

Warszawa, dnia 9 maja 2022 r.

Poz. 34

**WYTYCZNE NR 7
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 9 maja 2022 r.

w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań oraz materiałów zawierających wytyczne do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 (Część DTO)

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970, z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898 oraz z 2022 r. poz. 655) ogłasza się, co następuje:

§ 1. Zaleca się stosowanie, wydanych przez Dyrektora Generalnego Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) decyzją nr 2018/009/R z dnia 14 września 2018 r. oraz decyzją nr 2020/005/R z dnia 18 marca 2020 r. akceptowalnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań (AMC) oraz materiałów zawierających wytyczne (GM) do załącznika VIII Wymagania dotyczące zadeklarowanych organizacji szkolenia (DTO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.¹⁾), stanowiących załącznik do wytycznych.

§ 2. Wytyczne są publikowane w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

§ 3. Wytyczne wchodzą w życie z dniem następującym po dniu ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Piotr Samson

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 100 z 05.04.2012, str. 1, Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014, str. 25, Dz. Urz. UE L 74 z 14.03.2014, str. 33, Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2015, str. 1, Dz. Urz. UE L 91 z 07.04.2016, str. 1, Dz. Urz. UE L 192 z 30.07.2018, str. 31, Dz. Urz. L 204 z 13.08.2018, str. 13, Dz. Urz. UE L 326 z 20.12.2018, str. 1, Dz. Urz. UE L 8 z 10.01.2019, str. 1, Dz. Urz. UE L 75 z 19.03.2019, str. 66, Dz. Urz. UE L 268 z 22.10.2019, str. 23, Dz. Urz. UE L 67 z 05.03.2020, str. 82, Dz. Urz. UE L 170 z 02.06.2020, str. 1, Dz. Urz. UE L 434 z 23.12.2020, str. 13, Dz. Urz. UE L 282 z 09.08.2021, str. 15 oraz Dz. Urz. UE L 448 z 15.12.2021, str. 39.

Załącznik do wytycznych nr 7
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 9 maja 2022 r.

**Akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia
wymagań (AMC)
oraz
materiały zawierające wytyczne (GM)
do Part-DTO¹**

Wydanie pierwsze
14 września 2018 r.

¹ Akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne do Załącznika VIII Część-DTO) do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008.

GM1 DTO.GEN.110 Zakres

W punkcie DTO.GEN.110 wymienione zostały wszystkie szkolenia, które podlegają przepisom zawartym w Części FCL i które mogą być prowadzone przez DTO. Jednak w przypadku niektórych wymienionych szkoleń, przepisy Części FCL (punkty FCL.130.S, FCL.130.B, FCL.225.B(b), FCL.810(c)) nie wymagają w ogóle udziału organizacji szkolenia. Pod tym względem, pkt DTO.GEN.110 nie stanowi obowiązku prowadzenia tych szkoleń tylko przez DTO.

GM1 DTO.GEN.115(a) Deklaracja**ZŁOŻENIE DEKLARACJI**

DTO powinna złożyć deklarację (Dodatek 1 do Części DTO), oraz wszelkie załączniki do niej, w sposób określony przez właściwy organ.

GM2 DTO.GEN.115(a) Deklaracja**OBOWIĄZEK DTO DOTYCZĄCY POMYŚLNEGO ZŁOŻENIA DEKLARACJI**

Obowiązkiem DTO jest złożenie deklaracji właściwemu organowi. Jeżeli DTO nie otrzyma potwierdzenia otrzymania deklaracji od właściwego organu zgodnie z pkt ARA.DTO.100 w rozsądnym terminie po złożeniu deklaracji, DTO powinna skontaktować się z właściwym organem w celu sprawdzenia, czy deklaracja została złożona z pomyślnym skutkiem.

AMC1 DTO.GEN.115(a)(2) Deklaracja**WYKAZ LOTNISK I MIEJSC OPERACJI LOTNICZYCH DTO**

Za wyjątkiem DTO, które zapewniają szkolenia balonowe, wykaz lotnisk i miejsc operacji lotniczych w deklaracji powinna zawierać co najmniej te lotniska i miejsca operacji lotniczych, w których DTO, na stałe lub tymczasowo (np. obozy szkoleniowe), prowadzi szkolenia, w których bazują jej szkolne statki powietrzne i gdzie ma swoje zaplecze, zgodnie z wymogami Części DTO.

Lotniska i miejsca operacji lotniczych, które służą wyłącznie jako miejsca docelowe do szkoleniowych lotów nawigacyjnych, nie muszą być wymienione w deklaracji.

AMC1 DTO.GEN.115(a)(5) Deklaracja**WYKAZ STATKÓW POWIETRZNYCH I SZKOLENIOWYCH URZĄDZEŃ SYMULACJI LOTU (FSTD)**

- (a) Wykaz statków powietrznych wykorzystywanych przez DTO powinien zawierać co najmniej modele wykorzystywane do szkolenia (np. Cessna 152, Piper PA 28, Robinson R22, i inne). Nie ma potrzeby, aby wymieniać w deklaracji każdy indywidualny statek powietrzny wraz z jego znakami rejestracyjnymi.
- (b) Wykaz FSTD wykorzystywanych przez DTO powinien zawierać odniesienia do certyfikatów kwalifikacji FSTD.

AMC1 DTO.GEN.115(c) Deklaracja**ZŁOŻENIE PROGRAMÓW SZKOLENIA WRAZ Z DEKLARACJĄ**

Za wyjątkiem programów szkolenia w zakresie kursów standaryzacyjnych na egzaminatora lub kursów odświeżających dla egzaminatorów, DTO może zawrzeć w deklaracji jedynie odniesienie do programu szkolenia, jeżeli ten program szkolenia:

- a) został już zweryfikowany przez właściwy organ pod kątem zgodności z Częścią FCL lub

- b) został opracowany przez właściwy organ jako standardowy program szkolenia, w stosownych przypadkach.

GM1 DTO.GEN.210(a)(1)(i) Wymagania dotyczące personelu

SYSTEM ZGŁASZANIA ZDARZEŃ ZGODNY Z ROZPORZĄDZENIEM (UE) NR 376/2014

Poniższa lista zawiera przegląd głównych elementów systemu zgłaszania zdarzeń zgodnego z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 Tekst mający znaczenie dla EOG (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18 oraz Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2019, str. 1) i zawiera odniesienia do odpowiednich artykułów tego rozporządzenia

- (a) System zgłaszania zdarzeń, który zapewnia zarówno obowiązkowe, jak i dobrowolne zgłaszanie (patrz Artykuł 4 i 5).

Uwaga 1: System obowiązkowego zgłaszania zdarzeń ustanowiony na podstawie rozporządzenia (UE) nr 376/2014 jest również przeznaczony do zgłaszania tych dodatkowych elementów, które kwalifikują się do obowiązkowego zgłaszania i są określone w przepisach wykonawczych EASA.

Uwaga 2: System dobrowolnego zgłaszania zdarzeń ma na celu ułatwienie gromadzenia szczegółowych informacji o zdarzeniach, które mogą nie zostać wychwycone w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem postrzeganych przez organizację zgłaszającą jako rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

- (b) Wyznaczenie jednej lub większej liczby osób, które będą w sposób niezależny zajmować się gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem szczegółowych danych dotyczących zdarzeń w zakresie gromadzenia danych i identyfikacji zagrożeń (patrz Artykuł 6(1)).

Uwaga 1: W porozumieniu ze swoimi właściwymi organami, małe organizacje mogą korzystać z uproszczonych mechanizmów zapewniających gromadzenie, ocenę, przetwarzanie, analizę i przechowywanie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, prawdopodobnie poprzez współdzielenie tych zadań z innymi podobnymi organizacjami.

Uwaga 2: Istniejący wewnętrzny system zgłaszania, który gromadzi dane, propozycje

i informacje istotne dla bezpieczeństwa, w tym dane, propozycje i informacje dotyczące potencjalnych problemów związanych z bezpieczeństwem, które nie doprowadziły do zdarzenia, może służyć jako podstawa dla systemu obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń. Na podstawie tej puli istotnych dla bezpieczeństwa informacji i danych zgromadzonych wewnętrznie, organizacja określi czy wymagane jest obowiązkowe zgłaszanie czy też odpowiednie będzie zgłaszanie dobrowolne.

- (c) Zgłaszanie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania najszybciej jak to możliwe, a w każdym przypadku nie później niż w ciągu 72 godzin od chwili, w której dowiedziano się o zdarzeniu (patrz Artykuł 4(8) i (9)).

Uwaga 1: Odniesienie do „dowiedzenia się” o zdarzeniu oznacza, że osoba w organizacji identyfikuje zdarzenie jako należące do kategorii obowiązkowego zgłoszenia – zwykle poprzez udział w zdarzeniu lub obserwowanie go, ale także w przypadku przeglądu lub sprawdzania informacji przekazanych do systemu zgłaszania zdarzeń organizacji. W przypadku organizacji projektujących lub

produkujących, 72-godzinny okres rozpoczyna się w chwili stwierdzenia niebezpiecznego stanu.

W przypadku zautomatyzowanych systemów gromadzenia danych, 72-godzinny okres zaczyna się w momencie, gdy osoba odpowiedzialna za analizę danych wykryje zdarzenie podlegające zgłoszeniu.

Uwaga 2: Okres 72 godzin nie dotyczy zgłaszania szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogą wiązać się z rzeczywistym lub potencjalnym ryzykiem dla bezpieczeństwa lotniczego oraz informacji związanych z bezpieczeństwem zgromadzonych w ramach systemu dobrowolnego zgłaszania. Należy je zgłaszać terminowo (patrz Artykuł 5(5) i (6)).

- (d) Ustanowienie procesów kontroli jakości danych w celu zapewnienia, że wstępnie zgromadzone informacje i dane przechowywane w bazie(bazach) danych są spójne (patrz Artykuł 7(3)).

Uwaga: Uznaje się, że procesy kontroli jakości danych powinny dotyczyć czterech głównych obszarów:

- błędy w wprowadzaniu danych,
 - kompletność danych, szczególnie w odniesieniu do danych obowiązkowych,
 - właściwe wykorzystanie systematyki ADREP²,
 - poprawa spójności danych, zwłaszcza pomiędzy wstępnie zgromadzonymi informacjami a zgłoszeniem przechowywanym w bazie danych (patrz Artykuł 7(3)).
- (e) Przechowywanie zgłoszeń zdarzeń, które kwalifikują się do obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania w jednej lub większej liczbie baz danych (Artykuł 6(5)) przy użyciu standardowych formatów w celu ułatwienia wymiany informacji i które są kompatybilne z oprogramowaniem ECCAIRS³ i systematyką ADREP (patrz Artykuł 7(4)).

Uwaga: Organizacje, które mogą raportować za pośrednictwem systemu zgłaszania zgodnego z oprogramowaniem ECCAIRS zapewnianego przez ich właściwy organ uznaje się automatycznie za zgodne z wymaganiami systemu zgłaszania, o których mowa w Artykule 7(4), i nie muszą mieć własnego systemu zgłaszania kompatybilnego z oprogramowaniem ECCAIRS.

- (f) Zastosowanie polityki bezpieczeństwa (patrz AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii)) w odniesieniu do zdarzeń:
- (1) identyfikacja zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z określonymi zdarzeniami lub grupami zdarzeń zgłoszonymi właściwemu organowi (patrz Artykuł 13(1));
 - (2) analiza powiązanych ryzyk pod względem prawdopodobieństwa i dotkliwości wyniku, a także ocena ryzyka pod względem tolerancji;
 - (3) na podstawie wyniku oceny ryzyka: określenie potrzeby działań łagodzących, jako konieczne do poprawy bezpieczeństwa lotniczego (por. art. 13 ust. 2); i
 - (4) monitorowanie terminowego wdrażania i skuteczności wymaganych działań łagodzących (patrz Artykuł 13(2)).
- (g) Oprócz działań wymaganych zgodnie z pkt 6 powyżej, jeżeli organizacja identyfikuje rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego w następstwie analizy zdarzeń lub grupy zdarzeń:

² System zgłaszania danych dotyczących wypadków/incydentów ICAO (ADREP)

³ Europejskie centrum koordynacji systemów zgłaszania wypadków i incydentów (ECCAIRS)

- (1) przekazanie właściwemu organowi w terminie 30 dni od daty powiadomienia organu o zdarzeniu następujących informacji (Artykuł 13(4)):
 - (i) wstępne wyniki przeprowadzonej oceny ryzyka; i
 - (ii) informacje o wszelkich wstępnych działaniach łagodzących, które należy podjąć.
- (2) w przypadku gdy jest to wymagane, przekazanie ostatecznych wyników analizy ryzyka do właściwego organu, natychmiast po ich udostępnieniu, lecz co do zasady nie później niż trzy miesiące od daty powiadomienia organu o zdarzeniu (patrz Artykuł 13(4)).

Uwaga: Prawny obowiązek przedstawienia wstępnych wyników analizy zdarzenia, raportów z działań następczych i ostatecznych wyników spoczywa na organizacji, która wydała wstępne zgłoszenie. W sytuacji gdy organizacja otrzymuje kopię zgłoszenia od innej organizacji, która wstępnie zgłosiła zdarzenie do właściwego organu, w zależności od jej wkładu w rzeczywiste lub potencjalne ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego leżące u podstaw zdarzenia, można jednak wymagać od niej przeprowadzenia własnej analizy zgłoszonego problemu oraz przedstawienia właściwemu organowi raportu z działań następczych.

- (h) Polityka bezpieczeństwa i „just culture”: konsultacje z przedstawicielami pracowników w celu zapewnienia wzajemnego porozumienia i przyjęcia zasad opisujących sposób w jaki zasady „just culture” są zagwarantowane i wdrożone w ramach organizacji.

Uwaga 1: Celem tych zasad jest zapewnienie, że pracownicy i personel kontraktowy, który zgłasza lub jest wymieniony w zgłoszeniach zdarzeń, zarówno obowiązkowych jak i dobrowolnych, nie ponoszą jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub jakiegokolwiek innej organizacji, dla której są świadczone usługi, z powodu informacji przekazanych przez osobę zgłaszającą (patrz Artykuł 16(9)), o ile nie ma zastosowania wyjątek (patrz Artykuł 16(10)).

Uwaga 2: Przedstawiciele pracowników mogą być wyznaczani przez związek zawodowy lub przez samych pracowników.

- (i) Zapewnienie, że pracownicy i personel kontraktowy regularnie otrzymują informacje dotyczące analizy i działań następczych dotyczących zdarzeń, w odniesieniu do których podjęto działania łagodzące (patrz Artykuł 13(3)), przy jednoczesnym zapewnieniu upowszechniania wyłącznie informacji zdepersonalizowanych.
- (j) Zapewnienie, aby dane osobowe były udostępniane pracownikom organizacji, innym niż osoby wyznaczone zgodnie z pkt (2) tylko w sytuacji, gdy jest to absolutnie konieczne do zbadania zdarzeń w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego.
- (k) Zapewnienie, że zgłoszenia kierowane do właściwego organu zawierają co najmniej informacje wymienione w Załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 376/2014.

AMC1 DTO.GEN.210(a)(1)(ii) Wymagania dotyczące personelu

POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

- a) Polityka bezpieczeństwa powinna określać, w odniesieniu do programu szkolenia DTO, przynajmniej środki i metody stosowane do:
 - (1) identyfikacji zagrożeń;
 - (2) oceny ryzyka oraz
 - (3) skuteczności środków łagodzących (wdrożenie i działania następcze).

- (b) Polityka bezpieczeństwa powinna dodatkowo uwzględniać procedury wymagane do zgłaszania zdarzeń zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 (patrz GM1 DTO.GEN.210(a)).

AMC1 DTO.GEN.210(a)(2) Wymagania dotyczące personelu

KWALIFIKACJE I DOŚWIADCZENIE KIEROWNIKA SZKOLENIA (HT)

- (a) HT powinien posiadać, w związku z wielkością i zakresem szkolenia DTO, wystarczające uprawnienia kierownicze w celu wywiązania się z obowiązków oraz powinien:
- (1) w przypadku DTO, która zapewnia szkolenie w zakresie statków powietrznych lub FSTD, posiadać nieograniczone uprawnienie instruktorskie zgodnie z Częścią FCL z przywilejami instruktorskimi, które są istotne dla szkolenia prowadzonego przez DTO, w tym dostateczne doświadczenie w razie potrzeby;
 - (2) w przypadku DTO, która zapewnia wyłącznie szkolenie w zakresie wiedzy teoretycznej, posiadać odpowiednie doświadczenie w lotnictwie i wiedzę istotną dla zapewnianego szkolenia.
- (b) W DTO, która zapewnia kursy szkoleniowe dla różnych kategorii statków powietrznych, HT powinien być wspomagany przez jednego lub większą liczbę wyznaczonych zastępców HT, posiadających kwalifikacje zgodnie z pkt (a) oraz w zakresie odpowiednich kategorii statków powietrznych.

GM1 DTO.GEN.210(a)(2) Wymagania dotyczące personelu

WYSTARCZAJĄCE DOŚWIADCZENIE KIEROWNIKA SZKOLENIA (HT)

„Wystarczające doświadczenie”, zgodnie z AMC2 DTO.GEN.210(a)(1), pkt (a)(1) oznacza, że HT powinien uzyskać wymagane doświadczenie jako instruktor, aby mieć zdolność administrowania określoną działalnością szkoleniową danego DTO. Przy określaniu wymaganego doświadczenia, pod uwagę należy wziąć następujące czynniki:

- (a) zakres szkolenia DTO, w tym konkretne kursy szkoleniowe (np. uprawnienie akrobacyjne, uprawnienie do wykonywania lotów chmurowych na szybowcach, kursy na egzaminatorów na szybowce i balony),
- (b) lokalizacja obszaru szkolenia DTO (np. góry, morze, zatłoczona przestrzeń powietrzna),
- (c) wielkość DTO (zakres działalności, liczba lotnisk szkoleniowych i miejsc operacji lotniczych),
- (d) wykorzystanie FSTD,
- (e) modele szkolnych statków powietrznych wykorzystywanych przez DTO.

GM1 DTO.GEN.210(c) Wymagania dotyczące personelu

OKOLICZNOŚCI, W KTÓRYCH NIE MOŻNA MIEĆ PEWNOŚCI, ŻE DANA OSOBA BĘDZIE WYKONYWAĆ ZADANIA PRZEDSTAWICIELA LUB KIEROWNIKA SZKOLENIA (HT) W SPOSÓB, KTÓRY ZAPEWNI OCHRONĘ I ROZWÓJ BEZPIECZEŃSTWA LOTNICZEGO

Przykłady obiektywnych przesłanek wskazujące na to, że nie można mieć pewności, że dana osoba będzie wykonywać zadania przedstawiciela lub HT w sposób, który zapewnia ochronę i rozwój bezpieczeństwa lotniczego.

Jeżeli osoba ta, w ciągu ostatnich 5 lat poprzedzających nominację na przedstawiciela lub HT, w deklaracji zgodnej z przepisami Części DTO:

- (a) posiada lub posiadała licencję pilota i licencja ta i/lub wszelkie związane z nią uprawnienia, certyfikaty lub upoważnienia podlegały ograniczeniu, zawieszeniu lub cofnięciu,
- (b) ponosi odpowiedzialność za popełnienie jakiejkolwiek niezgodności w sposób świadomy i celowy z rozporządzeniem bazowym i przepisami wykonawczymi do niego.

AMC1 DTO.GEN.210(d);(e) Wymagania dotyczące personelu

INSTRUKTORZY DTO

W celu zapewnienia i monitorowania, że instruktorzy utrzymują wymagane kwalifikacje, zadeklarowane organizacje szkolenia powinny stale prowadzić listę wszystkich instruktorów zawierającą informacje dotyczące ich uprawnień instruktorskich oraz okresów ważności ich licencji, uprawnień i certyfikatów, w tym ich orzeczeń lekarskich.

GM1 DTO.GEN.210(d);(e) Wymagania dotyczące personelu

ZASOBY (INSTRUKTORZY)

- (a) Stosunek liczby wszystkich studentów do liczby instruktorów szkolenia praktycznego powinien pozwolić na utrzymanie jakości i bezpieczeństwa zapewnianego szkolenia.
- (b) Liczba miejsc w klasie dla przedmiotów szkolenia naziemnego wymagających wysokiego stopnia nadzoru lub zajęć praktycznych nie powinna przekraczać 28 uczniów.

AMC1 DTO.GEN.215 Wymagania dotyczące zaplecza

- (a) Zaplecze DTO powinno obejmować:
 - (1) zaplecze planowania lotów umożliwiające dostęp, co najmniej do:
 - (i) odpowiednich i aktualnych map i wykresów lotniczych,
 - (ii) aktualnych informacji służby informacji lotniczej (AIS),
 - (iii) aktualnych informacji meteorologicznych,
 - (iv) środków łączności z kontrolą ruchu lotniczego (ATC) (w stosownych przypadkach),
 - (v) wszelkich innych materiałów związanych z bezpieczeństwem lotu;
 - (2) odpowiednie zaplecze na potrzeby briefingu o wystarczającej wielkości i liczbie;
 - (3) odpowiednie biuro(-a), w celu umożliwienia instruktorom szkolenia praktycznego: pisania raportów na temat studentów, wypełniania dokumentacji i innych powiązanych dokumentów, stosownie do przypadku;
 - (4) odpowiednie miejsca odpoczynku dla instruktorów i studentów, odpowiednio do zadania szkolenia;
 - (5) w przypadku DTO prowadzących wyłącznie szkolenia w zakresie licencji BPL lub LAPL(B), wyposażenie operacji lotniczych wymienione w pkt (a)(1) do (a)(4) może zostać zastąpione przez inne odpowiednie zaplecze, gdy operacje lotnicze wykonywane są poza lotniskami.
- (b) Na potrzeby szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej, dostępne powinno być następujące zaplecze:
 - (1) odpowiednie wyposażenie pomieszczeń klasowych dla aktualnej w danym czasie liczby studentów;

- (2) odpowiedni sprzęt demonstracyjny dla wsparcia szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej;
- (3) odpowiednie biuro(-a) dla personelu instruktorskiego.

AMC1 DTO.GEN.220 Prowadzenie dokumentacji

Dokumentacja szkoleniowa powinna być przechowywana w wersji papierowej lub elektronicznej przez DTO, w którym kandydat odbywa szkolenie.

AMC1 DTO.GEN.230 Program szkolenia DTO

- (a) Program szkolenia DTO powinien zawierać przynajmniej następujące informacje:
 - (1) cel kursu;
 - (2) zaliczenie wcześniejszych doświadczeń oraz wymagania wstępne (w tym odpowiednie procedury dla studentów, którzy chcą ukończyć szkolenie po rozpoczęciu szkolenia w innej organizacji);
 - (3) wykaz wszystkich ćwiczeń lotniczych i FSTD, które będą nauczane, w tym opis celu każdego ćwiczenia;
 - (4) podsumowanie programu nauczania;
 - (5) struktura i treść szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej;
 - (6) struktura całego kursu oraz integracja szkolenia w zakresie wiedzy teoretycznej, szkolenia na FSTD i szkolenia lotniczego;
 - (7) sprawdzanie postępów ucznia pod kątem wiedzy teoretycznej i szkolenia w locie, stosownie do przypadku.
- (b) Przy opracowywaniu programu szkolenia dla kursu na uprawnienia na typ, oprócz zachowania zgodności z obowiązkowymi elementami szkolenia zawartymi w danych dotyczących zgodności operacyjnej (OSD), jak określono w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012⁴, DTO powinna również spełniać wszelkie inne zalecenia (tj. akceptowalne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań (AMC)), o których w nim mowa.

AMC1 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

- (a) Na liczbę szkolnych statków powietrznych może mieć wpływ:
 - (1) dostępność FSTD oraz
 - (2) liczba lotnisk i miejsc operacji lotniczych DTO (patrz AMC1 DTO.GEN.115(a)(2)).
- (b) Każdy szkolny statek powietrzny powinien być:
 - (1) wyposażony zgodnie z wymaganiami specyfikacji szkoleniowych w zakresie ćwiczenia, w którym jest wykorzystywany;
 - (2) z wyjątkiem balonów lub statków powietrznych jednomiejscowych, wyposażony w podstawowe układy sterowania lotem, które są natychmiast dostępne zarówno dla ucznia, jak i dla instruktora (np. , podwójne układy sterowania lotem lub centralny drążek sterowy); nie należy wykorzystywać układów sterowania lotem w ruchu wahadłowym.
- (c) Flota powinna obejmować, odpowiednio do kursów szkoleniowych:

⁴ Rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. L 224, 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.)

- (1) w przypadku samolotów i szybowców, statki powietrzne odpowiednie do zademonstrowania przeciągnięcia i unikania korkociągu;
 - (2) w przypadku śmigłowców, śmigłowce odpowiednie do zademonstrowania autorotacji;
 - (3) w przypadku FSTD; każde FSTD powinno być wyposażone zgodnie z wymaganiami specyfikacji szkoleniowych w zakresie kursu, w którym jest wykorzystywane.
- (d) Jeden pojedynczy statek powietrzny posiadający wszystkie wymagane cechy szkolnych statków powietrznych, o których mowa w pkt (b) i (c) powyżej, może być wystarczający.

AMC3 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

PROCES OCENY

Rozróżnia się dwa przypadki procesu oceny statków powietrznych wymienionych w Załączniku I:

- (a) Statki powietrzne wymienione w Załączniku I, które posiadają świadectwo zdatności do lotu (CoA) na poziomie ICAO
- (1) W celu wsparcia procesu oceny przeprowadzanego przez właściwy organ oraz dostarczenia właściwemu organowi wystarczających danych dotyczących danego statku powietrznego, instruktor posiadający kwalifikacje zgodnie z Załącznikiem I (Part – FCL) do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011 i wyznaczony przez kierownika szkolenia (HT) DTO powinien ocenić, czy statek powietrzny jest właściwie wyposażony i odpowiedni do prowadzonych kursów szkoleniowych. Wynik tej oceny należy przedłożyć właściwemu organowi i może on być dołączony już na etapie składania wniosku o zatwierdzenie.
 - (2) Podczas procesu oceny właściwy organ powinien uwzględnić czy statki powietrzne, które posiadają świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z Załącznikiem 8 do Konwencji Chicagowskiej zapewniają poziom bezpieczeństwa porównywalny z poziomem wymaganym przez Załącznik II do rozporządzenia bazowego, chyba że właściwy organ określi, że wymagania zdatności do lotu zastosowane przy certyfikacji statku powietrznego lub wymagania dotyczące doświadczenia w eksploatacji lub systemu bezpieczeństwa Państwa Projektu, nie zapewniają porównywalnego poziomu bezpieczeństwa.
- (b) Statki powietrzne wymienione w Załączniku I, które nie posiadają świadectwa zdatności do lotu (CoA) na poziomie ICAO

Przed włączeniem tych statków powietrznych do floty DTO i ich wykorzystaniem w szkoleniach w celu uzyskania licencji i uprawnień zgodnie z Part – FCL, organizacja DTO powinna złożyć wniosek o zatwierdzenie do właściwego organu, który powinien przeprowadzić proces oceny w następującej kolejności:

- (1) Wstępna ocena przeprowadzona przez właściwy organ i uwzględnione kryteria

Właściwy organ powinien wziąć pod uwagę następujące kryteria (wykaz nie ma charakteru wyczerpującego):

- (i) krajowe wymagania w zakresie zdatności do lotu, na podstawie których wydano CoA;
 - (ii) podobieństwa statków powietrznych do certyfikowanego wariantu;
 - (iii) statki powietrzne z zadowalającym doświadczeniem eksploatacyjnym jako szkolny statek powietrzny;
 - (iv) prosta i konwencjonalna konstrukcja statku powietrznego;
 - (v) statki powietrzne, które nie mają niebezpiecznych cech konstrukcyjnych lub szczegółów, na podstawie doświadczenia; oraz
 - (vi) obsługiwane systemy, wyposażenie i urządzenia statku powietrznego, które nie wymagają wyjątkowych umiejętności ani siły.
- (2) Dodatkowa ocena przeprowadzana przez wykwalifikowanego instruktora

W celu wsparcia procesu oceny przeprowadzanego przez właściwy organ oraz dostarczenia właściwemu organowi wystarczających danych związanych z danym statkiem powietrznym, po pozytywnej wstępnej ocenie właściwego organu zgodnie z pkt 1) instruktor posiadający kwalifikacje zgodnie z Part – FCL i wyznaczony przez HT DTO powinien wykazać w raporcie z oceny, że statek powietrzny jest właściwie wyposażony i odpowiedni do prowadzonych kursów szkoleniowych. W raporcie z oceny należy uwzględnić wszystkie następujące kryteria:

- (i) statek powietrzny powinien być bezpiecznie sterowany i zwrotny we wszystkich przewidywanych warunkach eksploatacji, w tym po awarii jednego lub więcej układów napędowych;
- (ii) statek powietrzny powinien umożliwiać płynne przejście z jednej fazy lotu do drugiej bez konieczności wyjątkowych umiejętności pilotowania, czujności, siły lub obciążenia pracą w jakichkolwiek prawdopodobnych warunkach operacyjnych;
- (iii) statek powietrzny powinien mieć wystarczającą stabilność, aby zapewnić, że wymagania stawiane pilotowi nie są nadmierne, biorąc pod uwagę fazę i czas trwania lotu; oraz
- (iv) ocena powinna uwzględniać siły sterowania, środowisko kabiny lotniczej, obciążenie pracą pilota i inne czynniki ludzkie (HF), w zależności od fazy i czasu trwania lotu.

Właściwy organ powinien wydać zatwierdzenie z zastrzeżeniem pozytywnego raportu z oceny, o którym mowa w pkt (2).

GM1 DTO.GEN.240 Szkolne statki powietrzne i FSTD

DTO jest zobowiązana do korzystania z odpowiedniej floty szkolnych statków powietrznych. Jednak od DTO nie wymaga się posiadania na własność wykorzystywanych statków powietrznych. W każdym przypadku DTO ma obowiązek używać zdadne do lotu i odpowiednio wyposażone, certyfikowane i ubezpieczone statki powietrzne i FSTD, odpowiednio do danego ćwiczenia szkoleniowego.

AMC1 DTO.GEN.250 Lotniska i miejsca operacji lotniczych

INFORMACJE OGÓLNE

- (a) Za wyjątkiem balonów, bazowe lotnisko lub miejsce operacji lotniczych oraz wszelkie inne lotniska lub miejsca operacji lotniczych, w których prowadzone jest szkolenie lotnicze, powinny mieć co najmniej następujące zaplecze:
- (1) co najmniej jedna droga startowa lub strefa podejścia końcowego i startu (FATO) umożliwiające szkolnym statkom powietrznym wykonywanie normalnego startu lub lądowania w granicach osiąarów wszystkich statków powietrznych wykorzystywanych do lotów szkoleniowych na tym lotnisku lub w miejscu operacji lotniczych;
 - (2) wskaźnik kierunku wiatru, który jest widoczny na poziomie ziemi od końców każdej drogi startowej lub w odpowiednich miejscach oczekiwania;
 - (3) odpowiednie oświetlenie elektryczne drogi startowej, jeśli jest wykorzystywana do szkolenia w nocy;
 - (4) służby ruchu lotniczego (ATS), z wyjątkiem niekontrolowanych lotnisk lub miejsc operacji lotniczych, w których wymagania szkoleniowe mogą być bezpiecznie spełnione przez inny akceptowalny środek łączności.
- (b) Oprócz pkt (a), w przypadku śmigłowców, miejsca szkolenia powinny być dostępne dla:
- (1) szkolenia w zakresie operacji w strefach zamkniętych;
 - (2) symulowanej autorotacji przy wyłączonym silniku oraz
 - (3) operacji na pochyłym terenie.
- (c) W przypadku balonów, miejsca startu wykorzystywane przez DTO powinny umożliwiać normalny start i przewyższenie nad wszystkimi przeszkodami na ścieżce lotu po starcie wynoszące co najmniej 50 stóp.
- (d) W drodze odstępstwa od pkt (a) do (c) powyżej, w przypadku szkoleń, które muszą odbywać się w określonym środowisku (szkolenie w zakresie uprawnień do wykonywania lotów w terenie górzystym, szkolenie w zakresie wodnosamolotów), wykorzystywane miejsca szkolenia powinny mieć cechy i zaplecze, które są niezbędne do zapewnienia bezpiecznego prowadzenia szkolenia.

AMC1 DTO.GEN.250(b) Lotniska i miejsca operacji lotniczych

WYSTARCZAJĄCE ZASOBY DTO, KTÓRE ZAPEWNIAJĄ SZKOLENIA DLA SAMOLOTÓW LUB ŚMIGŁOWCÓW NA WIĘCEJ NIŻ JEDNYM LOTNISKU LUB MIEJSCU OPERACJI LOTNICZYCH

- (a) Zastępcy kierowników szkolenia powinni spełniać te same wymagania w zakresie kwalifikacji jak określone w AMC1 DTO.GEN.210(a)(2) dla kierownika szkolenia (HT).
- (b) DTO powinna mieć niezbędną liczbę instruktorów (pkt DTO.GEN.210(d) i (e)), a także niezbędną liczbę szkolnych statków powietrznych (pkt DTO.GEN.240) w celu zapewnienia odpowiedniego szkolenia na wszystkich lotniskach i we wszystkich miejscach operacji lotniczych.
- (c) Na każdym lotnisku lub w miejscu operacji lotniczych DTO, DTO powinna dysponować zapleczem (pkt DTO.GEN.215) w zależności od rodzaju szkolenia prowadzonego na każdym lotnisku lub w miejscu operacji lotniczych.

AMC1 DTO.GEN.270(a) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

COROCZNY PRZEGLĄD WEWNĘTRZNY

Coroczny przegląd wewnętrzny powinien składać się z kompleksowej oceny, czy DTO skutecznie wykonuje zadania i obowiązki zgodnie z punktem DTO.GEN.210. Szczególny nacisk należy położyć na następujące elementy:

- (a) dostępność wystarczających zasobów,
- (b) prowadzenie szkoleń zgodnie z wymaganiami Części FCL i Części DTO, z programem (-ami) szkolenia DTO i polityką bezpieczeństwa DTO,
- (c) wyrywkowe kontrole dokumentacji szkoleniowej i certyfikatów ukończenia kursu wydanych przez DTO,
- (d) ocena programu (-ów) szkolenia pod kątem (ich) adekwatności i aktualności,
- (e) szkolne statki powietrzne, w tym ich dokumenty i zapis obsługi technicznej,
- (f) lotniska i miejsca operacji lotniczych, w tym powiązane zaplecze,
- (g) ocena adekwatności i skuteczności działań następczych, naprawczych i, w stosownych przypadkach, działań zaradczych podejmowanych w następstwie niezgodności wykrytych wewnętrznie lub uznawanych za niezgodność zgodnie z pkt DTO.GEN.150,
- (h) ocena polityki bezpieczeństwa, w tym jej środków i metod określonych w AMC1 DTO.GEN.210, pod względem jej adekwatności i aktualności,
- (i) ocena skuteczności wdrożenia środków łagodzących, jak przewidziano w polityce bezpieczeństwa DTO.

AMC1 DTO.GEN.270(b) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

ROCZNE SPRAWOZDANIE Z DZIAŁALNOŚCI

- (a) W odniesieniu do ubiegłego roku kalendarzowego, roczne sprawozdanie z działalności powinno zawierać przynajmniej wykazy:
 - (1) wszystkich faktycznie oferowanych kursów szkoleniowych i szkoleń odświeżających;
 - (2) nazwisk wszystkich instruktorów szkolenia praktycznego, szkolenia symulatorowego i szkolenia teoretycznego zaangażowanych w świadczenie szkolenia, w tym, w przypadku DTO oferujących szkolenia w zakresie samolotów, śmigłowców i szybowców, informacje o lotniskach i miejscach operacji lotniczych DTO, gdzie w głównej mierze prowadzi szkolenia;
 - (3) liczb studentów na jednym kursie szkoleniowym;
 - (4) wszystkich wykorzystywanych szkolnych statków powietrznych i FSTD, w tym znaki rejestracyjne i kody liter kwalifikacji FSTD (stosownie do przypadku), w tym, w odniesieniu do każdego statku powietrznego, informacje na temat:
 - (i) kursów szkoleniowych, w których statek powietrzny był wykorzystywany oraz
 - (ii) lotnisk DTO, na których statek powietrzny był przede wszystkim wykorzystywany;
 - (5) wszystkich zdarzeń, wypadków i incydentów, które miały miejsce podczas kursów szkoleniowych oraz
 - (6) wszelkich innych informacji uznanych za istotne przez DTO.

AMC1 DTO.GEN.270(c) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

ZŁOŻENIE SPRAWOZADANIA Z COROCZNEGO PRZEGLĄDU WEWNĘTRZNEGO I ROCZNEGO SPRAWOZDANIA Z DZIAŁALNOŚCI WŁAŚCIWEMU ORGANOWI

Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności za każdy ubiegły rok kalendarzowy należy składać właściwemu organowi w terminie uzgodnionym pomiędzy DTO a właściwym organem.

GM1 DTO.GEN.270(c) Sprawozdanie z corocznego przeglądu wewnętrznego i roczne sprawozdanie z działalności

ZŁOŻENIE SPRAWOZADANIA Z COROCZNEGO PRZEGLĄDU WEWNĘTRZNEGO I ROCZNEGO SPRAWOZDANIA Z DZIAŁALNOŚCI WŁAŚCIWEMU ORGANOWI

Zaleca się, aby właściwy organ i DTO uzgodniły regularne ramy czasowe; na przykład, że coroczny przegląd wewnętrzny i roczne sprawozdanie z działalności za ostatni rok kalendarzowy powinny być złożone w pierwszym kwartale każdego roku.