

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

## ROZDZIAŁ 1 - OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO

### 1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Podstawę prawną do prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego nad Przewoźnikami i innymi użytkownikami statków powietrznych stwarzają wymagania art. 159, 161 i 162 ustawy Prawo lotnicze oraz niżej podane przepisy wykonawcze:

a) rozporządzenie 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).

b) Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640);

c) Zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003 r. w sprawie zasad prowadzenia nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 25);

1.2 Prowadzenie bieżącego nadzoru operacyjnego nad posiadaczami Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC), Certyfikatu Usług Lotniczych (AWC), lotnictwem zakładowym i użytkownikami prywatnymi oraz nad Przewoźnikami zagranicznymi wykonującymi loty zarobkowe do i z Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawowym i niezbywalnym obowiązkiem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem. Prowadzenie ciągłego nadzoru nad bezpieczeństwem operacji lotniczych jest nieodzownym i nieodłącznym elementem systemu certyfikacji Przewoźników lotniczych i stanowi gwarancję Państwa, że utrzymywane są wymagane normy, zapewniające społeczeństwu bezpieczne przewozy, usługi lotnicze oraz, że operacje te są prowadzone fachowo przy zastosowaniu prawidłowych procedur, których rezultatem będzie zapewnienie bezpieczeństwa lotów.

1.2 Uprawnienia inspektorów Urzędu oraz obowiązki podmiotów kontrolowanych związane z prowadzeniem nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych określone są w art. 27 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze.

1.3 Czynności nadzoru operacyjnego i związane z nim inspekcje mają być zaplanowane i przeprowadzone przez inspektorów operacyjnych, którzy zostali wyznaczeni do sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego nad

posiadaczem Certyfikatu AOC/AWC i/lub wykonania określonego zadania inspekcyjnego.

1.4 Inspektor operacyjny prowadzący nadzór musi posiadać kwalifikacje określone w PNO-1-08-00.

1.5 Inspektor operacyjny, który został wyznaczony do wykonywania czynności nadzoru operacyjnego musi posiadać odpowiednie dokumenty identyfikacyjne, potwierdzające jego uprawnienia inspekcyjne.

1.6 Głównym zadaniem audytów i inspekcji operacyjnych jest systematyczne, planowe i ciągłe badanie oraz ocenianie wszystkich elementów organizacji Przewoźnika, skuteczności jego metod zarządzania, stanu zaplecza, wyposażenia i obsługi statku powietrznego, kierowania i nadzoru nad prowadzonymi operacjami, utrzymywania standardów szkolenia i sprawdzania kwalifikacji załóg lotniczych, procedur i środków bezpieczeństwa dla pasażerów i ładunku, krzyżowej kontroli dokumentów operacyjnych oraz wyszkolenia, instrukcji wykonawczych dla personelu w tym Instrukcji Operacyjnej i instrukcji zarządzenia obsługą techniczną a także wiarygodności finansowej i ogólnego zachowania przez Przewoźnika zgodności z warunkami posiadanego Certyfikatu AOC/AWC i Specyfikacji Operacyjnych oraz wymaganiami obowiązujących przepisów i zasad operacyjnych. Podczas prowadzenia czynności nadzoru, inspektorzy operacyjni przeprowadzają inspekcje służb merytorycznych w komórkach organizacyjnych Przewoźnika biorących udział w procesach planowania, przygotowania i wykonywania operacji lotniczych w tym służbach planowania operacji lotniczych i zabezpieczenia naziemnego, szkolenia personelu operacyjnego, zarządzania obsługą techniczną oraz bazy obsługi technicznej, stacji obsługowych poza główną bazą, lotniska (lub lądowiska dla helikopterów), a także doraźne inspekcje na płycie lotniskowej i w locie, a także kwalifikacje personelu operacyjnego (pilotów, personelu pokładowego, dyspozytorów itd. tak, aby inspekcjami objęte zostały wszystkie znaczące dla bezpieczeństwa obszary działań Przewoźnika.

1.7 Proces prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego nad działalnością lotniczą Przewoźnika jest, dla wygody obu zainteresowanych stron, podzielony na szereg kolejno następujących po sobie inspekcji (audytów) operacyjnych prowadzanych przez

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

inspektorów operacyjnych ULC. Pełny cykl planu inspekcji i audytów operacyjnych ma być tak zaplanowany, aby pokrył cały obszar rzeczowy działalności Przewoźnika w zakresie identycznym jak wymagany dla wydania i/lub przedłużenia ważności jego Certyfikatu AOC.

1.8 W odniesieniu do operacji lotnictwa ogólnego, w tym zakładowego, sportowego i rekreacyjnego zadaniem inspekcji operacyjnych jest kontrolowanie, czy użytkownicy statków należących do tej kategorii przestrzegają ogólnych norm i przepisów bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych. Pod pojęciem eksploatacji statku powietrznego należy rozumieć całość zagadnień związanych z używaniem statku powietrznego, utrzymaniem jego bieżącej zdadności do lotu oraz kwalifikacjami i uprawnieniami personelu lotniczego uczestniczącego w jego używaniu, a także korzystaniem z lotnisk i przestrzeni powietrznej;

1.9 Ogólne zasady prowadzenia inspekcji operacyjnych podane są odpowiednio w PNO-1-05-00 i PNO-2-05-00.

## 2. ZADANIA INSPEKCJI

2.1 Podstawowym zadaniem każdej inspekcji jest stwierdzenie czy osoba, rzecz, lub określony fragment operacji związanej z wykonywaną przez Przewoźnika lub użytkownika statku powietrznego działalnością lotniczą spełnia, co najmniej te same wymagania odnośnych przepisów oraz standardy, które były wymagane podczas certyfikacji kwalifikacyjnej dla wydania Certyfikatu AOC albo uzyskania odpowiedniego zezwolenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem. Prowadzona przez inspektorów ocena dokonywana w określonym porządku i wg jednakowych (standardowych) dla każdego przedmiotu inspekcji zasad. Oznacza to, że każda inspekcja musi mieć wyznaczony zakres, zgodny z zasadami opisanymi w Podręczniku PNO wskazówkami, procedurami, wytycznymi, itd.

## 3. CHARAKTERYSTYKA INSPEKCJI

3.1 Każda inspekcja jest określoną sekwencją wydarzeń (czynności) mających następujące cechy:

- a) Zakres inspekcji, który jest określony w planie inspekcji oraz w standardowych drukach Raportów inspekcyjnych;
- b) Określony początek i koniec inspekcji;
- c) Cel i zadania prowadzenia inspekcji;

d) Procedury i standardy, których spełnienie jest badane;

e) Zasady i procedury raportowania wyników inspekcji, oraz;

f) Zasady i procedury prowadzenia oraz badania skuteczności działań korekcyjnych.

3.2 Każda inspekcja ma określoną datę jej rozpoczęcia i zakończenia. Inspekcja może być zaplanowana tak dla zbadania i oceny określonego zadania wycinkowego (np. kontroli kwalifikacji personelu) jak i szerszego obszaru zadaniowego lub grupy problemowej (np. organizacja zarządzania operacjami lotniczymi czy zbadanie i ocena przestrzegania przez personel Przewoźnika ustanowionych przepisów, procedur, zasad, instrukcji itp.). Inspekcja może być rozpoczęta i zakończona w jeden lub kilka dni, przy czym możliwe jest prowadzenie kilku inspekcji (zakresów) w tym samym czasie i miejscu. Inspekcja rozpoczyna się z chwilą jej rozpoczęcia przez inspektora i kończy z chwilą podpisania Raportu.

3.3 Inspekcje mają określoną procedurę i dla standaryzacji jej wyników każdy inspektor ma postępować zgodnie ustalonymi w Podręczniku (PNO) zasadami. W większości przypadków dla każdego typu (rodzaju) standardowych inspekcji ustalony jest odpowiedni druk Raportu stanowiący jednocześnie wykaz (zakres) minimalny tej inspekcji.

