



Narzędzie oceny systemu zarządzania

Józef Makowski

Pojęcia

SMS – Safety Management System – System Zarządzania Bezpieczeństwem

CM – Compliance Monitoring – Monitorowanie Zgodności

MS – Management System – System Zarządzania



Wprowadzenie

Załącznik 19 ICAO promuje wspólne podejście do zarządzania bezpieczeństwem i nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do wielu dziedzin lotnictwa. Niniejszy dokument przedstawia wspólną metodologię oceny, skupiającą się zarówno na ocenie, jak i na ciągłym doskonaleniu systemu zarządzania/SMS w zakresie nadzoru prowadzonego przez właściwy organ.

Wspólne podejście do oceny skuteczności systemu zarządzania/SMS wspiera właściwe organy w przejściu od tradycyjnego nadzoru w oparciu o wyniki, stanowi wspólną bazę dla oceny skuteczności systemu zarządzania/SMS oraz tworzy solidną podstawę do wzajemnej akceptacji SMS w ramach umów dwustronnych.

Narzędzie oceny jest przeznaczone do wykorzystania przez właściwe organy, ale może być również wykorzystywane przez organizacje w celu oceny skuteczności własnego systemu zarządzania/SMS w celu ciągłego doskonalenia. Uzyskana ocena mogłaby zostać omówiona z właściwym organem w celu uzyskania wspólnego rozumienia skuteczności systemu zarządzania/SMS. Organizacje mogą również wykorzystać narzędzie do oceny systemu zarządzania bezpieczeństwem podwykonawców.

W przypadku większości organizacji, wdrożenie SMS zajmie trochę czasu a jego ukształtowanie do poziomu, na którym jest on skuteczny, potrwa kilka lat.



Zastosowanie

Narzędzie oceny może być wykorzystane do oceny dowolnej wielkości organizacji. Należy jednak wziąć pod uwagę wielkość, charakter i złożoności organizacji w celu oceny czy indywidualny wskaźnik SMS jest „odpowiedni”. Inspektorzy powinni odwoływać się do wszelkich obowiązujących przepisów EASA, które definiują, jak system zarządzania może wyglądać w odniesieniu do małych organizacji rozważając, czy wskaźnik jest „odpowiedni”. Właściwy organ powinien również rozważyć wszelkie obowiązujące alternatywne sposoby zapewnienia zgodności jako część oceny systemu zarządzania/SMS. Narzędzie zostało zaprojektowane w celu ujęcia ogólnych wymagań dotyczących systemu zarządzania/SMS. Ponieważ obecnie nie ma wspólnych wymogów EASA dotyczących systemu zarządzania/SMS, mogą istnieć dodatkowe wymagania sektorowe, które mogą być konieczne do uwzględnienia w ramach oceny.



Definicje stosowane przy wykorzystaniu narzędzia

Obecny (P): Istnieją dowody, że wskaźnik jest udokumentowany w dokumentacji systemu zarządzania/SMS organizacji.

Odpowiedni (S): Wskaźnik w sposób odpowiedni bazuje na wielkości, charakterze, złożoności organizacji oraz nieodłącznym ryzyku prowadzonej działalności.

Sprawny (O): Istnieją dowody, że wskaźnik jest w użyciu oraz produkowany jest wynik.

Skuteczny (E): Istnieją dowody, że wskaźnik osiąga zamierzony cel i ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo.

W przypadku wskaźników „obecny, sprawny, i skuteczny” dołączono opis, który ma na celu pomóc inspektorowi określić prawidłowy poziom. Powodem, dla którego brakuje takiego opisu w przypadku wskaźnika „odpowiedni” jest fakt, iż jest on specyficzny dla danej organizacji i niemożliwy do zdefiniowania dla wszystkich rodzajów i wielkości organizacji. Obowiązek określenia odpowiedniości oraz przedstawienia uzasadnienia właściwemu organowi, który będzie prowadził ocenę, spoczywa na organizacji.



Nadzór bieżący

Po wstępnym wdrożeniu, organizacja powinna rozpocząć korzystanie z systemu zarządzania/SMS jako elementu swojej działalności. Właściwy organ powinien zapewnić, aby podczas pierwszego cyklu planowania nadzoru, procesy systemu zarządzania/SMS organizacji były „obecne”, „odpowiednie” i „sprawne”. Organizacja może ostatecznie mieć „skuteczne” procesy, co stanowi dowód skutecznego SMS. Aby sprawdzić, czy procesy SMS są faktycznie „sprawne” i/lub „skuteczne”, system zarządzania/SMS powinien być poddawany regularnym przeglądom w celu oceny jego skuteczności. Przegląd powinien obejmować ocenę wszystkich elementów znajdujących się w narzędziu oceny, co można wykonać poprzez połączenie wizyt w organizacji, spotkań oraz oceny przy biurku.

W miarę kształtowania się procesów systemu zarządzania/SMS i przejścia do wskaźnika „sprawny” i „skuteczny”, konieczne może okazać się ponowne sprawdzenie kryteriów „odpowiedniości”. Zmiany w zatwierdzeniu organizacji mogą wymagać ponownego rozpatrzenia odpowiedniości procesów SMS. Tak więc w przypadku wystąpienia znaczących zmian, właściwy organ może zdecydować o potrzebie dokonania przeglądu obowiązującej oceny w celu zapewnienia, że jest ona nadal właściwa.



Sposób postępowania z posiadaczami wielu certyfikatów

W przypadku organizacji posiadającej wiele certyfikatów, zastosowanie narzędzia oceny systemu zarządzania/SMS powinno być zgodne z zasadą „jeden system zarządzania/SMS = jedna ocena”. Dlatego też, jeżeli jedna organizacja integruje wszystkie certyfikaty w ramach jednego systemu zarządzania/SMS, ocena powinna uwzględniać system zarządzania/SMS jako całość.

Może się jednak zdarzyć, że różne zespoły inspektorów nadzorują ten sam system zarządzania/SMS w odniesieniu do różnych certyfikatów i pojedyncza ocena może okazać się niewykonalna. W takim przypadku, różne oceny powinny być realizowane z udziałem inspektorów z różnych zespołów, co w efekcie końcowym powinno oznaczać przedstawienie przez właściwy organ jednego wspólnego stanowiska.

30 12:31



POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA I JEJ CELE ZAANGAŻOWANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ KIEROWNICTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym definiuje swoją politykę bezpieczeństwa zgodnie z międzynarodowymi i krajowymi wymaganiami.

Polityka bezpieczeństwa będzie:

- a) podpisana przez dyrektora odpowiedzialnego organizacji;
- b) okresowo analizowana, aby zapewnić, że ma zastosowanie i pozostaje odpowiednia dla podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.

Czego należy szukać?

- a) Porozmawiać z kierownikiem odpowiedzialnym w celu dokonania oceny wiedzy i zrozumienia polityki bezpieczeństwa.
- b) Potwierdzić zgodność z przepisami UE.
- c) Porozmawiać z personelem w celu określenia czy polityka jest czytelna i zrozumiała.



Polityka bezpieczeństwa będzie:

- a) zawierać jednoznaczne oświadczenie o zapewnieniu niezbędnych zasobów do wdrożenia polityki bezpieczeństwa.
- b) upowszechniona, z wyraźnym wsparciem, w całej organizacji.
- c) odzwierciedlać zaangażowanie organizacji w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa, w tym promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa.
- d) jednoznacznie wskazywać, które rodzaje zachowań są nieakceptowane w odniesieniu do działalności lotniczej podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz określać sytuacje, w których nie będą miały zastosowania działania dyscyplinarne.

Patrz również rozporządzenie (UE) nr 376/2014, Artykuł 16.



Przykładowa polityka bezpieczeństwa

Polityka bezpieczeństwa to deklarowana intencja podmiotu (ORA(O).GEN.200(a)(2)) w zakresie bezpieczeństwa

Polityka bezpieczeństwa to „opis ogólnych zasad i reguł rządzących organizacją w odniesieniu do bezpieczeństwa” zatwierdzona i podpisana przez kierownika odpowiedzialnego. W Organizacji bezpieczeństwo jest i będzie zawsze sprawą podstawową i priorytetową wszystkich komórek organizacyjnych. Moim obowiązkiem jako Kierownika Odpowiedzialnego jest zapewnienie bezpieczeństwa wszystkich naszych operacji i usług z zachowaniem najwyższych standardów. Zapewniam, że działalność organizacji będzie prowadzona zgodnie z dokumentacją organizacji, oraz, że będą zapewnione odpowiednie zasoby i środki, a zapewnienie bezpieczeństwa traktowane jako podstawowy obowiązek wszystkich kierowników obszarów. Kadre kierowniczą zobowiązuje do nieprzerwanego promowania polityki bezpieczeństwa pośród całego personelu, demonstrowania swojego zaangażowania w tym zakresie oraz ustanowienia celów bezpieczeństwa i standardów działania. Wspólnie z kadrą kierowniczą będziemy zachęcać cały nasz personel i partnerów do zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa lub potencjalnych zagrożeń, niezależnie od tego jak błahe mogą one się im wydawać w danej chwili oraz bez przypisywania winy komukolwiek za zgłoszenie czegoś, co nie zostałoby w innym przypadku ujawnione. W ramach systematycznego i proaktywnego zarządzania będziemy propagować zasadę otwartego zgłaszania zdarzeń, zachęcając do swobodnego i szczerego ich zgłaszania, zgodnie ze wszystkimi zasadami "Safety culture". Wspólnie będziemy przestrzegać wszystkich mających zastosowanie przepisów prawnych, standardów i norm z uwzględnieniem najlepszych praktyk. Będziemy dążyć do zapewnienia:

- a) Środowiska wolnego od wypadków. Skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem i jego ciągłych udoskonaleń.*
 - b) Pełnego spełnienia ustawowych wymagań przepisów krajowych i międzynarodowych, które nas dotyczą i obejmują tzn. PART FCL, PART 21, PART 66, PART 145, EU OPS, i innych w zakresie wykonywanej działalności. Zaangażowania w minimalizowanie i łagodzenie ryzyk do możliwie najniższego poziomu.*
- Oświadczam, że celem zgłaszania zdarzeń lotniczych oraz wewnętrznego ich badania jest poprawa bezpieczeństwa, a nie przypisywanie winy komukolwiek.*

POWYŻSZE CELE MAJĄ PRZYNIEŚĆ KORZYŚCI ORGANIZACJI, JEJ PRACOWNIKOM I KLIENTOM.

JESTEŚMY WSPÓLNIE ODPOWIEDZIALNI ZA REALIZACJĘ TYCH CELÓW.

BEZPIECZEŃSTWO JEST OBOWIĄZKIEM KAŻDEGO Z NAS.

Podpis Kierownika Odpowiedzialnego



ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.2.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym:

a) wyznacza dyrektora(Kierownika) odpowiedzialnego, który niezależnie od innych pełnionych funkcji, ma w imieniu organizacji wyłączny obowiązek i odpowiedzialność za wdrożenie i utrzymanie skutecznego systemu SMS.

OBECNY

Wyznaczony został kierownik odpowiedzialny, który posiada pełny zakres obowiązków oraz ponosi wyłączną odpowiedzialność za SMS.

SPRAWNY

Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że SMS posiada odpowiednie zasoby, jest właściwie wdrożony i utrzymywany oraz ma prawo wstrzymać działania, jeżeli ryzyko związane z bezpieczeństwem znajduje się na niedopuszczalnym poziomie.

SKUTECZNY.

Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że działanie systemu SMS jest monitorowane, analizowane i poprawiane.

Czego należy szukać?

- Dowody na to, że kierownik odpowiedzialny ma uprawnienia, aby zapewnić dostateczne zasoby na poprawę bezpieczeństwa.
- Dowody podejmowania decyzji co do akceptowalności ryzyka.
- Dokonać przeglądu działań SMS pod względem terminowości oraz posiadania dostatecznych zasobów.
- Dowody na wstrzymanie działalności z powodu niedopuszczalnego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa.



Przykładowy zakres obowiązków Kierownika Odpowiedzialnego za SMS w organizacji odpowiada Kierownik Odpowiedzialny, który realizuje jej wewnętrzną politykę w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz zapewnia odpowiednie środki na jej wdrożenie.

Polityka bezpieczeństwa, podpisana i opublikowana, zawiera wszystkie procedury i charakterystyki związane z zapewnieniem bezpieczeństwa, łącznie z zachowaniami operacyjnymi, które mogą być akceptowane niechętnie.

Kierownik Odpowiedzialny, **niezależnie od innych funkcji, oraz możliwości delegowania odpowiedzialności za sprawy bezpieczeństwa, pozostaje całkowicie odpowiedzialny za wdrożenie, utrzymanie i kierowanie SMS w organizacji xxx**, określa odpowiedzialność za poziom bezpieczeństwa komórek/wydziałów, w tym poszczególnych osób funkcyjnych oraz wszystkich pracowników w określonym zakresie.

Kierownik odpowiedzialny powinien:

- posiadać zdolności i umiejętności organizacyjne gwarantujące sfinansowanie działalności lotniczej (szkoleniowej, operacyjnej lub innej) oraz utrzymanie poziomu tej działalności na poziomie zgodnym ze standardami Władzy Lotniczej i dodatkowymi wymaganiami określonymi przez podmiot lotniczy;
- odpowiadać za system zarządzania bezpieczeństwem, w tym częstotliwość, format i strukturę wewnętrznych procedur oceny;



WYZNACZENIE PERSONELU KLUCZOWEGO DLA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA

- Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym wyznacza kierownika ds. bezpieczeństwa (*safety manager*)

odpowiedzialnego za wdrożenie i utrzymanie skutecznie działającego SMS.

OBECNY Wyznaczono kompetentnego kierownika ds. bezpieczeństwa, któryj jest odpowiedzialny za wdrożenie i utrzymanie systemu SMS oraz podlega bezpośrednio kierownikowi odpowiedzialnemu.

SPRAWNY

Kierownik ds. bezpieczeństwa wdrożył i utrzymuje system SMS. Kierownik ds. bezpieczeństwa jest w ciągłym kontakcie z kierownikiem odpowiedzialnym oraz omawia kwestie związane z bezpieczeństwem, jeżeli jest to konieczne.

SKUTECZNY Kierownik ds. bezpieczeństwa posiada kompetencje do zarządzania systemem SMS oraz identyfikuje we właściwym czasie możliwe ulepszenia. Istnieje ścisły związek zawodowy z kierownikiem odpowiedzialnym oraz kierownik ds. bezpieczeństwa jest uważany za zaufanego doradcę i posiada odpowiedni status w organizacji

ODPOWIEDNI

Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO: W zależności od wielkości podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz złożoności jego produktów lub usług lotniczych, obowiązki związane z wdrożeniem i utrzymaniem SMS mogą być przypisane do jednej lub kilku osób pełniących rolę kierownika ds. bezpieczeństwa jako ich jedyna funkcja lub sprawowana w połączeniu z innymi zadaniami, pod warunkiem, że nie powodują one konfliktu interesów

23 18:53



KOORDYNACJA PLANOWANIA REAGOWANIA AWARYJNEGO

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym zobowiązany do opracowania i utrzymania planu reagowania awaryjnego dla wypadków i incydentów w operacjach statków powietrznych oraz w innych sytuacjach awaryjnych zapewnia, w okresie prowadzenia swojej działalności czy też dostarczania swoich wyrobów, prawidłową koordynację z planami reagowania awaryjnego tych organizacji, z którymi współpracuje.

OBECNY SKUTECZNY

Opracowano i rozpowszechniono odpowiedni plan reagowania awaryjnego (ERP), który definiuje procedury, role, obowiązki i działania różnych organizacji oraz kluczowego personelu.

SPRAWNY

ERP jest poddawany przeglądowi i testom w celu zapewnienia, że jest on aktualny. Kluczowy personel ma łatwy dostęp do odpowiednich części ERP przez cały czas. Istnieją dowody koordynacji z innymi organizacjami.

SKUTECZNY

Wyniki przeglądu i testowania ERP są oceniane i przekładane na działania w celu poprawy jego skuteczności



Przykład planu Plan działań w sytuacjach awaryjnych (Emergency Response Planning)

1.1 Kierownik Odpowiedzialny (AM) wyznacza osoby odpowiedzialne za bezpośrednie podejmowanie wszelkich działań związanych z Planem działań awaryjnych (w pierwszej kolejności powinien to być SM, a kolejnym np. kierownik obsługi statków powietrznych. AM pozostaje główną osobą odpowiedzialną za koordynowanie działań.

FUNKCJA	IMIE I NAZWISKO	TEL. KOM.	E-MAIL
Kierownik Odpowiedzialny (AM)	Jan Kowalski	100-100-100	
Kierownik ds. Bezpieczeństwa (SM)	Jan Nowak	101-101-101	
Kierownik obsługi statków powietrznych	Stanisław Nowak	102-102-102	

- 1.2 AM jest odpowiedzialny za systematyczny przegląd oraz testowanie Planu działań awaryjnych.
- 1.3 Plan działań awaryjnych podlega wszystkim formom inspekcji i audytów uprawnionym terytorialnie organom władzy.
2. **Postępowanie osób funkcyjnych na miejscu zdarzenia**
- 2.1 Zasady postępowania na miejscu zdarzenia zostały szczegółowo opisane w części trzeciej pkt 3.2 oraz 3.3 niniejszego podręcznika.
3. **Zasady koordynacji w sytuacjach awaryjnych** (zaistnienia wypadku lotniczego lub zagrożenia bezpieczeństwa).
- 3.1 Każdy pracownik, który posiada informacje o sytuacji awaryjnej, ma obowiązek informować o takim fakcie osoby wymienione w pkt 1.1.
- 3.2 Osoba funkcyjna poinformowana jako pierwsza o zaistnieniu sytuacji awaryjnej powiadamia pozostałe osoby wymienione w pkt 1.1.
- 3.3 Osoby poinformowane jak wyżej konsultują się telefonicznie lub w razie potrzeby zbierają się w wyznaczonej bazie Organizacji.
- 3.4 Kierownik Odpowiedzialny wyznacza prowadzącego natychmiastowe działania wynikające z zaistniałej sytuacji jeśli nie dokonał tego osobiście AM.
4. **Kompetencje i obowiązki poszczególnych osób funkcyjnych.**
- 4.1 Osoby wymienione w pkt 1.1 w pierwszej kolejności są zobowiązane do zapewnienia pomocy (również psychologicznej) załodze statku powietrznego i jej rodzinie, którzy ulegli zdarzeniu i/lub poszkodowanym w innych okolicznościach związanych z prowadzoną działalnością lotniczą będącą przedmiotem rozporządzenia (WE) 216/2008 i przepisów wykonawczych do niego, zgodnie z § 21 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. U. UE L 295/35 z 12.11.2010).
- 4.2 Osoby wymienione w pkt 1.1 zobowiązane są do przestrzegania zapisów § 20 ww. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r., dotyczących ujawniania nazwisk osób uczestniczących w wypadkach lotniczych.
- 4.2 **AM** w związku z zaistniałą sytuacją awaryjną jest odpowiedzialny za:
- zapewnienie uporządkowanego i bezpiecznego przejścia z działań normalnych do działań awaryjnych, a następnie powrót do działań normalnych;
 - podejmowanie decyzji o kontynuowaniu lub przerwaniu operacji lotniczych i/lub obsługi statków powietrznych;
 - koordynowanie działań wszystkich osób zaangażowanych w zabezpieczanie sytuacji awaryjnej;
 - w przypadku zaistnienia zdarzenia poza miejscem bazowania, koordynowania działań ze służbami innych lotnisk i/lub służb ratownictwa (np. pogotowie ratunkowe, straż pożarna, inne);
 - zapewnienie środków na finansowanie podejmowanych działań.
- 4.3 **SM** w związku z zaistniałą sytuacją awaryjną jest odpowiedzialny za:
- natychmiastowe wszczęcie akcji ratowniczej (jeśli nie została ona uruchomiona wcześniej), poprzez powiadomienie jak wymieniono w części trzeciej pkt 3.2 niniejszego Podręcznika;
 - ocenę sytuacji i dostarczenie AM koniecznych informacji potrzebnych do podjęcia decyzji o kontynuowaniu lub przerwaniu operacji lotniczych;
 - wszczęcie i udział w działaniach inicjujących badanie zaistniałego zdarzenia zgodnie z zapisami podanymi w części piątej niniejszego Podręcznika;
 - we współpracy z Kierownikiem Odpowiedzialnym zapewnienie uporządkowanego i bezpiecznego przejścia z działań normalnych do działań awaryjnych, a następnie powrót do działań normalnych.
- 4.4 **Kierownik AMO** w związku z zaistniałą sytuacją awaryjną jest odpowiedzialny za:
- zabezpieczenie miejsca zdarzenia;
 - ocenę sytuacji i dostarczenie AM koniecznych informacji potrzebnych do podjęcia decyzji o kontynuowaniu lub przerwaniu operacji lotniczych;
 - współpraca z SM w celu zapewnienia uporządkowanego i bezpiecznego przejścia z działań normalnych do działań awaryjnych a następnie powrót do działań normalnych.



DOKUMENTACJA SMS

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym tworzy i utrzymuje dokumentację SMS, która opisuje:

- a) politykę bezpieczeństwa i jej cele;
- b) wymagania w odniesieniu do SMS;
- c) procesy i procedury SMS;
- d) zadania, zakresy odpowiedzialności oraz uprawnienia w obszarze procesów i procedur SMS.

OBECNY

Dokumentacja SMS zawiera politykę i procesy, które opisują system zarządzania bezpieczeństwem i procesy organizacji.

Patrz uwaga dot.

SPRAWNY

Dokumentacja SMS jest zgodna z innymi wewnętrznymi systemami zarządzania i jest reprezentatywna dla rzeczywistych ustanowionych procesów. Wprowadzono zarządzanie zmianami w dokumentacji SMS. Każdy ma łatwy dostęp do odpowiednich części dokumentacji SMS zna jej zawartość oraz przestrzega jej zapisów.

SKUTECZNY

Dokumentacja SMS stanowi przedmiot proaktywnej analizy w celu jej doskonalenia.

ODPOWIEDNI

W zależności od wielkości podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz złożoności jego produktów lub usług lotniczych, podręcznik SMS oraz dokumentacja operacyjna SMS mogą mieć formę niezależnych dokumentów lub mogą stanowić element dokumentów (lub dokumentacji) organizacji utrzymywanych (utrzymywanej) przez podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym

22 16:53



Przykład dok. Dokumentacja SMS (ORA.GEN.200(a)(5) oraz AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) lit. (a) i (b) i GM1 ORA.GEN.200(a)(5))

- Plan wdrożenia SMS, zaakceptowany i podpisany przez Kierownika Odpowiedzialnego, obejmuje dokumentację zawierającą opis polityki i celów bezpieczeństwa oraz wymagań SMS z przywotaniem przepisów mających zastosowanie wraz z przypisanymi obowiązkami i odpowiedzialnością za poszczególne procesy i procedury.
- Dokumenty SMS to:

• **Roczny plan pracy kierownika ds. bezpieczeństwa Rejestr/baza danych zdarzeń lotniczych – prowadzony przez Kierownika ds. bezpieczeństwa wraz z kopiami zgłoszeń zdarzeń lotniczych.**

• **Plan działania w sytuacjach awaryjnych Dokumentacja procedur i/lub list kontrolnych dotyczących bezpieczeństwa.**

• **Wyniki oraz działania po: kontrolach, inspekcjach, audytach lub ocenach dotyczących bezpieczeństwa.**

• **Analizy stanu bezpieczeństwa sporządzane przez Kierownika ds. bezpieczeństwa w podmiocie zawierające wskaźniki bezpieczeństwa oraz poziomy alarmowe wraz z informacjami o realizacji zaleceń dotyczących bezpieczeństwa: własne i instytucji nadrzędnych.**

• **Wyniki oceny ryzyka zawarte w Rejestrze ryzyk/zagrożeń obejmującym: opis, konsekwencje, określone prawdopodobieństwo i dotkliwość ryzyk oraz wymagane zabezpieczenia (działania minimalizujące - odpowiedzialny).**

Raporty końcowe z kompletami akt badania zdarzenia lotniczego wraz z uchwałami właściwych organów odnośnie zdarzenia lotniczego (PKBWL, ULC).

• **Podręcznik zarządzania bezpieczeństwem zawierający politykę bezpieczeństwa i jej cele, odpowiedzialność organizacyjną i personalną (AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) System zarządzania - Dokumentacja Systemu Zarządzania Organizacji i AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) System zarządzania - Duże Organizacje – Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem Organizacji.**

- Dokumentacja dotycząca zarządzania bezpieczeństwem przechowywana jest w organizacji lotniczej na zasadach obowiązujących przepisów.
- Członkowie personelu operacyjnego mają zapewniony dostęp do dokumentacji dotyczącej systemu zarządzania bezpieczeństwem.

22 16:56



ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DOTYCZĄCYM BEZPIECZEŃSTWA

IDENTYFIKACJA ZAGROZEŃ

- Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracuje i utrzymuje proces, który zapewni
- identyfikowanie zagrożeń występujących w związku z oferowanymi produktami lub usługami lotniczymi. Identyfikacja zagrożeń będzie oparta na połączeniu metody reaktywnej i proaktywnej.

OBECNY SPRAWNY SKUTECZNY

- Ustanowiono proces, który określa reaktywną i proaktywną identyfikację zagrożeń z wykorzystaniem wielu źródeł (wewnętrznych i zewnętrznych).

SPRAWNY

- Zagrożenia są identyfikowane i dokumentowane. Zagrożenia związane z czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi są identyfikowane.

•SKUTECZNY

- Organizacja posiada rejestr zagrożeń, który jest utrzymywany i sprawdzany w celu zapewnienia jego aktualności. Organizacja nieprzerwanie i proaktywnie identyfikuje zagrożenia związane ze swoją działalnością i środowiskiem operacyjnym oraz obejmuje wszystkich kluczowych pracowników i odpowiednie zainteresowane strony.
- Zagrożenia są oceniane w sposób systematyczny i terminowy.
- Rozporządzenie (UE) nr 376/2014 i Załącznik 19 ICAO, Dodatek 2, punkt 1.1.c) procedury zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa
- Rozporządzenie (UE) nr 376/2014, Artykuł 4 „Obowiązkowe zgłaszanie zdarzeń”, Artykuł 5 „Dobrowolne zgłaszanie zdarzeń”, Artykuł 13 „Analiza zdarzeń i działania następcze na poziomie krajowym”, Artykuł 16 „Ochrona źródła informacji”.



Przykładowy rejestr ryzyk / zagrożeń

ZAGROŻENIE		OPIS PRZEBIEGU INCYDENTU				ISTNIEJĄCE ŚRODKI KONTROLNE				WYNIK (WSTĘPNE ŚRODKI ŁAGODZĄCE)			WYMAGANE DODATKOWE ŚRODKI ŁAGODZENIA RYZYKA			WYNIK (KOŃCOWE ŚRODKI ŁAGODZĄCE)			DZIAŁANIA I WŁAŚCIELE			WYMAGANIA W ZAKRESIE MONITOROWANIA I PRZEGŁĄDU	
OPIS		Dot klw ość	Pra wd oppo dob leńs two	RYZ YKO	Dot klw ość	Pra wd oppo dob leńs two	RYZ YKO																
Awaria silnika po starcie z pasa 13						5	1	5															
Awaria silnika po starcie z pasa 31		Obrażenia załogi i/lub osób postronnych. Uszkodzenie SP;		Szkolenie z procedur awaryjnych ze szczególnym uwzględnieniem procedur awaryjnych po starcie, zastosowanie list kontrolnych oraz odprawy przed startem,		5	1	5										ATO -xxx HT					
Przeszkody terenowe w rejonie lotniska xxx – ograniczona dostępność miejsc awaryjnego lądowania podczas dolotów szybowców		Obrażenia załogi i/lub osób postronnych. Uszkodzenie SP;		Szkolenie z procedur awaryjnych, a w szczególności z zakresu wyboru lądowiska i technik lądowania w terenie przygodnym.		5	1	5										ATO -xxx HT					
Spadek efektywności załogi podczas lotów szkolnych w okresie letnim, przy bardzo wysokich temperaturach powietrza		Obniżenie efektywności pracy załogi; Znaczne obniżenie marginesu bezpieczeństwa		Stosowanie ograniczeń temperaturowych dla lotów szkolnych, a szczególności lotów samodzielnych uczniów-pilotów.		3	2	6										ATO -xxx HT					
Utrata orientacji geograficznej podczas trasowych lotów szkolnych w opadzie w zamgleniu i/lub przy obniżonych podstawach chmur		Niedogodność; zastosowanie procedur awaryjnych		Egzekwowanie limitów pogodowych poszczególnych ćwiczeń właściwego programu szkolenia; Szkolenia z zakresu wykorzystania wektorowania przez FIS, użycia Transpondera oraz pomocy radionawigacyjnych		2	3	6										ATO -xxx HT					



OCENA I OBNIŻANIE POZIOMU RYZYKA DOTYCZĄCEGO BEZPIECZEŃSTWA

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces zapewniający **analizowanie, ocenę** [i kontrolę] ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami

OBECNY Istnieje proces analizy i oceny ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa. Zdefiniowano poziom ryzyka, jaki organizacja jest gotowa przyjąć.

SPRAWNY

Analiza

i ocena ryzyka jest przeprowadzana w konsekwentny sposób na podstawie zdefiniowanego procesu. Zdefiniowana akceptowalność ryzyka jest stosowana.

SKUTECZNY

Analiza i ocena ryzyka jest poddawana przeglądowi pod względem konsekwencji w realizacji oraz w celu zidentyfikowania możliwych ulepszeń w procesie. Oceny ryzyka są regularnie sprawdzane dla zapewnienia, że są one aktualne.

Kryteria akceptowalności ryzyka są wykorzystywane rutynowo i stosowane w procesach decyzyjnych kierownictwa oraz regularnie sprawdzane

Przykład procesu:

Podstawowe zadania podmiotu wynikające z zarządzania ryzykiem to:

1. Usankcjonowanie wewnętrznego systemu badania zdarzeń oraz prowadzenie rejestru/bazy danych zdarzeń lotniczych, w szczególności zdarzeń wykraczających poza zakres podlegający wymogowi zgłaszania obowiązkowego do właściwego organu (PKBWL).
2. Prowadzenie działań mających na celu:
 - a) identyfikowanie zagrożeń, w tym okoliczności i przyczyn prowadzących do zdarzeń lotniczych, naruszeń obowiązujących procedur, norm i przepisów wykonywania zadań lotniczych,
 - b) ocenę ryzyka i jego minimalizowanie,
 - c) określanie wskaźników bezpieczeństwa, trendów i poziomów alarmowych,
 - d) zapewnienie wdrożenia działań naprawczych/korygujących i zapobiegawczych koniecznych do utrzymania uzgodnionych i przyjętych charakterystyk bezpieczeństwa oraz wskazujących sposoby eliminowania okoliczności i przyczyny zagrożeń w działalności podmiotu w przyszłości,
 - e) zapewnienie ciągłości monitorowania i pomiaru wyników w zakresie bezpieczeństwa,
 - f) zarządzanie zmianą w udokumentowanym procesie, identyfikującym zmiany zewnętrzne i wewnętrzne, jakie mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo,
 - g) ciągła poprawa wyników w zakresie bezpieczeństwa poprzez:
 - proaktywną oraz reaktywną ocenę zaplecza, wyposażenia, dokumentacji i procedur w trakcie realizacji audytów lub przeglądów bezpieczeństwa,
 - proaktywną ocenę wyników wypełniania obowiązków z zakresu bezpieczeństwa przez personel operacyjny,
 - reaktywną ocenę skuteczności systemu kontroli i ograniczania ryzyka.
 - h) dążenie do ciągłej poprawy charakterystyk systemu zarządzania bezpieczeństwem .



ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA

MIERZENIE I MONITOROWANIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje środki pozwalające na zweryfikowanie poziomu bezpieczeństwa w organizacji i sprawdzenie skuteczności kontroli ryzyk dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

OBECNY

Istnieje odpowiedni proces oceny czy mechanizmy kontroli ryzyka są stosowane oraz czy są skuteczne.

SPRAWNY

Mechanizmy kontroli ryzyka są sprawdzane w celu oceny czy są one stosowane i czy są skuteczne.

SKUTECZNY

Mechanizmy kontroli ryzyka są oceniane oraz podejmowane są działania w celu zapewnienia, że są one skuteczne i zapewniają bezpieczeństwo. Powody nieskuteczności mechanizmów kontroli ryzyka są badane.

Czego należy szukać?

- a) Dowody na prowadzenie oceny mechanizmów kontroli ryzyka pod względem skuteczności (np. audyty, przeglądy, sprawdzenia).
- b) Dowody na prowadzenie oceny mechanizmów kontroli ryzyka stosowanych przez wykonawców/strony trzecie.
- c) Informacje z działań związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa oraz z monitorowaniem zgodności są przekazywane jako informacje zwrotne zasilające proces zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa.
- d) Sprawdzić przypadki, w których mechanizmy kontroli ryzyka zostały zmienione w wyniku przeprowadzonej oceny.



ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces mający na celu identyfikację

zmian, mogących mieć wpływ na poziom ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze swoimi produktami lub

usługami, oraz mający na celu identyfikację i zarządzanie ryzykami, które mogą wynikać z powyższych zmian.

OBECNY Organizacja wdrożyła proces zarządzania zmianami w celu określenia, czy zmiany mają wpływ na bezpieczeństwo oraz w celu zarządzania zidentyfikowanymi ryzykami zgodnie z obowiązującym procesem zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem.

SPRAWNY

Proces zarządzania zmianami jest stosowany. Obejmuje identyfikację zagrożeń i ocenę ryzyka przy pomocy odpowiednich mechanizmów kontroli ryzyka wprowadzonych przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu zmiany. W ramach procesu zarządzania zmianami uwzględnione zostały kwestie związane z czynnikiem ludzkim.

SKUTECZNY

Proces zarządzania zmianami jest stosowany w przypadku wszystkich zmian związanych z bezpieczeństwem, w tym kwestii dotyczących czynnika ludzkiego, oraz uwzględnia nagromadzenie wielu zmian. Proces jest inicjowany w sposób planowy, terminowy i konsekwentny oraz obejmuje działania następcze, mające na celu potwierdzenie, że zmiana została bezpiecznie wdrożona.



ANALIZA WPŁYWU ZMIANY NA BEZPIECZEŃSTWO SZKOLENIA W ORGANIZACJI ATO AEROKLUB

ZMIANA DOTYCZY	INDEKS OCENY RYZYKA
DZIAŁALNOŚĆ ORGANIZACJI SZKOLENIA LOTNICZEGO ATO	
NAZWY ORGANIZACJI	
GŁÓWNEGO MIEJSCA PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI	
PERSONELU NOMINOWANEGO ATO zgodnie z ORA.GEN.210 (a) i (b)	2 D
INSTRUKTORÓW SZKOLENIA PRAKTYCZNEGO ATO	
INSTRUKTORÓW SZKOLENIA TEORETYCZNEGO ATO	
DOKUMENTACJI REGULAMINOWEJ ATO, POLITYKI I PROCEDUR BEZPIECZEŃSTWA	1D
DOKUMENTACJI SYSTEMU ZARZĄDZANIA	
ZAKRESU (ROZSZERZENIA) DZIAŁALNOŚCI SZKOLENIOWEJ	
ZAPLECZA SZKOLENIOWEGO	
FLOTY STATKÓW POWIETRZNYCH ATO	
ROZPOCZĘCIE DZIAŁALNOŚCI SZKOLENIOWEJ	
MIEJSCA (W TYM JEDNORAZOWE I DODATKOWE) PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI TEORETYCZNEJ	
MIEJSCA (W TYM JEDNORAZOWE I DODATKOWE) PROWADZENIA DZIAŁALNOŚCI PRAKTYCZNEJ	
INNE w razie potrzeby	
DZIAŁALNOŚĆ LOTNISKA	
Sporadyczna obecność dzikiej zwierzyny w części operacyjnej lotniska .	2D
Jednoczesna działalność Aeroklubu - loty samolotowe i szybowcowe. Podmiot xxxx skoki spadochronowe, PATparagliding – szkolenie paraglajtowe	2C

Zgodnie z ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 w związku z AMC1 ORA.GEN.200 (a)(3) lit. (e) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. *ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008* (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.) przeprowadzono analizę wprowadzanych zmian w zakresie ich wpływu na bezpieczeństwo szkolenia.

W analizie przeprowadzono identyfikację zagrożeń oraz ocenę ryzyka zgodnie z pkt. xxx oraz 0.0. Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem w zakresie jak zaznaczono wytłuszczonym drukiem. Zmiany personelu nominowanego (tabela zmian-pkt 3) dotyczą zmiany na stanowisku Kierownika Odpowiedzialnego. Osobą nominowaną jest absolwent Uniwersytetu Kazimierza Małego , aktualnie uczeń pilot śmigłowcowy, wieloletni Prezes i właściciel Firmy Słońce południa. Zna środowisko lotnicze oraz specyfikę działalności organizacji szkoleniowej. Posiada niezbędną wiedzę oraz doświadczenie wymagane na stanowisku Kierownika Odpowiedzialnego.

Z uwagi na wprowadzaną zmianę w działalności szkoleniowej organizacji indeks oceny ryzyka **ustalono na poziomie obszaru akceptowanego**. W tym obszarze działalność szkoleniowa będzie dodatkowo przez okres **co najmniej jednego** roku wnikliwie nadzorowana przez inspektora ULC.

Podsumowując po przeprowadzonej analizie oraz z uwagi na zatwierdzoną przez nadzór i wprowadzoną do stosowania i przestrzegania dokumentację, stwierdzam, że zmiana ta z uwzględnieniem wnikliwego nadzoru działalności w obszarze akceptowanym jak stwierdzono wyżej nie będzie miała negatywnego wpływu na proces bezpiecznego prowadzenia szkolenia.

ANALIZA WPŁYWU ZMIANY NA BEZPIECZEŃSTWO SZKOLENIA W ORGANIZACJI ATO AEROKLUB

Matryca oceny ryzyka dotycząca bezpieczeństwa

Prawdopodobieństwo ryzyka		Dotkliwość ryzyka				
		Katastrofalna	Niebezpieczna	Poważna	Mała	Nieistotna
		A	B	C	D	E
Częste	5	5A	5B	5C	5D	5E
Okazjonalne/Rzadkie	4	4A	4B	4C	4D	4E
Niewielkie/Sporadyczne	3	3A	3B	3C	3D	3E
Nieprawdopodobne	2	2A	2B	2C	2D	2E
Skrajnie nieprawdopodobne	1	1A	1B	1C	1D	1E

Zgodnie z ORA.GEN.200 lit. a) pkt 3 w związku z AMC1 ORA.GEN.200 (a)(3) lit. (e) rozporządzenia Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. *ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008* (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.) przeprowadzono analizę wprowadzanych zmian w zakresie ich wpływu na bezpieczeństwo szkolenia.

W analizie przeprowadzono identyfikację zagrożeń oraz ocenę ryzyka zgodnie z pkt. xxx oraz 0.0. Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem w zakresie jak zaznaczono wytłuszczonym drukiem.

Zmiany personelu nominowanego (tabela zmian-pkt 3) dotyczą zmiany na stanowisku Kierownika Odpowiedzialnego. Osobą nominowaną jest absolwent Uniwersytetu Kazimierza Małego, aktualnie uczeń pilot śmigłowcowy, wieloletni Prezes i właściciel Firmy Słońce południa. Zna środowisko lotnicze oraz specyfikę działalności organizacji szkoleniowej. Posiada niezbędną wiedzę oraz doświadczenie wymagane na stanowisku Kierownika Odpowiedzialnego.

Z uwagi na wprowadzaną zmianę w działalności szkoleniowej organizacji indeks oceny ryzyka **ustalono na poziomie obszaru akceptowanego**. W tym obszarze działalność szkoleniowa będzie dodatkowo przez okres **co najmniej jednego** roku wnikliwie nadzorowana przez inspektora ULC.

Podsumowując po przeprowadzonej analizie oraz z uwagi na zatwierdzoną przez nadzór i wprowadzoną do stosowania i przestrzegania dokumentację, stwierdzam, że zmiana ta z uwzględnieniem wnikliwego nadzoru działalności w obszarze akceptowanym jak stwierdzono wyżej nie będzie miała negatywnego wpływu na proces bezpiecznego prowadzenia szkolenia.



CIĄGŁE DOSKONALENIE SMS

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym monitoruje i ocenia skuteczność działania swojego SMS w celu ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.

OBECNY Wdrożono proces monitorowania i sprawdzania skuteczności SMS przy użyciu dostępnych danych i Informacji.

SPRAWNY

Istnieją dowody na to, że SMS podlega okresowym sprawdzeniom w celu wsparcia oceny jego skuteczności oraz podejmowane są odpowiednie działania.

SKUTECZNY

Przy ocenie skuteczności SMS wykorzystuje się wiele źródeł informacji, w tym analizę danych dotyczących bezpieczeństwa, która wspiera decyzje dotyczące ciągłego doskonalenia.

Czego należy szukać?

Jakie informacje i dane o bezpieczeństwie są wykorzystywane do podejmowania decyzji przez kierownictwo w celu ciągłego doskonalenia?

a) Dowody na:

- włączenie wniosków do SMS i procesów operacyjnych,
- poszukiwanie i przyjmowanie najlepszych praktyk,
- przeprowadzanie przeglądów i ocen kultury organizacyjnej oraz podejmowanie działań, które z nich wynikają,
- analizowanie danych i przekazywanie wyników komisjom ds. bezpieczeństwa.

a) Dowody na prowadzenie działań następczych.

b) Informacje zwrotne uzyskane ze zdarzeń zewnętrznych, raportów z badań, spotkań dotyczących bezpieczeństwa, raportów zagrożeń, audytów, analizy danych dotyczących bezpieczeństwa przyczyniają się do ciągłego doskonalenia SMS.

22 16:53



PROMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA

SZKOLENIE I KSZTAŁCENIE

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje program szkolenia z zakresu bezpieczeństwa zapewniający, że jego personel jest przeszkolony i ma odpowiednie kompetencje do wykonywania swoich obowiązków związanych z SMS. Zakres szkolenia z zagadnień dotyczących bezpieczeństwa będzie proporcjonalny do zaangażowania danej osoby w SMS.

OBECNY SKUTECZNY

Wdrożono program szkolenia w zakresie SMS, który obejmuje szkolenie wstępne i okresowe. Szkolenie obejmuje indywidualne obowiązki związane z bezpieczeństwem (w tym rolę, zakres obowiązków i odpowiedzialności) oraz działanie systemu SMS w organizacji.

SPRAWNY

Program szkolenia SMS zapewnia odpowiednie szkolenie dla różnych pracowników w organizacji oraz jest realizowany przez kompetentny personel.

SKUTECZNY

Szkolenie SMS jest oceniane we wszystkich aspektach (cele uczenia się, zawartość, metody i style nauczania, testy) i jest powiązane z oceną kompetencji. Szkolenie podlega rutynowym sprawdzeniom w celu uwzględnienia informacji zwrotnych z różnych źródeł.

Czego należy szukać?

Sprawdzić program szkolenia SMS, w tym treść kursu i metodę nauczania.

Sprawdzić dokumentację szkolenia w stosunku do programu szkolenia.

- ☐ Sprawdzić w jaki sposób oceniane są kompetencje instruktorów.
- ☐ Szkolenie uwzględnia informacje zwrotne ze zdarzeń zewnętrznych, raportów z badań, spotkań dotyczących bezpieczeństwa, raportów zagrożeń, audytów, analiz danych dotyczących bezpieczeństwa, szkolenia, oceny kursów, itp.
- ☐ Sprawdzić, w jaki sposób szkolenia są oceniane pod względem nowych pracowników i zmian.
- ☐ Przejrzeć wszystkie oceny szkoleń.
- ☐ Czy szkolenie obejmuje czynniki ludzkie i organizacyjne?
- ☐ Zapytać pracowników o własne rozumienie swojej roli w systemie SMS organizacji i obowiązków związanych z bezpieczeństwem.
- ☐ Sprawdzić, czy wszyscy pracownicy zostali poinformowani o zachowaniu zgodności..
- ☐ Szkolenie uwzględnia informacje zwrotne ze zdarzeń zewnętrznych, raportów z badań, spotkań dotyczących bezpieczeństwa, raportów zagrożeń, audytów, analiz danych dotyczących bezpieczeństwa, szkolenia, oceny kursów, itp.
- ☐ Sprawdzić, w jaki sposób szkolenia są oceniane pod względem nowych pracowników i zmian.
- ☐ Przejrzeć wszystkie oceny szkoleń.
- ☐ Czy szkolenie obejmuje czynniki ludzkie i organizacyjne?
- ☐ Zapytać pracowników o własne rozumienie swojej roli w systemie SMS organizacji i obowiązków związanych z bezpieczeństwem.
- ☐ Sprawdzić, czy wszyscy pracownicy zostali poinformowani o zachowaniu zgodności



Przykład programu szkolenia

Programy szkolenia z zakresu zarządzania bezpieczeństwem

Szkolenie członków kierownictwa Organizacji XXXXX (osoby funkcyjne)

z uwzględnieniem ACM **SKOLENIE Z ZAKRESU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM**

Temat/Zagadnienie i liczba godzin

1. Polityka bezpieczeństwa Organizacji **(0,25 godz.)**
2. Podstawy, rola i odpowiedzialność w zakresie SMS w Organizacji **(0,25 godz.)**
3. Cele i standardy bezpieczeństwa w Organizacji oraz obowiązujące przepisy **(0,25 godz.)**
4. ERP – Plan działań w sytuacjach awaryjnych - role i odpowiedzialności **(0,25 godz.)**
5. Zapoznanie i ćwiczenia praktyczne dotyczące zgłaszania zdarzeń łącznie z wypełnianiem obowiązujących formularzy zgłoszeń **(0,5 godz.)**
6. SRM – identyfikacja zagrożeń, ocena i zarządzanie ryzykiem z uwzględnieniem czynnika ludzkiego i organizacyjnego **(2 godz.)**
7. Monitorowanie zgodności oraz nadzór nad bezpieczeństwem **(0,25 godz.)**
8. Zapewnienie bezpieczeństwa – monitorowanie i pomiar, zarządzanie zmianami oraz stałe udoskonalanie SMS **(0,5 godz.)**
9. Promowanie bezpieczeństwa (szkolenie i informowanie) z uwzględnieniem idei „Kultury bezpieczeństwa” z podkreśleniem „Kultury Sprawiedliwego Traktowania – Just Culture” **(0,5 godz.)**
10. Odpowiedzialność w przypadku zlecenia czynności **(0,25 godz.)**

RAZEM 5 GODZ.



KOMUNIKACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje formalne narzędzia do przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa, które:

zapewniają, że personel jest w pełni świadomy istnienia SMS, na poziomie odpowiednim do zajmowanego stanowiska;

Patrz również rozporządzenie (UE) nr 376/2014 (Artykuł 13(3)).

OBECNY Wdrożono proces mający na celu określenie jakie informacje krytyczne dla bezpieczeństwa muszą być przekazywane oraz w jaki sposób są one przekazywane w całej organizacji dla wszystkich pracowników. Dotyczy to również wykonawców i ich pracowników, w stosownych przypadkach.

SPRAWNY

Informacje krytyczne dla bezpieczeństwa są identyfikowane i przekazywane w całej organizacji dla wszystkich pracowników, w tym wykonawców i ich pracowników, w stosownych przypadkach.

SKUTECZNY

Organizacja analizuje i przekazuje informacje krytyczne dla bezpieczeństwa w sposób skuteczny przy użyciu różnorodnych odpowiednich metod, aby zapewnić jak największe ich zrozumienie. Komunikacja dotycząca bezpieczeństwa jest oceniana w celu określenia w jaki sposób jest wykorzystywana i rozumiana oraz w celu jej poprawy, w stosownych przypadkach.

Czego należy szukać?

- ☐ Zapoznać się ze źródłami informacji wykorzystywanymi w komunikacji dotyczącej bezpieczeństwa.
- ☐ Sprawdzić metody stosowane do przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa, np. spotkania, prezentacje, e-maile, dostęp do internetu, biuletyny, plakaty, itp.
- ☐ Ocenic, czy środki komunikacji są właściwe.
- ☐ Czy środki komunikacji w zakresie bezpieczeństwa są sprawdzane pod względem skuteczności i materiałów używanych do aktualizacji odpowiednich szkoleń.
- ☐ Informacje o znaczących wydarzeniach, zmianach i wynikach badań są przekazywane.
- ☐ Sprawdzić dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa.
- ☐ Zapytać pracowników o ostatnie przypadki komunikacji dotyczącej bezpieczeństwa.
- ☐ Sprawdzić, czy informacje ze zdarzeń są przekazywane wszystkim osobom (wewnętrznym i zewnętrznym) i czy były odpowiednio zanonimizowane.

DODATKOWE ELEMENTY DO ROZWAŻENIA

Te dodatkowe elementy włączone do oceny dotyczą wymagań Systemu Zarządzania EASA lub nowych uwag zawartych w Załączniku 19 ICAO, Wydanie 2. Są one uważane za ważne części skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

ZARZĄDZANIE RELACJAMI

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

Dodatek 2 Uwaga 2. -

Relacje podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym z innymi organizacjami mogą mieć istotny wkład w bezpieczeństwo jego produktów lub usług.

OBECNY

Organizacja zidentyfikowała i udokumentowała odpowiednie relacje wewnętrzne i zewnętrzne oraz krytyczny charakter takich relacji.

SPRAWNY

Organizacja zarządza relacjami poprzez identyfikację zagrożeń i zarządzanie ryzykiem. Prowadzona jest ocena środków łagodzenia ryzyka powodowanego przez organizacje zewnętrzne.

