

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 z dnia 16 stycznia 2004 r. w sprawie postępowania w przypadku stwierdzenia naruszenia przepisów art. 210 – 212 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r., poz. 959, z późn. zm.), 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.

2.2 W przypadku konieczności zatrzymania osoby ujętej na gorącym uczynku popełnienia wykroczenia, albo konieczności tymczasowego zajęcia przedmiotu w przypadku wykroczenia zagrożonego przepisami przedmiotem, inspektor operacyjny ULC ma obowiązek zwrócić się do Policji o zatrzymanie takiej osoby lub tymczasowe zajęcie przedmiotu, zgodnie z art. 45 i art. 48 ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (Dz. U. z 2003 r. Nr 106, poz. 1148.).

2. ZABEZPIECZENIE STATKU POWIETRZNEGO NA ZIEMI

2.1 Obowiązek zabezpieczenia (zatrzymania) statku powietrznego na ziemi 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 rozdziału XXI Kodeksu Karnego (przepisy przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji) (Dz. U. Nr 88, poz. 553 z 1997 r., z późniejszymi zmianami), art. 27 ust. 3a ustawy - Prawo lotnicze oraz Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012, Załącznik II Part-ARO.RAMP.140

2.2 Decyzji inspektora o zabezpieczeniu statku na ziemi, wydawanej w imieniu Prezesa Urzędu może zostać nadany rygor natychmiastowej wykonalności, zgodnie z art. 108 Kodeksu postępowania administracyjnego (KPA) (Dz. U. z 2013 r. poz. 267). Przytoczony przepis stanowi o tym, że „Decyzji, od której służy odwołanie, może być nadany rygor natychmiastowej wykonalności,

gdy jest to niezbędne ze względu na ochronę zdrowia lub życia ludzkiego albo dla zabezpieczenia gospodarstwa narodowego przed ciężkimi stratami bądź też ze względu na inny interes społeczny lub wyjątkowo ważny interes strony. W tym ostatnim przypadku organ administracji może w drodze postanowienia zażądać od strony stosownego zabezpieczenia. Rygor natychmiastowej wykonalności może być nadany decyzji również po jej wydaniu. W tym przypadku organ wydaje postanowienie, na który służy zażalenie.”

2.3 Zabezpieczenie statku na ziemi przeprowadza się zgodnie z przepisami rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640) i użyciem podanych tam druków (§ 10).

UWAGA: Należy korzystać z druków Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to ground the aircraft*) oraz druków Decyzji o zwolnieniu statku powietrznego z zabezpieczenia (*Aircraft release decision*), wydrukowanych dla tych potrzeb w formie bloków na papierze samokopiującym.

2.4 Niezgodności podczas inspekcji statku powietrznego na płycie są klasyfikowane zgodnie z zapisami ARO.RAMP.130 na 3 kategorie: W zależności od kategorii niezgodności, inspektor Urzędu zobowiązany jest podjąć następujące działania:

a) Działania po stwierdzeniu niezgodności w kategorii (1) RAMP.

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/ kontroli.

b) Działania po stwierdzeniu niezgodności kategorii (2) RAMP, odpowiadające niezgodności poziomu (2) OPS.

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

Wydanie z: 20.08.2018 Zmiana Nr: 10	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
---------------------------------	---	---

w tej kategorii należy zastosować zasady podane w 1-02-05.

c) Działania po stwierdzeniu niezgodności kategorii (3) RAMP, odpowiadające niezgodności poziomu (1) OPS.

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.

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 kwalifikację, 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 całkowitym zatrzymaniu statku na ziemi i ewentualnych dalszych sankcjach wobec dowódcy.

c(iv) Zawieszenie lub cofnięcie Certyfikatu AOC i/lub AWC i/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 NA ZIEMI 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 na ziemi z powodu powstania bezpośredniego zagrożenia bezpieczeństwa lotu (działanie w kategorii (3c) RAMP :

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

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

Wydanie z: 20.08.2018 Zmiana Nr: 10	ZASADY POSTĘPOWANIA PO STWIERDZENIU NARUSZENIA PRZEPISÓW	PNO-1-02-04 Strona 2/4
--	---	----------------------------------

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

c) powiadomić dowódcę o decyzji zatrzymania jego statku z powodu zagrożenia bezpieczeństwa lotów i wręczyć mu wypełniony druk Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*);

d) powiadomić telefonicznie wieżę lotniska lub organ kontroli ruchu lotniczego oraz dyżurnego portu, jeśli taka funkcja istnieje na danym lotnisku, o zatrzymaniu statku i zakazie udzielenia mu zezwolenia na uruchomienie silników i odlotu, do czasu otrzymania od Urzędu Lotnictwa Cywilnego Decyzji o zwolnieniu statku (*Aircraft Release Report*);

e) dostarczyć kopię Decyzji o zabezpieczeniu statku (*Decision to Ground the Aircraft*) służbie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na lotnisku;

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

3.3 Do wydania Decyzji o zatrzymaniu statku (*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 (Operatorowi) pisemne powiadomienie o zatrzymaniu statku na lotnisku z powodu zagrożenia bezpieczeństwa lotów.

3.5 Druk Decyzji o zabezpieczeniu statku użytkowanego przez **podmiot polski** (*Decision to Ground the Aircraft*) **wypełnia się w języku polskim.**

4. PROCEDURA ZWOLNIENIA STATKU PO USUNIĘCIU BRAKÓW ZAGRAŻAJĄCYCH BEZPIECZEŃSTWU

4.1 Po otrzymaniu formalnego powiadomienia od użytkownika statku 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 został zatrzymany zostały usunięte. Wynik sprawdzenia dokumentowany jest na druku Raportu.

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

a) wypełnia i podpisuje druk Decyzji o uchyleniu zabezpieczenia statku (*Aircraft Release Report*) w trzech egzemplarzach, zgodnie z rozdzielnikiem;

b) powiadamia telefonicznie wieżę lotniska lub organ kontroli ruchu lotniczego oraz dyżurnego portu, jeśli występuje, o zwolnieniu statku po ustaniu zagrożenia bezpieczeństwa lotów;

c) dostarcza kopię Decyzji o uchyleniu zabezpieczenia statku (*Aircraft Release Report*) służbie kontroli ruchu lotniczego (ATC) na lotnisku.

4.3 Do wydania Decyzji o uchyleniu zabezpieczenia statku (*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 pisemne powiadomienie o zwolnieniu statku po ustaniu zagrożenia bezpieczeństwa lotów.

4.5 Druk o uchyleniu zabezpieczenia statku użytkowanego przez podmiot polski (*Aircraft Release Report*) **wypełnia się w j. 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/AWC 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.

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

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE