

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
1 POLITYKA I CELE BEZPIECZEŃSTWA							
1.1 Zaangażowanie i odpowiedzialność Kierownictwa							
1.1.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym definiuje swoją politykę bezpieczeństwa zgodnie z międzynarodowymi i krajowymi wymaganiami. Polityka bezpieczeństwa będzie: e) podpisana przez dyrektora odpowiedzialnego organizacji; g) okresowo analizowana, aby zapewnić, że ma zastosowanie i pozostaje odpowiednia dla podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.	P [OBECNY]	Istnieje polityka bezpieczeństwa podpisana przez kierownika odpowiedzialnego, która zawiera zobowiązanie do ciągłego doskonalenia, spełnia wszystkie obowiązujące wymagania prawne i standardy oraz uwzględnia najlepsze zasady postępowania.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(2) i (a)(6) AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	• Porozmawiać z kierownikiem odpowiedzialnym w celu dokonania oceny wiedzy i zrozumienia polityki bezpieczeństwa. • Potwierdzić zgodność z przepisami UE. • Porozmawiać z personelem w celu określenia czy polityka jest czytelna i zrozumiała.
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” punkt (a)(2) i (a)(6) AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania” – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2) (3)(5) „System zarządzania” punkt (e) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Polityka podlega okresowym przeglądom w celu zapewnienia, że pozostaje ona odpowiednia dla danej organizacji.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(2) oraz AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(2)	
		E [SKUTECZNY]	Kierownik odpowiedzialny zna zawartość polityki bezpieczeństwa.			ATM/ANS ATS.OR.200 "System zarządzania" Punkt (1) AMC1 ATS.OR.200(1) (i) System zarządzania bezpieczeństwem POLITYKA BAZPIECZEŃSTWA DUŻE INSTYTUCJE ATS AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) System zarządzania bezpieczeństwem WYMAGANIA OGÓLNE [małe instytucje ATS]	
						Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (b) AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia” POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.1.2	Polityka bezpieczeństwa będzie: b) zawierać jednoznaczne oświadczenie o zapewnieniu niezbędnych zasobów do wdrożenia polityki bezpieczeństwa.	P [OBECNY]	Polityka bezpieczeństwa zawiera oświadczenie o zapewnieniu niezbędnych zasobów.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	• Dokonać przeglądu dostępnych zasobów w tym personelu, wyposażenia i finansów. • Personel jest kompetentny i jego liczba jest wystarczająca. • Dokonać przeglądu planowanych oraz posiadanych zasobów ludzkich.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania” – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania” punkt (e) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Organizacja ocenia zapewniane zasoby w celu dostarczenia bezpiecznej usługi oraz podejmuje działania w celu rozwiązania wszelkich niedoborów.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(2)	
		E [SKUTECZNY]	Organizacja dokonuje przeglądu oraz podejmuje działania mające na celu rozwiązania prognozowanych niedoborów zasobów.				ATM/ANS ATS.OR.200 "System zarządzania" Punkt (1) oraz powiązane AMC/GM	
							Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (b) oraz powiązane AMC/GM	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.1.3	Polityka bezpieczeństwa będzie: f) upowszechniona, z wyraźnym wsparciem, w całej organizacji. Patrz punkt 2.1.2 w zakresie punktu c) zawierać procedury zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa.	P [OBECNY]	Istnieją sposoby rozpowszechniania polityki bezpieczeństwa				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (3) Nie dotyczący małych operatorów	• Sprawdzić w jaki sposób polityka bezpieczeństwa jest upowszechniana. • Polityka bezpieczeństwa jest widoczna. • Kierować pytania do kierowników i personelu w zakresie znajomości polityki bezpieczeństwa.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania” – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) Nie dotyczący małych organizacji	
		O [SPRAWNY]	Polityka bezpieczeństwa jest rozpowszechniona wśród wszystkich pracowników (łącznie z pracownikami i organizacjami zatrudnionymi na umowę zlecenie).				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(2) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) „System zarządzania” punkt (a)(4)	
		E [SKUTECZNY]	Personel organizacji zna politykę bezpieczeństwa i potrafi opisać swoje obowiązki związane z polityką bezpieczeństwa.				ATM/ANS ATS.OR.200 "System zarządzania" (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) System zarządzania bezpieczeństwem POLITYKA BAZPIECZEŃSTWA – [duże instytucje ATS] AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) System zarządzania bezpieczeństwem WYMAGANIA OGÓLNE [małe instytucje ATS]	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.1.4	Polityka bezpieczeństwa będzie: a) odzwierciedlać zaangażowanie organizacji w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa, w tym promowanie pozytywnej Kultury Bezpieczeństwa.	P [OBECNY]	Zaangażowanie kierownictwa w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa jest dokumentowane w ramach polityki bezpieczeństwa.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	- Wszyscy kierownicy znają kluczowe elementy polityki bezpieczeństwa. - Dowody na udział kierownictwa wyższego szczebla w spotkaniach, szkoleniach, konferencjach itp. poświęconych zagadnieniom dotyczącym bezpieczeństwa. - Informacja zwrotna z przeglądów Kultury Bezpieczeństwa. - Relacje z właściwym organem i innymi zainteresowanymi stronami.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania” – punkt (a)(2) - [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania” punkt (e) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Kierownik odpowiedzialny oraz kierownictwo wyższego szczebla promują swoje zaangażowanie w politykę bezpieczeństwa poprzez aktywny i widoczny udział w Systemie Zarządzania Bezpieczeństwem.				Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(2) AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (a)(3)	
		E [SKUTECZNY]	Podejmowanie decyzji, działania oraz zachowania odzwierciedlają pozytywną Kulturę Bezpieczeństwa oraz istnieje dobre przywództwo w zakresie bezpieczeństwa, które świadczące o zaangażowaniu w politykę bezpieczeństwa.				ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.015(a)(2) GM3 ATM/ANS.OR.B.005(a)(2) "System zarządzania" KULTURA BEZPIECZEŃSTWA oraz ATS.OR.200 "System zarządzania bezpieczeństwem" (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) „System zarządzania bezpieczeństwem"	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA				DO UZUPEŁNIENIA				
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.1.5	Polityka bezpieczeństwa będzie: 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.	P [OBECNY]	Zdefiniowano politykę oraz zasady „Just Culture”, które jednoznacznie wskazują zachowania akceptowane i nieakceptowane w celu promowania Kultury Bezpieczeństwa.				Operacje lotnicze Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) “System zarządzania” – punkt (a)(4) „zasady zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem”	• Dowody na to, kiedy zastosowano zasady „Just Culture” w następstwie zdarzenia. • Dowody na to, kiedy zastosowano zasady „Just Culture” w następstwie zdarzenia. • Dowody interwencji podjętych na podstawie badania bezpieczeństwa dotyczących kwestii organizacyjnych, a nie skupiających się na poszczególnych osobach. • Sprawdzić w jaki sposób organizacja monitoruje wskaźniki zgłaszalności zdarzeń. • Liczba zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa lotniczego odpowiednia do działalności. • Zgłoszenia obejmują błędy własne osoby zgłaszającej i zdarzenia z jej udziałem (zdarzenia, których nikt nie widział). • Informacja zwrotna na temat „Just Culture” na podstawie przeglądów Kultury Bezpieczeństwa wśród pracowników. • Potwierdzić wśród przedstawicieli pracowników, że zgadzają się z polityką i zasadami „Just Culture”. • Sprawdzić wśród pracowników, czy są świadomi polityki oraz zasad „Just Culture”.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) „System zarządzania” – punkt (a)(4) „zasady zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem” - [duże organizacje] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania” punkt (e) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Istnieją dowody na stosowanie i promowanie wśród personelu polityki i zasad „Just Culture”.				Lotniska Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) ADR.OR.D.005 „System zarządzania” AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) „System zarządzania” punkt (b)(3)	
		E [SKUTECZNY]	Polityka „Just Culture” jest stosowana w sposób sprawiedliwy i konsekwentny, a pracownicy mają zaufanie do polityki. Istnieją dowody, że ustanowiono granicę pomiędzy zachowaniem akceptowanym a nieakceptowanym w konsultacji z pracownikami i przedstawicielami pracowników.				ATM/ANS Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem” (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) „System zarządzania bezpieczeństwem” POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA – [duże instytucje ATS] ATM/ANS.OR.A.065	
							Organizacje szkolenia ATCO Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia”	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.1.6	Biorąc pod uwagę politykę bezpieczeństwa, podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym określa cele bezpieczeństwa. Cele bezpieczeństwa będą: a) stanowić podstawę monitorowania i pomiaru poziomu bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami, o których mowa w punkcie 3.1.2; b) odzwierciedlać zobowiązanie podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym do utrzymywania lub ciągłej poprawy ogólnej skuteczności Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS); c) upowszechnione w całej organizacji; d) okresowo analizowana, aby zapewnić, że ma zastosowanie i pozostaje odpowiednia dla podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.	P [OBECNY]	Ustanowiono cele bezpieczeństwa, które są zgodne z polityką bezpieczeństwa oraz istnieje sposób ich upowszechniania w całej organizacji.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" punkt (c)(3) – [duże organizacje] AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje] AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) „System zarządzania” punkt (a) – [duże organizacje]	• Ocenic, czy cele bezpieczeństwa są właściwe i odpowiednie. • Zdefiniowano cele, które umożliwią poprawę procesów, wyników oraz umożliwią rozwój pozytywnej Kultury Bezpieczeństwa. • Ocenic, w jaki sposób cele bezpieczeństwa są upowszechniane w całej organizacji. • Cele bezpieczeństwa są mierzone w celu monitorowania osiągnięć przy użyciu Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (SPIs).
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania” – punkt (c)(3) - [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) „System zarządzania” punkt (d)(1) – [duże organizacje] AMC2 ORA.GEN.200(a)(5) „System zarządzania” punkt (a) – [duże organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Cele bezpieczeństwa są odpowiednie dla organizacji oraz są regularnie sprawdzane i upowszechniane w całej organizacji.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) „System zarządzania” punkt (c)(3)	
		E [SKUTECZNY]	Osiągnięcie celów bezpieczeństwa jest monitorowane przez kierownictwo wyższego szczebla oraz podejmowane są działania w celu zapewnienia, że są one spełnione.				ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) "System zarządzania" AMC2 ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) "System zarządzania" AMC1 ATS.OR.200(1)(i) "System zarządzania bezpieczeństwem" POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA – DUŻE INSTYTUCJE ATS punkt (b)(3)	
							Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia" POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
1.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA							
1.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA							
1.2.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym: a) wyznacza dyrektora odpowiedzialnego, który niezależnie od innych pełnionych funkcji, ma w imieniu organizacji wyłączny obowiązek i odpowiedzialność za wdrożenie i utrzymanie skutecznego systemu SMS	P [OBECNY]	Wyznaczony został kierownik odpowiedzialny, który posiada pełny zakres obowiązków oraz ponosi wyłączną odpowiedzialność za SMS.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(1) ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (a)	• 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.
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(1) ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu” punkt (a)	
		O [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.			Lotniska ADR.OR.D.015 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (a)	
		E [SKUTECZNY]	Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że działanie systemu SMS jest monitorowane, analizowane i poprawiane.			ATM/ANS ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem” punkt (1)(ii)(iii) AMC1 ATS.OR.200(1)(ii);(iii) „System zarządzania bezpieczeństwem” ORGANIZACJA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI AMC2 ATS.OR.200(1)(ii)(iii) "System zarządzania bezpieczeństwem" ORGANIZACJA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI [duże instytucje zapewniające ATS]	
						Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacją szkolenia” (a) ATCO.OR.C.010 „Wymagania dotycząc personelu” punkt (a)	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.2.2	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym: b) wyraźnie określa zakresy odpowiedzialności za bezpieczeństwo w całej organizacji, włącznie z bezpośrednią odpowiedzialnością za bezpieczeństwo ponoszoną przez poszczególnych członków wyższego kierownictwa organizacji; c) określa odpowiedzialność wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od innych pełnionych funkcji oraz pracowników - za Poziom Bezpieczeństwa osiąganę w ramach SMS; d) dokumentuje i komunikuje całej organizacji zadania, zakresy odpowiedzialności oraz uprawnienia dotyczące bezpieczeństwa; oraz e) określa poziomy odpowiedzialności personelu zarządzającego, posiadającego uprawnienia do podejmowania decyzji w odniesieniu do poziomu tolerancji zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa.	P [OBECNY]	Zakresy odpowiedzialności, uprawnień i obowiązków związanych z bezpieczeństwem są jasno zdefiniowane i udokumentowane.				Operacje lotnicze b) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(1) c) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(1) ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (a) i (b) d) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(5) AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) [duży operator] e) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (b)(2) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (d) – [małe organizacje]	• Zadawać pytania kierownikom i pracownikom w zakresie ich ról i obowiązków. • Potwierdzić, czy kierownictwo wyższego szczebla jest świadome poziomu bezpieczeństwa organizacji i najbardziej istotnych ryzyk. • Dowody na posiadanie przez kierowników celów działania związanych z bezpieczeństwem • Sprawdzić aktywny udział kierownictwa w SMS. • Dowody odpowiednich środków łagodzenia ryzyka, działań i ich przypisania do konkretnych osób. • Określono szczeble kierownictwa upoważnione do podejmowania decyzji dotyczących akceptacji ryzyka. • Akceptacja ryzyk jest dostosowana do zakresu upoważnień.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza b) ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(1) c) ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(1) ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu” punkt (a) i (b) d) ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) [duże organizacje] e) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (b)(2) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (d) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Każda osoba w organizacji zna i realizuje swoje obowiązki, uprawnienia oraz zakres odpowiedzialności związanych z bezpieczeństwem oraz jest zachęcana do współuczestniczenia w systemie SMS.				Lotniska b) ADR.OR.D.005 „System zarządzania ” punkt (b)(1) c) ADR.OR.D.005 „System zarządzania ” punkt (b)(1) i ADR.OR.D.015 „Wymagania dotyczące personelu”(a);(b) d) ADR.OR.D.005 „System zarządzania ” punkt (c), AMC1 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania ” i AMC2 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania ” e) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) „System zarządzania ”	
		E [SKUTECZNY]	Kierownik odpowiedzialny oraz kierownictwo wyższego szczebla zdają sobie sprawę z zagrożeń, w obliczu których stoi organizacja, oraz istnieją zasady zarządzania bezpieczeństwem w całej organizacji, tak aby bezpieczeństwo stanowiło część codziennych działań.				ATM/ANS b) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i (b), ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem” (1)(ii) c) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i ATS.OR.200(1)(ii) d) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem” (1)(ii) e) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem” (1)(ii)	
							Organizacje szkolenia ATCO b) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (a) c) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (b) ATCO.OR.C.010 „Wymagania dotycząc personelu” punkt (a) i (b) d) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (e) e) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia”	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	Opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
1.3 WYZNACZENIE PERSONELU KLUCZOWEGO DLA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA							
1.3 WYZNACZENIE PERSONELU KLUCZOWEGO DLA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA							
1.3.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym wyznacza kierownika ds. bezpieczeństwa (safety manager) odpowiedzialnego za wdrożenie i utrzymanie skutecznie działającego SMS.	P [OBECNY]	Wyznaczono kompetentnego kierownika ds. bezpieczeństwa, który jest odpowiedzialny za wdrożenie i utrzymanie systemu SMS oraz podlega bezpośrednio kierownikowi odpowiedzialnemu			Operacje lotnicze ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (b) AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) “System zarządzania” punkt (a)(1) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) “System zarządzania” punkt (c) – [mały operator]	• Sprawdzić rolę kierownika ds. bezpieczeństwa, w tym wiarygodność i status. • Udział w odpowiednich szkoleniach w zakresie bezpieczeństwa. • Dowody na utrzymywanie kompetencji. • Sprawdzić, w jaki sposób kierownik ds. bezpieczeństwa uzyskuje dostęp do wewnętrznych i zewnętrznych informacji związanych z bezpieczeństwem. • Sprawdzić, w jaki sposób kierownik ds. bezpieczeństwa komunikuje się z personelem operacyjnym i kierownictwem wyższego szczebla. • Sprawdzić obciążenie pracą kierownika ds. bezpieczeństwa / przydzielony mu czas na realizację zadań. • Sprawdzić, czy istnieją wystarczające zasoby przeznaczone na działania związane z SMS, takie jak badanie, analiza, audyty, udział w spotkaniach związanych z bezpieczeństwem oraz promocja bezpieczeństwa. • Sprawdzić harmonogramy działań i ich zamykania wynikających z raportu bezpieczeństwa. • Przeprowadzić rozmowy z kierownikiem odpowiedzialnym i kierownikiem ds. bezpieczeństwa.
		S [ODPOWIEDNI]	Patrz Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO			Załoga lotnicza ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu” punkt (b) AMC1 ORA.GEN.200(a)(1) “System zarządzania” punkt (a)(1) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) “System zarządzania” punkt (c) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Kierownik ds. bezpieczeństwa wdrożył i utrzymuje działanie systemu SMS. Kierownik ds. bezpieczeństwa jest w ciągłym kontakcie z kierownikiem odpowiedzialnym oraz omawia kwestie związane z bezpieczeństwem, jeżeli jest to konieczne.			Lotniska ADR.OR.D.015 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (c) i AMC1 ADR.OR.D.015(c) „Wymagania dotyczące personelu”	
		E [SKUTECZNY]	Kierownik ds. bezpieczeństwa posiada kompetencje do zarządzania systemem SMS oraz identyfikuje we właściwym czasie możliwe ulepszenia. Istnieje ścisła współpraca zawodowa z kierownikiem odpowiedzialnym, a kierownik ds. bezpieczeństwa jest uważany za zaufanego doradcę i posiada odpowiedni status w organizacji.			ATM/ANS ATS.OR.200 (1)(iii)	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.3.2	Odniesienie EASA: AMC dotyczące systemu zarządzania dla dużych organizacji.	P [OBECNY]	Organizacja ustanowiła odpowiednie komisje ds. bezpieczeństwa, w ramach których omawiane są i rozstrzygane kwestie ryzyk związanych z bezpieczeństwem oraz kwestie zgodności, oraz w skład których wchodzi kierownik odpowiedzialny i szefowie obszarów funkcjonalnych.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) „System zarządzania” punkt (b)(c) i (d)	• Sprawdzić strukturę komitetu ds. bezpieczeństwa i spotkań oraz decyzję powołującą dla każdego komitetu/spotkania. • Sprawdzić poziom obecności na spotkaniach. • Sprawdzić dokumentację ze spotkania oraz podjęte działania. • Wyniki są przekazywane pozostałym pracownikom organizacji. • Dowody na omawianie podczas spotkań celów bezpieczeństwa, poziomu bezpieczeństwa oraz zapewniania zgodności. • Uczestników kwestionujących prezentowane informacje w przypadku posiadania ograniczonych dowodów. • Kierownictwo wyższego szczebla jest świadome największych zagrożeń, w obliczu których stoi organizacja, oraz ogólnego osiąganego poziomu bezpieczeństwa całej organizacji.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(1) „System zarządzania” punkt (b)(c)(d)	
		O [SPRAWNY]	Istnieją dowody spotkań odbywających się zgodnie z decyzją powołującą komitety określającą uczestnictwo w spotkaniach i ich częstotliwość. Komitety ds. bezpieczeństwa monitorują skuteczność SMS i funkcję monitorowania zgodności poprzez sprawdzenie czy zapewniono wystarczające zasoby, czy działania są monitorowane oraz czy ustanowiono odpowiednie cele bezpieczeństwa i wskaźniki poziomu bezpieczeństwa.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005(b)(1) „System zarządzania”	
		E [SKUTECZNY]	Komitety ds. bezpieczeństwa obejmują przedstawicieli kluczowych zainteresowanych stron. Wyniki spotkań są dokumentowane i rozpowszechniane, a wszelkie działania uzgadniane, wykonywane i weryfikowane w odpowiednim czasie. Poziom bezpieczeństwa i cele bezpieczeństwa podlegają, odpowiednio, przeglądowi i realizacji.				ATM/ANS Uwaga: Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego powinny być uważane z duże, chyba że jest uprawniona do ubiegania się o ograniczony certyfikat i spełnia kryteria określone w ATM / ANS.OR.A.010 (a). AMC1 ATS.OR.200(1)(i) „System zarządzania bezpieczeństwem” AMC1 ATS.OR.200(1)(ii) „System zarządzania bezpieczeństwem” ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI [duże instytucje zapewniające ATS] AMC2 ATS.OR.200(1)(ii)(iii) “System zarządzania bezpieczeństwem” ORGANIZACJA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI [duże instytucje zapewniające ATS]	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.4 KOORDYNACJA PLANOWANIA REAGOWANIA AWARYJNEGO						
1.4 KOORDYNACJA PLANOWANIA REAGOWANIA AWARYJNEGO						
1.4.1	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.	P [OBECNY]	Opracowano i rozpowszechniono odpowiedni plan reagowania awaryjnego (ERP), który definiuje procedury, role, obowiązki i działania różnych organizacji oraz kluczowego personelu.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 „System zarządzania” punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) „System zarządzania” punkt (g) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) „System zarządzania” punkt (f) – [mały operator]
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) „System zarządzania” punkt (g) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a) (1)(2)(3)(5) „System zarządzania” punkt (f) – [mała organizacja]
		O [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.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(10) i AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) „System zarządzania”
		E [SKUTECZNY]	Wyniki przeglądu i testowania ERP są oceniane i przekładane na działania w celu poprawy jego skuteczności.			ATM/ANS ATS.OR.200(1)(iv) AMC1 ATS.OR.200(1)(iv) „System zarządzania bezpieczeństwem” AMC1 ATS.OR.200(1)(iv) „System zarządzania bezpieczeństwem” KOORDYNACJA PLANOWANIA REAGOWANIA KRYZYSOWEGO Z INSTYTUCJAMI ZAPEWNIAJĄCYMI ATS [duże instytucje zapewniające ATS]
						Organizacje szkolenia ATCO Nie dotyczy (Zastosowanie mają przepisy ANSP ERP)

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA				
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)	
1.5 DOKUMENTACJA SMS							
1.5 DOKUMENTACJA SMS							
1.5.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym tworzy i prowadzi 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.	P [OBECNY]	Dokumentacja SMS zawiera politykę i procesy, które opisują system zarządzania bezpieczeństwem i procesy organizacji.			Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) "System zarządzania" punkt (a) AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) – [duży operator]	
		S [ODPOWIEDNI]	Patrz uwaga dot. Załącznika 19 ICAO			Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” punkt (a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) „System zarządzania” punkt (a) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) – [duże organizacje]	• Przejrzeć dokumentację SMS i procedury wprowadzania zmian. • Sprawdzić pod względem odniesień do innych dokumentów i procedur. • Sprawdzić dostępność dokumentacji SMS dla wszystkich pracowników. • Sprawdzić, czy pracownicy wiedzą, gdzie znaleźć dokumentację związaną z bezpieczeństwem, w tym procedury odpowiednie do wykonywanych przez nich zadań. [Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO: 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 prowadzonych (prowadzonej) przez podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym.]
		O [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.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (c) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania”, AMC2 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania”	
		E [SKUTECZNY]	Dokumentacja SMS stanowi przedmiot proaktywnej analizy w celu jej doskonalenia.			ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005(b) AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(b) "System zarządzania" i Załącznik IV ATS.OR.200(1)(v) AMC1 ATS.OR.200(1)(v) „System zarządzania bezpieczeństwem”	
						Organizacje szkolenia ATCO AMC1 ATCO.OR.C.001(e) „System zarządzania organizacji szkolenia” Punkt (e)[8]	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiąganę?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
1.5.2	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracuje i będzie utrzymywać/prowadzić podręcznik SMS stanowiący część dokumentacji SMS.	P [OBECNY]	Dokumentacja SMS określa dane wyjściowe SMS oraz zapisy dotyczące działania SMS, które będą przechowywane w jej ramach.					- Przejrzeć dokumentację uzupełniającą SMS (dzienniki/listy/rejestry zagrożeń, sprawozdania ze spotkań, raporty o osiąganym poziomie bezpieczeństwa, oceny ryzyk itp.). - Sprawdzić, w jaki sposób przechowywana jest dokumentacja w zakresie bezpieczeństwa oraz jaki jest system jej kontroli. - Zasady ochrony danych oraz zasady poufności zostały zdefiniowane i są konsekwentnie stosowane. - Sprawdzić, czy odpowiedni personel zna procesy i procedury kontroli dokumentacji.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza ORA.GEN.220 „Prowadzenie dokumentacji” ORA.GEN.220 „Prowadzenie dokumentacji”	
		O [SPRAWNY]	Dokumentacja dotycząca działania SMS jest odpowiednio przechowywana oraz jest kompletna i zgodna z wymaganiami dotyczącymi ochrony i kontroli danych.				Lotniska ADR.OR.D.035 „Prowadzenie rejestrów” AMC1 ADR.OR.D.035 „Prowadzenie rejestrów” AMC2 ADR.OR.D.035 „Prowadzenie rejestrów”	
		E [SKUTECZNY]	Dokumentacja SMS jest rutynowo wykorzystywana jako dane wejściowe do zadań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem oraz do ciągłego doskonalenia SMS.				ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.030 „Prowadzenie rejestrów” ATS.OR.200(1)(v) AMC2 ATS.OR.200(1)(v) “System zarządzania bezpieczeństwem”	
							Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.020 „Prowadzenie rejestrów” AMC1 ATCO.OR.C.020(a)(b) „Prowadzenie rejestrów”	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
2 ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DOTYCZĄCYM BEZPIECZENSTWA							
2.1 INDETYFIKACJA							
2.1.1	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.	P [OBECNY]	Ustanowiono proces, który określa reaktywną i proaktywną identyfikację zagrożeń z wykorzystaniem wielu źródeł (wewnętrznych i zewnętrznych).			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (a)(1) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3) (5) "System zarządzania" punkt (a), (b) i (d) – [mały operator]	
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (a)(1) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (a), (b) i (d) – [małe organizacje]	• Sprawdzić w jaki sposób zagrożenia są identyfikowane, analizowane i dokumentowane. • Rozważyć zagrożenia związane z: - możliwymi scenariuszami wypadków, - czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi, - decyzjami i procesami biznesowymi, - organizacjami stron trzecich. • Sprawdzić jakie wewnętrzne i zewnętrzne źródła informacji o zagrożeniach są brane pod uwagę: raporty bezpieczeństwa – zgłoszenia zdarzeń/audyty/ przeglądy bezpieczeństwa/badania zdarzeń/inspekcje/burze mózgów/zarządzanie zmianami/komercyjne i inne wpływy zewnętrzne, itp. • Badania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem ustalają czynniki przyczynowo-skutkowe (dlaczego tak się stało, nie tylko co się zdarzyło) oraz identyfikują czynniki ludzkie i organizacyjne. Zagrożenia identyfikowane na podstawie zdarzeń są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014, Artykuł 4 i 5.
		O [SPRAWNY]	Zagrożenia są identyfikowane i dokumentowane. Zagrożenia związane z czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi są identyfikowane.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(3) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) „System zarządzania"	
		E [SKUTE CZYNY]	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.			ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005 (a)(5) ATS.OR.200(2)(i) AMC1 ATS.OR.205 (b)(1) AMC2 ATS.OR.205 (b)(1)	
						Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (c) AMC1 ATCO.OR.C.001(c) „System zarządzania organizacji szkolenia"	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	Opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
2.1.2	Rozporządzenie (UE) nr 376/2014 i Załącznik 19 ICAO, Dodatek 2, punkt 1.1.c) procedury zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa.	P [OBECNY]	Istnieje system poufnego zgłaszania zdarzeń obejmujący zdarzenia obowiązkowe oraz dobrowolne zgłoszenia, który zawiera system informacji zwrotnych przechowywanych w bazie danych. Zakres obowiązków został określony zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) nr 376/2014. Proces określa w jaki sposób zgłoszenia są przekładane na działania oraz w jaki sposób określany jest harmonogram czasowy.				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”.	• Sprawdzić system zgłaszania zdarzeń pod względem dostępu i łatwości użytkowania. • Sprawdzić czy personel ma zaufanie do systemu zgłaszania, zna go i wie co należy zgłaszać. • Sprawdzić, w jaki sposób osiągnięto ochronę danych i poufność. • Dowody przekazania informacji zwrotnej do osoby składającej zgłoszenie, do organizacji i do stron trzecich. • Ocenić ilość i jakość zgłoszeń, w tym zgłoszeń własnych (tzw. self reporting). • Sprawdzić wskaźniki zamykania zgłoszeń. • Sprawdzić możliwość przekazywania zgłoszeń przez wykonawców i klientów. • System służy prowadzeniu analiz i działań następczych. • Potwierdzić jednoznaczne zdefiniowanie zakresów obowiązków związanych z analizą zdarzeń, przechowywaniem i działaniami następczymi. • Sprawdzić, czy pracownicy wiedzą, które zdarzenia podlegają obowiązkowemu zgłaszaniu. • Ocenić, w jaki sposób kierownictwo wyższego szczebla zajmuje się w wynikami działania systemu zgłaszania zdarzeń.
		S [ODPOWIEDNI]						
		O [SPRAWNY]	System zgłaszania zdarzeń jest łatwy w obsłudze, jest używany i dostępny dla wszystkich pracowników. Istnieje system informacji zwrotnych przekazywanych osobie zgłaszającej na temat wszelkich podjętych (lub niepodjętych) działań oraz, w stosownych przypadkach, do pozostałej części organizacji. Zgłoszenia są oceniane, przetwarzane, analizowane i przechowywane. Ludzie są świadomi i wypełniają swoje obowiązki związane z systemem zgłaszania. Zgłoszenia są przetwarzane w określonych ramach czasowych.					
		E [SKUTECZNY]	Istnieje skuteczny system zgłaszania zdarzeń bazujący na ilości i jakości otrzymanych zgłoszeń. Działania wynikające ze zgłoszeń są realizowane na czas. Personel ma zaufanie do polityki i procesu zgłaszania zdarzeń w organizacji. System zgłaszania zdarzeń jest wykorzystywany do poprawy w podejmowaniu decyzji przez kierownictwo oraz do ciągłego doskonalenia. System zgłaszania zdarzeń jest dostępny do wykorzystania przez strony trzecie (partnerzy, dostawcy, wykonawcy).					

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
2.2 OCENA I OBNIŻANIE POZIOMU RYZYKA DOTYCZĄCEGO BEZPIECZEŃSTWA							
2.2 OCENA I OBNIŻANIE POZIOMU RYZYKA DOTYCZĄCEGO BEZPIECZEŃSTWA							
2.2.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces zapewniający analizowanie, ocenę [i kontrolę] ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami. Patrz uwaga dot. Załącznika 19 ICAO.	P [OBECNY]	Istnieje proces analizy i oceny ryzyk dotyczących bezpieczeństwa. Zdefiniowano poziom ryzyka, jaki organizacja jest gotowa zaakceptować.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 „System zarządzania” punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) „System zarządzania” punkt (b)(1) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3) (5) „System zarządzania” punkt (a), (b) i (d) – [mały operator]	• Przejrzeć system i procedury klasyfikacji ryzyk. • Kryteria dotkliwości i prawdopodobieństwa zostały określone (lub opisano metodę alternatywną). • Przejrzeć układ rejestru ryzyk. • Wybrać zidentyfikowane zagrożenie i sprawdzić jak jest przetwarzane i udokumentowane. • Sprawdzić, co powoduje konieczność wykonania oceny ryzyka. • Sprawdzić czy opracowano jakiekolwiek założenia i czy są one sprawdzane. • Sprawdzić w jaki sposób klasyfikowane są problemy kiedy brakuje dostatecznych danych ilościowych. • Proces definiuje osoby, które mogą zaakceptować poziom ryzyka. • Rejestr ryzyka jest sprawdzany i monitorowany przez właściwy komitet ds. bezpieczeństwa. • Dowody na to, że akceptowalność ryzyka jest standardowo wykorzystywana w procesach decyzyjnych.
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) „System zarządzania” punkt (b)(1) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania” punkt (a), (b) i (d) – [małe organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Analiza i ocena ryzyk jest przeprowadzana w konsekwentny sposób na podstawie zdefiniowanego procesu. Zdefiniowana akceptowalność ryzyka jest stosowana.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(4) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) „System zarządzania”	
		E [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.			ATM/ANS ATS.OR.200(2)(i)	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO		Definicja danego poziomu		om opis	Jak to jest osiągnane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
2.2.2	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces zapewniający [analizowanie, ocenę i] kontrolę ryzyk dotyczących bezpieczeństwa związanych ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.	P [OBECNY]	Organizacja wdrożyła proces służący do podejmowania decyzji i stosowania odpowiednich mechanizmów kontroli ryzyka.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) “System zarządzania” punkt (b)	• Kontrola ryzyka uwzględnia czynniki ludzkie i organizacyjne. • Dowody na działanie i sprawdzanie mechanizmów kontroli ryzyka. • Zagregowane ryzyko jest brane pod uwagę. • Sprawdzić, czy mechanizmy kontroli ryzyka zmniejszyły ryzyko resztkowe. • Mechanizmy kontroli ryzyka zostały wyraźnie zidentyfikowane. • Sprawdzić mechanizmy kontroli ryzyka polegające wyłącznie na interwencji człowieka.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) “System zarządzania” punkt (b)	
		O [SPRAWNY]	Stosowane są odpowiednie mechanizmy kontroli ryzyka w celu jego zmniejszenia do akceptowalnego poziomu łącznie z harmonogramem czasowym i przydziałem obowiązków. Czynnik ludzki uznawany jest za część procesu opracowania mechanizmów kontroli ryzyka.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) „System zarządzania”	
		E [SKUTE CZNY]	Mechanizmy kontroli ryzyka są praktyczne i zrównoważone oraz stosowane terminowo i nie powodują dodatkowych ryzyk. Mechanizmy kontroli ryzyka uwzględniają czynnik ludzki.				ATM/ANS ATS.OR.200(2)(i)	
							Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.B.001 „System zarządzania” (a)(4) Ponadto, zastosowanie mają przepisy ATSP.	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
3 ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA							
3.1 MIERZENIE I MONITOROWANIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA							
3.1.1	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.	P [OBECNY]	Istnieje odpowiedni proces oceny czy mechanizmy kontroli ryzyka są stosowane oraz czy są skuteczne.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duży operator]	• Dowody na prowadzenie oceny mechanizmów kontroli ryzyka pod względem skuteczności (np. audyty, przeglądy, sprawdzenia). • Dowody na prowadzenie oceny mechanizmów kontroli ryzyka stosowanych przez wykonawców/strony trzecie. • Informacje z działań związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa oraz z monitorowaniem zgodności są przekazywane jako informacje zwrotne zasilające proces zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa. • Sprawdzić przypadki, w których mechanizmy kontroli ryzyka zostały zmienione w wyniku przeprowadzonej oceny.
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Mechanizmy kontroli ryzyka są sprawdzane w celu oceny czy są one stosowane i czy są skuteczne.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(5) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) „System zarządzania”	
		E [SKUTECZNY]	Mechanizmy kontroli ryzyka są oceniane oraz podejmowane są działania w celu zapewnienia, że są one skuteczne i zapewniają bezpieczne funkcjonowanie. Powody nieskuteczności mechanizmów kontroli ryzyka są badane.			ATM/ANS ATS.OR.200(3)(i)	
						Organizacje szkolenia ATCO Nie dotyczy, jednak zastosowanie mają przepisy dotyczące instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
3.1.2	Poziom bezpieczeństwa podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym jest weryfikowany w odniesieniu do Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa i wartości docelowego poziomu bezpieczeństwa wyznaczonych w ramach SMS.	P [OBECNY]	Wdrożono proces określający sposób pomiaru poziomu bezpieczeństwa w organizacji, w tym Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (SPIs) oraz docelowych poziomów bezpieczeństwa w połączeniu z celami bezpieczeństwa organizacji.				Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duży operator]	• Dowody na to, że SPIs są oparte na wiarygodnych źródłach danych. • Dowody na to, kiedy Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa były sprawdzane po raz ostatni. • Zdefiniowane SPIs oraz docelowe poziomy są odpowiednie do działań, ryzyk oraz celów bezpieczeństwa organizacji. • SPIs koncentrują się na tym, co jest ważne, a nie na tym, co jest łatwe do zmierzenia. • Uwzględnienie wszystkich krajowych wskaźników SPIs. • Sprawdzić, czy jakiegokolwiek działania zostały podjęte w sytuacji gdy SPI wskazuje negatywny trend (odzwierciedlający kontrolę ryzyka lub nieodpowiedni SPI). • Dowody na to, że wyniki monitorowania poziomu bezpieczeństwa są omawiane przez kierownictwo wyższego szczebla. • Dowód przekazywania informacji zwrotnych do kierownika odpowiedzialnego.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje]	
		O [SPRAWNY]	Poziom bezpieczeństwa w organizacji jest mierzony, a Wskaźniki Poziomu Bezpieczeństwa są stale monitorowane i analizowane pod kątem trendów.				Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(5) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) „System zarządzania"	
		E [SKUTECZNY]	SPIs pokazują poziom bezpieczeństwa organizacji oraz skuteczność mechanizmów kontroli ryzyka w oparciu o wiarygodne dane. SPIs są sprawdzane i regularnie aktualizowane w celu zapewnienia, że są one właściwe. Jeżeli SPIs wskazują, że mechanizmy kontroli ryzyka nie są skuteczne, podejmowane są odpowiednie działania.				ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) AMC2 ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) "System zarządzania" AMC1 ATS.OR.200(1)(v) "System zarządzania bezpieczeństwem"	
							Organizacje szkolenia ATCO Nie dotyczy, jednak zastosowanie mają przepisy dotyczące instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA		DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO		Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
3 ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA							
3.2 ZARZĄDZANIE ZMIANA							
3.2.1	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.	P [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.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (e) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2) (3)(5) "System zarządzania" punkt (b) – [mały operator]	
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (e) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2) (3)(5) "System zarządzania" punkt (b) – [małe organizacje]	• W procesie uczestniczą kluczowe zainteresowane strony. • Sprawdzić okoliczności powodujące uruchomienie procesu. • Przejrzeć ostatnie zmiany, które zostały przeprowadzone w ramach procesu oceny ryzyka. • Zmiana została podpisana przez odpowiednio upoważnioną osobę. • Ryzyka przejściowe podlegają identyfikacji i zarządzaniu. • Sprawdzić działania następcze, np. w zakresie potwierdzenia wstępnych założeń. • Sprawdzić, czy istnieje wpływ na poprzednie oceny ryzyka i istniejące zagrożenia.
		O [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.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(6) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b) (6) „System zarządzania” ADR.OR.B.040 „Zmiany” w szczególności punkt (f)	• Sprawdzić, czy zmiany związane z działalnością uwzględniały ryzyko dotyczące bezpieczeństwa (restrukturyzacje organizacji, redukcja zatrudnienia, projekty IT, itp.). • Dowody na uwzględnianie podczas wprowadzania zmian kwestii dotyczących czynnika ludzkiego.
		E [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.			ATM/ANS ATM/ANS.OR.A.040 "Zmiany – wymagania ogólne" ATM/ANS.OR.A.045 „Zmiany w systemie funkcjonalnym” ATM/ANS.OR.B.005(a)(4) ATM/ANS.OR.B.010 "Zmiany – wymagania ogólne" ATS.OR.205 "Ocena bezpieczeństwa i zapewnianie bezpieczeństwa w odniesieniu do zmian w systemie funkcjonalnym" ATS.OR.210 „Kryteria bezpieczeństwa"	• Sprawdzić wpływu zmian na szkolenie i kompetencje.
						Organizacje szkolenia ATCO AMC1 ATCO.OR.C.001 (e) „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt ©	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA		DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	Opis	Jak to jest osiągnane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi		
3 ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA						
3.3 CIĄGŁE DOSKONALENIE						
3.3.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym monitoruje i ocenia skuteczność działania swojego SMS w celu ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.	P [OBECNY]	Wdrożono proces monitorowania i sprawdzania skuteczności SMS przy użyciu dostępnych danych i informacji			Operacje lotnicze Rozporządzenie 216/2008- Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, punkt 8.a.4 ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) i (a)(6) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (f) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3) (5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]
		S [ODPOWIEDNII]				Załoga lotnicza Rozporządzenie 216/2008- Zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów, punkt 3.a.1(ii) dla organizacji szkoleniowych i punkt 4.c.1(ii) dla CML ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(3) i (a)(6) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (f) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [małe organizacje]
		O [SPRAWNY]	Istnieją dowody na to, że SMS podlega okresowym sprawdzeniom w celu wsparcia oceny jego skuteczności oraz podejmowane są odpowiednie działania.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(7) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) „System zarządzania"
		E [SKUTECZNY]	Przy ocenie skuteczności SMS wykorzystuje się wiele źródeł informacji, w tym analizę danych dotyczących bezpieczeństwa, która wspiera decyzje dotyczące ciągłego doskonalenia.			ATM/ANS ATS.OR.200(2)(iii)
• Jakie informacje i dane o bezpieczeństwie są wykorzystywane do podejmowania decyzji przez kierownictwo w celu ciągłego doskonalenia? • 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. • Dowody na prowadzenie działań następczych. • 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.						

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA		DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)	
4 PROMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA							
4.1 SZKOLENIE I KSZTAŁCENIE							
4.1.1	Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i prowadzi 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.	P [OBECNY]	Wdrożono program szkolenia w zakresie SMS, który obejmuje szkolenie wstępne i okresowe. Szkolenie obejmuje indywidualne obowiązki związane z bezpieczeństwem (w tym role, zakres obowiązków i odpowiedzialności) oraz funkcjonowanie systemu SMS w organizacji.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(4) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	• 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/ewaluację 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.
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(4) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	
		O [SPRAWNY]	Program szkolenia SMS zapewnia odpowiednie szkolenie dla różnych pracowników w organizacji oraz jest realizowany przez kompetentny personel.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania" (b)(8) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	
		E [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.			ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005 (a)(6) Załącznik IV ATS.OR.200 "System zarządzania" (4)(i)	
						Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (d)	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA				DO UZUPEŁNIENIA				
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO		Definicja danego poziomu		om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
4.1.2	Odniesienie do EASA EASA ORX.GEN.200 a) (4) wymogi dotyczące utrzymania personelu przeszkolonego i kompetentnego do wykonywania swoich zadań związanych z bezpieczeństwem i zachowaniem zgodności.	P [OBECNY]	Wdrożono proces, który zapewnia, że organizacja posiada wyszkolony i kompetentny personel.				Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(4) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	• Sprawdzić, w jaki sposób przeprowadzana jest ocena kompetencji podczas wstępnej rekrutacji i na bieżąco. • Sprawdzić, czy zawiera ona zadania i obowiązki związane z bezpieczeństwem oraz zarządzanie zgodnością.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” punkt (a)(4) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	
		O [SPRAWNY]	Istnieją dowody na to, że proces jest realizowany i dokumentowany.				Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(8) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	
		E [SKUTE CZNY]	Program oceny kompetencji zakłada tam, gdzie jest to konieczne, odpowiednie działania naprawcze, i zasila program szkolenia.				ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005 (a)(6) Załącznik IV ATS.OR.200 "System zarządzania" (4)(i)	
							Organizacje szkolenia ATCO AMC1 ATCO.OR.C.001(d) „System zarządzania organizacji szkolenia” PERSONEL	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA		DO UZUPEŁNIENIA						
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)		
4 PROMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA								
4.2 KOMUNIKACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA								
4.2.1	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; • przekazują krytyczne informacje dotyczące bezpieczeństwa; • wyjaśniają dlaczego podejmowane są konkretne działania z zakresu bezpieczeństwa; oraz • wyjaśniają dlaczego są wprowadzane lub zmieniane procedury bezpieczeństwa. Patrz również rozporządzenie (UE) nr 376/2014 (Artykuł 13(3)).	P [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.			Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(4) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(5) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (b)		
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(4) ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (b)	• 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. • Ocenić, czy środki komunikacji są właściwe. • Czy środki komunikacji w zakresie bezpieczeństwa są sprawdzane pod względem skuteczności i materiałów używanych do aktualizacji odpowiednich szkoleń.
		O [SPRAWNY]	Informacje krytyczne dla bezpieczeństwa są identyfikowane i przekazywane w całej organizacji dla wszystkich pracowników, w tym - w stosownych przypadkach - wykonawców i ich pracowników.				Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(9) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) „System zarządzania”	• Informacje o znaczących wydarzeniach, zmianach i wynikach badań są komunikowane. • Sprawdzić dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa. • Zapytać pracowników o ostatnie przypadki komunikacji dotyczącej bezpieczeństwa. • Sprawdzić, czy informacje ze zdarzeń są przekazywane wszystkim właściwym osobom (wewnętrznym i zewnętrznym) i czy były odpowiednio zanonimizowane.
		E [SKUTECZNY]	Organizacja analizuje i przekazuje informacje krytyczne dla bezpieczeństwa w sposób skuteczny przy użyciu różnorodnych odpowiednich metod, aby zapewnić jak najlepsze ich zrozumienie. Komunikacja dotycząca bezpieczeństwa jest w stosownych przypadkach oceniana w celu określenia w jaki sposób jest wykorzystywana i rozumiana oraz w celu jej poprawy.				ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005 (a)(7) ATS.OR.200(4)(ii) AMC1 ATM/ANS.OR.B.005 (a)(7) "System zarządzania"	
								Organizacje szkolenia ATCO Nie dotyczy, jednak zastosowanie mają przepisy dotyczące instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA				
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO		Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
5 DODATKOWE ELEMENTY DO ROZWAŻENIA							
5.1 ZARZĄDZANIE RELACJAMI							
5.1.1	Dodatek 2 Uwaga 2. — Relacje podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym z innymi organizacjami mogą mieć istotny wkład w bezpieczeństwo jego produktów lub usług.	P [OBECNY]	Organizacja zidentyfikowała i udokumentowała odpowiednie relacje wewnętrzne i zewnętrzne oraz krytyczny charakter takich relacji.			Operacje lotnicze Brak precyzyjnych zapisów Patrz ORO.GEN.205 "Działania zlecone" i powiązane GM1&2	• Sprawdzić, w jaki sposób relacje zostały udokumentowane. Może to być zawarte w opisie systemu. • 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.
		S [ODPOWIEDNII]				Załoga lotnicza Brak precyzyjnych zapisów Patrz ORA.GEN.205 "Zlecone czynności" i powiązane GM1&2	
		O [SPRAWNY]	Organizacja zarządza relacjami poprzez identyfikację zagrożeń i zarządzanie ryzykiem. Prowadzona jest ocena środków łagodzenia ryzyka powodowanego przez organizacje zewnętrzne.			Lotniska ADR.OR.D.010 „Zlecone czynności” oraz ADR.OR.D.025 „Koordynacja działań z innymi organizacjami”	
		E [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.			ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.005 "System zarządzania" punkt (f) GM1 ADR.OR.B.040(f) „Zmiany” punkt (b)(2) i (b)(3)	
						Organizacje szkolenia ATCO Brak precyzyjnych zapisów	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA			Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO	Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągane?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi			
5 DODATKOWE ELEMENTY DO ROZWAŻENIA							
5.2 OBOWIĄZEK ZAPEWNIENIA ZGODNOŚCI ORAZ FUNKCJA MONITOROWANIA ZGODNOŚCI							
5.2.1	Zdefiniowano zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z zapewnianiem zgodności.	P [OBECNY]	Obowiązujące wymagania są jasno określone i odpowiednio przetransponowane do podręczników i procedur organizacji. Zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z zapewnieniem zgodności został określony dla wszystkich pracowników.			Operacje lotnicze ORO.GEN.210 "Wymagania dotyczące personelu" punkt (b)	• Sprawdzić, w jaki sposób kierownictwo wyższego szczebla zapewnia, że organizacja zapewnia zgodność. • Sprawdzić, czy opisy stanowisk obejmują obowiązki związane z zapewnianiem zgodności.
		S [ODPOWIEDNI]				Załoga lotnicza ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu” punkt (b)	
		O [SPRAWNY]	Podręczniki i procedury organizacji są regularnie poddawane przeglądom w związku ze zmianami w obowiązujących wymaganiach. Wszyscy pracownicy są świadomi swojego zakresu obowiązków i odpowiedzialności za zapewnianie zgodności oraz postępowanie zgodnie z procesami i procedurami.			Lotniska ADR.OR.D.005 „System zarządzania” punkt (b)(11)	
		E [SKUTE CZNY]	Ulepszenia procesów procedur proponowane są przez pracowników i kierownictwo. Indywidualne osoby proaktywnie identyfikują i zgłaszają potencjalne niezgodności.			ATM/ANS ATM/ANS.OR.B.020 "Wymagania dotyczące personelu"	
						Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.010 "Wymagania dotyczące personelu", punkt (b)	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
5.2.2	Zdefiniowano zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z monitorowaniem zgodności.	P [OBECNY]	Udokumentowano, że jest osoba lub grupa osób odpowiedzialnych za monitorowanie zgodności, w tym osoba działająca jako kierownik ds. monitorowania zgodności, posiadająca bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego. Zakres odpowiedzialności oraz obowiązków kierownika ds. monitorowania zgodności jest udokumentowany.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" punkt (c)	- W jaki sposób kierownik ds. monitorowania zgodności współpracuje z: - kierownictwem wyższego szczebla, - innymi kierownikami, - personelem zarządzania bezpieczeństwem? - Dowody na to, że kierownictwo wyższego szczebla podejmuje działania wynikające z rezultatów monitorowania zgodności. - Sprawdzić, czy liczba personelu zaangażowanego w monitorowanie zgodności jest właściwa. - Sprawdzić dowody na bezpośrednie podporządkowanie pod kierownika odpowiedzialnego. - Sprawdzić w jaki sposób osiągnięto niezależność funkcji audytu.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORA.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" punkt ©	
		O [SPRAWNY]	Kierownik ds. monitorowania zgodności wdrożył i utrzymuje program monitorowania zgodności. Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że istnieją wystarczające zasoby do monitorowania zgodności i zachowana jest niezależność funkcji audytu.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005(b) „System zarządzania” punkt (b) oraz AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11) „System zarządzania”	
		E [SKUTECZNY]	Organizacja wdrożyła metodę oceny skuteczności monitorowania zgodności wraz z informacjami zwrotnymi przekazywanymi do kierownika odpowiedzialnego. Kierownik odpowiedzialny oraz kierownictwo wyższego szczebla jest zainteresowane informacją zwrotną na temat statusu monitorowania zgodności.				ATM/ANS AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) "System zarządzania" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
5.2.3	Program monitorowania zgodności	P [OBECNY]	Organizacja posiada program monitorowania zgodności zawierający szczegółowe informacje na temat harmonogramu działań monitorujących, procedur audytu i inspekcji, zgłaszania, działań następczych i prowadzenia dokumentacji. Sposób osiągania niezależności monitorowania zgodności jest udokumentowany.				Operacje lotnicze AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" punkt (d)(2)(vi) GM2 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" [duże organizacje] GM3 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" [małe organizacje]	• Ocenić zawartość programu w stosunku do wymogów prawnych. • Sprawdzić, w jaki sposób ryzyko i działania są wykorzystywane do określania zakresu szczegółowości i częstotliwości działań monitorujących. • Sprawdzić, w jaki sposób osiągnięto niezależność. • Ocenić, co powoduje zmianę programu. • Sprawdzić, czy istnieją potencjalne konflikty interesów.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) „System zarządzania” punkt (d)(2)(vi)	
		O [SPRAWNY]	Program monitorowania zgodności jest realizowany i regularnie sprawdzany. Sprawdzenie polega na modyfikacji programu w celu ujęcia elementów związanych ze zidentyfikowanym ryzykiem lub zmianami organizacyjnymi i operacyjnymi. Monitorowanie zgodności jest niezależne od działań operacyjnych i obejmuje również działania zlecone.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) „System zarządzania” punkt (c)(2)(vi)	
		E [SKUTECZNY]	Organizacja regularnie sprawdza program oraz procedury monitorowania zgodności w celu określenia potrzeby wprowadzenia zmian oraz w celu zapewnienia ich skuteczności.				ATM/ANS AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) "System zarządzania" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	
							Organizacje szkolenia ATCO GM1 ATCO.OR.C.001(f) „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (c)(2)(vi)	

NARZĘDZIE OCENY SYSTEMU ZARZĄDZANIA			DO UZUPEŁNIENIA					
Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO			Definicja danego poziomu	om opis	Jak to jest osiągnięte?	Weryfikacja / Obserwacje / Uwagi	Przepisy (Odpowiednie wymagania UE/EASA)	Czego należy szukać? / Co należy zrobić? (Podpowiedzi)
5.2.4	Wyniki monitorowania zgodności np. wyniki audytów w tym działania następcze po wykonaniu działań naprawczych i zapobiegawczych.	P [OBECNY]	Organizacja udokumentowała procedury identyfikacji i prowadzenia działań następczych po wykonaniu działań naprawczych i zapobiegawczych. Istnieje proces określający w jaki sposób wyniki audytu są przekazywane do kierownika odpowiedzialnego i do kierownictwa wyższego szczebla. Relacje pomiędzy procesem monitorowania zgodności i procesem zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem zostały opisane.				Operacje lotnicze ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(6)	• Sprawdzić metody stosowane w analizie przyczynowej. • Czy metoda jest stosowana w spójny sposób? • Przejrzeć wszelkie powtarzalne niezgodności, lub przypadki braku wdrożenia działań, lub działania po upływie terminu wdrożenia. • Sprawdzić terminowość wdrażania działań. • Świadomość kierownictwa wyższego szczebla co do statusu stwierdzonych niezgodności i powiązanych działań naprawczych/zapobiegawczych. • Odpowiedni personel uczestniczy w określeniu przyczyn i czynników sprawczych. • Poszukać spójności wyników audytu wewnętrznego i wyników audytu zewnętrznego.
		S [ODPOWIEDNI]					Załoga lotnicza ORA.GEN.200 „System zarządzania” – punkt (a)(6)	
		O [SPRAWNY]	Określenie działań naprawczych i zapobiegawczych oraz działania następcze przeprowadzane są zgodnie z procedurą obejmującą analizę przyczynową w celu podjęcia działań w zakresie pierwotnych przyczyn powstania niezgodności. Informacja o stanie realizacji działań naprawczych i zapobiegawczych jest regularnie przekazywana odpowiednim osobom w kierownictwie wyższego szczebla oraz pracownikom.				Lotniska AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) „System zarządzania” punkt (a)(1) Punkt (b) i €	
		E [SKUTE CZNY]	Organizacja regularnie sprawdza stan realizacji działań naprawczych i zapobiegawczych. Organizacja bada przyczyny systemowe oraz czynniki sprawcze w niezgodnościach. Istotne niezgodności są wykorzystywane w szkoleniu wewnętrznym w zakresie bezpieczeństwa oraz w promowaniu bezpieczeństwa. Wyniki audytu, pierwotne przyczyny powstawania niezgodności, czynniki oraz okoliczności sprzyjające są analizowane i rozważane podczas przeglądu polityki i procedur wewnętrznych. Istnieje regularna komunikacja pomiędzy personelem monitorowania zgodności a personelem zaangażowanym w inne działania SMS.				ATM/ANS AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) "System zarządzania" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	
							Organizacje szkolenia ATCO ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia” punkt (f)	