SKUTECZNY

Organizacja ma dobre zrozumienie zarządzania relacjami i istnieją dowody, że ryzyka związane z relacjami są identyfikowane oraz podejmowane są odpowiednie działania. Organizacje, z którymi nawiązano relacje, dzielą się informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa oraz, w razie potrzeby podejmują działania.

Czego należy szukać?

a) Sprawdzić, w jaki sposób relacje zostały udokumentowane. Może to być zawarte w opisie systemu.

b) Dowody na to, że:

zidentyfikowano kluczowe kwestie,

obszary i powiązane zagrożenia dotyczące bezpieczeństwa,

zdarzenia związane z bezpieczeństwem są zgłaszane i rozstrzygane,

działania dotyczące kontroli ryzyka są stosowane i regularnie sprawdzane,

relacje są poddawane okresowym przeglądom.

SMS organizacji obejmuje identyfikację zagrożeń dla zewnętrznych usług i działań oraz relacji wewnętrznych.

Szkolenie i promocja bezpieczeństwa są organizowane z odpowiednimi organizacjami zewnętrznymi.

Organizacje zewnętrzne uczestniczą w działaniach SMS i dzielą się informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa.



OBOWIĄZEK ZAPEWNIENIA ZGODNOŚCI ORAZ FUNKCJA MONITOROWANIA ZGODNOŚCI

Zdefiniowano zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z zapewnianiem zgodności.

OBECNY Obowiązujące wymagania są jasne określone i odpowiednio przetransponowane do podręczników i procedur organizacji. Zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z zapewnieniem zgodności został określony dla wszystkich pracowników

SPRAWNY

Podręczniki i procedury organizacji są regularnie poddawane przeglądowi w świetle zmian w obowiązujących wymaganiach. Wszyscy pracownicy są świadomi swojego zakresu obowiązków i odpowiedzialności za zapewnianie zgodności oraz postępowanie zgodnie z procesami i procedurami.

SKUTECZNY

Ulepszenia procesów i procedur proponowane są przez pracowników i kierownictwo.

Indywidualne osoby proaktywnie identyfikują i zgłaszają potencjalne niezgodności.

Czego należy szukać?

- a) Sprawdzić, w jaki sposób kierownictwo wyższego szczebla zapewnia, że organizacja zapewnia zgodność.
- b) Sprawdzić, czy opisy stanowisk obejmują obowiązki związane z zapewnieniem zgodności.

30 12:31



Przykład programu

PROGRAM MONITOROWANIA ZGODNOŚCI

3.1 HARMONOGRAM PROGRAMU MONITOROWANIA

3.1.1 Podstawowym elementem systemu monitorowania zgodności jest niezależny audyt.

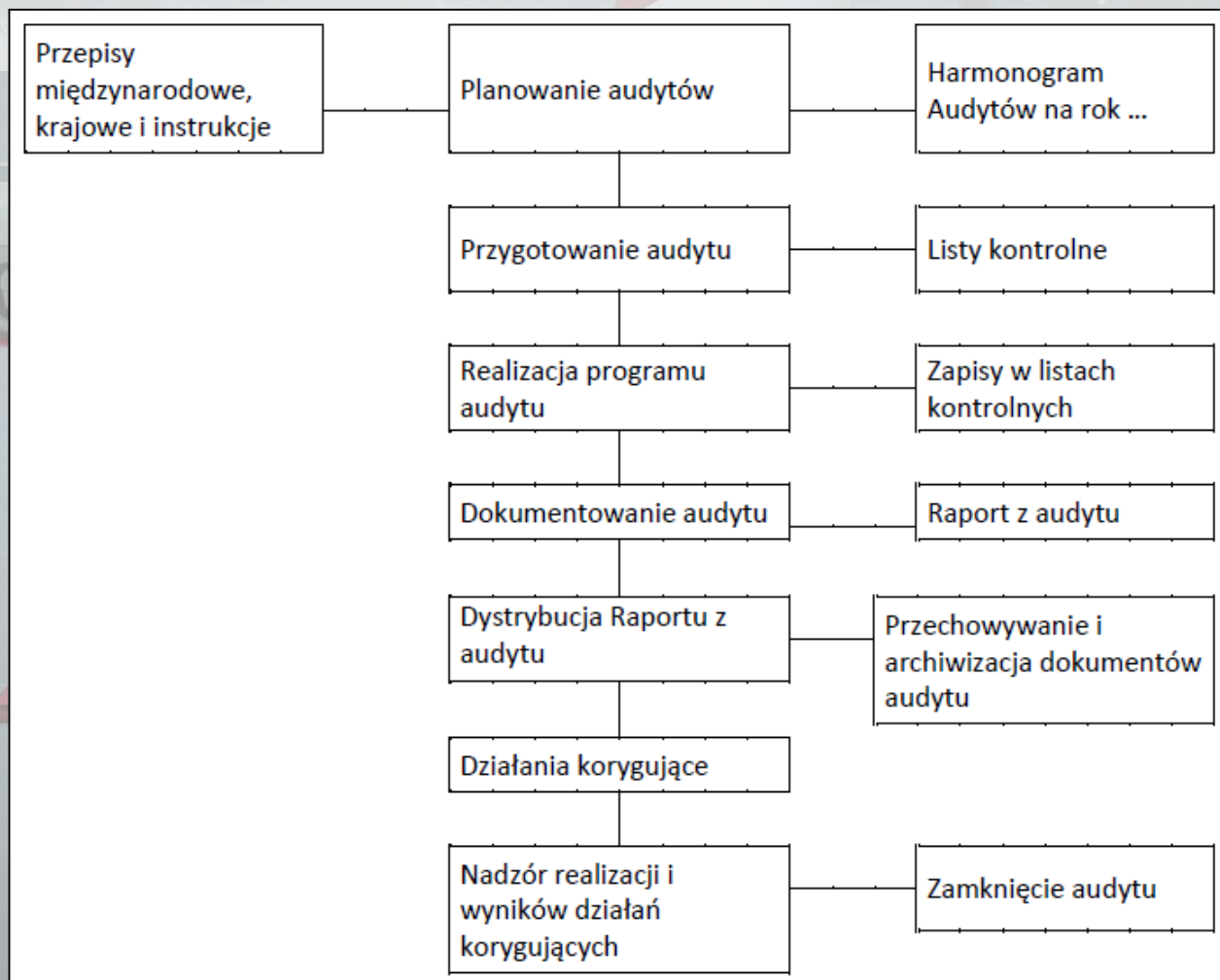
3.1.2 Kierownik Monitorowania Zgodności opracowuje wewnętrzne Harmonogramy Audytów dla obszaru certyfikowanej działalności ATO (wzór Zał. nr 1), który przedstawia do zatwierdzenia Kierownikowi Odpowiedzialnemu.

3.1.3 Wszystkie elementy i procedury działalności muszą być audytowane przynajmniej raz w roku.

3.1.4 Harmonogram określa planowany termin wykonania audytu.

3.1.5 Harmonogram na kolejny rok kalendarzowy jest opracowywany i zatwierdzany do 31 grudnia roku poprzedniego.

3.2 SCHEMAT BLOKOWY



Dziękuję za uwagę

W razie pytań proszę o kontakt:

jmakowski@ulc.gov.pl

