

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

## ROZDZIAŁ 1 – ZASADY OGÓLNE

### 1. CERTYFIKAT I ORGAN CERTYFIKUJĄCY

1.1 Wymaganie dotyczące uzyskania **certyfikatu** na wykonywanie zarobkowego przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów zawarte jest w art. 160 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze oraz art. 8 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 216/2008 (zwanego dalej rozporządzeniem bazowym BR), który w pkt. 2 stwierdza:

*Operatorzy prowadzący działalność zarobkową wykazują swoją zdolność i środki umożliwiające wywiązywanie się z obowiązków związanych z ich przywilejami, chyba że przepisy wykonawcze stanowią inaczej. Tę zdolność oraz środki uznaje się przez wydanie certyfikatu. Przywileje przyznane operatorowi oraz zakres jego działalności określa się w certyfikacie.*

1.2 Szczegółowe zasady certyfikacji, tryb dokonywania i zakres oraz kryteria oceny, czy dany podmiot spełnia wymagania niezbędne w procesie certyfikacji określa rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z 2017 r. poz. 1400).

1.3 W zakresie, w którym ustawa PL oraz to rozporządzenie nie jest zgodne z prawem UE stosuje się przepisy rozporządzenia bazowego oraz rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 (z późniejszymi zmianami).

1.4 Niniejszy Podręcznik PNO\_965 określa zasady prowadzenia procesów certyfikacji dla uzyskania Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) z wykorzystaniem:

- samolotów,
- śmigłowców,
- szybowców i
- balonów

na zgodność z wymaganiami przepisów rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

1.5 Zgodnie z art. 2(e) rozporządzenia BR „certyfikacja” oznacza wszelkie formy uznania, że wyrób, część lub akcesorium, organizacja lub osoba spełnia mające zastosowanie wymagania, w tym wynikające z niniejszego rozporządzenia i przepisów wykonawczych do niego, jak również oznacza wydawanie odpowiednich certyfikatów potwierdzających to.

1.6 Wydanie Certyfikatu AOC musi być poprzedzone procesem certyfikacji, w którym, zgodnie z ARO.OPS.100(a):

- a) *Właściwy organ wydaje certyfikat przewoźnika lotniczego (air operator certificate, AOC) po stwierdzeniu, że operator spełnia wymagania przewidziane w ORO.AOC.100.*
- b) *Certyfikat obejmuje odpowiednie specyfikacje operacyjne.*
- c) *Właściwy organ może określić szczególne ograniczenia operacyjne. Ograniczenia te są dokumentowane w specyfikacjach operacyjnych.*

oraz ORO.AOC.100(c):

- c) *Wnioskodawcy muszą wykazać przed właściwym organem, że:*

- 1) *spełniają wszystkie wymagania załącznika IV do rozporządzenia (WE) nr 216/2008, niniejszego załącznika (część ORO), załącznika IV (część CAT) i załącznika V (część SPA) do niniejszego rozporządzenia oraz załącznika I (część 26) do rozporządzenia (UE) 2015/640;*
- 2) *wszystkie eksploatowane przez nich statki powietrzne posiadają świadectwo zdatności do lotu (Certificate of Airworthiness, CofA) zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 748/2012 lub są brane w leasing bez załogi zgodnie z ORO.AOC.110 lit. d); oraz*
- 3) *struktura ich organizacji i zarządzania jest odpowiednia i dopasowana do skali i zakresu prowadzonych operacji.*

1.7 Zgodnie z przepisem ORO.GEN.105 organem certyfikującym jest organ wskazany przez Państwo Członkowskie, którym w Polsce zgodnie z ustawą Prawo Lotnicze art. 161 (patrz rozdział 1.2 Działu 1 „System zarządzania”) jest:

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego**  
ul. Flisa 2  
02-247 Warszawa  
tel. +(22) 520 72 15/25  
E-mail: kancelaria@ulc.gov.pl

1.8 Do wszczęcia postępowania w sprawie certyfikacji i/lub złożenia wniosku upoważniona jest każda strona zainteresowana certyfikacją:

- Podmiot ubiegający się o wydanie Certyfikatu AOC po raz pierwszy (Aplikant/ Wnioskodawca) – ARO.GEN.310 oraz ORO.AOC.100;

Wydanie z: 20.08.2018 Zmiana Nr: 10	ZASADY OGÓLNE	PNO-2-01-00 Strona 1/10
--	---------------	----------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

- Posiadacz Certyfikatu AOC (przewoźnik) ubiegający się o jego zmianę – ARO.GEN.330.

**UWAGA:** W celu uproszczenia zapisu w dalszej części procedur pierwszej certyfikacji będzie używane określenie „PRZEWOŹNIK” niezależnie od tego że jest to Wnioskodawca/aplikant, a nie posiadacz AOC.

1.9 Zgodnie z ORO.GEN.115 Wniosek o wydanie lub zmianę do certyfikatu składa się w formie i sposób ustalony przez Prezesa Urzędu. Prezes Urzędu określa i publikuje na stronie internetowej ULC oraz na portalu ZSI-MOL aktualną wersję druku wniosku – ULC-AOC-01\_965 oraz wniosków pomocniczych (do uzyskania stosownych zatwierdzeń szczególnych).

