

Warszawa, dnia piątek, 25 lutego 2022

Poz. 7

**WYTYCZNE NR 3  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 25 lutego 2022 r.

**w sprawie ogłoszenia akceptowalnych sposobów potwierdzenia spełnienia wymagań (AMC) oraz wprowadzenia alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (AltMoC) do Załącznika Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970 oraz z 2021 r. poz. 784, 847 i 1898) ogłasza się co następuje.

**§ 1. Zaleca się stosowanie:**

- 1) akceptowalnych sposobów spełnienia wymagań (AMC) AMC1 CAMO.A.305 lit. c do Załącznika Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, z późn. zm.), wydanych na podstawie CAMO.B.120 lit. a do Załącznika Vc do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014;
- 2) alternatywnych sposobów potwierdzenia spełnienia wymagań (AltMoC) do CAMO.A.305 lit. c Załącznika Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 oraz do AMC1 CAMO.A.305 lit. c do Załącznika Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, wydanych na podstawie CAMO.B.120 lit. b Załącznika Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, stanowiących załącznik do wytycznych.

**§ 2. Wytyczne wchodzą w życie z dniem ogłoszenia.**

Prezes Urzędu Lotnictwa  
Cywilnego

**Piotr Samson**

Załącznik do wytycznych nr 3  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 25 lutego 2022 r.

### **Alternatywne sposoby potwierdzenia spełnienia wymagań (AltMoC)**

**do CAMO.A.305 lit. c oraz do AMC1 CAMO.A.305. lit. c do Załącznika Vc do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, z późn. zm.)**

**– wymagania dla Kierownika ds. Bezpieczeństwa, zalecane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

#### **I. Użyte określenia**

Użyte określenia oznaczają:

- 1) certyfikat AOC – certyfikat przewoźnika lotniczego wydany zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012;
- 2) certyfikat CAMO – certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wydany zgodnie z Załącznikiem Vc (Part – CAMO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 3) charakterystyka CAME – charakterystykę zarządzania ciągłą zdatnością do lotu, o której mowa w CAMO.A.300 Załącznika Vc (Part – CAMO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 4) MTOM – maksymalną masę startową statku powietrznego;
- 5) organizacja CAMO – podmiot posiadający certyfikat organizacji zarządzania ciągłą zdatnością do lotu wydany zgodnie z Załącznikiem Vc (Part – CAMO) do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 6) Part – M – Załącznik I do rozporządzenia nr (UE) 1321/2014;
- 7) Part – 145 – Załącznik II do rozporządzenia nr (UE) 1321/2014;
- 8) Part – 66 – Załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 9) Part – 147 – Załącznik IV do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 10) Part – T – Załącznik Va do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 11) Part – ML – Załącznik Vb do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;

- 12) Part – CAMO – Załącznik Vc do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 13) Part – CAO – Załącznik Vd do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014;
- 14) Prezes Urzędu – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 15) rozporządzenie (WE) nr 1008/2008 – rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 1008/2008 w sprawie wspólnych zasad wykonywania przewozów lotniczych na terenie Wspólnoty (Dz. Urz. UE L 293 z 31.10.2008, str. 3, z późn. zm.);
- 16) rozporządzenie (UE) nr 965/2012 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające 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, z późn. zm.);
- 17) rozporządzenie (UE) nr 1321/2014 – rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdadności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz.U. L 362 z 17.12.2014, s. 1, z późn. zm.);
- 18) Załącznik 19 ICAO – Załącznik 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r., poz. 212 i 214, z późn. zm.).

## **II. Uzasadnienie przyjęcia alternatywnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań (AltMoC)**

Zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 w przypadku przewoźnika lotniczego koncesjonowanego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 organizacja CAMO jest częścią certyfikatu AOC. W takim przypadku system zarządzania CAMO stanowi integralną część systemu zarządzania przewoźnika lotniczego zatwierdzonego zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012. Przedmiotowe oznacza, iż podmiot posiadający certyfikat AOC i certyfikat CAMO objęty jest tym samym systemem zarządzania. AMC1 CAMO.A.305 lit. c do Part – CAMO określają wymagania dla Kierownika ds. Bezpieczeństwa (SM) w zakresie jego wiedzy, kwalifikacji i doświadczenia z naciskiem na posiadanie odpowiedniego stopnia naukowego – inżyniera lub kwalifikacji dotyczących obsługi technicznej statku powietrznego wraz z dodatkowym wykształceniem, które jest akceptowane przez nadzór lotniczy. GM1 ORO.GEN.200 lit. a pkt 1 do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 określają wymagania dla SM

w odniesieniu do wiedzy, doświadczenia i odpowiednich kompetencji dla organizacji posiadających zatwierdzenie na podstawie rozporządzenia (UE) nr 965/2012. W takich przypadkach ta sama osoba jest zobowiązana do spełnienia wymagań, zarówno obowiązujących przepisów rozporządzenia (UE) nr 1321/2014, jak również rozporządzenia (UE) nr 965/2012. Spełnienie równoległe wyżej wymienionych wymagań jest tak trudne i niezwykle złożone, iż może prowadzić do sytuacji, w której wielu obecnych SM zatwierdzonych na mocy rozporządzenia (UE) nr 965/2012 dla przewoźników lotniczych koncesjonowanych zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008 nie będzie spełniać wymagań rozporządzenia (UE) nr 1321/2014. Taka sytuacja może mieć miejsce, zarówno w organizacjach, które uzyskują swoje zatwierdzenia po raz pierwszy, jak również w przypadku aktualnie działających przewoźników lotniczych, którzy posiadają już funkcjonujący system zarządzania zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012. Osoba wcześniej zatwierdzona na stanowisko SM zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 nie spełnia obecnie w szczególności wymagań dotyczących doświadczenia w obszarze zdatności do lotu. W konsekwencji transfer na podstawie przepisów rozporządzenia (UE) 1321/2014 z obecnych organizacji zatwierdzonych zgodnie z Part – M podsekcja G do organizacji zatwierdzonych zgodnie z Part – CAMO jest niewykonalny.

W celu rozwiązania wyżej opisanego problemu oraz ułatwienia transferu obecnych organizacji zatwierdzonych zgodnie z Part – M podsekcja G do zatwierdzenia zgodnie z Part – CAMO, Prezes Urzędu rekomenduje alternatywne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań do CAMO.A.305 lit. c oraz do AMC1 CAMO.A.305. lit. c do Part – CAMO które, zapewniając równoważny poziom bezpieczeństwa, mogą być stosowane w przypadku trudności w spełnieniu wymogów obecnie stawianych SM koncesjonowanych przewoźników lotniczych zatwierdzonych zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 965/2012 oraz rozporządzeniem (WE) nr 1008/2008. Alternatywne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań mają zastosowanie, zarówno w początkowych zatwierdzeniach, jak i w przypadkach transferu do spełnienia wymogów Part – CAMO.

### **III. Zakres podmiotowy zastosowania alternatywnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań**

Niniejsze alternatywne sposoby potwierdzania spełnienia wymagań mają zastosowanie do organizacji CAMO, podlegających nadzorowi Prezesa Urzędu, posiadających równoległe

certyfikat AOC i koncesję na wykonywanie przewozów lotniczych oraz do organizacji ubiegających się o takie uprawnienia po raz pierwszy.

#### **IV. Treść alternatywnych sposobów potwierdzania spełnienia wymagań**

1. W przypadkach, w których organizacja CAMO jest również koncesjonowanym przewoźnikiem lotniczym, przyjmuje się, że regulacja CAMO.A.305 lit. c do Part – CAMO zostaje spełniona również poprzez wyznaczenie, obok SM spełniającego wymagania rozporządzenia (UE) nr 965/2012, Zastępcy Kierownika ds. Bezpieczeństwa (SMC) spełniającego wymagania określone w niniejszych alternatywnych sposobach potwierdzania spełnienia wymagań, przy czym SMC podlega bezpośrednio SM, który ostatecznie odpowiada przed Kierownikiem Odpowiedzialnym i ma z nim zapewniony bezpośredni kontakt.

2. SMC powinien spełniać poniższe wymagania:

- 1) w zakresie szkolenia podstawowego powinien posiadać:
  - a) wykształcenie techniczne – stopień inżyniera uzyskany na studiach lotniczych, mechanicznych, elektrycznych, elektronicznych, awioniki lub innych, które są istotne dla obsługi technicznej statku powietrznego lub ciągłej zdatności do lotu statku powietrznego lub jego podzespołów – wymóg posiadania odpowiedniego wykształcenia technicznego może zostać zastąpiony 5-letnim doświadczeniem, niezależnie od posiadanego doświadczenia wskazanego w pkt 3, zdobytym wyłącznie poprzez wykonywanie zadań związanych z obsługą techniczną statku powietrznego lub zarządzaniem ciągłą zdatnością do lotu statku powietrznego lub nadzorowaniem takich zadań albo
  - b) kwalifikacje mechanika obsługi technicznej statku powietrznego oraz wykształcenie z zakresu lotnictwa zaakceptowane przez Prezesa Urzędu;
- 2) w zakresie szkolenia specjalistycznego powinien posiadać:
  - a) potwierdzoną znajomość Part – M, Part – CAMO, Part – ML lub Part – T, w zależności od zakresu zatwierdzenia organizacji CAMO,
  - b) potwierdzoną znajomość Part – 145 lub Part – CAO, w zależności od zakresu zatwierdzenia organizacji CAMO,
  - c) potwierdzoną znajomość systemów zarządzania bezpieczeństwem,
  - d) znajomość charakterystyki CAME w organizacji CAMO,

- e) szkolenie w zakresie bezpieczeństwa zbiorników paliwa zgodnie z AMC4 CAMO.A.305 lit. g do Załącznika III do rozporządzenia (UE) 1321/2014, w zależności od zakresu zatwierdzenia organizacji CAMO,
  - f) kursy potwierdzające znajomość odpowiedniej próbki typów statków powietrznych zarządzanych przez organizację CAMO, które są co najmniej równoważne kursom zapoznawczym wymaganym przepisami Part – 66 dodatek III poziom 1 i były prowadzone przez organizację zatwierdzoną zgodnie z przepisami Part – 147, producenta lub inną organizację zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu – w przypadku wszystkich balonów i statków powietrznych o MTOM 2730 kg lub mniejszej wymóg ten można spełnić przez zdanie przed Prezesem Urzędu egzaminu w powyższym zakresie,
  - g) znajomość zagadnień związanych z czynnikiem ludzkim oraz systemów zarządzania opartych na wymaganiach europejskich (w tym monitorowania zgodności) oraz na Załączniku 19 ICAO,
  - h) w przypadku stosowania przez organizację CAMO Part – T, poza spełnieniem wymagań CAMO.A.305, – odpowiednią znajomością przepisów obowiązujących w krajach trzecich zgodnie z wymaganiami T.A.706 Part – T – odpowiednią wiedzę można wykazać przez przedstawienie dokumentu ukończenia szkolenia lub dokumentu potwierdzającego doświadczenie zawodowe, o którym mowa w pkt 3, związanych z obowiązującymi przepisami w państwach trzecich;
- 3) w zakresie doświadczenia zawodowego powinien posiadać co najmniej 5 lat udokumentowanego doświadczenia zawodowego w branży lotniczej, z czego co najmniej 2 lata tego doświadczenia na odpowiednim lub porównywalnym stanowisku, zdobytego w ciągu ostatnich 3 lat przed przedłożeniem aplikacji na stanowisko SMC.

Za odpowiednie lub porównywalne stanowisko uważa się takie, które jest tożsame ze stanowiskiem SMC albo jest przynajmniej z nim związane, a doświadczenie zdobyte podczas wykonywania zadań na tym stanowisku daje gwarancję znajomości zadań wykonywanych przez SMC.

Doświadczenie powinno obejmować doświadczenie w zakresie odpowiednio:

- a) zadań związanych z obsługą techniczną statku powietrznego,
- b) zarządzania ciągłą zdolnością do lotu statku powietrznego,

- c) nadzorowania takich zadań lub udziału w badaniu wypadków lub incydentów lotniczych,
- d) wykonywania audytów systemów zarządzania lub udziału we wdrażaniu systemów zarządzania,
- g) systemów zarządzania, w tym zarządzania bezpieczeństwem i kontroli zgodności lub zarządzania ryzykiem,
- h) działalności organizacji (w zakresie wykonywania operacji przez koncesjonowanych przewoźników lotniczych posiadających certyfikat AOC i CAMO).

Weryfikacja spełnienia wymagań przeprowadzana jest poprzez analizę przedstawionych dokumentów, za wyjątkiem możliwości przedstawiania oświadczeń, oraz ewentualny wywiad, podczas którego oceniane są kwalifikacje oraz przydatność na stanowisku SM lub SMC.

Akceptacja SM lub SMC przez Prezesa Urzędu następuje poprzez zatwierdzenie instrukcji operacyjnej przewoźnika lotniczego oraz charakterystyki CAME.