

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

## ROZDZIAŁ 2 – PROCEDURY PIERWSZEJ CERTYFIKACJI

### 1. WPROWADZENIE

1.1 W stosunku do podmiotu ubiegającego się o uzyskanie certyfikatu przewoźnika lotniczego (AOC – Air Operator Certificate) aktualnie ocenie podlega spełnianie wymagań w odniesieniu do:

- a) **samolotów, śmigłowców, szybowców i balonów wolnych, operacji w lotach lokalnych z wykorzystaniem samolotów w klasie osiągowej B oraz śmigłowcami nieskomplikowanymi** – określonych w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającym wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1);
- b) operacji wykonywanymi śmigłowcami posiadającymi krajowy certyfikat typu – przepisów JAR-OPS 3 rev. 5.

1.2 Podczas procesu certyfikacji stosuje się również przepisy „związane” wymienione w rozdziale 1 działu 1 „System zarządzania”.

1.3 Ustalenia tego rozdziału w niczym nie naruszają uprawnień w zakresie certyfikacji zastrzeżonych do kompetencji EASA.

1.4 Podane w tym Dziale zasady i procedury prowadzenia procesów certyfikacji Przewoźnika oparte są na ww rozporządzeniu oraz AMC opublikowanych przez Dyrektora Wykonawczego EASA (*patrz: Vademecum inspektora*).

1.5 Procesy certyfikacji i zatwierdzania **systemu zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (Continuing Airworthiness Management System)** prowadzi Departament Techniki Lotniczej (LTT) na podstawie zasad i procedur należących do zbioru dokumentów zarządzanych przez LTT (Podręcznik Inspektora zdolności) opracowanych na podstawie wymagań Part-M (Załącznik 1 do Rozporządzenia Komisji (WE) 1321/2014) – *patrz: Procedury współpracy Dział 1- Rozdział 3.*

### 2. ZASTOSOWANIE

2.1 Podane w tym Dziale zasady i procedury mają zastosowanie do:

- a) Prowadzenia procesów certyfikacji Przewoźnika ubiegającego się o wydanie Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) oraz Specyfikacji Operacyjnych po raz pierwszy.

- b) Prowadzenia procesów certyfikacji w celu wprowadzenia zmian Certyfikatu AOC

### 3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Sam przebieg procesu certyfikacji Przewoźnika nie różni się od przebiegu certyfikacji podanych w podręczniku procedur dla inspekcji operacyjnych, certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego (*Manual of Procedures for Operations Inspection, Certification and Continued Inspection – ICAO Doc. 8335*), oparty jest na Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z dnia 3 kwietnia 2013, poz. 421)) z uwzględnieniem specyfiki zawartej w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 965/2012.

3.2 Cały proces certyfikacji podstawowej, procesy specjalne (zatwierdzenia szczególne) oraz procesy bieżącego nadzoru Przewoźnika mają przebiegać w kolejności faz i według zasad i procedur podanych w Podręczniku PNO.

### 4. INSPEKTOR PROWADZĄCY PROCES CERTYFIKACJI (CPM)

4.1 Kluczową rolę we wszystkich procesach certyfikacji Organizacji pełni:

- **Specjalista Koordynator Procesu Certyfikacji (SKPC)**, który jest odpowiedzialny za obsługę administracyjną całego procesu certyfikacji, a także jest łącznikiem pomiędzy Organizacją (Wnioskodawcą) i ULC oraz
- **inspektor prowadzący proces certyfikacji (Certification Project Manager – CPM)**, który jest bezpośrednim partnerem i konsultantem Organizacji we wszystkich sprawach merytorycznych dotyczących certyfikacji i zmian Certyfikatu AOC oraz wszelkich bieżących problemów certyfikacyjnych i spraw natury operacyjnej. Jest to osoba, o której mowa w AMC1 ARO.GEN.310(a) ust (b)(2). Inspektor CPM jest szefem zespołu certyfikacyjnego i on jest odpowiedzialny za właściwe przydzielenie zadań członkom zespołu (ASI). Należy zaznaczyć, że inspektor prowadzący występuje tylko w procesie pierwszej certyfikacji. Może także się pojawić przy procesach zmian do AOC o ile zmiany są tak obszerne, że skład zespołu inspektorów merytorycznych jest na tyle zróżnicowany i wymaga jednoosobowego kierownictwa.

Wydanie z: 29.10.2018 Zmiana Nr: 11	PROCEDURY PIERWSZEJ CERTYFIKACJI	PNO-2-02-00 Strona 1/6
--	----------------------------------	---------------------------

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

4.2 Inspektora prowadzącego (CPM) wyznacza Dyrektor Departamentu Operacyjno–Lotniczego (LOL) indywidualnie każdej Organizacji w momencie złożenia przez niego wniosku o **pierwsze** wydanie Certyfikatu AOC – w drodze „Polecenia służbowego”.

4.3 Inspektor prowadzący (CPM) powinien posiadać w swoim Zespole docelowego inspektora nadzorującego (POI) tej organizacji, tak aby ten mógł jak najszybciej posiadać pełną wiedzę o wnioskodawcy (potencjalnym posiadaczu certyfikatu AOC). CPM powinien współpracować i kontaktować się z osobami nominowanymi odpowiedzialnymi w strukturze organizacyjnej Organizacji za planowanie, przygotowanie i wykonywanie operacji lotniczych w celu ostatecznych ustaleń co do planowanego procesu certyfikacyjnego.

4.4 Inspektor prowadzący (CPM) powinien organizować, we współpracy z pracownikami odpowiedzialnymi za przygotowanie procesu certyfikacji (SKPC LOL-5), oraz osobistego prowadzenia oraz przewodniczenia zespołowi certyfikacji.

4.5 Inspektor prowadzący (CPM) powinien informować poprzez Naczelnika Dyrektora Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL) o wynikach prowadzonych przez niego procesów certyfikacji oraz dokumentowania prowadzonych czynności certyfikacji zgodnie z ustalonymi dla tego w tym Podręczniku zasadami i procedurami.

4.6 Inspektor prowadzący (CPM) powinien posiadać kwalifikacje określone w PNO-1-01-03.

4.7 W uzasadnionym przypadku (np. czynnik losowy, choroba, podejrzenie konfliktu interesu), Dyrektor Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL) może zmienić inspektora prowadzącego (CPM), którego wcześniej wyznaczył do prowadzenia procesów certyfikacji.

4.8 W przypadku opisanym w pkt 4.7 SKPC zobowiązany jest powiadomić Organizację o wyznaczeniu, i każdej zmianie inspektora prowadzącego (CPM), w sposób dający pewność, że informacja dotarła do Organizacji.

## 5. OSOBY NOMINOWANE W ORGANIZACJI DO PEŁNIENIA FUNKCJI KIEROWNICZYCH

5.1 Organizacja (kandydat na Przewoźnika) przystępujący do procesu certyfikacji musi posiadać wyznaczone, ocenione wewnętrznie i zgłoszone do Prezesa ULC osoby nominowane

mające pełnić funkcje kierownicze (ORO.GEN.210, ORO.AOC.135). Wniosek (druk EASA Form 4) powinien być podpisany zarówno przez Kierownika Odpowiedzialnego (osobę nominującą) jak i kandydata na to stanowisko. Do takich osób należą:

1. **KIEROWNIK ODPOWIEDZIALNY;**
2. **KIEROWNIK** operacji lotniczych (NPFO);
3. **KIEROWNIK** zarządzania Ciągłą zdadnością do lotu (NPCAW)
4. **KIEROWNIK** operacji naziemnych; (NPGO)
5. **KIEROWNIK** szkolenia załóg (NPCT);  
oraz
6. **KIEROWNIK** monitorowania spełnienia wymagań (*Compliance monitoring Manager - CMM*),
7. **KIEROWNIK** bezpieczeństwa lotniczego (*Safety Mangement manager SMM*);  
którzy nie należą do osób nominowanych.

5.2 Proces oceny i uznawania przez Prezesa ULC Kierownika Odpowiedzialnego, oraz osób nominowanych opisany został w PNO 2-05-04.

**UWAGA:** Zatwierdzenie kandydatury Kierownika zarządzania ciągłą zdadnością do lotu jest realizowane w uzgodnieniu z LTT (PNO-1-03-01) i dotyczy tylko przypadku AOC podlegającego koncesjonowaniu zgodnie z rozporządzeniem 1008/2008. Z LTT uzgadniana jest również kandydatura Kierownika Odpowiedzialnego.

**UWAGA:** Nazwy stanowisk kierowniczych u przewoźnika mogą być różne od podanych, jednak bez względu na przyjętą nazwę należy podać charakterystyki zawodowe osób funkcyjnych, które dają się zdefiniować opisami wykonywanych przez te osoby zadań i funkcji.

5.3 Zaleca się aby, wniosek o zatwierdzenie/uznanie kandydatury osoby, której powierzone zostaną obowiązki określone dla stanowisk podanych w ust 5.1 **złożony był** w Urzędzie nie później niż 10 dni **przed ich formalną nominacją** w organizacji. Wynika to z faktu, że Prezes Urzędu może odmówić akceptacji kandydatury.

**UWAGA:** Złożenie Wniosku o uzyskanie zatwierdzenia, akceptacji lub uznania kandydatury na stanowiska określone w ust 5.1 powyżej wymaga jednoczesnego wprowadzenia nazwiska tej osoby do Instrukcji Operacyjnej Przewoźnika (Dział A, Rozdział 1) i/lub Podręcznika zarządzania organizacją (OMM) oraz zmiany do Certyfikatu AOC (OPK – Operacyjny Punkt Kontaktowy).

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

## 6. PROCES PIERWSZEJ/ PODSTAWOWEJ CERTYFIKACJI

6.1 Podstawowy proces certyfikacji umownie podzielono na pięć etapów:

- **informacyjny(nieobligatoryjny)**
- złożenia wniosku,
- oceny dokumentacji;
- praktycznej weryfikacji spełnienia wymagań,
- akceptacji dokumentów.

6.2 W kolejnych rozdziałach tego Działu podano szczegółowe zasady postępowania, właściwe dla każdego z tych etapów, obejmujące:

- Zakresy uprawnień i obowiązki prowadzących procesy certyfikacji;
- Zakresy praw i obowiązków aplikantów;
- Tryb, organizację i przebieg procesu certyfikacji;
- Sposoby przekazywania informacji,
- Rodzaje obowiązujących dokumentów.

6.3 Ogólne informacje potrzebne do zrozumienia istoty i zapewnienia sprawnej realizacji podstawowego procesu certyfikacji podano w dalszej części tego Działu. Na informacje te składają się m. innymi:

- Definicje specyficznych terminów i skrótów użytych w treści procedur;
- Opisy dot. ogólnej metodyki certyfikacji;

6.4 Istotnym elementem ułatwiającym prezentację przebiegu podstawowego procesu certyfikacji są zamieszczone w tym Dziale schematy blokowe obrazujące chronologię realizacji działań certyfikacyjnych, obieg informacji i zasady podejmowania decyzji. Elementy te dalej nazywane są w skrócie: schematami decyzyjnymi (*flow charts*).

6.5 Dla każdego z etapów podstawowego procesu certyfikacji zaprezentowano oddzielny, cząstkowy schemat decyzyjny, właściwy dla kolejnego etapu certyfikacji. Ogólną zasadą jest, że wewnętrzna struktura rozdziałów opisujących poszczególne etapy procesu jest zgodna z przebiegiem działań pokazanych na odpowiadających im cząstkowych schematach decyzyjnych.

6.6 Każdy z ww. schematów cząstkowych posiada dodatkowe informacje o zasadach łączenia go z pozostałymi schematami. Umożliwia to użytkownikom Podręcznika PNO wykonanie, dla swoich potrzeb, całościowego schematu decyzyjnego. Schemat taki (wykonany np. w

formie tablicy lub plakatu prezentacyjnego) może okazać się pomocny dla uchwycenia pełnego obrazu ww. procesu.

## 7. OGÓLNY ZAKRES PROCESU PIERWSZEJ CERTYFIKACJI

7.1. Należy podkreślić duże znaczenie dokładnej i uważnej wstępnej analizy wniosku. Im dokładniej zostaną ustalone zamiary i umiejętności aplikanta w fazie wstępnej, tym mniejsze jest prawdopodobieństwo zaistnienia poważnych problemów w fazie testów praktycznych poprzedzającej certyfikację lub już po otrzymaniu Certyfikatu AOC i rozpoczęciu regularnych operacji. Przeprowadzenie bardzo dokładnej analizy wstępnej umożliwi wczesne wykrycie wszelkich uchybień w aplikacji i umożliwi przyszłemu Przewoźnikowi opracowanie alternatywnych rozwiązań.

7.2 Ogólny zakres procesu certyfikacji ma za zadanie dostarczyć dowodów, że aplikant:

- a) Posiada odpowiednią strukturę kierownictwa, odpowiedni personel, sprzęt, wyposażenie, infrastrukturę, instrukcje, umowy obsługowe, itp. lub będzie w stanie to zapewnić;
- b) Posiada odpowiednie statki powietrzne dla proponowanych operacji. W tym punkcie powinno się postawić pytania dotyczące posiadanych statków powietrznych:
  - Czy statki powietrzne będą użytkowane przy realnych wartościach mocy silników i prędkości lotu ?
  - Czy masa statku powietrznego może okazać się krytyczna w dowolnym momencie proponowanych operacji ?
  - Czy poziomy lotów, długości odcinków i wymiary lotnisk znajdują się w zakresie możliwości operacyjnych posiadanych statków powietrznych ?
  - Czy statki powietrzne są odpowiednio wyposażone w sprzęt niezbędny dla proponowanych operacji ?
  - Czy statki powietrzne mogą być prawidłowo obsługiwane i kontrolowane, a ich sprawność zagwarantowana przez odpowiednio dostępną obsługę techniczną i części zamienne?
- c) Posiada potencjalne możliwości do prowadzenia proponowanych operacji. W związku z tym należy zadać następujące pytania:

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

- czy operacje, zgodnie z opisem i przy dostępnych środkach, mogą być bezpiecznie przeprowadzane ?
- Czy ilość personelu latającego jest dostateczna i umożliwiającą prowadzenie proponowanych operacji bez szkodliwego wpływu na bezpieczeństwo wykonywania lotów i przy respektowaniu ograniczeń czasu pracy ?
- Czy założone wymagania dotyczące wykorzystania osiągnięć posiadanych statków powietrznych są możliwe do osiągnięcia?
- Czy harmonogram operacji lotniczych pozwala na terminowe wykonywanie wszystkich elementów programu obsługi technicznej posiadanych statków powietrznych ?

d) Czy Przewoźnik wyznaczył lotniska docelowe i zapasowe, obszary i trasy które mogą być przez niego wykorzystane;

e) Czy Przewoźnik wyznaczył wybrane trasy i obszary oraz określone minimalne wysokości lotów, na których może bezpiecznie prowadzić nawigację przy użyciu dostępnego wyposażenia nawigacyjnego;

f) Czy Przewoźnik wyznaczył minima operacyjne dotyczące lotnisk docelowych i zapasowych;

g) Czy personel kierowniczy ma, z dostateczną dokładnością, określone swoje obowiązki i odpowiedzialność; daje to właściwe zapewnienie, że zarządzanie tą firmą nie stworzy zagrożeń bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych na skutek braku właściwych regulacji organizacyjnych oraz niewystarczających kompetencji kierownictwa;

h) Czy Przewoźnik w pełni rozumie swoje obowiązki wynikające z przepisów prawnych włącznie z obowiązkami potencjalnego posiadacza Certyfikatu AOC;

i) Czy Przewoźnik posiada ogólne możliwości do bezpiecznego prowadzenia proponowanych operacji. Ten punkt powinien uwzględniać szeroką ocenę historii przestrzegania przez aplikanta zgodności z przepisami lotniczymi, jeżeli taka istnieje, oraz życiorysy zawodowe każdej osoby, która zajmuje odpowiedzialne stanowisko w kierownictwie, lub jakąkolwiek znaczącą pozycję w zakresie kontroli działalności aplikanta. Należy przeanalizować przebieg pracy zawodowej oraz kwalifikacje osób nominowanych.

j) Zapewnia opracowanie programów w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa lotów i zapobiegania zdarzeniom i wypadkom lotniczym.

## 8. WSTĘPNA OCENA ZDOLNOŚCI DO SPEŁNIANIA WYMAGAŃ

8.1 Po zakończeniu etapu wstępnej oceny formalnej wniosku można przystąpić do drugiego etapu wstępnej oceny związanej z technicznymi możliwościami aplikanta. Ostateczne wnioski i decyzje dotyczące wydania Certyfikatu AOC powinny być oparte na udowodnionej pewności, że aplikant zapewnia spełnianie wymagań przepisów oraz jest dostatecznie dobrze wyposażony oraz jest w stanie prowadzić proponowane operacje w sposób bezpieczny i skuteczny.

8.2 Celem dokonania wstępnej oceny technicznych możliwości prowadzenia proponowanych operacji przez aplikanta, konieczne będzie przeprowadzenie analizy procedur, stosowanych praktyk i metod opisanych w instrukcjach - operacyjnej i obsługowej, analizy programów szkoleniowych, metod zapobiegania wypadkom, systemu zarządzania bezpieczeństwem, systemu zapewnienia zgodności oraz innych instrukcji związanych z wykonywaniem operacji i wydanych przez aplikanta.

Należy rozpatrzyć i ocenić:

a) Strukturę organizacyjną przedsiębiorstwa, filozofię i przyjęte praktyki kierowania;

b) Życiorysy zawodowe, kwalifikacje i doświadczenie kierownictwa wyższego szczebla (Kierownik Odpowiedzialny i osób nominowanych);

c) Politykę kadrową przedsiębiorstwa;

d) Umowy, kontrakty i porozumienia dotyczące obsługi technicznej statków powietrznych oraz szkolenia;

e) Umowy, kontrakty i porozumienia odnoszące się do dzierżawy statków powietrznych (jeżeli taka sytuacja ma miejsce).

f) Umowy, kontrakty i porozumienia odnoszące się do zatrudnianego personelu.

8.3 Po pozytywnym wyniku analizy wstępnej, w fazie kontroli działalności operacyjnej i obsługowej, należy przeprowadzić inspekcję szczegółową wszystkich kluczowych elementów dotyczących organizacji aplikanta, jego statków powietrznych,

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

zaplecza technicznego, wyposażenia i pracowników.

8.4 Zakres i złożoność wnioskowanych operacji może stworzyć konieczność wprowadzania zmian w szczegółach procedury oceniania. Poniżej wyspecyfikowano tylko ogólne wytyczne, które należy uwzględnić w procesie oceny:

a) Spotkać się z upoważnionymi przedstawicielami personelu kierowniczego aplikanta w celu pełnego zrozumienia charakteru i zakresu proponowanych operacji, zapoznania się z typami samolotów, które będą wykorzystywane w operacjach, zaznajomienia się ze strukturą organizacyjną, polityką kierownictwa, schematem organizacyjnym, zakresem obowiązków i odpowiedzialności kierownictwa wyższego szczebla;

b) Opracować plan działania dla przeprowadzenia wymaganej oceny technicznej, a następnie inspekcji operacyjnej całej organizacji i omówić ten plan z przedstawicielami kierownictwa aplikanta.

c) Udzielać porad pracownikom aplikanta w sytuacjach zgłoszenia problemów lub powstania pytań związanych z procedurami i wymaganiami certyfikacji. Może zaistnieć w takiej sytuacji potrzeba wytłumaczenia niektórych przepisów oraz akceptowalnych metod osiągnięcia zgodności z tymi przepisami.

