedstawienia mu wszelkich stosownych informacji.
12. Przepisy ruchu lotniczego
- Przepisy ruchu lotniczego obejmują:
- a) zasady wykonywania lotów z widocznością (VFR) i lotów według wskazań przyrządów (IFR);
 - b) terytorialne zastosowanie przepisów ruchu lotniczego;
 - c) procedury łączności łącznie z procedurami w razie utraty łączności;
 - d) informacje i instrukcje dotyczące przechwytywania cywilnych statków powietrznych;
 - e) okoliczności, w których ma być prowadzony nasłuch radiowy;
 - f) sygnały;
 - g) system czasu używany w operacjach;
 - h) zezwolenia ATC, trzymanie się planu lotu i meldunki pozycyjne;
 - i) sygnały wizualne używane dla ostrzegania samolotu wykonującego bez zezwolenia lot w obszarach ograniczonych, zabronionych lub niebezpiecznych lub wkraczającego na takie obszary;
 - j) procedury dla pilotów obserwujących wypadek lub odbierających przekaz o zagrożeniu;
 - k) znaki wizualne ziemia/powietrze używane przez rozbitków oraz opis i użycie pomocy sygnałowych; oraz
 - l) sygnały zagrożenia i sygnały pilności.
13. Leasing samolotów
- Opis operacyjnej umowy leasingowej, związanych z nią procedur i obowiązków kierownictwa.

B. Zagadnienia operacyjne odnoszące się do typu samolotu

W ramach następujących rozdziałów, z uwzględnieniem różnic pomiędzy typami i wariantami w ramach typów:

0. Zasady ogólne i jednostki miar
- 0.1. Informacje ogólne (np. wymiary samolotu), łącznie z opisem jednostek miar stosowanych dla użytkowania danego typu samolotu oraz tablice przeliczeniowe.
1. Ograniczenia
- 1.1. Opis certyfikowanych ograniczeń i mających zastosowanie ograniczeń operacyjnych, w tym:
 - a) status certyfikacji (np. CS-23, CS-25, ICAO załącznik 16 (CS-36 oraz CS-34) itp.);
 - b) zatwierdzona maksymalna konfiguracja miejsc pasażerskich dla każdego typu samolotu, łącznie z prezentacją graficzną;
 - c) typy zatwierdzonych lotów (np. VFR/IFR, kat. II/III, typ RNP, loty w znanych warunkach oblodzenia itp.);
 - d) skład załogi;
 - e) masa i środek ciężkości;
 - f) ograniczenia prędkości;
 - g) obwiednia(-e) lotu;
 - h) ograniczenia związane z kierunkiem i prędkością wiatru, łącznie z operacjami na zanieczyszczonych drogach startowych;
 - i) ograniczenia osiągow dla stosowanych konfiguracji;
 - j) nachylenia drogi startowej;
 - k) ograniczenia związane z mokrą lub zanieczyszczoną drogą startową;
 - l) zabrudzenia płatowca; oraz
 - m) ograniczenia systemów.
2. Procedury normalne
- 2.1. Procedury normalne i obowiązki przydzielone załodze, odpowiednie listy kontrolne czynności, system użycia list kontrolnych czynności i stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą i pokładową. Muszą one obejmować następujące procedury normalne i obowiązki:
 - a) przed lotem (*pre-flight*);
 - b) przed odlotem (*pre-departure*);
 - c) nastawianie i sprawdzanie wysokościomierzy;
 - d) kołowanie, start i wznoszenie;
 - e) ograniczanie hałasu;
 - f) przelot i zniżanie;
 - g) podejście, przygotowanie do lądowania i odprawa;
 - h) podejście z widocznością (VFR);
 - i) podejście według wskazań przyrządów;
 - j) podejście z widocznością i z okrążenia;
 - k) nieudane podejście;
 - l) lądowanie normalne;
 - m) po lądowaniu; oraz
 - n) operacje na mokrych i zanieczyszczonych drogach startowych.

3. Procedury nienormalne i awaryjne
 - 3.1. Procedury nienormalne i awaryjne oraz przydzielone załodze obowiązki, odpowiednie listy kontrolne czynności, system użycia list kontrolnych i stwierdzenie objęcia procedurami koniecznej koordynacji pomiędzy załogą lotniczą i pokładową. Muszą one obejmować następujące procedury i obowiązki w sytuacjach nienormalnych i awaryjnych:
 - a) niedyspozycja członka załogi;
 - b) ćwiczenia na wypadek pożaru i zadymienia;
 - c) lot z kabiną niehermetyzowaną i hermetyzowaną częściowo;
 - d) przekroczenie ograniczeń strukturalnych, jak np. lądowanie z przekroczonym ciężarem;
 - e) przekroczenie limitu promieniowania kosmicznego;
 - f) uderzenie pioruna;
 - g) łączność w sytuacjach zagrożenia oraz alarmowanie ATC o sytuacjach awaryjnych;
 - h) niesprawność silnika;
 - i) niesprawności systemów;
 - j) wytyczne dla zmiany planu lotu w przypadku poważnej niesprawności technicznej;
 - k) ostrzeżenie o zbliżaniu do ziemi (GPW);
 - l) ostrzeżenia systemu antykolidyjnego TCAS;
 - m) uskoki wiatru; oraz
 - n) przymusowe lądowanie lub wodowanie; oraz
 - o) procedury dotyczące nieprzewidzianych zdarzeń w czasie odlotu.
4. Osiągi
 - 4.0. Dane osiąarów muszą być przedstawione w formie łatwej do użycia.
 - 4.1. Dane osiąarów. Materiały o osiąarów, które dostarczają niezbędnych danych do osiąnięcia zgodności z wymogami osiąarów podanymi w OPS 1 części F, G, H oraz I, muszą zostać włączone w taki sposób, by umożliwić określenie:
 - a) ograniczeń wznoszenia podczas startu — masy, wysokości, temperatury;
 - b) długości pola startu (suchego, mokrego, zanieczyszczonego);
 - c) obliczenia danych praktycznego toru przelotu nad przeszkodą lub, gdy ma to zastosowanie, toru wznoszenia po starcie;
 - d) pogorszenia gradientu osiąarów dla wznoszeń z przechyleniem;
 - e) ograniczenia wznoszenia podczas lotu na trasie;
 - f) ograniczenia wznoszenia podczas podejścia;
 - g) ograniczenia wznoszenia przy lądowaniu;
 - h) długości pola lądowania (suchego, mokrego, zanieczyszczonego), łącznie ze skutkami niesprawności systemu lub urządzenia w locie, jeżeli mają one wpływ na długość lądowania;
 - i) ograniczenia pochłaniania energii przez hamulce; oraz
 - j) prędkości właściwych dla różnych etapów lotu (także przy mokrej lub zanieczyszczonej drodze startowej).
 - 4.1.1. Dane uzupełniające dotyczące lotów w warunkach oblodzenia. Każdy z certyfikowanych osiąarów odnoszący się do dopuszczalnej konfiguracji lub odchylenia od konfiguracji, jak na przykład niesprawność instalacji przeciwślizgowej (*anti-skid*), musi zostać uwzględniony.
 - 4.1.2. Jeżeli dane osiąarów wymagane dla właściwej klasy osiąarów nie są dostępne w zatwierdzonej instrukcji użytkowania w locie (AFM), muszą zostać włączone inne dane możliwe do przyjęcia przez organ. Alternatywnie, instrukcja operacyjna może zawierać odsyłacze do zatwierdzonych danych zawartych w instrukcji użytkowania w locie (AFM), w przypadku gdy korzystanie z takich danych nie będzie częste oraz gdy dane te nie będą używane w sytuacjach awaryjnych.

- 4.2. Uzupelniające dane osiągow. W sytuacji gdy ma to zastosowanie, należy włączyc uzupelniające dane osiągow:
- gradienty wznoszenia z wszystkimi silnikami pracującymi;
 - dane dotyczace opadania;
 - wplyw dzialania plynow przeciwooblodzeniowych i odladzajacych;
 - lot z wypuszczonym podwoziem;
 - dla samolotow z trzema lub wiecej silnikami — przebazowanie z jednym silnikiem niepracujacym; oraz
 - loty wykonywane na podstawie przepisow dotyczacych CDL.
5. Planowanie lotu
- 5.1. Dane i instrukcje niezbedne dla planowania przed lotem i podczas lotu, obejmujace takie czynniki jak rozklady predkosci i ustawienia mocy. W sytuacjach, w jakich ma to zastosowanie, obejmuje rowniez procedury operacji z niesprawnymi silnikiem(-ami), ETOPS (szczegolnie lotu na predkosci przelotowej z jednym niesprawnym silnikiem oraz maksymalnej odleglosci od odpowiedniego lotniska wyznaczonego zgodnie z OPS 1.245) oraz loty na izolowane lotniska.
- 5.2. Metody obliczania paliwa potrzebnego do roznych etapow lotu zgodnie z OPS 1.255.
6. Masa i wywazenie
- Instrukcje i dane dla obliczania masy i wywazenia obejmujace:
- system obliczania (np. system indeksowy);
 - informacje i instrukcje wypeelniania dokumentacji dotyczacej masy i wywazenia obejmujace metody obliczania rącznego i komputerowego;
 - ograniczenia masy i srodka ciężkosci dla typow, wariantow i poszczegolnych egzemplarzy samolotow uzytkowanych przez operatora; oraz
 - suchą masę operacyjną i odpowiadajacy jej srodek ciężkosci lub indeks.
7. Załadunek
- Procedury i przepisy dla załadunku oraz zabezpieczenia ładunku na samolocie.
8. Wykaz odstepstw od konfiguracji (CDL)
- Wykaz(-y) odstepstw od konfiguracji (CDL), o ile są podane przez producenta, uwzględniajace typy i warianty uzytkowanych samolotow, łącznie z procedurami, ktorzych należy przestrzegac przy odprawianiu samolotu na warunkach okreslonych w jego CDL.
9. Wykaz wyposazenia minimalnego (MEL)
- Wykaz wyposazenia minimalnego (MEL) uwzględniajacy typ i warianty uzytkowanych samolotow oraz typ(-y) lub obszar(-y) operacji. MEL musi obejmowac wyposazenie nawigacyjne i uwzględniać wymagane osiagi nawigacyjne dla uzytkowanych tras i obszarow operacyjnych.
10. Wyposazenie sluzace do przetrwania, awaryjne i tlen
- 10.1. Wykaz wyposazenia sluzacego do przetrwania, jakie należy przewozic na danej trasie oraz procedur sprawdzania sprawnosci tego wyposazenia przed startem. Muszą być rowniez ujęte instrukcje odnoszace się do rozmieszczenia, dostępnosci i uzycia wyposazenia do przetrwania i awaryjnego oraz związana(-e) z nimi lista(-y) kontrolna(-e).
- 10.2. Procedura okreslania wymaganych i posiadanych zasobow tlenu. Musi w niej zostac uwzględniony profil lotu, liczba osob na pokladzie i mozliwa dekompresja kabin. Informacje te muszą być podane w formie łatwej do wykorzystania.

11. Awaryjne procedury ewakuacyjne
 - 11.1. Instrukcje przygotowania awaryjnej ewakuacji obejmujące koordynację w ramach załogi i przydzielone im stanowiska na wypadek niebezpieczeństwa.
 - 11.2. Awaryjne procedury ewakuacyjne. Opis obowiązków wszystkich członków załogi w razie nagłej ewakuacji z samolotu i postępowania z pasażerami na wypadek przymusowego lądowania, wodowania lub innego zagrożenia.
12. Systemy samolotu

Opis systemów samolotu, związanych z nimi kontroli i wskaźników oraz instrukcje operacyjne.

C. Instrukcje i informacje dotyczące tras i lotnisk

1. Instrukcje i informacje dotyczące łączności, nawigacji i lotnisk, łącznie z minimalnymi poziomami lotu lub wysokościami lotu dla każdej zamierzonej trasy oraz minimami operacyjnymi dla każdego planowanego do wykorzystania lotniska obejmujące:
 - a) minimalne poziomy/wysokości lotu;
 - b) minima operacyjne dla lotniska odlotu, docelowego i lotnisk zapasowych;
 - c) urządzenia łączności i pomoce nawigacyjne;
 - d) dane drogi startowej i urządzeń lotniskowych;
 - e) procedury podejścia, nieudanego podejścia i odlotu, łącznie z procedurami przeciwhałasowymi;
 - f) procedury na wypadek utraty łączności;
 - g) służby poszukiwawczo-ratownicze na obszarach, nad którymi samolot będzie przelatywał;
 - h) opis map lotniczych, jakie muszą znajdować się na pokładzie w odniesieniu do typu lotu i trasy, jaka będzie pokonana, łącznie z metodami sprawdzania ich ważności;
 - i) dostępność informacji lotniczych i służb meteorologicznych;
 - j) trasowe procedury łączności i nawigacyjne (COM/NAV);
 - k) klasyfikację lotnisk w odniesieniu do kwalifikacji załogi lotniczej;
 - l) specjalne ograniczenia dotyczące lotnisk (ograniczenia osiągnięć oraz procedury operacyjne).

D. Szkolenia

1. Programy szkoleń oraz sprawdzianów dla całego personelu operacyjnego wyznaczonego do wykonywania obowiązków operacyjnych związanych z przygotowaniem lub wykonywaniem lotów.
2. Programy szkoleń oraz sprawdzianów muszą obejmować:
 - 2.1. Dla załogi lotniczej. Wszystkie mające zastosowanie elementy podane w części E i części N.
 - 2.2. Dla personelu pokładowego. Wszystkie mające zastosowanie elementy podane w części O.
 - 2.3. Dla personelu operacyjnego, łącznie z członkami załogi:
 - a) wszystkie stosowne elementy podane w części R (Transport lotniczy materiałów niebezpiecznych); oraz
 - b) wszystkie mające zastosowanie elementy podane w części S (Ochrona).
 - 2.4. Dla personelu operacyjnego innego niż członkowie załogi (np. dyspozytorzy, personel obsługi itp.). Wszystkie inne stosowne elementy określone w OPS odnoszące się do ich obowiązków.

3. Procedury
 - 3.1. Procedury dotyczące szkoleń i sprawdzianów.
 - 3.2. Procedury, jakie mają być zastosowane, w razie gdy personel nie osiąga lub nie utrzymuje wymaganych standardów.
 - 3.3. Procedury zapewniające, by w lotach zarobkowego przewozu lotniczego nie były symulowane sytuacje nienormalne lub awaryjne wymagające zastosowania części lub wszystkich procedur nienormalnych lub awaryjnych oraz by w takich lotach nie miała miejsca symulacja IMC za pomocą środków technicznych.
4. Opis dokumentacji, jaka ma być przechowywana i okresy jej przechowywania. (Patrz: dodatek 1 do OPS 1.1065).

Dodatek 1 do OPS 1.1065

Okresy przechowywania dokumentów

Operator zapewnia, by następujące informacje i dokumenty były przechowywane w możliwej do przyjęcia formie i dostępne dla organu przez okresy podane w tabeli poniżej.

Uwaga: Dodatkowe informacje dotyczące przechowywania zapisów podane są w części M.

Tabela 1

Informacje używane do przygotowania i wykonania lotu

| Informacje użyte do przygotowania i wykonania lotu, jak opisano w OPS 1.135 | |
|---|---|
| Operacyjny plan lotu | 3 miesiące |
| Pokładowy dziennik techniczny | 36 miesięcy od daty ostatniego wpisu, zgodnie z częścią M, pkt. M.A. 306 c) |
| Dokumentację NOTAM/AIS dla określonej trasy, jeżeli została ona sporządzona przez operatora | 3 miesiące |
| Dokumentacja dotycząca masy i wyważenia | 3 miesiące |
| Zgłoszenie o ładunkach specjalnych, w tym materiałach niebezpiecznych | 3 miesiące |

Tabela 2

Raporty

| Raporty | |
|--|------------|
| Dziennik podróży | 3 miesiące |
| Meldunek(-ki) załogi lotniczej dotyczące szczegółów każdego zdarzenia, jak opisano w OPS 1.420, bądź jakiegokolwiek wydarzenia, które dowódca uznał za wymagające zameldowania/zarejestrowania | 3 miesiące |
| Meldunki o przedłużeniach czasu służby lub skróceniu okresów wypoczynku | 3 miesiące |

Tabela 3

Rejestry załogi lotniczej

| Rejestry załogi lotniczej | |
|---|--|
| Czas lotu, służby i wypoczynku | 15 miesięcy |
| Licencje | Tak długo, jak członek załogi lotniczej korzysta z przywilejów licencji na rzecz operatora |
| Szkolenia przejściowe i sprawdziany | 3 lata |
| Szkolenie na dowódcę (w tym sprawdziany) | 3 lata |
| Szkolenia i sprawdziany okresowe | 3 lata |
| Szkolenia i sprawdziany do wykonywania lotów z każdego stanowiska pilota | 3 lata |
| Bieżąca praktyka (ma zastosowanie do OPS 1.970) | 15 miesięcy |
| Kwalifikacje w zakresie tras i lotnisk (ma zastosowanie do OPS 1.975) | 3 lata |
| Szkolenie i kwalifikacje do szczególnych operacji wymaganych przez OPS (np. operacje ETOPS kat. II/III) | 3 lata |
| Szkolenie dotyczące materiałów niebezpiecznych, w stosownych przypadkach | 3 lata |

Tabela 4

Rejestry personelu pokładowego

| Rejestry personelu pokładowego | |
|---|---|
| Czas lotu, służby i wypoczynku | 15 miesięcy |
| Szkolenie podstawowe, szkolenie przejściowe i w różnicach (w tym sprawdziany) | Tak długo, jak członek personelu pokładowego jest zatrudniony u operatora |
| Szkolenia okresowe i wznowiające (w tym sprawdziany) | Do 12 miesięcy po zakończeniu przez członka personelu pokładowego pracy u operatora |
| Szkolenie dotyczące materiałów niebezpiecznych, w stosownych przypadkach | 3 lata |

Tabela 5

Rejestry pozostałych członków personelu operacyjnego

| Rejestry pozostałych członków personelu operacyjnego | |
|---|----------------------------|
| Szkolenia/kwalifikacje reszty personelu, dla którego wymagany jest przez OPS zatwierdzony program szkolenia | Zapisy ostatnich 2 szkoleń |

Tabela 6

Pozostałe rejestry

| Pozostałe rejestry | |
|---|--|
| Zapisy dotyczące dawki promieniowania słonecznego i kosmicznego | Do 12 miesięcy po zakończeniu przez członka załogi pracy u operatora |
| Zapisy dotyczące systemu jakości | 5 lat |
| Dokument przewozowy w transporcie materiałów niebezpiecznych | 3 miesiące po zakończeniu lotu |
| Lista kontrolna przyjęcia materiałów niebezpiecznych | 3 miesiące po zakończeniu lotu |

CZĘŚĆ Q

OGRANICZENIA CZASU LOTU I SŁUŻBY ORAZ WYMOGI DOTYCZĄCE WYPOCZYNKU

OPS 1.1090

Cel i zakres

1. Operator określa ograniczenia czasu lotu i służby oraz schemat wypoczynku (FTL) dla członków załogi.
2. Operator zapewnia, by w odniesieniu do wszystkich swoich lotów:
 - 2.1. Ograniczenia czasu lotu i służby oraz schemat wypoczynku były zgodne z:
 - a) przepisami niniejszej części; oraz
 - b) wszelkimi dodatkowymi przepisami stosowanymi przez organ zgodnie z przepisami niniejszej części celem zachowania bezpieczeństwa.
 - 2.2. Planowane zakończenie lotu powinno mieć miejsce w dopuszczalnym okresie wykonywania czynności lotniczych, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na wypełnienie obowiązków przed lotem, czasu lotu i czasu oczekiwania.
 - 2.3. Plan służby jest sporządzany i publikowany z odpowiednim wyprzedzeniem w celu zapewnienia członkom załogi możliwości zaplanowania odpowiedniego wypoczynku.
3. Obowiązki operatorów.
 - 3.1. Operator wyznacza każdemu członkowi załogi stały port macierzysty.
 - 3.2. Oczekuje się od operatorów uwzględniania stosunku między częstotliwością i modelem okresów wykonywania czynności lotniczych a okresami wypoczynku, a także efektu kumulowania się wydłużonych okresów pełnienia służby oddzielanych minimalnym okresem wypoczynku.
 - 3.3. Operatorzy określają modele pełnienia służby, w których unika się niepożądanych praktyk, takich jak naprzemienne służby w dzień i w nocy lub przemieszczanie członków załogi w celu zajęcia stanowiska w sposób powodujący poważne zakłócenie ustalonych modeli snu/pracy.
 - 3.4. Operatorzy planują lokalne dni wolne od służby i informują o tym z wyprzedzeniem członków załogi.
 - 3.5. Operatorzy zapewniają, by okresy wypoczynku zapewniały czas wystarczający na umożliwienie członkom załogi przezwyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz odpowiedni wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia czynności lotniczych.
 - 3.6. Operatorzy zapewniają, by okresy pełnienia czynności lotniczych były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi nie odczuwali skutków zmęczenia, tak aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa.

4. Obowiązki członków załogi.
 - 4.1. Członek załogi nie obsługuje samolotu, jeśli odczuwa lub może odczuwać zmęczenie lub czuje się niezdolny do służby w stopniu mogącym zagrozić bezpieczeństwu lotu.
 - 4.2. Członkowie załogi powinni maksymalnie wykorzystać zapewnione możliwości wypoczynku oraz zaplecze, a także w sposób odpowiedni planować oraz korzystać z okresu wypoczynku.
5. Obowiązki władz lotnictwa cywilnego
 - 5.1. Odstępstwa
 - 5.1.1. Z zastrzeżeniem przepisów art. 8, organ może przyznać odstępstwa od wymogów zawartych w niniejszej części zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami prawa i procedurami obowiązującymi w zainteresowanych Państwach Członkowskich oraz w porozumieniu z zainteresowanymi stronami.
 - 5.1.2. Każdy operator będzie mieć obowiązek wykazać organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek o odstępstwo zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa.

Odstępstwom takim towarzyszyć będą, jeśli to konieczne, odpowiednie środki łagodzące.

OPS 1.1095

Definicje

Do celów niniejszego rozporządzenia obowiązują następujące definicje:

- 1.1. Zwiększona załoga lotnicza:

Załoga lotnicza złożona z większej liczby osób niż minimalna liczba wymagana do obsługi samolotu i w której każdy członek załogi lotniczej może opuścić swoje stanowisko i zostać zastąpiony przez innego odpowiednio wykwalifikowanego członka załogi lotniczej.
- 1.2. Czas blokowy:

Czas między wyjściem samolotu z miejsca postoju w celu wylotu do czasu zatrzymania na wyznaczonym miejscu postoju i zatrzymania wszystkich silników lub śmigieł.
- 1.3. Przerwa:

Okres wolny od wszelkich obowiązków, liczony jako czas służby, krótszy od okresu wypoczynku.
- 1.4. Służba:

Każde zadanie, jakie członek załogi zobowiązany jest wykonać w związku z działalnością posiadacza certyfikatu AOC. Jeśli przepisy szczegółowe niniejszego rozporządzenia nie stanowią inaczej, organ określa, czy i w jakim stopniu czas pozostawania w gotowości wlicza się do czasu służby.
- 1.5. Okres służby:

Okres, który rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi podjęcia służby i kończy w chwili, gdy członek załogi jest wolny od wszelkich obowiązków.
- 1.6. Okres pełnienia czynności lotniczych:

Okres pełnienia czynności lotniczych (FDP) to czas, w którym osoba pracuje na pokładzie samolotu jako członek jego załogi. FDP rozpoczyna się w chwili, gdy operator wymaga od członka załogi zgłoszenia się do lotu lub serii lotów; okres ten kończy się wraz z zakończeniem ostatniego lotu, w czasie którego pełni on obowiązki operacyjnego członka załogi.
- 1.7. Port macierzysty:

Miejsce wskazane przez operatora członkowi załogi, z którego członek załogi zazwyczaj rozpoczyna i w którym kończy okres służby lub serię okresów służby i w którym w zwykłych warunkach operator nie odpowiada za zakwaterowanie danego członka załogi.
- 1.8. Doba lokalna:

Okres 24 godzin rozpoczynający się o godz. 00:00 czasu miejscowego.
- 1.9. Noc lokalna:

Okres 8 godzin przypadający między godziną 22:00 a godziną 08:00 czasu miejscowego.

1.10. Pojedynczy dzień wolny od służby:

Pojedynczy dzień wolny od służby obejmuje dwie noce lokalne. Okres wypoczynku może stanowić część dnia wolnego.

1.11. Operacyjny członek załogi:

Członek załogi, który wykonuje swoje obowiązki na pokładzie samolotu w trakcie lotu lub jego części.

1.12. Przemieszczanie w celu zajęcia stanowiska:

Przeniesienie nieoperacyjnego członka załogi z miejsca na miejsce, na rozkaz operatora, z wyłączeniem czasu dojazdu. Czas dojazdu oznacza:

- czas przemieszczenia się z domu do wyznaczonego miejsca zgłoszenia się i z powrotem,
- czas na transfer miejscowy z miejsca wypoczynku do miejsca podjęcia obowiązków i z powrotem.

1.13. Okres wypoczynku:

Nieprzerwany i określony okres czasu, w trakcie którego członek załogi jest wolny od wszystkich obowiązków i pozostawania w gotowości w porcie lotniczym.

1.14. Gotowość:

Określony okres czasu, w trakcie którego operator wymaga od członka załogi gotowości do odbioru przydziału lotu, przemieszczania w celu zajęcia stanowiska lub podjęcia innych obowiązków bez przerywania okresu wypoczynku.

1.15. Okno niżu dobowego (WOCL):

Okno niżu dobowego (WOCL) to okres między godziną 02:00 a godziną 05:59. W granicach pierwszych trzech stref czasowych WOCL odnosi się do czasu w porcie macierzystym. Poza tymi trzema strefami czasowymi WOCL odnosi się do czasu w porcie macierzystym przez pierwszych 48 godzin od wylotu ze strefy czasowej portu macierzystego, a następnie do czasu miejscowego.

OPS 1.1100

Ograniczenia czasu lotu i służby

1.1. Łączne godziny służby

Operator zapewnia, by całkowita liczba okresów służby wyznaczonej członkowi załogi nie przekraczała:

- a) 190 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 28 dni, rozłożonych możliwie równomiernie przez cały ten okres; oraz
- b) 60 godzin służby w ciągu każdych kolejnych 7 dni.

1.2. Ograniczenie całkowitych czasów blokowych

Operator zapewnia, by całkowite czasy blokowe lotów, do których dany członek załogi jest wyznaczony jako operacyjny członek załogi, nie przekraczały:

- a) 900 godzin blokowych w roku kalendarzowym;
- b) 100 godzin blokowych w ciągu każdych kolejnych 28 dni.

OPS 1.1105

Maksymalny dzienny okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)

1.1. Niniejsza instrukcja OPS nie ma zastosowania do lotów z jednym pilotem oraz lotów medycznych w nagłych wypadkach.

1.2. Operator określa czasy zgłoszenia, które w sposób realistyczny odpowiadają czasowi potrzebnemu na wypełnienie naziemnych obowiązków w zakresie bezpieczeństwa, zatwierdzonemu przez organ.

1.3. Maksymalny podstawowy dzienny okres FDP wynosi 13 godzin.

1.4. Tych 13 godzin będzie skracanych o 30 minut dla każdego odcinka począwszy od trzeciego, przy czym maksymalne całkowite skrócenie wynosi dwie godziny.

- 1.5. Jeśli FDP rozpoczyna się w WOCL, czas maksymalny, o którym mowa w pkt 1.3 i 1.4, zostanie skrócony o 100 % czasu jego zajęcia przy maksymalnym całkowitym skróceniu o dwie godziny. Jeśli FDP kończy się lub w całości zawiera się w WOCL, maksymalny okres FDP, o którym mowa w pkt 1.3 i 1.4, zostanie skrócony o 50 % czasu jego zajęcia.
2. Wydłużenia:
 - 2.1. Maksymalny dzienny okres FDP może zostać wydłużony o maksymalnie jedną godzinę.
 - 2.2. Wydłużenia nie są dopuszczalne w wypadku podstawowego okresu FDP obejmującego 6 odcinków lub więcej.
 - 2.3. Jeśli FDP obejmuje maksymalnie dwie godziny WOCL, wydłużenia ogranicza się do maksymalnie czterech odcinków.
 - 2.4. Jeśli FDP obejmuje ponad dwie godziny WOCL, wydłużenia ogranicza się do maksymalnie dwóch odcinków.
 - 2.5. Maksymalna liczba wydłużeń wynosi dwa w ciągu każdych kolejnych 7 dni.
 - 2.6. Jeśli planuje się, że okres FDP wykorzystywać będzie wydłużenia, minimalny okres wypoczynku przed i po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o dwie godziny lub tylko okres wypoczynku po zakończeniu lotu zostaje wydłużony o cztery godziny. Jeśli wydłużenia są wykorzystywane w kolejnych okresach FDP, okresy wypoczynku przed lotem i po zakończeniu lotu między dwoma kolejnymi operacjami następują po sobie.
 - 2.7. Jeśli okres FDP obejmujący wydłużenie rozpoczyna się między godziną 22:00 a 04:59, operator ogranicza okres FDP do 11 godzin i 45 minut.
3. Personel pokładowy
 - 3.1. W przypadku personelu pokładowego wyznaczonego do lotu lub serii lotów okres FDP dla personelu pokładowego może zostać wydłużony o różnicę pomiędzy czasem zgłoszenia personelu pokładowego a czasem zgłoszenia załogi samolotu, o ile różnica ta nie przekracza jednej godziny.
4. Niezawodność operacyjna
 - 4.1. Planowane harmonogramy powinny uwzględniać zakończenie lotów w ciągu maksymalnego dopuszczalnego okresu pełnienia obowiązków lotniczych. W tym celu operatorzy podejmują działania zmierzające do zmiany harmonogramu lub obsady załogi najpóźniej w chwili, gdy rzeczywista operacja przekroczy maksymalny okres FDP w ponad 33 % lotów objętych takim harmonogramem w trakcie zaplanowanego sezonu.
5. Przemieszczanie w celu zajęcia stanowiska
 - 5.1. Czas spędzony na przemieszczaniu w celu zajęcia stanowiska wliczany jest do czasu służby.
 - 5.2. Przemieszczanie w celu zajęcia stanowiska po zgłoszeniu się, ale przed podjęciem obowiązków operacyjnych liczy się jako część okresu FDP, ale nie liczy się jako odcinek.
 - 5.3. Odcinek lotu związany z przemieszczaniem w celu zajęcia stanowiska przypadający bezpośrednio po odcinku operacyjnym uwzględniany będzie do obliczeń wypoczynku minimalnego, zgodnie z OPS 1.1110 pkt 1.1 i 1.2 poniżej.
6. Wydłużony okres FDP (podzielony okres służby)
 - 6.1. Organ może wyrazić zgodę na operację opartą na wydłużonym okresie FDP obejmującym przerwę, z zastrzeżeniem przepisów art. 8.
 - 6.2. Każdy operator będzie mieć obowiązek wykazania organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek o wydłużony okres FDP zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa.

OPS 1.1110

Wypoczynek

1. Minimalny okres wypoczynku
 - 1.1 Minimalny okres wypoczynku, jaki należy zapewnić przed rozpoczęciem okresu czynności lotniczych rozpoczynającego się w porcie macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby lub 12 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy.
 - 1.2 Minimalny okres wypoczynku, jaki należy zapewnić przed rozpoczęciem okresu pełnienia obowiązków lotniczych rozpoczynającego się poza portem macierzystym, odpowiada co najmniej długości poprzedniego okresu służby lub 10 godzinom, w zależności od tego, który z tych okresów jest dłuższy; w przypadku minimalnego okresu wypoczynku poza portem macierzystym, operator zapewnia możliwość 8 godzin snu, uwzględniając potrzeby wynikające z podróży oraz inne potrzeby fizjologiczne.
 - 1.3. Operator zapewnia, by wpływ różnic stref czasowych na członków załogi był kompensowany przez wypoczynek dodatkowy, zgodnie z przepisami ustanowionymi przez organ, z zastrzeżeniem art. 8.
 - 1.4.1. Nie naruszając pkt 1.1 i 1.2 oraz z zastrzeżeniem art. 8, organ może wyrazić zgodę na skrócony okres wypoczynku.
 - 1.4.2. Każdy operator ma obowiązek wykazać organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek o skrócony okres wypoczynku zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa.
2. Okresy wypoczynku
 - 2.1. Operator zapewnia, by minimalny okres wypoczynku określony powyżej był okresowo wydłużany do tygodniowego okresu wypoczynku, wynoszącego 36 godzin, w tym dwóch nocy lokalnych, w sposób zapewniający, by czas między końcem jednego tygodniowego okresu wypoczynku a początkiem kolejnego nie przekraczał nigdy 168 godzin. W drodze wyjątku od OPS 1.1095 pkt 1.9, organ może zdecydować, że druga z nocy lokalnych może rozpoczynać się o godzinie 20:00, jeśli tygodniowy okres wypoczynku trwa co najmniej 40 godzin.

OPS 1.1115

Wydłużenie okresu pełnienia obowiązków lotniczych z powodu wypoczynku podczas lotu

1. Z zastrzeżeniem art. 8 i pod warunkiem że każdy operator wykaże organowi, korzystając z doświadczenia operacyjnego i uwzględniając inne stosowne czynniki, jak aktualna wiedza naukowa, że jego wniosek zapewnia równoważny stopień bezpieczeństwa:
 - 1.1. Zwiększenie liczby członków załogi lotniczej

Organ określa wymogi w związku ze zwiększeniem podstawowej liczby członków załogi lotniczej celem wydłużenia okresu pełnienia czynności lotniczych poza limity, o których mowa w OPS 1.1105 powyżej.
 - 1.2. Personel pokładowy

Organ określa wymogi w związku z minimalnym wypoczynkiem członka/członków personelu pokładowego podczas lotu, jeśli okres FDP przekroczy limity, o których mowa w OPS 1.1105 powyżej.

OPS 1.1120

Nieprzewidziane okoliczności podczas rzeczywistej operacji lotniczej — według uznania dowódcy

1. Uwzględniając potrzebę dokładnej kontroli przypadków zakładanych poniżej, w trakcie operacji lotniczej, jaka rozpoczyna się z chwilą zgłoszenia, ograniczenia czasu pełnienia obowiązków lotniczych, okresy służby i wypoczynku opisane w niniejszej części można modyfikować w wypadku nieprzewidzianych okoliczności. Modyfikacje takie muszą być możliwe do przyjęcia przez dowódcę po zasięgnięciu opinii pozostałych członków załogi, muszą one również w każdych okolicznościach być zgodne z poniższymi warunkami:
 - 1.1. maksymalny okres FDP, o którym mowa w OPS 1.1105 pkt 1.3 powyżej, nie może być wydłużony o więcej niż dwie godziny, chyba że liczba członków załogi lotniczej została zwiększona, w którym to przypadku maksymalny okres pełnienia obowiązków lotniczych można wydłużyć o nie więcej niż 3 godziny;

- 1.1.2. jeśli na końcowym odcinku w granicach okresu FDP nieprzewidziane okoliczności wystąpią po starcie i spowodują przekroczenie dopuszczalnego okresu wydłużenia, lot można kontynuować do planowanego lub zapasowego miejsca przeznaczenia;
- 1.1.3. w przypadku powyższych okoliczności okres wypoczynku przypadający po okresie FDP można skrócić, jednak nigdy poniżej minimalnego okresu wypoczynku określonego przez OPS 1.1110 pkt 1.2 niniejszej części;
- 1.2. w razie szczególnych okoliczności, które mogłyby doprowadzić do poważnego zmęczenia oraz po zasięgnięciu opinii zainteresowanych członków załogi, dowódca skraca rzeczywisty czas pełnienia obowiązków lotniczych lub zwiększa czas wypoczynku w celu wyeliminowania wszelkiego negatywnego wpływu na bezpieczeństwo lotu;
- 1.3. operator zapewnia, by:
 - 1.3.1. dowódca składał operatorowi meldunek w przypadku wydłużenia okresu FDP według jego uznania lub kiedy okres wypoczynku jest skrócony podczas rzeczywistej operacji; oraz
 - 1.3.2. jeśli wydłużenie okresu FDP lub skrócenie okresu wypoczynku przekracza jedną godzinę, kopia meldunku, na którym operator winien nanieść uwagi, przesłana zostaje do organu nie później niż w ciągu 28 dni od wydania.

OPS 1.1125

Gotowość

1. Gotowość w porcie lotniczym.
 - 1.1. Członek załogi pozostaje w gotowości w porcie lotniczym od momentu zgłoszenia w standardowym punkcie zgłoszenia do zakończenia zgłoszonego okresu gotowości.
 - 1.2. Gotowość w porcie lotniczym jest wliczana w całości do łącznych godzin służby.
 - 1.3. Jeśli po okresie gotowości w porcie lotniczym następuje bezpośrednio pełnienie czynności lotniczych, stosunek między taką gotowością w porcie lotniczym a wyznaczonymi czynnościami lotniczymi określa organ. W takim przypadku gotowość w porcie lotniczym będzie dodana do okresu służby, o którym mowa w OPS 1.1110, pkt 1.1 i 1.2, celem obliczenia minimalnego okresu wypoczynku.
 - 1.4. Jeśli gotowość w porcie lotniczym nie prowadzi do wyznaczenia do pełnienia czynności lotniczych, nastąpi po niej co najmniej okres wypoczynku określony przez organ.
 - 1.5. W czasie pozostawania w gotowości w porcie lotniczym operator zapewnia członkowi załogi spokojne i wygodne miejsce, niedostępne dla osób postronnych.
2. Inne formy gotowości (w tym gotowość w hotelu)
 - 2.1. Z zastrzeżeniem art. 8, inne formy gotowości określa organ, uwzględniając, co następuje:
 - 2.1.1. wszelkie działania są planowane lub ogłaszane z wyprzedzeniem;
 - 2.1.2. czas rozpoczęcia i zakończenia gotowości zostaje określony i ogłoszony z wyprzedzeniem;
 - 2.1.3. określona zostaje maksymalna długość każdego okresu gotowości w miejscu innym niż określony punkt zgłoszenia;
 - 2.1.4. uwzględniając zaplecze dostępne dla członka załogi do skorzystania z wypoczynku oraz inne istotne czynniki, określony zostaje stosunek między czasem gotowości a wyznaczonymi czynnościami lotniczymi wynikającymi z gotowości;
 - 2.1.5. określone zostaje obliczanie czasów gotowości do celów łącznych godzin służby.

OPS 1.1130

Wyżywienie

Członek załogi ma możliwość spożycia posiłku i napoju, aby uniknąć pogorszenia jakości jego pracy, szczególnie, jeśli okres FDP przekracza 6 godzin.

OPS 1.1135

Rejestry okresu pełnienia obowiązków lotniczych, okresów służby i wypoczynku

1. Operator zapewnia, by rejestry członka załogi zawierały:
 - a) czasy blokowe;
 - b) czas, długość i zakończenie każdego okresu służby lub pełnienia obowiązków lotniczych;
 - c) okresy wypoczynku i dni wolne od służby;oraz by prowadzone one były w sposób zapewniający zgodność z wymaganiami niniejszej części; kopie tych rejestrów udostępniane będą członkowi załogi na jego żądanie.
2. Jeśli rejestry prowadzone przez operatora zgodnie z pkt. 1 nie obejmują wszystkich okresów pełnienia obowiązków lotniczych, okresów służby i wypoczynku, zainteresowany członek załogi prowadzi własny rejestr:
 - a) czasów blokowych;
 - b) czasu, długości i zakończenia każdego okresu służby lub pełnienia obowiązków lotniczych; oraz
 - c) okresów wypoczynku i dni wolnych od służby.
3. Członek załogi przedstawia na żądanie swoje rejestry każdemu operatorowi korzystającemu z jego usług przed rozpoczęciem okresu pełnienia obowiązków lotniczych.
4. Rejestry są przechowywane przez co najmniej 15 miesięcy kalendarzowych począwszy od dnia ostatniego stosownego wpisu lub dłużej, jeśli jest to wymagane przez przepisy krajowe.
5. Ponadto operatorzy oddzielnie zachowują wszelkie meldunki dowódcy samolotu dotyczące podjętych przez niego decyzji w sprawie wydłużenia okresów pełnienia obowiązków lotniczych, wydłużonych godzin lotu oraz skróconych okresów wypoczynku przez co najmniej sześć miesięcy od takiego wydarzenia.

CZĘŚĆ R

TRANSPORT LOTNICZY MATERIAŁÓW NIEBEZPIECZNYCH

OPS 1.1150

Terminologia

- a) Określenia użyte w tej części mają następujące znaczenia:
 - 1) Lista kontrolna przyjęcia. Dokument używany przy przeprowadzaniu zewnętrznych oględzin paczek zawierających materiały niebezpieczne i towarzyszących im dokumentów dla ustalenia, że zostały spełnione odpowiednie wymogi.
 - 2) Towarowy statek powietrzny (cargo). Każdy statek powietrzny przeznaczony do przewozu materiałów lub mienia z wyłączeniem przewozu pasażerów. Za osoby niebędące pasażerami w tym znaczeniu uważa się:
 - i) członka załogi;
 - ii) pracownika operatora, który posiada zezwolenie i którego przewóz jest zgodny z instrukcjami zawartymi w instrukcji operacyjnej;
 - iii) upoważnionego przedstawiciela organu; lub
 - iv) osobę pełniącą obowiązki związane z obsługą określonego ładunku na pokładzie.
 - 3) Wypadek z materiałem niebezpiecznym. Zdarzenie związane i odnoszące się do transportu materiałów niebezpiecznych, które spowodowało tragiczne następstwa lub poważne zranienie osób lub poważne zniszczenie własności.

- 4) Incydent z materiałem niebezpiecznym. Zdarzenie inne niż wypadek z materiałem niebezpiecznym, związane i odnoszące się do transportu materiałów niebezpiecznych, niekoniecznie występujące na pokładzie statku powietrznego, które spowodowało zranienie osób, zniszczenie własności, pożar, stłuczenie, rozlanie, wyciek płynów lub promieniowanie lub inny dowód na to, że integralność opakowania nie została zachowana. Każde inne zdarzenie odnoszące się do transportu materiałów niebezpiecznych, które spowodowało poważne zagrożenie statku powietrznego lub przebywających w nim osób, jest także kwalifikowane jako incydent.
- 5) Dokument przewozowy w transporcie materiałów niebezpiecznych. Dokument opisany w instrukcjach technicznych. Wypełniany jest przez osobę zgłaszającą materiał niebezpieczny do transportu lotniczego i zawiera informacje o tym materiale. Dokument zawiera podpisaną deklarację wskazującą, że materiały niebezpieczne są w pełni i szczegółowo opisane przez podanie odpowiednich nazw przewozowych i numeracji UN/ID oraz że materiał jest właściwie sklasyfikowany, zapakowany, oznaczony, posiada etykiety i jest w stanie nadającym się do przewozu.
- 6) Pojemnik ładunkowy. Pojemnik ładunkowy, który jest częścią wyposażenia transportowego materiałów radioaktywnych, przeznaczony do ułatwienia transportu takich materiałów, zarówno zapakowanych, jak i nie zapakowanych, dla jednego lub wielu rodzajów transportu. (Uwaga: patrz: jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD), gdzie materiały niebezpieczne nie są materiałami radioaktywnymi.)
- 7) Agent obsługi naziemnej. Agencja, która w imieniu operatora wykonuje niektóre lub wszystkie funkcje operatora obejmujące odbiór, załadunek, wyładunek, przekazywanie lub inne czynności związane z obsługą pasażerów lub ładunku.
- 8) Numer ID. Tymczasowy numer identyfikacyjny nadany danej pozycji materiałów niebezpiecznych, której nie został przydzielony numer UN.
- 9) Pakunek. Używana przez pojedynczego nadawcę obudowa zawierająca jedną lub więcej paczek, tworząca z nich jednostkę ułatwiającą obsługę i przechowywanie. (Uwaga: jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD) nie jest włączone do tej definicji.)
- 10) Paczka. Kompletny produkt operacji pakowania złożony z opakowania i zawartości przeznaczonej do transportu.
- 11) Opakowanie. Zbiorniki wraz z innymi elementami lub materiałami koniecznymi do spełniania przez nie funkcji zbiornika i zapewnienia zgodności z wymogami odnoszącymi się do pakowania.
- 12) Właściwa nazwa przewozowa. Nazwa używana do określania poszczególnych artykułów lub substancji we wszystkich dokumentach przewozowych i zawiadomieniach, umieszczana, jeśli to stosowne, na opakowaniach.
- 13) Poważne zranienie. Zranienie, któremu uległa osoba wskutek wypadku, które:
 - i) wymaga hospitalizacji dłuższej niż 48 godzin, rozpoczętej w ciągu 7 dni od daty zranienia; lub
 - ii) spowodowało złamanie dowolnej kości (z wyjątkiem prostych złamań palców u rąk i nóg lub nosa); lub
 - iii) spowodowało rany szarpane powodujące silny krwotok lub uszkodzenie nerwów, mięśni lub ścięgien; lub
 - iv) spowodowało uszkodzenia organów wewnętrznych; lub
 - v) spowodowało oparzenia drugiego lub trzeciego stopnia lub oparzenia na powierzchni ciała większej niż 5 %; lub
 - vi) spowodowane było sprawdzonym kontaktem z materiałami zakaźnymi lub radioaktywnymi.
- 14) Państwo pochodzenia. Władze państwa, na terytorium którego materiały niebezpieczne były po raz pierwszy załadowane do samolotu.
- 15) Instrukcje techniczne. Oznacza ostatnie aktualne wydanie instrukcji technicznych dla bezpiecznego transportu materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dok. 9284-AN/905), łącznie z suplementem oraz dodatkiem, zatwierdzone i opublikowane decyzją Rady ICAO.
- 16) Numer UN. Oznacza czterocyfrowy numer przydzielony przez Komitet Ekspertów Organizacji Narodów Zjednoczonych ds. Transportu Materiałów Niebezpiecznych w celu identyfikacji substancji lub poszczególnych grup substancji.
- 17) Jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD). Wszystkie typy pojemników lotniczych, palet lotniczych z siecią lub palet lotniczych z siecią nad ładunkiem. (Uwaga: definicja ta nie obejmuje pakunków; w odniesieniu do pojemników zawierających materiały radioaktywne, patrz definicja pojemnika ładunkowego.)

OPS 1.1155

Zezwolenie na transport materiałów niebezpiecznych

Operator nie przewozi materiałów niebezpiecznych, jeżeli nie otrzyma na taki przewóz zezwolenia organu.

OPS 1.1160

Zakres

- a) Operator spełnia przepisy określone w instrukcjach technicznych przy każdym transporcie materiałów niebezpiecznych drogą lotniczą, bez względu na to, czy trasa przebiega w całości lub w części nad terytorium państwa lub całkowicie poza jego terytorium.
- b) Artykuły i substancje, które zostałyby w innym przypadku zaklasyfikowane jako materiały niebezpieczne, są wyłączone z przepisów w tej części w stopniu określonym w instrukcjach technicznych, pod warunkiem że:
 - 1) wymagane jest, by znalazły się one na pokładzie samolotu, zgodnie ze stosownymi przepisami mającymi zastosowanie lub z przyczyn operacyjnych;
 - 2) są przewożone jako catering lub zaopatrzenie kabinowe;
 - 3) są przewożone do użycia w locie jako pomoc weterynaryjna lub jako humanitarny środek uśmiercający dla zwierząt;
 - 4) są przewożone do użycia w locie jako środek medyczny dla pacjenta, pod warunkiem że:
 - i) pojemniki z gazem zostały wyprodukowane specjalnie do napełniania i transportowania danego gazu;
 - ii) środki odurzające, lekarstwa i inne środki medyczne są pod kontrolą wykwalifikowanego personelu, kiedy są używane w samolocie;
 - iii) wyposażenie zawierające mokre ogniwa zasilające jest mocowane i, jeśli to konieczne, zabezpieczone w pozycji pionowej dla uniknięcia wylania elektrolitu; oraz
 - iv) przygotowane są odpowiednie zabezpieczenia w celu składowania i zamocowania całego wyposażenia podczas startu i lądowania oraz zawsze, gdy dowódca uzna, że jest to konieczne dla zachowania bezpieczeństwa; lub
 - 5) są przewożone przez pasażerów lub członków załogi.
- c) Artykuły i substancje, będące w zamierzeniu zastępczymi dla tych, które podano w lit. b) pkt. 1) oraz lit. b) pkt 2, będą przewożone w samolocie zgodnie z wymaganiami podanymi w instrukcjach technicznych.

OPS 1.1165

Ograniczenia w przewozie materiałów niebezpiecznych

- a) Operator przyjmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by w samolocie nie były przewożone w żadnych okolicznościach artykuły lub substancje, które w instrukcjach technicznych zostały uznane za niedozwolone w transporcie lotniczym i określone z nazwy lub przez opis rodzaju.
- b) Operator przyjmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by przedmioty i substancje lub inne materiały, które zostały uznane w instrukcjach technicznych za niedozwolone w transporcie lotniczym w normalnych warunkach, były przewożone wyłącznie, gdy:
 - 1) zostały wyłączone przez zainteresowane państwa na podstawie przepisów instrukcji technicznych; lub
 - 2) instrukcje techniczne wskazują, że mogą być one przewożone za zgodą wydaną przez państwo pochodzenia.

OPS 1.1170

Klasyfikacja

Operator przyjmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by artykuły i substancje były klasyfikowane jako materiały niebezpieczne zgodnie z instrukcjami technicznymi.

OPS 1.1175

Pakowanie

Operator przyjmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, by materiały niebezpieczne były zapakowane tak, jak określono to w instrukcjach technicznych.

OPS 1.1180

Etykietowanie i oznakowanie

- a) Operator przyjmuje wszelkie uzasadnione środki w celu zapewnienia, aby paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe posiadały etykiety oraz były oznakowane zgodnie z wymaganiami podanymi w instrukcjach technicznych.
- b) W przypadku gdy lot z materiałem niebezpiecznym odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium państwa, etykiety i oznakowania muszą być dodatkowo przygotowane w języku angielskim, oprócz innych wymaganych wersji językowych.

OPS 1.1185

Dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych

- a) Operator zapewnia, by z wyjątkiem przypadków określonych w instrukcjach technicznych, do materiałów niebezpiecznych dołączony był dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych.
- b) W przypadku gdy lot z materiałem niebezpiecznym odbywa się częściowo lub całkowicie poza terytorium państwa, dokument przewozowy materiałów niebezpiecznych musi być dodatkowo przygotowany w języku angielskim, oprócz innych wymaganych wersji językowych.

OPS 1.1195

Przyjmowanie materiałów niebezpiecznych

- a) Operator nie przyjmuje do transportu materiałów niebezpiecznych, dopóki paczka, pakunek lub pojemnik ładunkowy nie zostaną sprawdzone zgodnie z procedurami przyjmowania określonymi w instrukcjach technicznych.
- b) Operator lub jego agent obsługi naziemnej używają listy kontrolnej przyjęcia. Lista ta pozwala na sprawdzenie wszystkich istotnych danych i ma formę umożliwiającą zaznaczanie wyników sprawdzenia ręcznie, w sposób mechaniczny lub komputerowy.

OPS 1.1200

Sprawdzenie występowania uszkodzenia, wycieków lub zanieczyszczenia

- a) Operator zapewnia, by:
 - 1) paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe były sprawdzane pod kątem występowania śladów wycieków lub zniszczeń bezpośrednio przed załadowaniem do samolotu lub do jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD), jak określono w instrukcjach technicznych;
 - 2) jednostkowe urządzenie ładunkowe (ULD) nie zostało załadowane do samolotu, dopóki nie zostanie sprawdzone zgodnie z wymaganiami instrukcji technicznych oraz dopóki nie stwierdzono braku śladów wycieków lub uszkodzeń zawartych w nim materiałów niebezpiecznych;
 - 3) do samolotu nie zostały załadowane przeciekające lub uszkodzone paczki, pakunki i pojemniki ładunkowe;
 - 4) wszystkie paczki materiałów niebezpiecznych znajdujące się w samolocie, które wydają się być uszkodzone lub przeciekające, zostały usunięte lub by odpowiednie władze lub organizacje podjęły kroki w celu ich usunięcia. W tym przypadku należy ponownie sprawdzić stan wszystkich pozostałych przesyłek w celu upewnienia się, że są one w stanie właściwym do przewozu lotniczego i nie nastąpiły żadne uszkodzenia lub zanieczyszczenia samolotu lub jego ładunku; oraz
 - 5) przeprowadzono przegląd paczek, pakunków i pojemników ładunkowych pod kątem zniszczeń lub wycieków po wyładowaniu ich z samolotu lub jednostkowego urządzenia ładunkowego (ULD) i w przypadku gdy stwierdzono ślady zniszczenia lub wycieków, przesterzeń, w której materiały niebezpieczne były składowane, była sprawdzona pod kątem jej zniszczenia lub skażenia.

OPS 1.1205

Usuwanie skażeń

- a) Operator zapewnia, by:
- 1) każde skażenie będące skutkiem wycieku lub zniszczenia materiału niebezpiecznego zostało bezzwłocznie usunięte; oraz
 - 2) samolot, który został skażony substancjami radioaktywnymi, został natychmiast wycofany z eksploatacji i nie był do niej przywrócony, dopóki poziom promieniowania radioaktywnego na każdej dostępnej powierzchni samolotu oraz poziom nietrwałego skażenia promieniotwórczego nie będzie niższy od wartości podanych w instrukcjach technicznych.

OPS 1.1210

Ograniczenia załadunku

- a) Kabina pasażerska i kabina załogi. Operator zapewnia, by materiały niebezpieczne nie były przewożone w kabine zajmowanej przez pasażerów lub w kabine załogi, chyba że instrukcje techniczne stanowią inaczej.
- b) Przedziały ładunkowe (cargo). Operator zapewnia, by materiały niebezpieczne były załadowane, segregowane, złożone i zamocowane w samolocie zgodnie z instrukcjami technicznymi.
- c) Materiały niebezpieczne przeznaczone do przewozu wyłącznie towarowymi statkami powietrznymi (cargo). Operator zapewnia, by paczki z materiałami niebezpiecznymi oznaczone etykietami »przewóz wyłącznie towarowym statkiem powietrznym (cargo)« były przewożone towarowym statkiem powietrznym i załadowane zgodnie z instrukcjami technicznymi.

OPS 1.1215

Dostarczanie informacji

- a) Informacje dla personelu naziemnego. Operator zapewnia, by:
- 1) personelowi naziemnemu dostarczano informacje umożliwiające wykonywanie obowiązków związanych z przewozem materiałów niebezpiecznych, łącznie z czynnościami, jakie mają zostać podjęte w przypadku incydentów lub wypadków z materiałami niebezpiecznymi; oraz
 - 2) w stosownych przypadkach, informacje zawarte w lit. a) pkt 1 powyżej były przekazywane także agentowi obsługi naziemnej.
- b) Informacje przekazywane pasażerom i innym osobom
- 1) Operator zapewnia, by zgodnie z wymogami zawartymi w instrukcjach technicznych publicznie ogłaszano informacje w celu uprzedzenia pasażerów o rodzajach materiałów, których przewóz na pokładzie samolotu jest zabroniony; oraz
 - 2) operator oraz, w stosownych przypadkach, jego agent obsługi naziemnej zapewniają, by w punktach przyjmowania ładunków cargo były umieszczone informacje dotyczące transportu materiałów niebezpiecznych.
- c) Informacje dla załogi. Operator zapewnia, by w instrukcji operacyjnej były zawarte informacje umożliwiające członkom załogi wypełnianie ich obowiązków w odniesieniu do transportu materiałów niebezpiecznych, łącznie z czynnościami, jakie należy podjąć w razie zaistnienia sytuacji awaryjnych z występowaniem materiałów niebezpiecznych.
- d) Informacje dla dowódcy. Operator zapewnia, by dowódca otrzymał pisemną informację, jak określono w instrukcjach technicznych. (Patrz: tabela 1 załącznika 1 do OPS 1.1065, Okresy przechowywania dokumentów).
- e) Informacje na wypadek incydentu lub wypadku lotniczego
- 1) Operator, którego samolot brał udział w incydencie lotniczym, dostarcza na żądanie każdej informacji wymaganej w celu zmniejszenia ryzyka spowodowanego przewozem materiałów niebezpiecznych.
 - 2) Operator, którego samolot brał udział w wypadku lotniczym, informuje jak najszybciej o każdym przewożonym na tym samolocie materiale niebezpiecznym właściwe władze państwa, w którym wypadek samolotu miał miejsce.

OPS 1.1220

Programy szkoleniowe

- a) Operator opracowuje i realizuje programy szkoleniowe wymagane przez instrukcje techniczne i podlegające zatwierdzeniu przez organ.
- b) Operatorzy nie mający stałego zezwolenia na transport lotniczy materiałów niebezpiecznych. Operator zapewnia, by:
- 1) personel związany z obsługą ogólnego przewozu ładunków (cargo) oraz bagażu odbył szkolenie w odniesieniu do jego obowiązków przy przewozie materiałów niebezpiecznych. Szkolenie musi obejmować co najmniej obszary zagadnień podane w kolumnie 1 tabeli 1 i być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z przewozem materiałów niebezpiecznych, rozpoznawania ich oraz poznania wymogów mających zastosowanie przy przewozie takich materiałów przez pasażerów; oraz
 - 2) następujący personel:
 - i) członkowie załogi;
 - ii) personel odprawy pasażerskiej; oraz
 - iii) personel do spraw ochrony, zatrudniony przez operatora, zajmujący się prześwietlaniem bagażu i kontrolą pasażerów;

odbył szkolenie, które musi obejmować co najmniej obszary zagadnień podane w kolumnie 2 tabeli 1 oraz musi być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z przewozem materiałów niebezpiecznych, rozpoznawania ich oraz poznania wymogów mających zastosowanie przy przewozie takich materiałów przez pasażerów.

Tabela 1

| Obszary szkolenia | 1 | 2 |
|---|---|---|
| Zagadnienia ogólne | X | X |
| Ograniczenia w transporcie powietrznym materiałów niebezpiecznych | | X |
| Oznakowanie paczek i etykiety | X | X |
| Materiały niebezpieczne w bagażu pasażerskim | X | X |
| Procedury awaryjne | X | X |

Uwaga: »X« oznacza, które zagadnienia mają być omówione

- c) Operatorzy posiadający stałe zezwolenie na transport lotniczy materiałów niebezpiecznych. Operator zapewnia, by:
- 1) personel związany z przyjmowaniem do przewozu materiałów niebezpiecznych odbył szkolenie i posiadał odpowiednie kwalifikacje do pełnienia swoich obowiązków. Szkolenie musi obejmować co najmniej obszary zagadnień podane w kolumnie 1 tabeli 2 i być wystarczające dla zapewnienia podejmowania przez personel decyzji o dopuszczeniu lub odmowie transportu materiałów niebezpiecznych zgłoszonych do przewozu lotniczego;
 - 2) personel związany z obsługą naziemną, składowaniem i załadunkiem materiałów niebezpiecznych odbył szkolenie wymagane do pełnienia tych obowiązków w odniesieniu do materiałów niebezpiecznych. Szkolenie musi obejmować co najmniej obszary zagadnień podane w kolumnie 2 tabeli 2 i być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z materiałami niebezpiecznymi, wskazania metod ich rozpoznawania oraz sposobów ich obsługi i załadunku;
 - 3) personel związany z obsługą ogólnego przewozu ładunków (cargo) oraz bagażu odbył szkolenie pozwalające mu pełnić obowiązki związane z przewozem materiałów niebezpiecznych. Szkolenie musi obejmować co najmniej obszary zagadnień podane w kolumnie 3 tabeli 2 i być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z przewozem materiałów niebezpiecznych, rozpoznawania ich oraz poznania wymogów mających zastosowanie do przewozu takich materiałów przez pasażerów;

- 4) członkowie załóg lotniczych odbyli szkolenie, którego minimalny zakres musi obejmować obszary podane w kolumnie 4 tabeli 2. Szkolenie powinno być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z materiałami niebezpiecznymi oraz poznania sposobu ich przewozu samolotem; oraz
- 5) następujący personel:
- i) personel odprawy pasażerskiej;
 - ii) personel do spraw ochrony, zatrudniony przez operatora, zajmujący się prześwietlaniem bagażu i kontrolą pasażerów; oraz
 - iii) członkowie załogi inni niż członkowie załogi lotniczej odbyli szkolenie, które obejmuje co najmniej obszary podane w kolumnie 5 tabeli 2. Szkolenie musi być wystarczające dla uświadomienia ryzyka związanego z przewozem materiałów niebezpiecznych oraz poznania wymogów mających zastosowanie do przewozu takich materiałów przez pasażerów lub, bardziej ogólnie, ich przewozu na pokładzie samolotu.
- d) Operator zapewnia, by cały personel uczestniczący w szkoleniu zakończył je egzaminem sprawdzającym znajomość ich obowiązków.
- e) Operator zapewnia, by cały personel wymagający przeszkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych odbywał szkolenia okresowe nie rzadziej niż co 2 lata.
- f) Operator zapewnia, by rejestry szkolenia w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych były zachowywane dla całego personelu, który odbył szkolenie zgodnie z lit. d) powyżej oraz zgodnie z wymogami instrukcji technicznych.
- g) Operator zapewnia, by personel jego agenta obsługi naziemnej był przeszkolony zgodnie z odpowiednimi kolumnami tabeli 1 i 2.

Tabela 2

| Obszary szkolenia | 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
|--|---|---|---|---|---|
| Zagadnienia ogólne | X | X | X | X | X |
| Ograniczenia w transporcie powietrznym materiałów niebezpiecznych | X | X | | X | X |
| Klasyfikowanie materiałów niebezpiecznych | X | | | | |
| Wykaz materiałów niebezpiecznych | X | X | | X | |
| Ogólne wymogi i instrukcje dotyczące pakowania | X | | | | |
| Specyfikacje opakowań i oznakowanie | X | | | | |
| Oznakowanie paczek i etykiety | X | X | X | X | X |
| Dokumentacja od nadawcy ładunku | X | | | | |
| Przyjęcie materiałów niebezpiecznych, łącznie z zastosowaniem listy kontrolnej | X | | | | |
| Procedury składowania i załadunku | X | X | X | X | |
| Kontrole pod kątem zniszczeń lub wycieków oraz procedury odkażania | X | X | | | |
| Przekazywanie informacji dowódcy | X | X | | X | |
| Materiały niebezpieczne w bagażu pasażerskim | X | X | X | X | X |
| Procedury awaryjne | X | X | X | X | X |

Uwaga: »X« oznacza, które zagadnienia mają być omówione.

OPS 1.1225

Zgłaszanie incydentów i wypadków z materiałami niebezpiecznymi

- a) Operator zgłasza organowi każdy incydent lub wypadek z materiałami niebezpiecznymi. Wstępny raport jest składany w ciągu 72 godzin od chwili zdarzenia, chyba że na przeszkodzie temu stoją szczególne okoliczności.
- b) Operator zgłasza organowi również każdy przypadek niezadeklarowanego lub błędnie zadeklarowanego materiału niebezpiecznego odkrytego w ładunku cargo lub w bagażu pasażerskim. Wstępny raport jest składany w ciągu 72 godzin od chwili odkrycia, chyba że na przeszkodzie temu stoją szczególne okoliczności.

CZĘŚĆ 5

OCHRONA

OPS 1.1235

Wymagania w zakresie ochrony

Operator zapewnia, by cały personel został odpowiednio zapoznany i postępował zgodnie ze stosownymi wymogami krajowych programów ochrony państwa operatora.

OPS 1.1240

Programy szkoleniowe

Operator opracowuje i realizuje zatwierdzone programy szkoleniowe, które umożliwią członkom załogi operatora podjęcie stosownych działań zapobiegających aktom bezprawnej ingerencji, takich jak sabotaż lub bezprawne zawładnięcie samolotem oraz zminimalizowanie skutków tych wydarzeń w przypadku ich wystąpienia. Programy szkoleniowe są zgodne z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego. Poszczególni członkowie załogi posiadają wiedzę i kwalifikacje dotyczące wszystkich istotnych elementów programu szkoleniowego.

OPS 1.1245

Zgłaszanie aktów bezprawnej ingerencji

W następstwie aktu bezprawnej ingerencji na pokładzie statku powietrznego dowódca lub, pod jego nieobecność, operator niezwłocznie zgłasza takie zdarzenie właściwym wyznaczonym władzom lokalnym oraz właściwym władzom państwa operatora.

OPS 1.1250

Lista kontrolna procedur przeszukiwania samolotu

Operator zapewnia, by na pokładzie samolotu znajdowała się lista kontrolna procedur, jakich należy przestrzegać w przypadku poszukiwania na pokładzie samolotu bomby lub zaimprovizowanego ładunku wybuchowego (IED) w przypadku podejrzenia sabotażu lub w celu przeszukiwania samolotów w poszukiwaniu ukrytej broni, materiałów wybuchowych lub innych niebezpiecznych urządzeń, gdy istnieje uzasadnione podejrzenie, że samolot może być przedmiotem bezprawnej ingerencji. Uzupełnieniem listy kontrolnej są wytyczne dotyczące postępowania w przypadku wykrycia na pokładzie bomby lub podejrzanego przedmiotu oraz informacje o miejscu w samolocie, w którym ten ładunek lub przedmiot może być bezpiecznie złożony, zgodnie z informacjami podanymi posiadaczowi Świadcstwa typu (TC).

OPS 1.1255

Ochrona kabiny załogi lotniczej

- a) W każdym samolocie, który ma drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, drzwi te muszą mieć możliwość zamknięcia na klucz oraz należy ustanowić możliwe do przyjęcia przez organ środki lub procedury, za pomocą których personel pokładowy będzie informował załogę lotniczą o podejrzanym działaniu lub naruszeniach przepisów ochrony w kabinie.

- b) Każdy samolot pasażerski, którego maksymalna certyfikowana masa do startu (MCTOM) jest większa niż 45 500 kg lub którego maksymalna zatwierdzona konfiguracja miejsc pasażerskich (MAPSC) jest większa niż 60, jest wyposażony w zatwierdzone drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, które można otwierać i zamykać z każdego stanowiska pilota, zaprojektowane tak, aby spełniały stosowne działające wstecz wymogi w odniesieniu do operacyjnej zdolności do lotu. Konstrukcja drzwi nie może utrudniać operacji awaryjnych, zgodnie ze stosownymi działającymi wstecz wymogami w odniesieniu do operacyjnej zdolności do lotu.
- c) W każdym samolocie wyposażonym w drzwi wejściowe do kabiny załogi lotniczej, zgodnie z lit. b):
- 1) drzwi te zostaną zamknięte przed uruchomieniem silników do startu i pozostaną zamknięte, w przypadku gdy wymaga tego procedura ochrony lub na polecenie dowódcy, do czasu wyłączenia silników po lądowaniu, z wyjątkiem sytuacji, kiedy uznano, że konieczne jest wejście do kabiny upoważnionych osób lub ich wyjście z niej zgodnie z krajowym programem ochrony lotnictwa cywilnego;
 - 2) z każdego stanowiska pilota należy umożliwić monitorowanie obszaru poza kabiną załogi lotniczej w zakresie niezbędnym do identyfikacji osób proszących o pozwolenie wejścia do kabiny załogi lotniczej oraz do wykrycia podejrzanego zachowania lub potencjalnego zagrożenia.”
-

UZASADNIENIE RADY

I. WSTĘP

W dniu 9 marca 2006 r., w ramach procedury współdecyzji (art. 251 traktatu WE), Rada przyjęła wspólne stanowisko w sprawie zmienionego wniosku Komisji dotyczącego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (EU-OPS).

Celem tego wniosku jest zwłaszcza transpozycja niewiążących norm JAR-OPS (wspólne wymagania lotnicze — standardy operacyjne) ustanowionych przez Zrzeszenie Władz Lotniczych do wiążącego prawa (wspólnotowego) UE. Z tego powodu rozporządzenie, którego dotyczy wniosek, często nazywane jest rozporządzeniem w sprawie „EU-OPS”.

Pierwotny wniosek dotyczący rozporządzenia został przedstawiony przez Komisję w marcu 2000 r. Po pierwszym czytaniu w Parlamencie Europejskim w styczniu 2001 r. i w świetle dyskusji w ramach organów Rady, w lutym 2002 r. Komisja przedstawiła zmieniony wniosek.

Parlament Europejski, biorąc pod uwagę, że wniosek zmieniony odbiegał w istotny sposób od pierwotnego wniosku Komisji, postanowił wydać drugą opinię w pierwszym czytaniu. Zgodnie z propozycją sprawozdawcy Briana Simpsona, we wrześniu 2002 r. Parlament Europejski wniósł tylko jedną poprawkę, za to istotną, odnoszącą się do „ograniczeń czasu lotu”.

Po wniesieniu tej poprawki i w świetle prac przeprowadzonych przez Radę oraz jej organy w odniesieniu do przepisów dotyczących „personelu pokładowego”, w lutym 2004 r. Komisja przedstawiła następnym razem zmieniony wniosek dotyczący rozporządzenia w sprawie EU-OPS.

Na posiedzeniu w dniu 10 grudnia 2004 r. Rada ds. Transportu, Telekomunikacji i Energii osiągnęła częściowe porozumienie polityczne w sprawie tego zmienionego wniosku. Częściowe porozumienie dotyczyło części zawierającej artykuły oraz części „O” (personel pokładowy) i „Q” (ograniczenia czasu lotu) w załączniku III.

W czerwcu 2005 r. organy Rady osiągnęły porozumienie w sprawie pozostałych fragmentów załącznika III, obejmujących części A–N oraz P, R i S.

Po weryfikacji całego tekstu przez prawników lingwistów Rada była w stanie przyjąć wspólne stanowisko. Przyjmując je Rada należycie uwzględniła opinię Parlamentu Europejskiego w pierwszym czytaniu.

Rada odnotowała również opinię Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego.

II. ANALIZA WSPÓLNEGO STANOWISKA

1. Kwestie ogólne

Rada była w stanie osiągnąć porozumienie co do głównych elementów merytorycznych wniosku Komisji. W niektórych punktach Rada postanowiła jednak zmienić tekst, zasadniczo w celu osiągnięcia większej przejrzystości, prostoty i zrozumiałości.

W części zawierającej artykuły Rada wprowadziła pewne zmiany do przepisów dotyczących elastyczności w art. 8. W szczególności w ust. 4 tego artykułu Rada rozszerzyła możliwość przyjmowania przez Państwa Członkowskie przepisów dotyczących niektórych OPS do czasu ustanowienia przepisów wspólnotowych opartych na wiedzy naukowej i dobrych praktykach.

W art. 8a Rada postanowiła, że przepisy części Q (ograniczenia czasu lotu) oraz, w odpowiednich przypadkach, części „O” (personel pokładowy) załącznika III powinny zostać ocenione z punktu widzenia naukowego i medycznego w ciągu trzech lat od wejścia rozporządzenia w życie. Rada postanowiła polecić wykonanie tego zadania Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Rada postanowiła również, że EASA powinna pomagać Komisji w przygotowywaniu wniosków dotyczących zmiany odnośnych przepisów technicznych części Q.

Rada postanowiła że, biorąc pod uwagę czas potrzebny na przyjęcie wszystkich nowych przepisów technicznych, Państwa Członkowskie powinny stosować załącznik III ze skutkiem od 18 miesięcy po wejściu w życie niniejszego rozporządzenia (a nie ze skutkiem od 6 miesięcy po jego wejściu w życie, jak przewiduje wniosek Komisji).

W załączniku III Rada dokonała pewnych zmian w celu pełnego ujednoczenia tekstu z poprawką 8 do JAR-OPS 1, a także w celu ujednoznacznienia i doprecyzowania tekstu wnioskowanego przez Komisję.

Rada zdaje sobie sprawę, że ze względu na postęp techniczny, zmieniające się okoliczności i czas potrzebny na finalizację tekstu po osiągnięciu porozumienia politycznego, brzmienie załącznika III można by poprawić w niektórych punktach już w momencie przyjmowania wspólnego stanowiska. Ponadto, biorąc pod uwagę znaczną objętość tekstu, może się okazać, że niektóre przywołania są jeszcze niepoprawne. Rada uważa jednak, że prace nad tym tekstem muszą zostać w którymś momencie sfinalizowane. Dlatego też Rada z przyjemnością poinformowała Komisję, że niezwłocznie po wejściu rozporządzenia w życie pracownicy Rady rozpoczną prace nad dalszym udoskonalaniem i aktualizacją tekstu w ramach procedury komitetu i że w związku z tym weźmie dokładnie pod uwagę sugestie zmian, które już zostały przedstawione przez niektóre Państwa Członkowskie.

2. Poprawki Parlamentu

Opinia Parlamentu Europejskiego z dnia 3 września 2002 r. dotyczyła umieszczenia w tekście jednej istotnej poprawki, odnośnie do „ograniczeń czasu lotu”. Komisja postanowiła zawrzeć tekst tej poprawki w swoim zmienionym wniosku, w postaci nieco przeredagowanej. Rada była również w stanie osiągnąć porozumienie odnośnie do poprawki Parlamentu Europejskiego, choć postanowiła doszlifować nieco tekst, aby dopasować go lepiej do realiów ekonomicznych dzisiejszego lotnictwa i aby bardziej jednoznacznie wyrazić znaczenie niektórych przepisów.

III. WNIOSEK

Rada uważa, że tekst jej wspólnego stanowiska jest właściwy i wyważony. W odniesieniu do poprawki wniesionej przez Parlament Europejski w pierwszym czytaniu Rada zauważa, że poprawka ta została całkowicie przyjęta, z zastrzeżeniem pewnych nieznaczących zmian redakcyjnych. W związku z tym Rada uważa, że tekst jej wspólnego stanowiska zapewnia osiągnięcie celu, jakiego ma służyć poprawka Parlamentu.

Rada zachęca Parlament Europejski do przyjęcia tekstu wspólnego stanowiska w przedstawionej postaci, aby rozporządzenie mogło jak najszybciej wejść w życie. W związku z tym, w odniesieniu zwłaszcza do części Q (ograniczenia czasu lotu) a także, w odpowiednich przypadkach, części O (personel pokładowy) w załączniku III, zachęca się Parlament Europejski do wzięcia pod uwagę, że te części wkrótce zostaną poddane ocenie naukowej i medycznej, którą przeprowadzi EASA.