3.4 Inspekcja musi być zakończona sporządzeniem Raportu (na druku właściwym dla rodzaju inspekcji), w którym zarejestrowane są jej wyniki. Inspektor jest zobowiązany wypełnić Raport zgodnie z ustaloną dla niego procedurą.

## 4. PRZYGOTOWANIE INSPEKCJI

4.1 Przed przystąpieniem do inspekcji, inspektor powinien w miarę możliwości dokładnie zapoznać się z obowiązującymi u Przewoźnika systemami, metodami i procedurami. Dla uzyskania takiej wiedzy inspektor ma przejrzeć te instrukcje i dokumenty Przewoźnika, które mają zastosowanie do planowanej inspekcji. Dalszą znajomość struktury i obowiązujących u Przewoźnika praktyk inspektor powinien uzyskać od inspektora operacyjnego (POI) oraz innych inspektorów wcześniej prowadzących inspekcje w danej jednostce. Głównym zadaniem inspektora w fazie przygotowania jest zapoznanie się z poprzednimi Raportami, a w szczególności z wykrytymi wcześniej brakami, wadami i

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

nieprawidłowościami oraz przeanalizowanie programu (zakresu) planowanej inspekcji.

inspekcyjnych. Plany te mają być oparte o wcześniej zebrane informacje i dane inspekcyjne.

## 5. POWIADOMIENIE O INSPEKCJI

5.1 Większość inspekcji będzie stwarzać pewne zakłócenia w normalnym toku prowadzonych przez Przewoźnika operacji lotniczych. Odpowiedzialny Przewoźnik będzie rozumiał prawne podstawy działań inspekcyjnych ULC i należy spodziewać się współpracy z ich strony podczas prowadzonej inspekcji.

5.2 Od Przewoźnika oczekuje się umożliwienia inspektorowi dostępu do odpowiednich części struktury organizacyjnej, zaplecza, dokumentów i osób uczestniczących w procesie inspekcjonowanej operacji lotniczej. Inspektorzy winni w miarę możliwości unikać sytuacji powodujących zbędne zakłócenia w normalnej działalności Przewoźnika.

5.3 Dlatego też wskazane jest wcześniejsze zawiadomienie Przewoźnika o miejscu, terminie i zakresie planowanej inspekcji, szczególnie, jeżeli powodować ona będzie oderwanie personelu Przewoźnika od ich normalnych zajęć. Zawiadomienie takie nie jest konieczne, jeżeli zakłócenie to będzie minimalne lub krótkotrwałe lub, jeżeli takie działanie jest zamierzone tzw. inspekcja bez uprzedzenia.

**UWAGA:** Powyższe stwierdzenie w niczym nie ogranicza prawa inspektora do przeprowadzenia doraźnej inspekcji operacyjnej w dowolnie wybranym przez niego miejscu i czasie. W szczególności dotyczy to inspekcji na płycie (APP), inspekcji SAFA oraz inspekcji w locie po trasie (ENR) i inspekcji kabiny (CAB).

## 6. PRZEPROWADZANIE INSPEKCJI

6.1 Ze względu na skalę złożoności operacji lotniczych konieczne było ustanowienie różnych typów inspekcji, z których każda ma swój określony zakres. Przy podejmowaniu decyzji, jaka inspekcja ma być wykonana inspektor powinien brać pod uwagę zakres danej inspekcji i ustalić, która z nich będzie najbardziej właściwa i skuteczna w danej sytuacji.

6.2 Decyzja inspektora o przeprowadzeniu określonej inspekcji może dotyczyć pojedynczego zdarzenia jak np. skarga, wypadek lub inna informacja, która może być podstawą do przypuszczenia o naruszeniu przepisów lub zasad bezpieczeństwa lotu. W większości sytuacji rodzaj inspekcji będzie wynikał z zatwierdzonych planów

## 7. OGRANICZENIE ZAKRESU INSPEKCJI

7.1 Każdy typ inspekcji ma określony zestaw obszarów i zadań inspekcyjnych, które inspektor powinien sprawdzić i ocenić. Każde zadanie inspekcyjne wymaga poświęcenia określonego czasu na obserwację i analizę obserwowanych operacji.

7.2 W praktyce mogą zdarzyć się sytuacje, w których inspektor będzie dysponował ograniczonym czasem na dokonanie czynności inspekcyjnych i ocenę wszystkich zadań wynikających z założonego zakresu inspekcji. W takim przypadku inspektor może ograniczyć zakres inspekcji i zbadać tylko te obszary, których kontrola jest możliwa lub, które w jego ocenie mają znaczenie dla wyniku końcowego lub jakości inspekcji.

7.3 Inspektor powinien odstąpić od inspekcji, jeżeli w jego ocenie założone cele inspekcji nie będą mogły być osiągnięte. W przypadku podjęcia decyzji o prowadzeniu inspekcji w ograniczonym zakresie inspektor powinien wyraźnie opisać w Raporcie, które z zadań inspekcyjnych nie zostały wykonane i z jakich powodów. Inspekcja w ograniczonym zakresie może nadal mieć wartość poznawczą i statystyczną, jeżeli zostanie przeprowadzona z zachowaniem jasnej koncepcji dokonanych skrótów.

7.4 Dla uniknięcia takich sytuacji zaleca się takie planowanie czasu trwania inspekcji, aby wszystkie zadania inspekcyjne mogły być wykonane z dostateczną starannością i bez zbytniego pośpiechu lub zakłócania normalnej działalności Przewoźnika.

## 8. ZAKOŃCZENIE INSPEKCJI

8.1 Każda inspekcja musi być zakończona wypełnieniem przez inspektora odpowiedniego Raportu wraz z wnioskami oraz powiadomienie właściwego personelu Przewoźnika o wynikach przeprowadzonej inspekcji. Podczas odprawy po-inspekcyjnej należy omówić nie tylko wykryte braki i odstępstwa, ale także wskazać na te obszary, które są wzorowe.

8.2 Przy omawianiu stwierdzonych braków inspektor powinien odnosić się do obowiązujących przepisów, procedur, instrukcji i zasad. Personel Przewoźnika powinien zostać poinformowany o zalecanych przez inspektora działaniach korekcyjnych.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

8.3 Jeżeli zachodzi podejrzenie naruszenia obowiązującego prawa (przepisów) personel Przewoźnika musi natychmiast podjąć działania korygujące.

8.4 Jeżeli personel Przewoźnika nie może z dowolnych przyczyn uczestniczyć w odprawie po-inspekcyjnej inspektor powinien zaznaczyć w Raporcie, że Przewoźnik nie został zapoznany z wynikami inspekcji.

8.5 Niektóre braki mogą zostać usunięte (skorygowane) jeszcze w trakcie inspekcji, co nie zwalnia inspektora od umieszczenia w Raporcie NCR stwierdzonej niezgodności, z adnotacją o jej usunięciu, a następnie omówienia jej na odprawie po inspekcji.

8.6 Przygotowanie Raportu jest końcowym zadaniem inspektora zamykającym daną inspekcję.

## 9. ZAKRES I PROGRAM BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO

9.1 Podstawowym celem bieżącego nadzoru operacyjnego i programu inspekcji jest upewnienie się, że zastosowane przez Przewoźnika metody i systemy są skuteczne dla utrzymywania przez Przewoźnika zgodności z założonymi przez niego standardami bezpieczeństwa.

9.2 W szczególności, Plan inspekcji i bieżącego nadzoru operacyjnego Przewoźnika ma:

- Potwierdzić, że Przewoźnik prowadzi i nadal będzie prowadził operacje zgodnie z dobrymi praktykami operacyjnymi oraz posiadanymi zezwoleniami, upoważnieniami, świadectwami, specyfikacjami, instrukcjami operacyjnymi i obsługowymi oraz odnośnymi przepisami i zasadami;
- Potwierdzić, że wszystkie zmiany we właściwych przepisach operacyjnych i zasadach ruchu lotniczego oraz zmiany w Certyfikacie AOC/AWC lub Specyfikacjach Operacyjnych i/lub usprawnienia w procedurach operacyjnych są wdrożone i, jeżeli jest to konieczne, są odzwierciedlone w instrukcjach operacyjnych lub obsługowych;
- Informować na bieżąco ULC o fachowości Przewoźnika, aktualnych praktykach operacyjnych i dokumentacji potwierdzającej zgodność z przepisami;
- Stworzyć dla ULC okazję do wprowadzenia zmian w przepisach lub w polityce, jeżeli inspekcje wskazują, że takie działania

podwyższą normy bezpieczeństwa operacyjnego;

- Uzasadniać, że prawo korzystania z przywilejów Certyfikatu AOC/AWC przez Przewoźnika ma być utrzymane, zawieszone, anulowane lub stanowić podstawę do wprowadzenia dalszych ograniczeń operacyjnych.

9.3 Podczas audytu, inspektorzy ULC mają zbadać metody lub systemy w oparciu, o które Przewoźnik realizuje zadania oraz stan przestrzegania przepisów państwowych, warunków i ograniczeń Certyfikatu AOC/AWC oraz Specyfikacji Operacyjnych, podstawowych instrukcji zakładowych i operacyjnych, a w szczególności Instrukcji Operacyjnej i instrukcji zarządzania obsługą techniczną jako podstawowych dokumentów zakładowych Przewoźnika.

9.4 Inspektorzy ULC mają zwracać szczególną uwagę na wszelkie nieprawidłowości w procedurach, pracy zaplecza lub sprzętu, nieskuteczność zarządzania, a także bardzo szczegółowo analizować warunki operacji, które mogą wskazywać na znaczne zmniejszenie się zasobów finansowych Przewoźnika. Przykłady niekorzystnych trendów w sytuacji finansowej Przewoźnika to:

- Znaczące zwolnienia lub brak pracy dla personelu;
- Obniżenie norm bezpieczeństwa operacji lub dowody tzw. „chodzenia na skróty”;
- Obniżanie norm szkoleniowych;
- Nieprawidłowa obsługa statków powietrznych;
- Brak dostaw i części zamiennych;
- Uszczuplenie lub zmniejszenie częstotliwości lotów zarobkowych;
- Sprzedaż lub zajęcie statków powietrznych i/lub znaczących pozycji wyposażenia.

9.5 W razie stwierdzenia u Przewoźnika trudności finansowych, inspektorzy ULC zwiększą nadzór nad operacjami, z położeniem szczególnego nacisku na standardy bezpieczeństwa oraz będą informować Prezesa (oraz Departament odpowiedzialny za wydawanie koncesji zgodnie z rozporządzeniem 1008/2008) o zaistniałej sytuacji w celu podjęcia niezbędnych kroków takich jak np. audyt finansowy (rewizja ksiąg finansowych itp.).

9.6 Zawarte przez Przewoźnika umowy i uzgodnienia kontraktowe na szkolenia oraz innych zamówionych usług muszą być dokładnie sprawdzone. Na tej podstawie należy określić czy uzyskiwane rezultaty są zadowalające w

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

odniesieniu do norm bezpieczeństwa i zgodności z przepisami.

9.7 Podczas prowadzenia nadzoru należy starannie badać programy szkolenia w celu upewnienia się, że Przewoźnik stale utrzymuje zatwierdzone przez Prezesa standardy szkolenia. Jeżeli są uzasadnione podejrzenia, że prowadzone szkolenie nie spełnia swoich założeń lub duży procent szkolonego personelu nie osiąga podczas testów i egzaminów końcowych zadowalających rezultatów, zadaniem inspektora ULC jest zmuszenie Przewoźnika do podjęcia odpowiednich kroków prowadzących do zmian w zatwierdzonym programie szkoleniowym, gwarantującym uczestnikom uzyskanie wymaganego poziomu fachowości.

9.8 Podczas wszystkich etapów realizacji Planu bieżącego nadzoru operacyjnego, normy wymagań dla oceny umiejętności i fachowości Przewoźnika mają być ci najmniej równe lub wyższe od wymaganych podczas pierwotnej certyfikacji. W związku z tym, inspektorzy ULC muszą prowadzić bieżący nadzór operacyjny i związane z tym inspekcje w sposób bardzo dokładny i żądać od Przewoźnika, aby wykazał się w sposób przekonujący, że operacje prowadzone są zgodnie z warunkami podanymi w Certyfikacie AOC/AWC i związanymi z nim Specyfikacjami Operacyjnymi, instrukcjami Przewoźnika i odnośnymi przepisami państwowymi.

Rezultatem pozytywnych wyników kontroli będzie pozostawienie w mocy przyznanych w Certyfikacie AOC upoważnień Przewoźnika.

9.9 Kontrole należy prowadzić zgodnie z zatwierdzonym dla danego Przewoźnika Planem bieżącego nadzoru operacyjnego (CNO). Niezależnie od zastosowanej metody planowania i prowadzenia kontroli, wszystkie znaczące elementy procedur i praktyk Przewoźnika mają być poddane ocenie, co najmniej raz na cykl audytowi, przy założeniu, że System jakości oraz struktura organizacyjna są kontrolowane podczas każdego audytu.

9.10 Podsumowując, program bieżącego nadzoru operacyjnego i inspekcji ma za zadanie dostarczyć zwięzłej i kompletnej oceny utrzymywania fachowości Przewoźnika. Ponadto, związane z inspekcją sprawozdania mają wskazywać, czy system nadzoru i kontroli stosowany przez ULC jest skuteczny dla oceny fachowości Przewoźnika.

## 10. CZYNNOŚCI WYNIKAJĄCE Z PROWADZENIA BIEŻĄCEGO NADZORU

10.1 Jeśli podczas prowadzenia programu bieżącego nadzoru operacyjnego Przewoźnika zostaną wykryte braki lub niezgodności, to należy znaleźć ich przyczynę i podjąć natychmiast kroki naprawcze oraz określić procedury przy pomocy, których uzyska się potwierdzenie skuteczności podjętych działań korygujących. W tych obszarach gdzie nieścisłości często się powtarzają należy wprowadzić silniejsze środki i działania korygujące.

10.2 Jeżeli prowadzony program bieżącego nadzoru operacyjnego i inspekcji wykaże w sprawozdaniach i raportach z inspekcji, że posiadacz Certyfikatu AOC/AWC nie spełnił lub nie może dłużej spełniać lub utrzymać wymaganych standardów certyfikacji albo warunków jego Certyfikatu AOC/AWC i/lub Specyfikacji Operacyjnych, to inspektor ULC musi natychmiast poinformować Przewoźnika o stwierdzonym uchybieniu oraz o krokach, jakie w określonym czasie należy podjąć. Jeżeli Przewoźnik nie usunie uchybienia w określonym czasie, inspektor musi natychmiast poinformować Prezesa wraz z zaleceniem, aby tymczasowo lub na stałe zawiesić lub ograniczyć uprawnienia Przewoźnika wynikające z jego Certyfikatu AOC/AWC (patrz PNO-1-04-00).

10.3 Jeśli inspektor nadzoru operacyjnego (POI) wyznaczony do sprawowania bieżącego nadzoru na operacjami przydzielonego mu Przewoźnika uzna, że stan bezpieczeństwa lotów wymaga podjęcia natychmiastowych działań prowadzących do zawieszenia lub unieważnienia Certyfikatu AOC/AWC, to musi natychmiast poinformować o tym Prezesa. Jeżeli, po dokładnym przeanalizowaniu wszystkich elementów oraz zastosowaniu niezbędnych działań korygujących i konsultacjach w ULC, wszyscy zainteresowani dojdą do wspólnego wniosku o konieczności zawieszenia lub unieważnienia uprawnień Przewoźnika wynikających z jego Certyfikatu AOC/AWC, to Prezes powiadomi pisemnie Przewoźnika o podjętych działaniach i powodach ich podjęcia.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 30.06.2013r. Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	<b>PNO-5-01-00</b> Strona 5/6
--	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE