

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
---------------------------------	---	-------------------------------------

ROZDZIAŁ 2.4 – ZASADY POSTĘPOWANIA PO STWIERDZENIU NARUSZENIA PRZEPISÓW

1. POSTĘPOWANIE PO STWIERDZENIU NARUSZENIA PRZEPISÓW

1.1 Inspektor operacyjny ULC, w przypadku ujawnienia w czasie wykonywania czynności urzędowych, zdarzeń lub okoliczności wskazujących na naruszenie przepisów art. 210 – 212 ustawy Prawo lotnicze ma obowiązek postąpić zgodnie z procedurą podaną w zarządzeniu Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w sprawie postępowania w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów art. 210 – 212 ustawy Prawo lotnicze, a w szczególności natychmiast powiadomić o tym na piśmie bezpośredniego przełożonego, zamieszczając w notatce informacje niezbędne do sporządzenia wniosku o ukaranie sprawcy, określone w ww. zarządzeniu Prezesa.

1.2 W przypadku konieczności zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia, albo konieczności tymczasowego zajęcia przedmiotu w przypadku wykroczenia zagrożonego przepisami przedmiotu, inspektor operacyjny ULC ma obowiązek zwrócić się do Policji o zatrzymanie takiej osoby lub tymczasowe zajęcie przedmiotu, zgodnie z art. 45 i art. 48 k.p.w.

1.3 W przypadku konieczności zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia przestępstwa inspektor operacyjny ULC ma obowiązek zwrócić się do Policji o zatrzymanie takiej osoby zgodnie z art. 242 i art. 244 § k.p.k.

2. ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO NA ZIEMI

2.1 Obowiązek zabezpieczenia statku powietrznego w celu zapobiegnięcia jego użycia w sposób niezgodny z mającymi zastosowanie przepisami albo przez osoby do tego nieuprawnione, albo znajdującego się w nieodpowiednim stanie technicznym wynika z ogólnych przepisów art. 27 ust. 3a ustawy Prawo lotnicze.

2.2 Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego, wydawanej w imieniu Prezesa Urzędu zostaje nadany rygor natychmiastowej wykonalności, zgodnie z 27 ust. 3b ustawy Prawo lotnicze.

2.3 Zatrzymanie obcego statku powietrznego w drodze zawiadomienia odbywa się zgodnie z art. 155 a ustawy Prawo lotnicze.

2.4 Niezgodności podczas inspekcji statku powietrznego na płycie są klasyfikowane zgodnie z zapisami ARO.RAMP.130

W zależności od kategorii niezgodności, inspektor Urzędu zobowiązany jest podjąć następujące działania:

a) Działania po stwierdzeniu niezgodności w kategorii (1) RAMP.(druk GEN-14)

Niezgodność kategorii (1) ma nieznaczny wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego lub może prowadzić do powstania niezgodności mającej wpływ na bezpieczne operacje statku powietrznego. Działanie polega na przekazaniu dowódcy statku informacji o obserwacji stwierdzonych podczas inspekcji. Może to być dokonane ustnie ale fakt ten musi zostać opisany w raporcie z inspekcji/protokole z kontroli doraźnej (druk GEN-14).

Druku GEN-14 nie stosuje się w czasie inspekcji SAFA, SACA, SANA.

b) Działania po stwierdzeniu niezgodności kategorii (2) RAMP (druk GEN-14)

Niezgodność kategorii (2) jest niezgodnością, która ma istotny wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego. Działanie składa się z kilku elementów. Informacja o stwierdzonych niezgodnościach powinna zostać przekazana dowódcy, w formie pisemnej, z jednoczesnym powiadomieniem operatora oraz nadzoru w bazie danych SAFA. Przy sklasyfikowaniu niezgodności w tej kategorii należy zastosować zasady podane w 1-02-05.

c) Działania po stwierdzeniu niezgodności kategorii (3) RAMP.(druk GEN-14)

Niezgodność kategorii (3) jest niezgodnością, która ma poważny wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego. Działanie składa się z kilku elementów. Po pierwsze, informacja o niezgodności powinna zostać przekazana dowódcy. Fakt ten musi zostać opisany w raporcie z inspekcji/ kontroli. Ze względu na charakter niezgodności i jej możliwy wpływ na bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się w nim osób, może być podjęte jedno lub więcej z poniższych działań:

c(i) Ograniczenie zakresu bieżącej operacji statku powietrznego - kategoria (3a) RAMP.

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	ZASADY POSTĘPOWANIA PO STWIERDZENIU NARUSZENIA PRZEPISÓW	PNO-1-02-04 Strona 1/4
--	---	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
---------------------------------	---	-------------------------------------

Przykładem może być tu przypadek, kiedy część foteli pasażerskich pozbawiona jest pasów bezpieczeństwa lub niesprawne są jedne z drzwi wejściowych lub awaryjnych. W takim przypadku statek może rozpocząć operację lotniczą pod warunkiem, że na miejscach bez pasów nie będą przewożone osoby albo liczba pasażerów zostanie odpowiednio zmniejszona. W przypadku niezgodności kategorii (3a) należy odnieść się do przepisów w sprawie zdolności statków powietrznych do lotu i traktować ją jako „czasową utratę zdolności do lotu”.

Wymiana informacji lub konsultacja z inspektorami LTT, jeśli nie uczestniczą w inspekcji, może być prowadzona drogą telefoniczną.

W oparciu o tę informację inspektor operacyjny podejmuje decyzję o podjęciu działań naprawczych i ustaleniu warunków, które powinny być spełnione, zanim statek powietrzny podejmie dalszy lot.

c(ii) Nakazanie uzupełnienia braku lub usunięcia niezgodności na miejscu przed lotem – kategoria (3b) RAMP.

W przypadku stwierdzenia braków w wyposażeniu pokładowym, a w szczególności wyposażeniu awaryjnym lub nawigacyjnym, albo braku dokumentów stwierdzających kwalifikacje, brak uprawnień lub nieprawidłowy skład załogi statku, albo wykrycia usterki technicznej zagrażającej bezpieczeństwu lotu, inspektor operacyjny ULC ma obowiązek wstrzymać odlot statku do czasu usunięcia stwierdzonej niezgodności z wymaganiami przepisów.

c(iii) Zatrzymanie statku na ziemi –kategoria (3c) RAMP.

W sytuacji, kiedy wykryta przez inspektora ULC niezgodność nie jest uznana przez dowódcę statku i który nie zgadza się na usunięcie stwierdzonego źródła zagrożenia bezpieczeństwa przed podjęciem dalszego lotu, powstaje sytuacja, w której bezpieczeństwo statku powietrznego i znajdujących się na nim osób jest poważnie zagrożone i taki statek nie może być dopuszczony do dalszego lotu. W takim przypadku inspektor powinien podjąć decyzję o zatrzymaniu statku na ziemi i ewentualnych dalszych sankcjach wobec dowódcy.

c(iv) Zawieszenie lub cofnięcie Certyfikatu AOC lub zgłoszenia NCC i/lub zgłoszenia SPO i/lub zezwolenia SPO HR – kategoria (3d)).

Jeśli podczas kolejnych inspekcji operacyjnych zostaną stwierdzone powtarzające się u jednego Operatora przypadki występowania zagrożenia bezpieczeństwa lotów, które zakwalifikowane zostały do kategorii (3) RAMP, Prezes Urzędu może podjąć działania prowadzące do cofnięcia lub ograniczenia zezwolenia na prowadzenie operacji tego Operatora w Polsce.

3. PROCEDURA ZATRZYMANIA STATKU POWIETRZNEGO ZE WZGLĘDU NA ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA

3.1 W przypadku stwierdzenia przez inspektora ULC naruszenia norm bezpieczeństwa albo przepisów krajowych lub międzynarodowych, a w szczególności stwierdzenia, nieodpowiedniego stanu technicznego statku, lub używania go przez osoby nieuprawnione, albo naruszenia zasad eksploatacji, statek powietrzny należy zabezpieczyć przed dalszym jego użytkowaniem do czasu przywrócenia stanu zgodnego z normami bezpieczeństwa.

3.2 Inspektor ULC podejmujący decyzję o zabezpieczeniu statku powietrznego z powodu powstania bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotu powinien:

a) powiadomić telefonicznie Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) o zdarzeniu, podać przyczyny podjęcia decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego oraz uzyskać akceptację decyzji, jeśli okoliczności na to pozwalają;

b) wypełnić i podpisać formularz Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego (*Decision to Ground the Aircraft*), zgodnie z rozdzielnikiem;

c) powiadomić dowódcę lub przedstawiciela operatora o decyzji zabezpieczenia jego statku z powodu zagrożenia bezpieczeństwa lotów i wręczyć mu wypełniony formularz Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego (*Decision to Ground the Aircraft*);

d) powiadomić telefonicznie organ kontroli ruchu lotniczego (wieżę), zarządzającego lotniskiem lub dyżurnego portu jeśli taka funkcja istnieje na danym lotnisku, o zabezpieczeniu statku powietrznego i zakazie udzielenia mu zezwolenia na uruchomienie silników i odlotu, do czasu otrzymania od Prezesa Urzędu Decyzji o zwolnieniu z zabezpieczenia statku powietrznego (*Aircraft Release Report*);

e) dostarczyć kopię Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego (*Decision to Ground the*

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
---------------------------------	---	-------------------------------------

Aircraft) służbie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na lotnisku oraz zarządzającemu lotniskiem/lądowiskiem;

f) po powrocie do Urzędu złożyć kopię Protokołu z inspekcji SANA doraźnej oraz Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego (*Decision to Ground the Aircraft*) we właściwym Inspektoracie Operacyjnym (LOL-1/LOL-2/LOL-4).

3.3 Do wydania Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego (*Decision to Ground the Aircraft*) uprawniony jest wyłącznie inspektor ULC, który posiada pisemne upoważnienie Prezesa Urzędu.

3.4 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL), w porozumieniu z Wiceprezesem ds. Standardów Lotniczych (LO) wysyła użytkownikowi statku powietrznego (Operatorowi) pisemne powiadomienie o zabezpieczeniu statku powietrznego na lotnisku z powodu zagrożenia bezpieczeństwa lotów.

3.5 Formularz Decyzji o zabezpieczeniu statku powietrznego użytkowanego przez podmiot polski (*Decision to Ground the Aircraft*) wypełnia się w języku polskim lub angielskim, gdy dowódca statku powietrznego nie posługuje się językiem polskim.

4. PROCEDURA ZWOLNIENIA STATKU PO USUNIĘCIU BRAKÓW ZAGRAŻAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWU

4.1 Po otrzymaniu formalnego powiadomienia od użytkownika statku powietrznego lub jego dowódcy o przywróceniu statku do stanu zgodnego z wymaganiami przepisów Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) wysyła inspektorów, którzy przeprowadzą ponowną inspekcję i sprawdzą, czy przyczyny, dla których statek powietrzny został zatrzymany, zostały usunięte. Wynik sprawdzenia dokumentowany jest na druku Protokół z kontroli doraźnej.

4.2 W przypadku, kiedy przyczyna zatrzymania statku powietrznego została całkowicie usunięta, inspektor Urzędu:

a) wypełnia i podpisuje formularz Decyzji o zwolnieniu z zabezpieczenia statku powietrznego (*Aircraft Release Report*) i dostarcza kopie zgodnie z rozdzielnikiem;

b) powiadamia telefonicznie organ kontroli ruchu lotniczego (wieżę), zarządzającego lotniskiem lub dyżurnego portu jeśli taka funkcja istnieje na danym lotnisku, o zwolnieniu statku

powietrznego z zabezpieczenia po ustaniu zagrożenia bezpieczeństwa lotów;

c) dostarcza kopię Decyzji o zwolnieniu z zabezpieczenia statku powietrznego (*Aircraft Release Report*) służbie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na lotnisku oraz zarządzającemu lotniskiem/lądowiskiem.

4.3 Do wydania Decyzji o zwolnieniu z zabezpieczenia statku powietrznego (*Aircraft Release Report*) uprawniony jest wyłącznie inspektor ULC, który posiada pisemne upoważnienie Prezesa Urzędu.

4.4 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL), w porozumieniu z Wiceprezesem ds. Standardów Lotniczych wysyła do użytkownika statku powietrznego pisemne powiadomienie o zwolnieniu statku po ustaniu zagrożenia bezpieczeństwa lotów.

4.5 Formularz decyzji o zwolnieniu z zabezpieczenia statku powietrznego użytkowanego przez podmiot polski (*Aircraft Release Report*) wypełnia się w j. polskim lub angielskim, gdy dowódca statku powietrznego nie posługuje się językiem polskim.

5. PROCEDURA ZAWIESZENIA LUB COFNIĘCIA CERTYFIKATU AOC ZE WZGLĘDU NA STAŁE ZAGROŻENIE BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW

5.1 W przypadku nagminnego naruszania przez określonego Operatora zasad bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, Prezes Urzędu może podjąć decyzję o zawieszeniu, ograniczeniu lub cofnięciu Certyfikatu AOC, zgodnie z art. 161 ust. 5 i 6 ustawy Prawo lotnicze.

5.2 Wniosek o zawieszenie, ograniczenie lub cofnięcie Certyfikatu AOC/ z powodu nagminnego naruszania przez niego posiadacza zasad bezpieczeństwa w komunikacji lotniczej, składa do Prezesa Urzędu Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL), poprzez Wiceprezesa ds. Standardów Lotniczych (LO).

5.3 Prezes podejmuje decyzję w trybie postępowania administracyjnego.

5.4. Sposób postępowania w przypadku o którym mowa w ARO.RAMP.140 lit. a załącznika II do rozporządzenia nr 965/2012/UE, gdzie Prezes Urzędu, w drodze zawiadomienia zatrzymuje obcy statek powietrzny na lotnisku albo lądowisku na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej do czasu przywrócenia stanu zgodnego z umowami lub

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
---------------------------------	---	-------------------------------------

przepisami międzynarodowymi, zostało zawarte w
Podręczniku Inspektora SAFA/SACA.

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE