

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

## ROZDZIAŁ 4 – INSPEKCJA OPERACYJNA KABINY (CAB)

### 1. CEL INSPEKCJI

1.1 Inspekcje operacyjne kabiny pasażerskiej (CAB) mają za zadanie zbadanie przez inspektora nadzoru operacyjnego w naturalnym i kompletnym środowisku operacyjnym zgodności stosowanych przez personel pokładowy praktyk z ustalonymi dla tych czynności zasadami, procedurami i przepisami itp.

1.2 Podczas inspekcji operacyjnej kabiny pasażerskiej (CAB) należy ocenić, co najmniej następujące elementy systemu Operatora:

- Czy na lot wyznaczono dostateczną liczbę członków personelu pokładowego oraz wyznaczono spośród nich starszego członka personelu podkładowego (szefa pokładu);
- Czy personel pokładowy ma zapewnione i zajmuje specjalnie dla niego przeznaczone miejsca (siedzenia) oraz czy są one wyposażone w pasy bezpieczeństwa oraz czy siedzenia te są rozmieszczone w pobliżu wyjść awaryjnych;
- Czy kwalifikacje i umiejętności członków personelu pokładowego są wystarczające;
- Czy podręczniki, instrukcje oraz inna dokumentacja zakładowa Operatora dotycząca personelu pokładowego są aktualne, przydatne i stosowane;
- Czy personel pokładowy przestrzega warunków i ograniczeń operacyjnych zawartych w Instrukcji Operacyjnej;
- Czy personel pokładowy przestrzega warunków użytkowania i ograniczeń technicznych wyposażenia pokładowego statku powietrznego;
- Czy personel pokładowy posiada umiejętności korzystania z wyposażenia pokładowego, przeznaczonego do użycia lub obsługi przez ten personel, w tym umiejętność użycia pokładowego wyposażenia awaryjnego;
- Czy personel pokładowy posiada umiejętności wykonania pokazu dla pasażerów użycia wyposażenia awaryjnego, zapięcia pasów itd.;
- Czy personel pokładowy w trakcie lotu prawidłowo informuje pasażerów o:
  - Rozmieszczeniu bagażu podręcznego;
  - Przestrzeganiu przepisów o zakazie palenia( jeśli dotyczy);
  - Instruowaniu, kiedy i jak należy korzystać z pasów bezpieczeństwa;
  - Instruowaniu, kiedy oparcia foteli muszą być w pozycji pionowej;
  - Procedurach i zasadach dotyczących zakładania i używania masek tlenowych;

- Rozmieszczeniu i korzystaniu z wyjść awaryjnych;
- Rozmieszczeniu i korzystaniu z kamizelek ratunkowych;
- Ograniczeniach w korzystaniu z toalet;
- Ograniczenia w użyciu przenośnych urządzeń elektronicznych (PED);
- Rozmieszczeniu kart informacyjnych dla pasażerów o zasadach postępowania w sytuacjach awaryjnych.

1.3 Personel pokładowy powinien zostać sprawdzony w zakresie znajomości rozmieszczenia i korzystania z różnego typu sprzętu awaryjnego, np. tratw ratunkowych, awaryjnego nadajnika lokalizującego (ELT), zestawów medycznych, zestawów pierwszej pomocy itp. oraz z przypisanych im obowiązków w przypadku zaistnienia sytuacji awaryjnych, takiej jak wodowanie lub lądowanie awaryjne planowane i lądowanie awaryjne nieplanowane, awaryjna ewakuacja lub też procedury specjalne np. postępowanie w przypadku podejrzenia wystąpienia choroby zakaźnej, śmierci na pokładzie itp. Taka rozmowa daje inspektorowi możliwość oceny skuteczności szkolenia personelu pokładowego oraz jego kwalifikacji. Ocena pracy personelu pokładowego powinna być oparta na stwierdzeniu ich skuteczności w egzekwowaniu od pasażerów postępowania zgodnego z wydawanymi instrukcjami i poleceniami.

### 2. ZAKRES INSPEKCJI

2.1 Szczegółowy zakres inspekcji w locie na trasie określa Raport z inspekcji w kabinie (CAB), którego druk znajduje się w Dziale 7 Podręcznika PNO (Druk ULC-CAB-01).

### 3. KWALIFIKACJE INSPEKTORA

3.1 Do przeprowadzenia inspekcji operacyjnej w kabinie (CAB) można wyznaczyć inspektora operacyjnego ULC, który ukończył szkolenie FOI.

### 4. PRZEBIEG INSPEKCJI

4.1 Inspektor ULC, wyznaczony w zatwierdzonym przez Prezesa planie lotów inspekcyjnych do przeprowadzenia określonej inspekcji operacyjnej kabiny (CAB), ma obowiązek zgłosić się do dowódcy statku z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, okazać Upoważnienie, przedstawić się oraz poinformować o zamiarze przeprowadzenia inspekcji oraz uzyskać

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

zezwolenie dowódcy statku na odbycie lotu w kabinie pasażerskiej;

4.2 Dowódca statku ma prawo odmówić poddania się inspekcji lub zakazać inspektorowi wstępu do kabiny załogi lub ograniczyć zakres prowadzonych przez inspektora czynności, jeśli uzasadniają to względy bezpieczeństwa. W takim przypadku inspektor FOI podejmuje decyzję o odstąpieniu od przeprowadzenia inspekcji, ale **musi wypełnić** Protokół Kontroli Dorażnej (GEN-14) z podaniem informacji o odmowie dowódcy poddania się inspekcji.

4.3 Inspektor FOI obserwuje czynności wykonywane przez personel pokładowy oraz wszystkie służby naziemne Operatora i/lub organizacje współpracujące w ciągu całego cyklu planowania, przygotowania i wykonywania inspekcjonowanej przez niego operacji, dokonując **na bieżąco** odpowiednich zapisów w Raporcie.

4.4 Inspektor ULC może podczas inspekcji zadawać personelowi pokładowemu pytania dotyczące znajomości przepisów, zasad i procedur, nie może to jednak przeszkadzać w wykonywaniu normalnych czynności, jak też nie może być dokonywane w obecności pasażerów lub osób postronnych

4.5 Inspektor ULC ma obowiązek wykonać wszystkie legalne polecenia dowódcy statku i personelu pokładowego podejmowane w interesie bezpieczeństwa lotu oraz przestrzegać wszystkich zasad, norm i procedur bezpieczeństwa ustanowionych w przepisach oraz Instrukcji Operacyjnej Operatora.

**UWAGA:** Inspektor ULC prowadzący inspekcję w locie kabiny pasażerskiej (CAB) **NIE JEST** członkiem załogi statku powietrznego i w **ŻADEN sposób NIE UCZESTNICZY** w pilotowaniu statku powietrznego lub wykonywaniu czynności przez członków personelu pokładowego Przewoźnika. **OBOWIAZUJACE GO CAŁKOWITY ZAKAZ** ingerowania lub nawet jeśli posiada aktualnie i uprawnienia lotnicze, właściwe dla danego rodzaju, klasy lub typu statku powietrznego i rodzaju prowadzonej operacji. sugerowania decyzji dowódcy statku lub szefowi pokładu,

4.6 Po zakończonym locie inspektor FOI wypełnia Protokół z Kontroli Dorażnej (GEN-14) klasyfikując stwierdzone niezgodności. W przypadku stwierdzenia niezgodności kategorii 1 inspektor ma podjąć wszelkie możliwe kroki aby uniemożliwić dalsze wykonanie operacji lotniczej, a w sytuacji krytycznej inspektor FOI może przerwać inspekcję. Wszystkie działania Inspektor

FOI musi opisać w Protokole z Kontroli Dorażnej (GEN-14).

4.6 Po zakończonym locie inspektor ULC powinien omówić z dowódcą statku i szefem pokładu wyniki inspekcji, z zachowaniem warunku dyskrecji, szacunku i taktu i przedłożyć mu do podpisania Protokół z Kontroli Dorażnej.

## 5. POSTĘPOWANIE PO INSPEKCJI

Sposób postępowania z raportem z inspekcji, dowodami, niezgodnościami itd. opisany jest w rozdziale 1-02-05 pkt. 7, procedurze PR-SAR-02.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 29.03.2018 Zmiana Nr: 9	INSPEKCJA OPERACYJNA KABINY (CAB)	<b>PNO-5-04-00</b> Strona 2/2
---------------------------------------	-----------------------------------	----------------------------------