d) Stwierdzić, czy aplikant opracował instrukcje operacyjne, obsługowe i programy szkoleniowe. Jeśli takie dokumenty zostały opracowane należy dokonać wstępnej oceny ich zawartości. Jeśli okaże się konieczne, należy zaproponować aplikantowi pomoc w zakresie doradztwa, co do sposobu opracowania lub uzupełnienia treści tych dokumentów.

e) Przeprowadzić wstępną ocenę różnych etapów szkolenia personelu naziemnego aplikanta, w tym programów szkoleń teoretycznych i praktycznych, celem uzyskania ogólnej oceny ich przydatności i zgodności z przepisami odnoszącymi się do szkolenia.

f) Zasięgnąć wstępnej informacji o proponowanych przez aplikanta programach obsługi technicznej statków powietrznych i związanego z nimi wyposażenia.

g) Zasięgnąć wstępnej informacji o proponowanym przez aplikanta systemie opracowywania, zatwierdzania, obsługi i przechowywania niezbędnej dokumentacji dotyczącej wykonywanych operacji, obsługi technicznej i personelu.

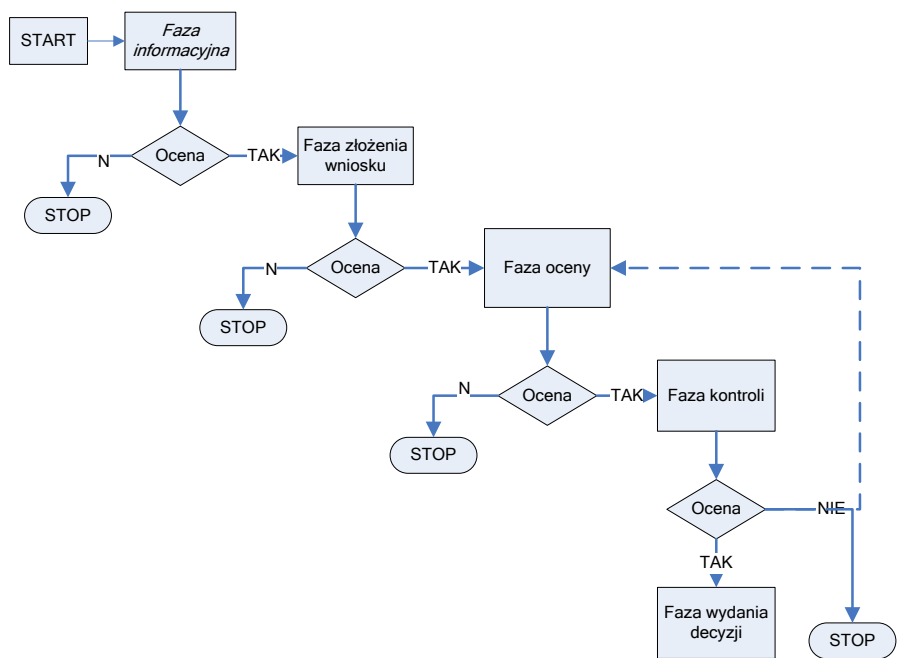
h) Określić jakie pokazy i/lub loty próbne aplikant będzie musiał przeprowadzić.

i) Wyjaśnić aplikantowi o jaki typ Certyfikatu AOC może się ubiegać oraz znaczenie wszelkich ograniczeń jakie mogą tam być wpisane oraz przedstawić przykład lub opisać zawartość Specyfikacji Operacyjnych, jakie będą wydane razem ze Certyfikatem AOC.

j) W liście adresowanym do aplikanta potwierdzić wszelkie podjęte przez aplikanta zobowiązania oraz stwierdzone w trakcie prowadzenia wstępnej oceny istotne problemy do rozwiązania przez aplikanta.

k) Jeżeli okaże się niezbędne, należy wykorzystać umiejętności innych ekspertów zatrudnionych we władzy lotniczej w zakresie prawa, budowy i osiągow użytego statku powietrznego, załadowania i wyważenia, pilotażu i nawigacji.

## PODSTAWOWY PROCES CERTYFIKACJI



Schemat. 2.1