UWAGA: Podmioty mające dostęp do Zintegrowanego Systemu Informatycznego LOL-MOL mogą składać wszystkie wnioski za pomocą e-formularzy.

## 2. OPŁATY I KOSZTY CERTYFIKACJI

2.1 Obowiązek, zasady i terminy wnoszenia oraz wysokość opłaty lotniczej za czynności urzędowe podejmowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego reguluje ustawa Prawo Lotnicze art. 26a i załącznik nr 6 do Ustawy.

2.2 Podmiot zobowiązany jest wnieść opłatę lotniczą w chwili złożenia wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (Art. 26e(1) ustawy Prawo Lotnicze), w wysokości określonej w ustawie, zgodnie ze specyfikacją czynności urzędowych, podaną w Załączniku 6 do tej ustawy. Kopię dowodu wpłaty należy dołączyć do wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji (odpowiednio: druk ULC-AOC-01\_965 zawarty w Dziale 7 *lub za pomocą e-formularzy w Zintegrowanym Systemie Informatycznym LOL- podmioty mające dostęp do systemu*).

2.3 Pracownik Wydziału LOL-5 (SKCP), który przyjmuje wniosek zobowiązany jest sprawdzić, czy wysokość wniesionej przez podmiot opłaty lotniczej jest naliczona zgodnie z tabelami należności, podanymi w załączniku 6 do ustawy Prawo Lotnicze. W przypadku wniesienia opłaty w wysokości niższej od wyznaczonej w ustawie, należy wezwać wnioskującego do uzupełnienia wpłaty do wysokości przewidzianej w ustawie. Informacje o sprawdzeniu potwierdza na liście kontrolnej weryfikacji formalnej LK-FORM-AOC-01\_965.

2.4 W niektórych przypadkach certyfikacji, może powstać konieczność poniesienia przez Urząd kosztów dodatkowych związanych z przeprowadzeniem audytów, szkoleń, ekspertyz lub innych procesów dowodowych w kraju albo za granicą, nieprzewidzianych w podstawowym procesie certyfikacji (Art. 26(i)). W takich przypadkach Prezes Urzędu informuje wnioskodawcę na piśmie o możliwości wystąpienia kosztów dodatkowych w wysokości określonej na podstawie wstępnej kalkulacji kosztów postępowania, jaką sporządzi Urząd. Wnioskujący zobowiązany w ciągu 7 dni poinformować Prezesa Urzędu o akceptacji tych kosztów. W przypadku braku akceptacji uznaje się, że Wnioskodawca cofnął wniosek.

2.5 Pełne rozliczenie faktycznie poniesionych przez Urząd kosztów dodatkowych certyfikacji następuje po zakończeniu przedmiotowego procesu certyfikacji (Art. 26(i)(3) Ustawy Prawo Lotnicze).

2.6 Przewoźnik wnioskujący o wszczęcie procesu certyfikacji powinien dostarczyć na własny koszt każdy dokument, urządzenie, próbę i/lub usługę, jaka będzie uznana przez Prezesa Urzędu za niezbędną dla udowodnienia (uzasadnienia) wniosku lub wykazania zgodności z obowiązującymi wymaganiami, w tym także wykonania na własny koszt lotu (lotów) pokazowych na typach, egzemplarzach statków, w ilości, czasie trwania, miejscu i trasach wskazanych przez Prezesa.

## 3. PRZEDMIOT I KATEGORIE CERTYFIKACJI

3.1 W Podręczniku PNO wyodrębniono następujące rodzaje działań certyfikacyjnych:

- a) Proces pierwszej certyfikacji (podstawowy zakres);
- b) Proces/procedura zmiany do certyfikatu;
- c) Szczególne przypadki certyfikacji (elementy uzupełniające do procesu podstawowego);
- d) Nadzór operacyjny nad certyfikowanym podmiotem.

3.2 Proces pierwszej certyfikacji jest to zespół (sekwencja) działań i czynności podejmowanych przez zainteresowany podmiot oraz organ certyfikujący (Prezesa ULC) w celu wydania Certyfikatu AOC po raz pierwszy albo wznowienia jego ważności (ARO.OPS.100).

3.3. Proces zmiany do certyfikatu jest to zespół czynności podejmowanych w celu zmiany zakresu zatwierdzenia, np. dodanie nowego statku

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

powietrznego, zmiana obszaru operacji, procedur itp. (ARO.GEN.330).

3.4 Szczególny przypadki certyfikacji są to działania podejmowane przez zainteresowany podmiot oraz organ certyfikujący (Prezesa ULC) w celu wydawania zatwierdzeń szczególnych (zgodnie z Part-SPA oraz zatwierdzenia o których mowa w Sekcji II do Part-ARO „Zatwierdzenia”) wpisywanych do certyfikatu (specyfikacji operacyjnych) jak np. operacje ETOPS, MNPS, RVSM, LVO, zaawansowane PBN, DG, Steep approach, itd. (ARO.OPS.200). innych niż objęte podstawowym procesem certyfikacji, Proces ten jest procesem uzupełniającym do podstawowego procesu certyfikacji.

3.5 Bieżący nadzór operacyjny nad certyfikowanym Przewoźnikiem jest to każde działanie organu certyfikującego (Prezesa Urzędu), podjęte w celu sprawdzenia i upewnienia się, że Przewoźnik prowadzi operacje lotnicze zgodnie z wymaganiami mających zastosowanie przepisów oraz zgodnie z zakresem swojego Certyfikatu AOC, zatwierdzeniami szczególnymi i ograniczeniami (ARO.GEN.300/305).

3.6 Szczegółowa metodyka postępowania w odniesieniu do poszczególnych rodzajów działań certyfikacyjnych podana jest w kolejnych rozdziałach Podręcznika PNO\_965.

3.7 Nieodzownym warunkiem dla zapewnienia odpowiedniej sprawności przebiegu procesu certyfikacji jest znajomość przez Przewoźnika przepisów prawa. Ewentualne niedociągnięcia wynikające z braku znajomości tych przepisów prawa mogą stanowić podstawę do podjęcia przez Prezesa Urzędu decyzji o przerwaniu procesu i odmowie wydania certyfikatu AOC.

#### 4. PODSTAWOWY PROCES CERTYFIKACJI

4.1 Podstawowy proces pierwszej certyfikacji obejmuje zespół wieloetapowych, odpowiednio opisanych procedurami działań. Działania te rozpoczynają się w momencie złożenia w ULC formalnego wniosku o wszczęcie procesu certyfikacji na przewidzianym do tego druku (odpowiednio: ULC-AOC-01\_965) wraz z wymaganymi załącznikami i kończą w momencie wydania Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnych lub przekazania decyzji o odmowie wydania wnioskowanego zatwierdzenia.

4.2 Podstawowy proces certyfikacji składa się z czterech (4) kolejno następujących po sobie etapów:

- złożenia wniosku;
- oceny dokumentacji;
- praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań;
- akceptacji dokumentów.

Podmiot wnioskujący o wydanie certyfikatu po raz pierwszy może przed etapem złożenia wniosku wystąpić o przeprowadzenie etapu informacyjnego, który polega na zapoznaniu podmiotu wnioskującego o wydanie certyfikatu z obowiązującymi przepisami prawa regulującymi szczegółowe warunki, tryb dokonywania, zakres i kryteria oceny oraz praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań i procedury prowadzenia procesów certyfikacji.

4.3 Dla każdej z tych faz należy stosować właściwe procedury podane w dalszej części Podręcznika PNO.

4.4 W procesie certyfikacji Przewoźnik ma stopniowo udowodnić i przekonać Urząd, że jest w stanie prowadzić planowaną przez niego działalność lotniczą, spełniając przy tym wszystkie, mające zastosowanie do jego przypadku, wymagania przepisów i norm lotniczych.

#### 5. PROCES/PROCEDURA ZMIANY

5.1 Proces/procedura zmiany do certyfikatu i specyfikacji operacyjnych lub dowolnego elementu systemu zarządzania organizacji wymaga uprzedniego zatwierdzenia (ORO.GEN.130). Sposób wnioskowania i procedowania jest analogiczny jak w procesie pierwszej certyfikacji. Proces zmiany może zawierać elementy opisane w „Szczególnych przypadkach certyfikacji”.

5.2 Procesy związane ze zmianą Certyfikatu AOC mogą dotyczyć:

- a) rozszerzenia zakresu Certyfikatu AOC;
- b) ograniczenia zakresu Certyfikatu AOC;
- c) zawieszenia ważności Certyfikatu AOC;
- d) cofnięcia Certyfikatu AOC;
- e) formalnej korekty Certyfikatu AOC;

5.3 Każdy z procesów związanych ze zmianą Certyfikatu AOC powinien być prowadzony z zachowaniem ustalonych dla niego zasad i procedur.

#### 6. SZCZEGÓLNE PRZYPADKI CERTYFIKACJI

6.1 Szczególne przypadki certyfikacji są elementem uzupełniającym podstawowego procesu certyfikacji. Jeżeli wniosek został złożony wraz z wnioskiem o pierwszą certyfikację to są realizowane wspólnie z podstawowym procesem.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

W innym przypadku są realizowane w procesie zmiany.

6.2 Do szczególnych przypadków certyfikacji zalicza się te rodzaje operacji lotniczych, które dla jej wykonania wymagają:

- a) dostosowania statku powietrznego lub jego charakterystyk użytkowych, operacyjnych, składu załogi do wymagań wynikających ze specyfiki realizowanego zadania i/lub użycia specjalistycznego wyposażenia pokładowego;
- b) posiadania przez członków załogi lotniczej i/lub przez członków personelu pokładowego specjalistycznych kwalifikacji lotniczych (zawodowych);
- c) zastosowania specjalistycznych procedur i/lub technik operacyjnych i/lub wykonawczych;
- d) zastosowania specjalnej organizacji przedsiębiorstwa i/lub procedur planowania, wykonywania, nadzorowania i dokumentowania prowadzonych operacji.

6.3 Szczegółowa specyfikacja operacji podlegających procesom szczególnych przypadków certyfikacji podana jest w Dziale 3 Podręcznika PNO.

6.4 Przebieg procesu certyfikacji szczególnych przypadków certyfikacji jest w zasadzie taki sam jak proces certyfikacji podstawowej (5 faz), jednak jego zakres szczegółowy będzie dotyczył tylko tych elementów, które są różne lub mają wpływ na ocenę zdolności Przewoźnika do prowadzenia wnioskowanej operacji specjalnej.

6.5 Faza kontroli będzie realizowana tylko w przypadku kiedy zostanie to uznane za niezbędne w celu wykazania przez aplikanta możliwości bezpiecznego wykonywania wnioskowanej działalności. Decyzje podejmuje Dyrektor LOL w uzgodnieniu z Naczelnikiem właściwego inspektoratu oraz inspektorem nadzorującym POI.

## 7. ZEZWOLENIA OPERACYJNE

7.1 W procesie certyfikacji może zająć konieczność udzielenia Przewoźnikowi zezwolenia tymczasowego, doraźnego lub stałego na prowadzenie określonego rodzaju operacji lotniczych albo też konieczność nałożenia dodatkowych warunków prowadzenia określonych rodzajów operacji lotniczych (ARO.GEN.330(a)).

7.2 Zezwolenie Operacyjne (lub odnośna decyzja administracyjna) będzie wydane w przypadku, kiedy okaże się to konieczne dla:

- a) wprowadzenia dodatkowych warunków lub ograniczeń związanych ze specjalnymi procesami certyfikacji i upoważnieniami wpisanymi do Specyfikacji Operacyjnej;
- b) uzyskania stałej, długoterminowej zgody na prowadzenie określonych operacji lotniczych kiedy nie można inaczej zgromadzić odpowiednio obszernej bazy danych statystycznych (np. wskaźników niezawodności lub skuteczności organizacji czy powtarzalności osiągnięć w locie), umożliwiającej dokonanie późniejszej, dodatkowej oceny aplikanta;
- c) uzyskania przez polską organizację zatwierdzenia umowy leasingu lub umowy w sprawie dzielenia oznaczeń linii.

7.3 Wydanie zezwolenia tymczasowego na próbne prowadzenie określonych operacji lotniczych powinno być poprzedzone postępowaniem proceduralnym, analogicznym, jak w przypadku wydawania stałej, długoterminowej zgody na prowadzenie tych operacji lotniczych.

7.4 Dla uzyskania zezwolenia tymczasowego na eksploatację próbną Przewoźnik powinien opracować i zatwierdzić w ULC program eksploatacji próbnej, szczegółowo opisujący podstawę certyfikacji (przepisy, wymagania i normy), jakie będą użyte dla dokumentowania zdolności do spełnienia wymagań certyfikacji oraz metody, warunki i ograniczenia, jakie będą stosowane podczas eksploatacji próbnej. Ogólne wymagania dotyczące zawartości programu eksploatacji próbnej podane są w ust. 15 poniżej.

7.5 Zezwolenie tymczasowe będzie wydane w formie oddzielnego zezwolenia operacyjnego, zawierającego wszystkie warunki tego zezwolenia oraz wskazującego przepisy, wymagania i normy, jakie mają być stosowane podczas prowadzenia eksploatacji próbnej.

7.6 Dla uzyskania stałej zgody długoterminowej na prowadzenie operacji lotniczych, dotychczas wykonywanych na podstawie zezwolenia tymczasowego, Przewoźnik zobowiązany jest sporządzić po zakończeniu pełnego cyklu prób i eksploatacji próbnej, szczegółowe sprawozdanie z eksploatacji próbnej i złożyć wniosek o zmianę do certyfikatu. Ogólne wymagania dotyczące zawartości sprawozdania podane są w ust. 22 poniżej.

Wydanie z: 20.08.2018 Zmiana Nr: 10	ZASADY OGÓLNE	<b>PNO-2-01-00</b> Strona 4/10
--	---------------	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--------------------------------------

## 8. TERMINY W PROCESIE CERTYFIKACJI

8.1 Podstawowym terminem składania wniosków o wszczęcie procesu certyfikacji **dla wydania certyfikatu jest 120 dni kalendarzowych** przed planowanym terminem rozpoczęcia wnioskowanych operacji.

8.2 Wniosek o **rozszerzenie lub inną zmianę zakresu posiadanego certyfikatu składa się nie później niż w terminie 40 dni kalendarzowych** przed przewidywaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności, z wyjątkiem wniosku o ograniczenie zakresu posiadanego certyfikatu.

8.3 Wniosek o zatwierdzenie personelu nominowanego powinien być złożony nie później niż 10 dni kalendarzowych przed przewidywaną datą rozpoczęcia pracy przez ten personel.

8.4 Wniosek o wznowienie ważności certyfikatu, którego ważność wygasła albo była zawieszona nie dłużej niż przez 12 miesięcy, składa się nie później niż 80 dni kalendarzowych przed planowaną datą rozpoczęcia wnioskowanej działalności.

8.5 Wniosek o przedłużenie ważności certyfikatu składa się nie później niż 40 dni kalendarzowych przed datą upływu ważności certyfikatu.

8.6 Wniosek o zmianę certyfikatu w zakresie zmiany nazwy, siedziby lub adresu do korespondencji podmiotu wnioskującego składa się niezwłocznie po zaistnieniu zmiany.

8.7 Wniosek o ograniczenie zakresu działalności lub rezygnacji z Certyfikatu AOC może być przez Przewoźnika złożony w każdej chwili i będzie rozpatrzony w terminie ustawowym.

## 9. UTRZYMANIE BIEŻĄCEJ WAŻNOŚCI CERTYFIKATU AOC

9.1 Warunkiem utrzymania bieżącej ważności Certyfikatu AOC jest spełnienie wymagań określonych w ORO.GEN.135:

1) *operator spełnia odpowiednie wymagania rozporządzenia (WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych, z uwzględnieniem przepisów dotyczących postępowania z nieprawidłowościami określonych w ORO.GEN.150;*

2) *właściwy organ ma zapewniony dostęp do operatora zgodnie z ORO.GEN.140 w celu stwierdzenia zachowania stałej zgodności z odpowiednimi wymaganiami rozporządzenia*

*(WE) nr 216/2008 i jego przepisów wykonawczych; oraz*

*3) certyfikat nie został cofnięty ani nie zrzeczono się go.*

9.2 Przewoźnik powinien w sposób ciągły spełniać każde wymaganie przepisu, normy, instrukcji i każdy inny warunek, jaki miał lub ma zastosowanie do prowadzonej przez niego operacji lotniczej i/lub utrzymania Certyfikatu AOC.

9.3 Spełnianie przez Przewoźnika wymagań dla utrzymania ważności Certyfikatu AOC podlega obowiązkowi planowego, sprawdzania przez ULC w okresach, miejscach, zakresie i sposobie ustalonym w szczegółowych procedurach ULC zgodnie z zasadami podanymi w Dziale 5 Podręcznika PNO. Prezes ma prawo przeprowadzić kontrolę doraźną określonych obszarów działalności Przewoźnika

9.4 Przewoźnik powinien, pod groźbą sankcji karno-administracyjnych, przerwać natychmiast prowadzenie każdej operacji, która zagraża lub potencjalnie może zagrozić bezpieczeństwu statku, osób lub rzeczy oraz powiadomić ULC o każdej sytuacji, w której nie może spełnić dowolnego warunku, jaki miał zastosowanie dla wydania przedmiotowego Certyfikatu AOC i/lub Specyfikacji Operacyjnych.

## 10. BIEŻĄCY NADZÓR OPERACYJNY

10.1 Bieżący nadzór operacyjny polega na prowadzeniu przez odpowiednio wykwalifikowanych i upoważnionych do tego inspektorów nadzoru operacyjnego ULC audytów oraz inspekcji operacyjnych na ziemi i podczas lotu, zgodnie z zasadami ustalonymi w Podręczniku PNO, Podręczniku SAFA/SANA/SACA oraz poleceniami Prezesa ULC (ARO.GEN.300&305).

10.2 Bieżącemu nadzorowi operacyjnemu podlegają wszystkie cywilne statki powietrzne i ich załogi znajdujące się na terytorium RP, bez względu na Państwo rejestracji i cel użytkowania statku powietrznego.

10.3 Bieżący nadzór operacyjny w odniesieniu do Przewoźników polskich oraz obcych w czasie wykonywania przez nich operacji na terytorium RP prowadzi Prezes ULC.

10.4 Uprawnienie do przeprowadzenia inspekcji obcego statku powietrznego przebywającego na terytorium RP wynika z art. 16 ratyfikowanej przez Sejm Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212), art.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

155 ustawy Prawo Lotnicze oraz Part-ARO podczęść RAMP.

10.5 Szczegółowe zasady i procedury prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego podane są w Dziale 5 Podręcznika PNO oraz w podręczniku inspektora SAFA/SANA/SACA.

## 11. STANDARYZACJA PROCESU CERTYFIKACJI

11.1 W procesie certyfikacji oraz przy wszelkich oficjalnych kontaktach aplikanta z Urzędem (ULC), jak np. zgłoszenia zamiarów, wymiana informacji, przekazywanie decyzji itp., należy stosować ustanowione dla tego w tym Podręczniku PNO zasady, procedury oraz standardowe formularze.

11.2 Zachowania niestandardowe (inne niż opisane w Podręczniku PNO) powinny być zakomunikowane stronom certyfikacji (np. protokołem odstępców lub procedurą specjalną) i ograniczone do niezbędnego minimum. Konieczne jest udokumentowanie takich działań w formie pisemnej np. protokół, notatka itp. i podpisanych przez osobę biorącą w nich udział.

## 12. DOKUMENTACJA CERTYFIKACJI

Dokumentacja procesu certyfikacji prowadzona jest zgodnie z zasadami określonymi w Rozdziale 5 „System prowadzenia dokumentacji” oraz Rozdziałem 2 „Postępowanie administracyjne” Działu 1 „System zarządzania” niniejszego PNO-965.

## 13. NIEZWŁOCZNE REAGOWANIE NA PROBLEMY W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

13.1 Zgodnie z ORO.GEN.155 oraz NCO.GEN.145 operator (zarówno certyfikowany zgodnie z rozporządzeniem 965/2012, zgłaszający działalność NCC, SPO oraz SPO-HR oraz operator NCO) wdraża wszelkie środki bezpieczeństwa nakazane przez Prezesa Urzędu zgodnie z ARO.GEN.135(c) oraz wszystkie obowiązkowe informacje dotyczące bezpieczeństwa opublikowane przez EASA, w tym Dyrektywy Zdatości do lotu oraz biuletyny informacji bezpieczeństwa (SIB).

13.2 Dyrektywy Zdatości są wydawane przez EASA w celu uprzedzenia nagle dostrzeżonego ryzyka wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych. Spostrzeżenie takie może pojawić się w związku z wstępnym badaniem wypadku lub poważnego zdarzenia, mającego przypuszczalnie wpływ także na innego Przewoźnika, dlatego też Dyrektywy Operacyjne

mogą dotyczyć więcej niż jednego Przewoźnika lub jego floty statków powietrznych.

13.3 Dyrektywy Zdatości wydawane są na podstawie przepisów Part-21 (załącznik I do Rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012) i mają status obowiązkowego ich wykonania w sposób i terminach określonych w Dyrektywie. (ORO.GEN.155).

13.4 Dyrektywy Zdatości publikowane są w narzędziu publikacji Dyrektyw dostępnym na stronie internetowej EASA.

13.5 W Dyrektywie podane są następujące informacje:

- a) jakiego przedmiotu Dyrektywa **Dotyczy**;
- b) jaki jest **Powód** jej wydania;
- c) **Opis** sytuacji objętej Dyrektywą
- d) zakres **Zastosowania** Dyrektywy;
- e) opis poleconych do wykonania **Działań**;
- f) **Termin** wykonania postanowień Dyrektywy;

13.6 Dyrektywy dostępne są na stronie internetowej EASA oraz rozpowszechniane są drogą e-mailową przez Departament Techniki Lotniczej – Wydział Dokumentacji Technicznej, zgodnie z listą mailingową.

13.7 Sposób postępowania Nadzoru lotniczego z Dyrektywami zdatości oraz nadzorem nad ich wdrażaniem opisany jest w Dziale 5 „Bieżący nadzór operacyjny” Rozdział 9.

13.8 W przypadku opublikowania biuletynu SIB przez EASA (link do narzędzia publikacji <http://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1>) każdy operator jest zobowiązany do jego przeanalizowania i podjęcia działań, które uzna za właściwe w celu zminimalizowania zagrożeń wskazanych w Biuletynie. Powinno to zostać udokumentowane w zapisach operatora a w szczególności w rejestrze ocenianych ryzyk.

13.9 Działania z SIB określone są w procedurze PR-SIB-01. Wyznaczony pracownik SAR prowadzi rejestr opublikowanych SIB - operacyjnych (w formie teczki SIB oraz w formie ich dodatkowej publikacji na stronie internetowej ULC (w zakładce: Operacje lotnicze -> SIB Biuletyny Informacji Bezpieczeństwa – Operacje) – w porozumieniu z wydziałem mediów. W przypadku, kiedy ocena SIB dokonana przez wyznaczonego inspektora wykonana na „Karcie analizy SIB” - druk ULC-SIB-02 wykaże konieczność podjęcia natychmiastowej weryfikacji podjętych przez Operatora działań w ramach realizacji SIB, SAR wysyła wezwanie do wskazanych na „Karcie

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--------------------------------------

analizy” Operatorów z żądaniem przedstawienia podjętych przez nich działań i ich wyników.

13.10 Jeżeli z Profilu Ryzyka danego operatora będzie wynikało, że obszar wdrażania SIB nie jest realizowany lub realizacja jest niedostateczna to SAR włącza ten element do planu audytu CNO, a POI będzie zobowiązany do weryfikacji podczas najbliższej kontroli do oceny sposobu postępowania z SIB w świetle zapisów OM, a w szczególności weryfikacji dowodów na przeprowadzenie działań zalecanych w SIB i ich analizy.

13.11 W ramach okresowej weryfikacji profilu ryzyka AOC należy oceniać sposób reagowania operatorów na publikacje informacji dotyczących bezpieczeństwa.

#### 14. WPROWADZANIE DO UŻYTKOWANIA NOWEGO TYPU STATKU POWIETRZNEGO

14.1 W każdym przypadku, kiedy Operator wprowadza do Polskiego Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych nowy, wcześniej nie rejestrowany w Polsce typ lub model statku powietrznego, **powinien** on zapewnić bezpłatne szkolenie (Art. 26(i)(2)(3) ustawy Prawo Lotnicze:

a) **jednego** (1) inspektora operacyjnego ULC o kwalifikacjach pilota, w zakresie podanym w PNO, w każdym przypadku kiedy wprowadza pojedynczy egzemplarz:

- samolotu o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) do 5700 kg włącznie;
- śmigłowca o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) do 2730 kg włącznie;

b) **dwu** (2) inspektorów operacyjnych ULC o kwalifikacjach pilota, w zakresie podanym w PNO, w każdym przypadku wprowadzania:

- więcej niż jednego egzemplarza statku powietrznego w kategorii podanej w ust. 14.1 (a) powyżej;
- pojedynczego egzemplarza samolotu o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) powyżej 5700 kg;
- pojedynczego egzemplarza śmigłowca o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) powyżej 2730 kg.

14.2 W przypadku, kiedy Operator wprowadza lub planuje wprowadzenie do swojej floty większej liczby samolotów o maksymalnej zatwierdzonej masie do startu (MCTOM) powyżej 10 ton, liczba szkolonych na koszt Organizacji inspektorów

operacyjnych będzie zwiększona, odpowiednio do planowanej wielkości floty tak, aby liczba wyszkolonych inspektorów była wystarczająca do wykonania wszystkich zadań ULC związanych z certyfikacją i sprawowaniem bieżącego nadzoru nad Organizacją. Harmonogramy szkoleń inspektorów, ponad liczbę wymaganych w ust. 14.1 (b) i (c) powyżej, będą uzgadnianie w trybie roboczym pomiędzy Prezesem ULC i Operatorem.

14.3 Szkolenie inspektora operacyjnego ULC (ASI) na nowy typ statku **POWINNO** być udokumentowane świadectwem pozytywnego ukończenia szkolenia, wydanym przez ośrodek, który szkolenie prowadził. Certyfikaty potwierdzające jedynie fakt uczestnictwa inspektora ASI w szkoleniu (np. na prawach obserwatora) nie są wystarczające dla wykazania zgodności z wymaganiami ICAO Doc. 8335 i **NIE BĘDĄ** uznawane za wystarczające dla wydania zezwolenia na wprowadzenie statku do składu floty Operatora. Operator powinien uwzględnić szkolenie inspektorów operacyjnych ULC w harmonogramie wdrażania statku do eksploatacji oraz w planach szkolenia załóg.

#### 15. ZAWARTOŚĆ PROGRAMU EKSPLOATACJI PRÓBNEJ

15.1 Typowy program eksploatacji próbnej powinien zawierać, co następuje:

- a) stronę tytułową, na odwrocie której będą podpisy uzgodnień wewnętrznych;
- b) spis zawartości programu oraz załączników;
- c) zarządzenie zakładowe powołujące komisję odpowiedzialną za przeprowadzenie prób wraz z wykazem członków tej komisji;
- d) określenie celu (potrzeby) wykonania próby wraz z wykazem przepisów, norm, podręczników, instrukcji i dokumentów będących podstawą (bazą) certyfikacji;
- e) określenie obiektu (obiektów) próby oraz tych elementów obiektu, dla których próba jest miarodajna;
- f) określenie kryteriów oceny próby wraz ze szczegółowym opisem metody prowadzenia próby (podstawy teoretyczne oraz praktyczny przebieg próby oraz podanie wszelkich wymagań, warunków i ograniczeń jakie będą stosowane podczas prób, łącznie z założeniami oraz wartościami wyników kwalifikujących próbę jako pozytywną);

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

g) wykaz obiektów będących przedmiotem próby (samolotów, lotnisk, załóg, służb i komórek organizacyjnych uczestniczących w próbie) wraz z materiałami dowodowymi potwierdzającymi zdolność tych obiektów (poszczególnych samolotów lub całej floty) do spełnienia założonych wymagań certyfikacji, jak np. Uzupełniające Certyfikat Typu (STC), potwierdzające techniczną zdolność do wykonywania operacji w AWO, ETOPS, RVSM itd.;

h) projekty nowych dokumentów lub zmian do istniejących dokumentów zakładowych takich jak np. Instrukcja Operacyjna, programy szkolenia, instrukcje wykonawcze dla personelu, zmiany organizacyjne itp., których wprowadzenie jest niezbędne dla prawidłowego przebiegu próby;

i) wymagania dotyczące kwalifikacji osób realizujących próbę oraz zasady dokumentowania wyników prób oraz wzory stosowanych druków;

j) załączniki w postaci materiałów pomocniczych takich jak instrukcje, podręczniki, świadectwa, certyfikaty, wykazy urządzeń pomiarowych jakie będą użyte podczas próby itp.

#### **16. ZAWARTOŚĆ SPRAWOZDANIA Z EKSPLOATACJI PRÓBNEJ**

21.1 Typowe sprawozdanie z eksploatacji próbnej powinno zawierać, co następuje:

a) stronę tytułową, na odwrocie której będą podpisy uzgodnień wewnętrznych;

b) spis zawartości sprawozdania oraz załączników;

c) informacje identyfikujące program będący podstawą prowadzenia próby;

d) informacje identyfikujące obiekt (obiekty) próby oraz tych elementów obiektu, dla których próba jest miarodajna, w tym osoby służby i komórki organizacyjne biorące udział w próbie;

e) szczegółowy opis (sprawozdanie) z przebiegu próby, wykonania kolejnych jej etapów, użytych narzędzi pomiarowych, z podaniem osiągniętych wyników tych prób (każdej z osobna, jeśli było wiele powtarzalnych), wprowadzonych zmian do dokumentów zakładowych jak Instrukcja Operacyjna, programy szkolenia itd.;

f) orzeczenie komisji zakładowej prowadzącej próbę o końcowym wyniku przeprowadzonej

próby, podpisane przez członków komisji zakładowej przeprowadzającej próbę;

g) załączniki w postaci materiałów dowodowych, właściwych dla przedmiotu i zakresu próby, mających udokumentować osiągnięcie założonych celów, takie jak sprawozdania, raporty, świadectwa, obliczenia, wydruki pomiarów, analizy, dokumenty źródłowe potwierdzające, że wszystkie wymagania bazy certyfikacji i programu próby zostały spełnione.

#### **17. ZASADY UDZIELANIA ZWOLNIEŃ LUB ODSTĘPSTW OD WYMAGAŃ**

17.1 Rozporządzenie bazowe w art. 14 upoważnia Prezesa Urzędu do udzielenia Operatorowi, pod pewnymi warunkami, zwolnienia lub odstępstwa od wykonania określonego wymagania rozporządzenia bazowego lub rozporządzeń wykonawczych.

17.2 Szczegółowo opisują to procedury rozdziału 4 Działu 1 „System zarządzania”.

#### **18. Zasady utrzymania przepisów krajowych**

Art. 8 ust 2 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 ustala, że w zakresie ograniczeń czasu pracy w przewozie lotniczym taksówka powietrzna, operacjach służb ratownictwa medycznego oraz operacjach CAT wykonywanych przez jednego pilota obowiązują przepisy podczęści Q EU-OPS oraz własne przepisy krajowe utrzymane na podstawie art. 8 ust. 4 rozporządzenia (EWG) nr 3922/91 (art. 103-103d ustawy Prawo lotnicze oraz przepisy wykonawcze)

**UWAGA:** Powyższe obowiązuje do czasu wdrożenia przepisów UE w zakresie FTL.



Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--------------------------------------

			<b>Departament Operacyjno-Lotniczy</b>	
			<b>Tytuł procedury:</b> <b>PROCEDURA POSTĘPOWANIA Z SIB</b>	<b>Nr PR-SIB-01</b>
<b>Lp</b>	<b>Działanie</b>			<b>Uwagi</b>
1.	Publikacja SIB na stronie internetowej EASA <a href="https://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1">https://ad.easa.europa.eu/sib-docs/page-1</a> (wpływ informacji o SIB do SAR).			
2.	SAR wprowadza nowy SIB do Rejestru EASA SIB i uzupełnia Teczke SIB-ów.			Druk ULC-SIB 01
3.	SAR przeprowadza wstępną analizę obszarów objętych oddziaływaniem SIB i przekazuje SIB do Naczelnika/Naczelników inspektoratów, których SIB dotyczy (LOL-1, LOL-2, LOL-7).			
4.	Naczelnik LOL-1/LOL-2/LOL-7 wyznacza inspektora merytorycznego, który ocenia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• czy zalecenia wynikające z SIB wymagają podjęcia działań przez operatorów;</li> <li>• których operatorów dotyczy (jeśli dotyczy);</li> <li>• czy zachodzi konieczność wezwania operatorów do przedłożenia pisemnej informacji o realizacji wytycznych zawartych w SIB.</li> </ul>			
5.	Przeprowadzony wynik analizy w pkt 4 wymaga umieszczenia na „Karcie analizy SIB” - druk ULC-SIB-02			
6.	Wyznaczony inspektor LOL-1/LOL-2/LOL-7 wpisuje na „Karcie analizy SIB”, których operatorów SIB dotyczy oraz ew. których operatorów należy wezwać do przesłania pisemnej informacji o sposobie wdrożenia zaleceń wynikających z SIB.			
7.	Na podstawie informacji zawartej w „Karcie analizy SIB” pkt 4 SAR przygotowuje do wymienionych w Karcie uzgodnień (GEN-02) operatorów wezwanie o przekazanie informacji o podjętych działaniach i ich wynikach wraz z dowodami.			
8.	SAR uzupełnia Rejestr o dane dotyczące pism wychodzących i przychodzących, a także Teczke SIB-ów o następujące informacje: <ul style="list-style-type: none"> <li>• lista operatorów, do których zostało skierowane wezwanie przekazanie informacji</li> <li>• termin wyznaczony na odpowiedź na wezwanie</li> <li>• termin i sygnaturę pisma odpowiadającego Operatora i załączniki (jeśli dotyczy).</li> </ul>			Zawsze po pojawieniu się dokumentu
9.	Po otrzymaniu odpowiedzi od Operatora SAR przeprowadza analizę udzielonej odpowiedzi. W przypadku konieczności merytorycznej weryfikacji przez inspektora, SAR zakłada Kartę Uzgodnień (GEN-02) i wraz z załącznikami przekazuje ją do Naczelnika odpowiedniego Inspektoratu LOL-1/LOL-2/LOL-7.			
10.	Wyznaczony przez Naczelnika inspektor dokonuje weryfikacji dokumentacji i wydaje swoją opinię na Karcie Uzgodnień (GEN-02) (akceptacja działań poczynionych przez operatora w związku z przedmiotowych SIB/odrzućcie uwagi do podjętych działań i konieczność wystąpienia do Operatora z kolejnym pismem).			

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział:  <b>Proces certyfikacji</b>
---------------------------------	---	--

11.	SAR przygotowuje pismo zgodnie z uwagami inspektora zawartymi na Karcie Uzgodnień (GEN-02).	
12.	Dalsze działania zgodnie z pkt. 12 PR-SAR-01.	
13.	SAR przeprowadza analizę sprawy związanej z SIB i, o ile zachodzi taka potrzeba, wprowadza zmiany do arkusza profilu ryzyka każdego operatora.	

CELOWO  
POZOSTAWIONO  
PUSTE