

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

## ROZDZIAŁ 1.4 – PLAN PRACOCHOŁONNOŚCI

### 1. Wprowadzenie

Zgodnie z wymaganiem ARO.GEN.200(a)(2) Załącznika II do rozporządzenia UE nr 965/2012 (Part-ARO) właściwy organ (Prezes Urzędu) musi posiadać „wystarczającą liczbę personelu wykonującego swoje zadania i wywiązującego się ze swoich obowiązków”.

Plan Pracochłonności departamentu Operacyjno-Lotniczego jest opracowywany zgodnie z wytycznymi GM1 ARO.GEN.200(a)(2) i ma na celu wykazanie rzeczywistego zapotrzebowania w Departamencie Operacyjno-Lotniczym na roboczo-godziny niezbędne do wykonania wszystkich zadań nałożonych przepisami prawa obowiązującymi w danym roku kalendarzowym.

Plan uwzględnia zarówno obciążenie związane z zadaniami wynikającymi z realizacji przepisów krajowych, jak i przepisów unijnych.

Zgodnie z GM1 ARO.GEN.200(a)(2) Plan Pracochłonności uwzględnia:

#### 1. Elementy ilościowe:

- i. zakładana do wydania liczba pierwszych certyfikatów;
- ii. liczba organizacji certyfikowanych przez władzę lotniczą;
- iii. liczba osób, którym kompetentna władza wydała licencję, certyfikat, uprawnienie, upoważnienie lub zaświadczenie;
- iv. przybliżona liczba osób i organizacji prowadzących działalność na terytorium Państwa Członkowskiego, a mających swoją siedzibę lub przebywających w innym Państwie Członkowskim;
- v. liczba organizacji, które zgłosiły władzy lotniczej prowadzenie działalności.

#### 2. Elementy jakościowe:

- (i) wielkość, charakter i złożoność działalności prowadzonej przez certyfikowane i zgłoszone organizacje (tzw. współczynnik wielkości organizacji) (AMC1 ORO.GEN.200(b)), z uwzględnieniem:

- (A) posiadanych przez organizację przywilejów;
- (B) rodzaju zatwierdzenia, zakresu zatwierdzenia, wielokrotnej certyfikacji, zgłoszonej działalności;
- (C) możliwej certyfikacji do standardów przemysłu;
- (D) użytkowanych typów statków powietrznych/samolotowych szkoleniowych urzędów symulujących lot (FSTD);
- (E) liczby pracowników; i
- (F) struktury organizacyjnej, istnienia filii/oddziałów;

(ii) zidentyfikowane priorytety bezpieczeństwa;

(iii) wyniki dotychczasowego nadzoru, włącznie z audytami, inspekcjami i przeglądami, w rozumieniu ryzyka i zgodności ustawowej, z uwzględnieniem:

- (A) liczby i poziomów niezgodności;
- (B) czasu wyznaczonego na wdrożenie działań korekcyjnych; i
- (C) dojrzałości systemów zarządzania wdrożonych przez organizacje i ich zdolność do skutecznego zarządzania ryzykiem bezpieczeństwa, z uwzględnieniem także informacji otrzymanej od innych władz lotniczych, a związanych z działalnością na terytorium Państw Członkowskich, których to dotyczy; i

(iv) wielkość i złożoność sektora lotniczego w Państwie Członkowskim i potencjalny wzrost działalności w obszarze lotnictwa cywilnego, co może stanowić wskazanie odnośnie spodziewanej liczby nowych wniosków i zmian do istniejących certyfikatów.

(c) W oparciu o posiadane dane z poprzednich planowych cykli nadzoru i uwzględniając sytuację w sektorze lotniczym Państwa Członkowskiego, kompetentna władza może określić:

(1) standardowy czas pracy niezbędny dla procesowania wniosków o wydanie

Wydanie z: 20.08.2018 Zmiana Nr: 10	PLAN PRACOCHOŁONNOŚCI	PNO-1-01-04 Strona 1/4
----------------------------------------	-----------------------	---------------------------

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

nowych certyfikatów (dla osób i organizacji);

- (2) liczbę nowych lub zmienionych zgłoszeń;
- (3) liczbę nowych certyfikatów, które należy wydać dla każdego okresu planowania; i
- (4) liczbę zmian do istniejących certyfikatów, które należy przeanalizować dla każdego okresu planowania.

(d) Zgodnie z polityką nadzoru kompetentnej władzy, należy określić następujące dane do planowania, dla każdego typu organizacji certyfikowanej przez kompetentną władzę, oraz organizacji zgłoszonej:

- (1) standardową liczbę audytów, które należy wykonać w każdym planowanym cyklu nadzoru;
- (2) standardową długość każdego audytu;
- (3) standardowy czas pracy niezbędny dla jednego inspektora potrzebny dla przygotowania audytu, wykonania audytu na miejscu i działań końcowych;
- (4) standardową liczbę inspekcji na płycie i niezapowiedzianych, które należy wykonać;
- (5) standardowy czas trwania inspekcji dla jednego inspektora, włącznie z przygotowaniem, raportem i działaniami końcowymi;
- (6) minimalną liczbę inspektorów i niezbędne kwalifikacje dla każdego audytu/inspekcji.

**UWAGA 1:** Informacje powyższe (w zakresie kontroli planowych) są określone zgodnie z procedurą PNO-5-02-00 załącznik A (ilość audytów i ich rodzaj) oraz B (długość audytu, ilość inspektorów, czas działań przed, w trakcie oraz po audycie).

**UWAGA 2:** ilość i typ planowanych czynności nadzorczych wynika z „profilu analizy ryzyka” opracowanego dla każdej nadzorowanej organizacji w postaci „Arkusza oceny ryzyka (AOR)”

Zarówno czas wykonywania poszczególnych zadań, jak i ich powtarzalność w roku są oszacowane przede wszystkim na podstawie własnych danych z lat poprzednich

(dane pozyskane z SEOD za rok poprzedni), na podstawie zaobserwowanych tendencji zmian oraz rzeczywiście złożonych nowych wniosków/aplikacji.

Czasy wykonywania poszczególnych zadań, jak również pracochołność roczna podane są w roboczogodzinach (rbh). Zostały oparte na analizie spisu „z natury” z uwzględnieniem standardów nałożonych przez normy ISO 9000, ISO 19011, ISO 17021 oraz tzw. dobrych praktyk.

## 2. Współczynniki inspekcji na płycie

A) Standardowa liczba inspekcji na płycie i inspekcji niezapowiedzianych (pkt (d)(4)) – zgodnie z planem inspekcji na dany rok kalendarzowy wynika z: sumy zaplanowanych inspekcji SANA w Programie CNO dla wszystkich organizacji oraz dla inspekcji SAFA (ilość inspekcji SAFA wynika z tzw. *annual quota* wyliczanej na podstawie ilości lotnisk, przewoźników operujących z terenu Polski oraz ilości odprawionych pasażerów).

B) Standardowy czas trwania inspekcji (włącznie z przygotowaniem, raportem i działaniami końcowymi - pkt (d)(5) do GM1):

- a. Przygotowanie do inspekcji (planowanie krótkoterminowe) – ½ liczby planowanych inspekcji, 3 osoby, 1 rbh;
- b. Fizyczne wykonanie inspekcji – średnio 2rbh, 3 inspektorów;
- c. Wpisanie raportu do bazy SAFA, korespondencja z przewoźnikami – 1 rbh, 2 osoby (drafter, SAFA koordynator);
- d. Przygotowanie decyzji pokontrolnej – ½ liczby wykonanych inspekcji, 1 rbh;
- e. Analiza działań naprawczych/pokontrolnych – 2 osoby, 1 rbh.

Powyższe współczynniki oparte są na wartościach uśrednionych.

## 3. Specyfikacja zasobów inspekcyjnych

**Plan pracochołności jest sporządzany i przedstawiany do akceptacji Dyrektora Generalnego Urzędu corocznie w terminie do dnia 31 marca kolejnego roku. Plan jest opracowywany w oparciu o wykonanie**

Wydanie z: 20.08.2018 Zmiana Nr: 10	PLAN PRACOCHOŁNOŚCI	PNO-1-01-04 Strona 2/4
----------------------------------------	---------------------	---------------------------

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

**roku poprzedniego, na podstawie stan zasobów kadrowych na dzień 31 grudnia.**

Zgodnie z zaleceniem GM1 ARO.GEN.200(a)(2) pkt f. obliczenia są realizowane z wykorzystaniem arkusza kalkulacyjnego (Excel). Dysponowana liczba dni pracy inspektora w roku kolejnym wyliczana jest na podstawie średniej ilości dni pracy inspektora z wykonania roku poprzedniego.

Do obliczeń dostępnego czasu pracy inspektora nie uwzględnia się zakresu zadań dyrektora departamentu.

Specyfikacja pracochłonności realizowana odrębnie dla obszarów:

- OPS-AOC koncesjonowane (LOL-1),
- OPS –lotnictwo ogólne (LO-2)
- RAMP (LOL-4)
- AHAC (LOL-4)

*W przypadku wykazanych dysproporcji zapotrzebowania inspektorów LOL-1 vs LOL-2, wymagana jest dodatkowa analiza całościowa dla obszaru OPS, celem zastosowania wymienności funkcji inspekcyjnych.*

W zakresie oceny pracochłonności OPS-AOC wymagane jest spełnienie dodatkowych wymagań:

- Liczba inspektorów operacyjnych LOL-1 jest nie mniejsza niż liczba nadzorowanych organizacji;
- Liczba nadzorowanych organizacji przez inspektorów prowadzących (POI) zatrudnionych w LOL-1, jest nie większa niż 3, rekomendowana ilość – 2 organizacje;
- Liczba inspektorów standardów lotniczych (FSI) zatrudnionych w LOL-1 jest nie niższa niż 50 % stanu osobowego LOL-1.
- Liczba inspektorów z aktualnymi lub wygasłymi uprawnieniami (TR) zatrudnionych w LOL-1, jest nie niższa niż 40 % stanu osobowego LOL-1.
- Liczba inspektorów operacji lotniczych (FOI), włączając inspektorów zewnętrznych jest nie niższa niż 60% stanu osobowego LOL-1.

W trakcie trwania cyklu oceny, mogą zostać wprowadzone do planu pracochłonności zmiany nadzwyczajne:

- w wyniku istotnych zmian organizacyjnych departamentu LOL;
- w wyniku wzrostu zakresu realizowanych zadań (>10%);

W przypadku wzrostu zapotrzebowania pracochłonności >2 etatów, należy skorygowaną wersję planu wraz z dodatkowym zapotrzebowaniem kadrowym, przedstawić do zatwierdzenia Dyrektora Generalnego Urzędu.

Bieżący stan zasobów inspekcyjnych LOL, wykazany jest w **załączniku 15** do Polecenia Dyrektora Departamentu Operacyjno – Lotniczego w sprawie powołania i funkcjonowania zespołów ciągłego nadzoru operacyjnego.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

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

CELOWO  
POZOSTAWIONO  
PUSTE

CELOWO  
POZOSTAWIONO  
PUSTE