

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

ROZDZIAŁ 4 - OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA

UWAGA 1: Ogólne zasady i warunki prowadzenia kontroli reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640)

UWAGA 2: Zasady prowadzenia procesów certyfikacji reguluje rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z dnia 3 kwietnia 2013, poz. 421)

UWAGA 3: Zasady prowadzenia nadzoru reguluje zarządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 28 sierpnia 2003 r. w sprawie zasad prowadzenia nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych (Dz. Urz. MI Nr 15, poz. 25).

UWAGA 4: Podane niżej zasady dot. prowadzenia audytu oraz bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora spełniają wymagania podane w podręczniku ICAO pt. „*Manual of Procedures for Operations Inspections, Certification and Continued Surveillance*”, wydanie 10, 2010 (Doc 8335, AN/879).

UWAGA 5: Podane niżej zasady dot. prowadzenia audytu oraz bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora spełniają wymagania podane w JAA *Administrative and Guidance Material, Section Four: Operations, Part Two: Procedures (JAR-OPS)*

UWAGA 6: Podane niżej zasady prowadzenia audytu oraz bieżącego nadzoru operacyjnego Operatora spełniają wymagania podane w „Wytycznych dotyczących audytowania systemów zarządzania jakością i/lub zarządzania środowiskowego PN-EN ISO 19011:2012.”

1 WSTĘP

1.1 Badanie zdolności Przewoźnika do bezpiecznego prowadzenia wnioskowanych i/lub już prowadzonych operacji lotniczych w większości przypadków obejmuje, co najmniej audyt oraz inspekcje funkcji operacyjnych, obsługi technicznej i naziemnej (handlingu), szkolenia, oraz aspekty prawne tych operacji (uwarunkowania kontraktowe).

Obszar audytu można także podzielić na operacje zarobkowego transportu lotniczego, usług lotniczych innych niż zarobkowy transport

lotniczy oraz na operacje lotnictwa ogólnego, w tym operacje lotnictwa zakładowego (*corporate fleet*). Niezależnie od sposobu podziału organizacyjnego, konieczna jest bardzo ścisła współpraca pomiędzy komórkami organizacyjnymi ULC uczestniczącymi w procesach certyfikacji i bieżącego nadzoru operacyjnego oraz właściwymi służbami Przewoźnika, a w szczególności z jego służbami zapewnienia jakości (*Quality Assurance – QA*).

1.2 Pomimo, że poniższe rozdziały odnoszą się głównie do operacji zarobkowego przewozu lotniczego, to opisane dalej zasady organizacja audytu operacyjnego Przewoźnika prowadzącego operacje zarobkowego przewozu lotniczego mają również zastosowanie do wszystkich pozostałych rodzajów operacji lotniczych w tym usług lotniczych.

1.3 Struktura zarządzania, metody i praktyki organizowania operacji lotniczych przez Przewoźnika, kwalifikacje jego personelu, stan techniczny statków powietrznych i ich wyposażenia pokładowego oraz każdego innego wyposażenia służącego do kierowania lub nadzorowania prowadzonych przez Przewoźnika operacji lotniczych, a także związane z nimi procedury, powinny być zgodne z wymaganiami obowiązującego prawa krajowego i powszechnie uznawanych norm międzynarodowych takich jak standardy i zalecane praktyki ICAO podane w Załącznikach (od *Annex 1* do *Annex 18*) do Konwencji Chicagowskiej.

1.4 Przewoźnik powinien uwzględniać w swoich działaniach wymagania i przepisy państw, nad terytorium których wykonuje loty oraz wymagania oraz warunki techniczne (*Approved Data*) podawane przez producentów sprzętu lotniczego. Przewoźnik często także może uzupełniać te wymagania swoimi własnymi standardami i zasadami operacyjnymi opisując je w Instrukcji Operacyjnej oraz w pozostałej dokumentacji zakładowej.

1.5 Prawidłowe działanie państwowego systemu certyfikacji Przewoźnika lotniczego oraz sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego nad prowadzonymi na podstawie Certyfikatu AOC operacjami ma zasadniczy wpływ na osiągnięcie i utrzymanie najwyższego, możliwego do uzyskania racjonalnymi sposobami, bezpieczeństwa lotów.

1.6 Podstawowym zadaniem inspektorów ULC jest upewnienie się, czy Przewoźnik jest trwale

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA	PNO-1-04-00 Strona 1/16
--	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

zdolny do prowadzenia wnioskowanych operacji zgodnie z mającymi zastosowanie przepisami, wymaganiami oraz zasadami operacyjnymi opisanymi w Instrukcji Operacyjnej, a także wykrywanie i dokumentowanie wszelkich praktyk niezgodnych z tymi zasadami oraz kontrolowanie skuteczności podejmowanych przez Przewoźnika działań korygujących, przy jednoczesnym pozostawieniu Przewoźnikowi pełnej odpowiedzialności za bezpieczeństwo prowadzonych przez niego operacji oraz za zachowanie zgodności z wymaganiami.

2. DEFINICJE

2.1(a) **Audyt** oznacza systematyczny, niezależny i udokumentowany proces pozyskiwania **dowodów z audytu** oraz jego obiektywnej oceny w celu określenia stopni spełniania **kryteriów audytu**;

2.1(b) **Kryteria audytu** – zestaw polityk, procedur lub wymagań – kryteria audytów są stosowane jako odniesienie, z którym porównuje się **dowody z audytu**;

2.1(c) **Dowody z audytu** – zapisy, stwierdzenia faktu lub inne informacje, które są istotne ze względu na **kryteria audytu** i możliwe do zweryfikowania;

2.1(d) **Ustalenia z audytu (niezgodności)** – wyniki oceny zebranych **dowodów z audytu** w stosunku do **kryteriów audytu** – ustalenia z audytu mogą wskazywać na zgodność albo niezgodność z kryteriami audytu, lub na możliwości doskonalenia;

2.1(e) **Wniosek z audytu** – wynik audytu, przedstawiony przez **zespół audytujący** po rozważeniu celów audytu i wszystkich **ustaleń z audytu**;

2.2 **Inspekcja** oznacza akt obserwowania w czasie rzeczywistym określonego zdarzenia lub działania w celu upewnienia się, że służby i osoby funkcyjne Przewoźnika uczestniczące w tym działaniu przestrzegają wszystkich ustalonych zasad, norm, wymagań i procedur opisanych w Instrukcji Operacyjnej i innych dokumentach zakładowych Przewoźnika.

2.3 „**Nie spełnianie ustalonych wymagań**”, nazywane też zamiennie „**brakiem**” lub „**niezgodnością**”, należy rozumieć jako wykonanie lub zastosowanie ustalonych dla danego wyrobu lub czynności wymagań albo procedur w sposób niezgodny z obowiązującym dla nich standardem albo częściowe lub zupełne zaniechanie ich wykonania.

2.4 Audyty dzielą się na:

a) **Audyty certyfikacyjne**, stosowane są w przypadkach kiedy ocena prawidłowości określonego procesu, produktu, operacji lotniczej i/lub usługi dokonywana jest po raz **PIERWSZY**, a w jej wyniku sprawdzany proces, produkt, operacja lotnicza i/lub usługa ma uzyskać określone zezwolenie, certyfikat lub Certyfikat kwalifikacji wydawane przez ULC. System audytów kwalifikacyjnych ma także zastosowanie do procesów związanych ze wznowieniem zezwoleń wygasłych.

b) **Audyty okresowe**, wykorzystywane są do prowadzenia planowej, okresowej kontroli zgodności stosowanych przez Przewoźnika procedur i praktyk z wymaganiami odnoszących przepisów, norm i zasad w celu przedłużenia ważności wcześniej wydanych Certyfikatów, zezwoleń, upoważnień itp.;

c) **Audyty doraźne**, wykorzystywane są dla doraźnego sprawdzenia zgodności stosowanych przez Przewoźnika procedur i praktyk z wymaganiami odnoszących wymagań i przepisów.

3. ZASADY OGÓLNE

3.1 Podstawowym narzędziem, przy pomocy którego Urząd (ULC) sprawdza i kontroluje bezpieczeństwo prowadzonych przez Przewoźnika operacji lotniczych, są audyty oraz inspekcje operacyjne.

3.2 Zasadniczym celem prowadzenia audytu jest możliwie wczesne wykrywanie i/lub zapobieganie zdarzeniom, które obecnie lub w przyszłości będą wywierać negatywny wpływ na bezpieczeństwo lotów, a w szczególności poszukiwanie praktyk sprzecznych z:

- Wymaganiami mających zastosowanie przepisów krajowych i międzynarodowych;
- Wymaganiami operacyjnymi i organizacyjnymi ustalonymi dla realizacji danego procesu (operacji) w Instrukcji Operacyjnej;
- Procedurami zakładowymi Przewoźnika podanymi w szczegółowych instrukcjach wykonawczych.

3.3 Audyty są działaniami planowymi, prowadzonymi w oparciu o plan audytów certyfikacyjnych oraz okresowy (roczny i miesięczny) plan bieżącego nadzoru (CNO) zatwierdzony przez Wiceprezesa Urzędu ds. Standardów Lotniczych (LO). Możliwe jest też

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

podjęcie audytu doraźnego całej struktury Przewoźnika lub wybranej jego części w razie wystąpienia podejrzenia, że operacje prowadzone są niezgodnie z ustalonymi dla nich wymaganiami i zasadami.

3.4 Inspekcje operacyjne są działaniami kontrolnymi planowanymi zazwyczaj w cyklu miesięcznym w oparciu o zasady podane w PNO-1-05-00 i PNO-1-05-01.

3.5 Audyty i inspekcje operacyjne prowadzone są przez **zespół audytujący** - inspektorów ULC posiadających kwalifikacje właściwe dla zakresu przeprowadzanego audytu i/lub inspekcji, typu statku powietrznego, sprawdzanej czynności itp. Dobór inspektora do wykonania audytu, inspekcji lub jego części opisany został w pkt. 6.

3.6 Potwierdzeniem kwalifikacji i uprawnień inspektorskich jest legitymacja służbowa i indywidualne upoważnienie uprawniające do prowadzenia konkretnego audytu, które jest wydawane przed audytem.

3.7 Inspektorzy ULC mają zagwarantowane prawo do niezależności swoich ocen i opinii.

3.8 Informacje zebrane w trakcie audytu i/lub inspekcji mają charakter poufny i nie mogą być publikowane w sposób bezpośredni.

3.9 Wykryte podczas audytu i/lub inspekcji wadliwe struktury, działania, technologie i procedury muszą zostać w pełni zbadane, a przyczyny powstania niezgodności opisane i wyjaśnione tak, aby ryzyko powtórzenia się niezgodności zostało zlikwidowane; jak też musi zostać określone, jakie działania korygujące, przez kogo i w jakim terminie muszą być usunięte lub poprawione. Konieczne jest także określenie wymagań i warunków związanych ze sprawdzeniem skuteczności wdrożonych działań korygujących.

3.10 Do zasadniczych form **działań korygujących** należą:

- Działania przywracające stan zgodny z mającymi zastosowanie wymaganiami;
- Wycofanie z użycia lub wprowadzenie zakazu korzystania z wadliwego produktu;
- Podjęcie procedury dla uzyskania zezwolenia ULC na zastosowanie odstępstwa od ustalonych warunków;
- Ponowne wykonanie oryginalnych procedur i czynności;

3.11 Jeżeli podczas audytu lub inspekcji operacyjnej zostanie stwierdzone, że aktualnie wykonywana praca (czynność) nie spełnia ustalonych dla niej wymagań lub wyznaczonych standardów, to działania korygujące muszą zostać podjęte zanim praca ta zostanie ukończona.

3.12 Wszelkie odstępstwa od akceptowalnych standardów muszą być zatwierdzone przez upoważnione do tego osoby funkcyjne w strukturze Przewoźnika oraz, odpowiednio do wymagań przepisów zatwierdzone lub uzgodnione z innymi zainteresowanymi stronami takimi jak np. z organem nadzoru państwowego, który standard ten wydał i/lub zatwierdził, producentem, zleceniodawcą itp.

3.13 Wystąpienie o uzyskanie zgody na zastosowanie odstępstwa od zatwierdzonych standardów, niezależnie od tego, czy jest to odstępstwo jednorazowe, stałe, czy też występujące w określonym przedziale czasowym, musi być odpowiednio udokumentowane.

3.13 Samo wystąpienie Przewoźnika do Prezesa ULC o zastosowanie odstępstwa nie jest równoznaczne z otrzymaniem zgody na jego stosowanie. Przewoźnik musi otrzymać zgodę na piśmie i ściśle zastosować się do warunków, jakie Prezes wyznaczy mu dla skorzystania z prawa do odstępstwa.

4. ODPOWIEDZIALNOŚĆ OGÓLNA

4.1 Bezpośredni nadzór nad audytami i inspekcjami operacyjnymi sprawuje Dyrektor Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL). Do jego podstawowych obowiązków należy:

- Wyznaczanie zakresów audytów operacyjnych zgodnie z wnioskami o wszczęcie procesu certyfikacji;
- Wyznaczanie ogólnych i szczegółowych zadań dla inspektorów operacyjnych (ASI/CPM) i zespołu certyfikującego;
- Opracowanie rocznych (okresowych) i bieżących (miesięcznych) planów prowadzenia bieżącego nadzoru (audytów oraz inspekcji operacyjnych);
- Wyznaczanie inspektorów operacyjnych (ASI/CPM) do prowadzenia poszczególnych audytów z uwzględnieniem ich kwalifikacji dostosowanych do rodzaju, zakresu i specyfiki wyznaczonego zadania;
- Zatwierdzanie raportów z audytów, inspekcji oraz poleceń pokontrolnych;
- Przedkładanie Prezesowi ULC wniosków dotyczących wydania Certyfikatu AOC i związanych z nim Specyfikacji

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

Operacyjnych oraz informacji o ocenach bieżącej fachowości Przewoźnika do kontynuowania korzystania z przywilejów wynikających z tego Certyfikatu;

- g) Przedkładanie Prezesowi ULC wniosków dotyczących wszelkich warunków i/lub ograniczeń specjalnych, które w świetle wyników z przeprowadzonych audytów i inspekcji Przewoźnika powinny być nałożone;
- h) Informowanie Prezesa ULC i Przewoźnika o wszelkich uchybieniach, które wymagają podjęcia działań korygujących;
- i) Informowanie Prezesa ULC o konieczności podjęcia niezbędnych kroków dyscyplinujących Przewoźnika lub egzekucyjnych;
- j) Przedstawianie Prezesowi ULC syntetycznych wyników działania systemu nadzoru operacyjnego;

4.2 Odpowiedzialność za przygotowanie i przebieg audytu zgodnie z ustanowionymi dla tego zasadami i procedurami spoczywa na inspektorze prowadzącym audyt.

4.3 Odpowiedzialność za przygotowanie i przebieg inspekcji operacyjnej zgodnie z ustanowionymi dla tego zasadami i procedurami spoczywa na inspektorze wyznaczonym do jej przeprowadzenia.

4.4 Właściwy Inspektorat Operacyjny (LOL-1/LOL-2/LOL-4) ściśle współpracuje z Departamentem Techniki Lotniczej (LTT), Departamentem Personelu Lotniczego (LPL) oraz innymi komórkami organizacyjnymi ULC odpowiednio do rodzaju i obszaru prowadzonych audytów i/lub inspekcji, szczególnie związanych z pierwszym wydaniem, zmianą, przedłużeniem lub wznowieniem ważności Certyfikatu AOC oraz z prowadzeniem bieżącego nadzoru i inspekcji operacyjnych nad operacjami lotnictwa cywilnego w Polsce.

4.5 Ogólny nadzór nad działalnością Inspektoratów Operacyjnych (LOL-1/LOL-2/LOL-4) sprawuje Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL).

5. KWALIFIKACJE INSPEKTORA OPERACYJNEGO

5.1 W dużej mierze interes społeczny i zdolność ULC do prowadzenia skutecznego nadzoru i kontroli operacji zarobkowego przewozu lotniczego i/lub usług lotniczych zależy od fachowości inspektorów ULC. Aby skutecznie wykonywać swoje obowiązki, ULC musi być prawidłowo zorganizowany i zatrudniać

wykwalifikowany personel posiadający umiejętności realizowania szerokiego zakresu działań wynikających z potrzeb audytów i inspekcji operacyjnych Przewoźników.

5.2 Wskazane jest posiadanie przez inspektora operacyjnego kwalifikacji nie niższych niż personel, którego działania kontroluje lub nadzoruje. Inspektor prowadzący inspekcje w locie lub inspekcje (audyty) techniczne powinien posiadać kwalifikacje nie tylko właściwe dla danego typu statku powietrznego, ale powinien także posiadać odpowiednie doświadczenie praktyczne dot. znajomości zasad operacyjnych i technicznych właściwych dla nadzorowanych operacji.

5.3 Kandydat na inspektora nadzoru operacyjnego powinien posiadać kwalifikacje i doświadczenie zawodowe nabyte wcześniej w lotnictwie cywilnym, takie jak np. aktualne lub niedawno wygasłe licencje lotnicze potwierdzające jego kwalifikacje i doświadczenie zawodowe jako członka personelu latającego (pilot, nawigator, mechanik pokładowy) nabyte na typie statku powietrznego porównywalnym z typami statków użytkowanych przez Przewoźnika albo aktualne lub niedawno wygasłe kwalifikacje i doświadczenie licencjonowanego członka personelu technicznego (mechanik lotniczy) nabyte na typie statku powietrznego porównywalnym z typami statków użytkowanych przez Przewoźnika oraz doświadczenie w zakresie szkolenia lotniczego, łącznie ze znajomością korzystania z zaawansowanych technik nauczania oraz z symulatorów lotu statków powietrznych.

5.4 Ponadto, powinien wyróżniać się znajomością i umiejętnością zastosowania oraz interpretacji mających zastosowanie przepisów oraz posiadać przekrojową znajomość ogólnych zasad działania i oceniania systemów organizacji przewozów i usług lotniczych oraz stosowanych procedur w organizacji przewozów i usług lotniczych.

5.5 Na przykład, inspektor operacji lotniczych wykonujący inspekcje w locie powinien mieć szerokie doświadczenie operacyjne - nie mniejsze niż 1000 godzin jako dowódca statku powietrznego w transporcie lotniczym na cywilnych lub wojskowych typach statków powietrznych. Wskazane jest aby osoby starające się o pracę jako inspektor operacji lotniczych, uprzednio zajmowały stanowiska w kierownictwie operacyjnym albo miały doświadczenie zawodowe na stanowiskach pilota, instruktora, nawigatora, inżyniera pokładowego itp.

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA	PNO-1-04-00 Strona 4/16
--	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	--	------------------------------------

5.6 Niezależnie od znaczenia fachowości i umiejętności technicznych w prowadzeniu certyfikacji, kontroli czy nadzoru, niezmiennie ważne jest także posiadanie przez inspektora wysokiego poziomu uczciwości, a ponadto zachowanie obiektywizmu przy wykonywaniu swoich zadań, przestrzegania reguł poprawnego zachowania i posiadanie umiejętności łatwego komunikowania się z ludźmi.

UWAGA: Szczegółowe wymagania kwalifikacyjne dla kandydata na inspektora operacyjnego Urzędu podane są w PNO-1-08-00.

6. ZASADY DOBORU INSPEKTORA POD WZGLĘDEM KWALIFIKACJI DO WYKONANIA POWIERZONEGO ZADANIA

6.1 Podczas wykonywania obowiązków przypisanych regulaminem ULC do Departamentu LOL, występują zadania zawierające elementy, które wymagają zaangażowania odpowiednio wykwalifikowanego pracownika.

Do takich zadań należą min.:

- a) proces inicjacyjnej certyfikacji lub rozszerzenia zakresu zatwierdzenia;
- b) proces analizy projektu i zatwierdzania instrukcji wykonawczych typu Instrukcja Operacyjna lub Lista Minimalnego Wyposażenia (MEL);
- c) proces Ciągłego Nadzoru Operacyjnego CNO;
- d) proces analizy i zatwierdzania zmian do już zatwierdzonych instrukcji wykonawczych;
- e) proces wydawania zezwoleń specjalnych;
- f) prowadzenie inspekcji typu ENR, CAB, FSTD, STA, SAFA, SANA.

6.2 W zadaniach wymienionych w pkt 6.1 są lub mogą wystąpić obszary wymagające takich kwalifikacji i doświadczenia inspektora, które pozwolą rzetelnie ocenić ich poprawność i spełnienie przepisów.

Do takich obszarów należy zaliczyć min.:

- a) rodzaj wykonywanych operacji np., HHO, HEMS, ETOPS;
- b) wykonywanie operacji określonym typem statku powietrznego;
- c) występowanie personelu pokładowego;
- d) transport materiałów niebezpiecznych itp.

6.3 Do każdego zadania wyznaczony zostaje tzw. inspektor odpowiedzialny (zgodnie z procedurą administracyjną PNO-1-02-06), który z założenia musi posiadać wiedzę i doświadczenie z zakresu obowiązujących przepisów i procedur mających zastosowanie.

6.3.1. Naczelnik Inspektoratu dysponując najlepszą wiedzą o posiadanych zasobach inspektorskich, ich kwalifikacji, a także ukierunkowanych specjalizacjach tj. System Jakości, system zarządzania, kwalifikacje na typ statku powietrznego itp. wyznacza inspektora odpowiedzialnego i inspektorów pomocniczych. Jest to **I poziom doboru**.

6.3.2 Inspektor odpowiedzialny postępując zgodnie z PNO-1-02-06 przydziela wyznaczonym specjalistom podzadania. Jest to **II poziom doboru**. W zależności od zadania inspektorem odpowiedzialnym jest CPM, POI lub FOI.

6.4 W przypadkach gdy Departament nie dysponuje odpowiednio wykwalifikowanym inspektorem (zasadniczo dotyczy to działań certyfikacyjnych – wg klasyfikacji EASA), podejmowane są następujące działania:

- a) podniesienia kwalifikacji inspektorów Departamentu (np. szkolenie na typ - TR),
- b) zaangażowania eksperta zewnętrznego (ASI-Z) z puli stale współpracujących pilotów;
- c) zaangażowanie eksperta zewnętrznego ASI-Z – dorywczo/ad hoc;
- d) zaangażowanie eksperta zewnętrznego z puli ekspertów EASA;

z uwzględnieniem ewentualnych konfliktów interesów (*patrz: Zasady doboru inspektora do zadań certyfikacyjnych/Schemat nr 4*).

6.5 W trakcie realizacji każdego zadania występują co najmniej trzy poziomy nadzoru.

I – prowadzony przez Naczelnika Inspektoratu pod kątem kwalifikacji i jakości pracy;

II – prowadzony przez Specjalistę Analizy Ryzyka SAR pod kątem administracyjnym

III – prowadzony przez Dyrektora LOL na etapie zakończenia zadania w postaci Decyzji/Wezwania/Pisma.

7. OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

7.1 Standardowe zakresy obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień inspektorów operacyjnych (CPM/ASI/GSI/CSI) podane są w indywidualnych zakresach obowiązków. Pojęcie inspektora ASI obejmuje grupy inspektorów GSI/CSI, którzy są dedykowaniu do prowadzenia inspekcji w wybranych obszarach kontroli, odpowiednich do swoich zakresów, a także do prowadzenia sprawdzeń wykonywania inspekcji tych obszarów przez pozostałych inspektorów ASI.

7.2 Podstawowym zadaniem inspektora operacyjnego jest badanie, jaki poziom bezpieczeństwa operacyjnego Przewoźnik jest w

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

stanie osiągnąć oraz jaki faktycznie uzyskuje. Aby z audytu i/lub inspekcji operacyjnej mogły wynikać konstruktywne wnioski, inspektor musi wykonać takie czynności jak audyt (inspekcję), zebranie dowodów, dokonanie oceny oraz opracowanie sprawozdania, Raportu niezgodności (NCR) oraz zaleceń pokontrolnych.

7.3 Zarówno zalecenia jak i uwagi krytyczne powinny być oparte na odpowiednio udokumentowanych faktach. Wszelkie stwierdzone przez inspektorów operacyjnych uchybienia (niezgodności z ustanowionym standardem) muszą być natychmiast zgłoszone zainteresowanym pracownikom Przewoźnika. Jeżeli w określonym czasie Przewoźnik nie podejmie działań korygujących w odpowiedzi na niezgodności podane przez inspektora w Raporcie NCR, to taką sprawę należy przekazać Prezesowi Urzędu w celu podjęcia działań prawnych wobec Przewoźnika lub jego pracowników.

7.4 Inspektorzy operacyjni powinni utrzymywać częsty kontakt z przypisanymi im Przewoźnikami w celu dokonywania bieżącej oceny funkcjonowania ich organizacji oraz pracy personelu podczas prowadzenia operacji, obsługi technicznej i szkolenia. W trakcie spotkań z dyrekcją Przewoźnika i personelem lotniczym, inspektorzy operacyjni powinni zawsze zalecać zachowywanie zgodności z przepisami bezpieczeństwa i starać się stworzyć i utrzymywać zgodną współpracę.

Należy podkreślić znaczenie właściwego zachowania, inicjatywy, dobrych stosunków i pojęcia sprawiedliwości wraz ze zdecydowaniem inspektora w kontaktach z przedstawicielami Przewoźnika.

7.5 Niepraktyczne jest podjęcie próby opracowania szczegółowych materiałów pomocniczych ujmujących wszystkie sytuacje i problemy, które mogą powstać w trakcie pracy inspektorów. Ponadto, szczegółowe obowiązki i odpowiedzialności indywidualnego inspektora będą się różnić w zależności od specjalności i wyznaczonych mu specjalistycznych obowiązków. Zasadniczo jednak oczekuje się od inspektora wypełnienia niżej wymienionych obowiązków, związanych z jego określoną specjalnością:

a) Prowadzenia rutynowych audytów i/lub inspekcji zaplecza, płyty lotniskowej, bazy, inspekcji w locie, itp. oraz prowadzenia nadzoru i kontroli jakie zostaną uznane za niezbędne w określonych odstępach czasu;

b) Prowadzić audyty i/lub inspekcje oraz bieżący nadzór operacyjny Przewoźnika zgodnie z

opracowanym planem, programem audytu (inspekcji) oraz odnośnymi przepisami i instrukcjami;

c) Informować Przewoźnika na piśmie (Raportem z audytu G-03 i NCR) o wszelkich stwierdzonych uchybieniach z poleceniem przedstawienia w określonym terminie propozycji działań korygujących;

d) Przedstawiać sprawozdania z każdego audytu i/lub inspekcji, oraz wypełnić i opracować wszystkie odnośne druki pokontrolne;

e) Badać i raportować zgodnie z ustalonymi procedurami o każdym wykroczeniu przeciwko przepisom ustawy Prawo lotnicze i/lub przepisom wykonawczym wydanym na podstawie tej ustawy oraz standardom i wymaganiom operacyjnym a także zasadom bezpieczeństwa ustanowionymi przez Operatora.

f) Informować na bieżąco kierownictwo ULC o wszystkich sprawach dotyczących bieżących operacji i planowanego rozwoju przedsiębiorstwa z uwzględnieniem pracowników kierownictwa, zmian w przypisanych obowiązkach lub ogólnych zmian w organizacji Przewoźnika.

g) Stale analizować odnośne dokumenty Przewoźnika (np. instrukcje operacyjne, obsługowe i szkoleniowe), przepisy wewnętrzne przedsiębiorstwa, dyrektywy operacyjne, metody i praktyki przekazywania informacji pracownikom oraz system wprowadzania zmian celem stwierdzenia, czy są one dokładne i w każdym momencie dostępne osobom, których obowiązków one dotyczą.

7.6 Inspektorzy nadzoru operacyjnego (ASI/GSI/CSI) są uprawnieni do prowadzenia:

- Inspekcji załogi lotniczej podczas lotu na trasie (*En-route Inspection – ENR*) o ile posiada kwalifikacje i szkolenie FOI;
- Inspekcji personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej podczas lotu (*Cabin Inspection – CAB*) o ile posiada kwalifikacje i szkolenie FOI;
- Inspekcji statku na płycie lotniska (*Apron Inspection – APP/SANA*) oraz (*Safety Assessment of Foreign Aircraft – SAFA*), z ograniczeniem do spraw operacyjnych i przeszedł szkolenie SAFA;
- Innych rodzajów inspekcji operacyjnych, do których posiada ważne licencje, uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków;

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA	PNO-1-04-00 Strona 6/16
--	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

- Uczestniczenia i oceniania lotów pokazowych i testach na ziemi podczas certyfikacji dla otrzymania Certyfikatu AOC/AWC;
- kontroli prowadzenia treningu na symulatorze lotu lub urządzeniu treningowym (STD/Mock-up);
- inspekcji placówki terenowej (STA).

7.7 Inspektor procesów certyfikacji (CPM) jest uprawniony do:

- Administrowania i uczestniczenia w procesach certyfikacji dla wydania, zmiany lub przedłużenia ważności Certyfikatów AOC/AWC, zgodnie z posiadanymi kwalifikacjami i uprawnieniami zawodowymi;
- Przewodniczenia zespołom certyfikacji i zespołom inspekcji operacyjnych;
- Prowadzenia audytów, inspekcji i bieżącego nadzoru nad systemami jakości (*Quality System*) posiadaczy Certyfikatów AOC/AWC;
- Oceniania dokumentacji operacyjnej wymaganej od Przewoźników w przepisach, a w szczególności Instrukcji Operacyjnej, MEL, oraz innych instrukcji i podręczników Operatora dot. spraw operacyjnych;
- Prowadzenia inspekcji statku na płycie lotniska (*Apron Inspection – APP/SANA*) z ograniczeniem do spraw operacyjnych;
- Prowadzenia audytów, inspekcji i bieżącego nadzoru nad przewozem lotniczym materiałów niebezpiecznych (DGR), jeśli takie kwalifikacje posiada;
- Prowadzenia audytów oraz procesów uznawania certyfikatów zagranicznych dot. spraw operacyjnych;
- Innych rodzajów inspekcji operacyjnych, do których posiada wymagane licencje, uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków.

7.8 Inspektor ASI-Z jest *pracownikiem Przewoźnika*, upoważnionym przez Prezesa Urzędu do wykonywania niektórych czynności nadzoru i kontroli, zgodnie z delegacją zawartą w art. 22 ust. 3 ustawy Prawo Lotnicze. Definicja ASI-Z podana jest 1-08-00.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego może delegować część zadań inspekcyjnych wyznaczonemu personelowi Przewoźnika. Zasadą podstawową jest, że wyznaczony personel (ASI - Z) nie jest zatrudniony u przewoźnika u którego przeprowadza kontrolę. Kwalifikacja i zatwierdzanie wyznaczonego personelu wykonane musi być przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest odpowiedzialny za wyznaczonych inspektorów ASI-ZI i ściśle nadzoruje ich pracę. Dla ASI-Z z

uprawnieniami FOI powinno się ustanowić wymagania dotyczące minimalnej liczby inspekcji w ciągu roku. Powinno się ustanowić wymagania dotyczące sprawdzenia co pewien czas uprawnień i kontroli uprawnień wyznaczonych inspektorów FOI, które pozwolą monitorować czynności i jeśli jest to konieczne przedłużyć zezwolenie dla wyznaczonego FOI. Urząd Lotnictwa Cywilnego akceptuje członka załogi lotniczej przewoźnika (doświadczonego dowódcę) do sprawowania funkcji pilota sprawdzającego na linii. Personel taki nie jest w tej samej kategorii co wyznaczeni inspektor FOI, jednakże, ich kwalifikacje i czynności sprawdzające muszą być odpowiednio nadzorowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Upoważniony Inspektor ASI-Z jest uprawniony do przeprowadzania:

- Inspekcji załogi lotniczej podczas lotu na trasie (*En-route Inspection – ENR*) – *musi posiadać uprawnienia FOI*;
- Inspekcji personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej podczas lotu (*Cabin Inspection – CAB*) – *musi posiadać uprawnienia FOI*;
- Udziału, jako ekspert, w zespole certyfikacyjnym (po odbyciu stosownego przeszkolenia z zakresu audytu i procesów certyfikacji).

Upoważniony Inspektor ASI-Z może być zastąpiony przez inspektora ASI/CSI tylko w zakresach, w których inspektor zastępujący posiada odpowiednie kwalifikacje i upoważnienia.

7.9 Inspektorzy operacyjni, posiadający upoważnienie Prezesa, mają prawo zabezpieczyć statek powietrzny przed jego dalszym użytkowaniem, zgodnie z zasadami podanymi w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 168, poz. 1640).

8. AKREDYTACJA INSPEKTORA OPERACYJNEGO

8.1 Inspektor operacyjny, który nabył kwalifikacje do samodzielnego prowadzenia inspekcji operacyjnych otrzymuje legitymację służbową Urzędu oraz Upoważnienie upoważniające go do pełnienia czynności inspekcyjnych określonych w ustawie Prawo lotnicze i przepisach wykonawczych, a w szczególności wydanych na podstawie art. 30 i art. 159 ust. 2 ustawy. Wzór upoważnienia podany jest w rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. MI Nr 168, poz. 1640).

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA	PNO-1-04-00 Strona 7/16
--	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

8.2 Inspektor operacyjny zamierzający przeprowadzić inspekcję doraźną, a w szczególności inspekcję SAFA w odniesieniu do Przewoźników zagranicznych oraz inspekcję APP-SANA w odniesieniu do Przewoźników polskich, musi okazać legitymację osobie kontrolowanej **przed przystąpieniem** do czynności służbowych.

8.3 W przypadku inspekcji lub audytów wykonywanych w składzie zespołu operacyjnego, przewodniczący zespołu okazuje przed przystąpieniem do czynności inspekcyjnych Polecenie Prezesa Urzędu, wystawione na druku ULC-PID-01, podające nazwiska inspektorów upoważnionych do wykonania w składzie zespołu określonych w tym Poleceniu, czynności inspekcyjnych (audytu) oraz imienne upoważnienia do przeprowadzenia kontroli.

OSTRZEŻENIE !!!

Skuteczne poinformowanie służb i osób funkcyjnych oraz zainteresowanych członków personelu operacyjnego Przewoźnika, w tym pilotów i personelu pokładowego o uprawnieniach posiadacza Upoważnienia należy do obowiązków Przewoźnika. Zaleca się dokonać tego poprzez umieszczenie odpowiednich zapisów w Instrukcji Operacyjnej (Patrz PNO-2-04-01, procedura 2-06-00).

9. PRZEBIEG AUDYTU

Procedura przeprowadzenia audytu jest podzielona na następujące fazy:

Faza I - Przygotowanie audytu

Podczas tej fazy wyznaczeni inspektorzy gromadzą ogólne informacje związane z przedmiotem audytu, określają i wyznaczają szczegółowe zadania inspekcyjne, opracowują niezbędne dokumenty wyjściowe oraz ustalają plan audytu.

9.1 Spotkanie otwierające audyt

Plan audytu jest prezentowany osobie odpowiedzialnej za sprawdzany obszar i omówiony na spotkaniu otwierającym audyt.

9.2 W spotkaniu otwierającym powinni uczestniczyć:

- Inspektor prowadzący (CPM);
- Inspektorzy – członkowie zespołu (w tym POI o ile jest wyznaczony);
- Przedstawiciel Przewoźnika (Kierownik Jakości, Szef obszaru, na audycie certyfikacyjnym – Kierownik Odpowiedzialny).

9.3 Zakres tego omówienia ma obejmować:

- Przedstawienie uprawnień inspektora, celu, zakresu, terminów i miejsc prowadzenia audytu oraz wskazanie materiałów i dokumentów, jakie Przewoźnik ma udostępnić audytorom;
- Przedstawienie członków zespołu inspekcyjnego (jeśli ma zastosowanie) z podaniem przydzielonych im zadań szczegółowych;
- Uzgodnienie i ewentualna modyfikacja planu audytu;
- Dokonanie stosownych ustaleń organizacyjnych;
- Uzgodnienie sposobów komunikowania się.

Faza II - Przeprowadzenie audytu

9.4 Audyt wykonywany jest w oparciu o przygotowaną listę kontrolną, zgodną z zatwierdzonym planem audytu. **Z założenia podczas każdego audytu kontroli podlegają następujące obszary:**

- System jakości**
- Struktura organizacyjna i osoby funkcyjne**
- Program bezpieczeństwa i zapobiegania wypadkom**

Podczas tej fazy inspektorzy:

- Weryfikują usunięcie niezgodności z poprzednich audytów;
- Gromadzą informacje i dowody szczegółowe;
- Rozpoznają i wstępnie analizują stwierdzone fakty.

9.5 W przypadku wystąpienia konieczności rozszerzenia zakresu audytu (np. z powodu wykrycia dodatkowych faktów lub okoliczności wskazujących na szerszy kontekst wykrytej nieprawidłowości), inspektor prowadzący (CPM) zobowiązany jest uzgodnić takie rozszerzenie zakresu audytu z właściwym Naczelnikiem Inspektoratu Operacyjnego (LOL-1/LOL-2) i z Operatorem.

9.6 Stwierdzone fakty, niezgodności, jak też wszelkie niejasności muszą być na bieżąco zgłaszane Przewoźnikowi, wyjaśniane i odpowiednio dokumentowane (podstawa prawna, obszar, źródła, dowody itp.) na obowiązującym druku NCR oraz G-03.

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWOŹNIKA	PNO-1-04-00 Strona 8/16
--	---	-----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

Faza III - Wnioski z audytu

9.7 Każdy audyt musi być zakończony pisemnym raportem/Protokołem kontroli zgodnym z Załącznikiem 2 do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. MI Nr 168, poz. 1640). Wnioski z audytu są przedstawiane przedstawicielowi Przewoźnika na spotkaniu zamykającym. Przedstawiciel Przewoźnika jest zobowiązany do podpisania Protokołu kontroli (G-03 wraz z załączonymi NCR). Przewoźnik może zgłosić zastrzeżenia do protokołu kontroli w tym protokole lub odrębnym pismem złożonym do Prezesa Urzędu w terminie 14 dni. W takim przypadku postępuje się zgodnie z procedurą opisaną w pkt. 11.4.

9.8 Wnioski z audytu mogą obejmować także propozycje procedur, jakie mają zostać zastosowane dla monitorowania skuteczności proponowanych działań korygujących.

9.9 Podczas tego spotkania inspektor prowadzący (CPM) i przedstawiciel Przewoźnika ustalają wspólnie działania korygujące, jakie mają być podjęte, jak też terminy ich wprowadzenia. Działania korygujące muszą być ukierunkowane na usuwanie przyczyn powstania wykrytej nieprawidłowości oraz mają być opracowane w taki sposób, aby wykluczać możliwość powtórzenia się wykrytej nieprawidłowości.

9.10 Spotkanie zamykające audyt.

W spotkaniu zamykającym powinni uczestniczyć:

- Inspektor prowadzący (CPM);
- Inspektorzy pomocniczy (jeśli są wyznaczeni);
- Przedstawiciel Przewoźnika (np. Kierownik Jakości).

9.11 Zakres tego spotkania ma obejmować:

- Omówienie przebiegu audytu i stwierdzonych niezgodności;
- Podanie wstępnych wyników i wniosków z audytu;
- Wstępną analizę wyników audytu;
- Uzgodnienie propozycji działań korygujących, metod, możliwości, warunków i terminów ich wykonania.

10. PRZEBIEG INSPEKCJI

10.1 Ogólne i szczegółowe zasady prowadzenia inspekcji operacyjnych podane są w Rozdziale 5 Podręcznika PNO.

11. KLASYFIKACJA NIEZGODNOŚCI I ODSTĘPSTW

11.1 Każda wykryta w trakcie audytu i/lub inspekcji operacyjnej niezgodność i/lub odstępstwo od mających zastosowanie zasad, norm i procedur musi być odpowiednio opisana i sklasyfikowana (na druku raportu niezgodności NCR).

11.2 Klasyfikacji dokonuje w raporcie z audytu (Druk G-03) oraz druku niezgodności NCR inspektor prowadzący audyt (CPM) albo (ASI).

11.3 Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) jest uprawniony do zmiany kategorii niezgodności, jeśli uzna to za konieczne np. ze względu na wcześniejsze zachowania Przewoźnika w podobnych sprawach albo też szczególne nasilenie innych okoliczności sprzyjających niepożądanemu rozwojowi sytuacji oraz jako konsekwencja rozpatrzenia zastrzeżeń

11.4 W celu zmiany kategorii niezgodności określonej w trakcie audytu i/lub inspekcji przez inspektora uczestniczącego CPM, POI lub ASI, oraz w celu rozpatrzenia zastrzeżeń do protokołu Dyrektor Departamentu Operacyjno-Lotniczego (LOL) powołuje zespół roboczy. Zadaniem zespołu jest dokonanie ostatecznej kwalifikacji rozpatrywanej niezgodności.

W skład zespołu wchodzi:

- Dyrektor LOL
- Zastępca Dyrektora
- Naczelnik LOL-1 lub LOL-2
- Przewodniczący zespołu audytowego (CPM)

Inspektor ASI, który stwierdził niezgodność jest proszony o naświetlenie sprawy i złożenia wyjaśnień zespołowi.

Zespół może powoływać eksperta, o ile zachodzi taka potrzeba.

Z posiedzenia zespołu tworzony jest „PROTOKÓŁ ZMIANY KATEGORII NIEZGODNOŚCI NCR” załączany do dokumentacji certyfikacyjnej (Druk G-05).

W przypadku reklasyfikacji NCR Dyrektor LOL potwierdza również ten fakt swoim podpisem na druku NCR.

*UWAGA: Każda niezgodność sklasyfikowana przez inspektora jako niezgodność **poziomu 1** (krytyczna) musi spowodować rozpatrzenie przez powołany zespół zasadności takiej klasyfikacji*

11.5 Podmiot składający zastrzeżenie do protokołu z kontroli w ciągu 14 dni jest informowany na piśmie o odrzuceniu lub przyjęciu (przeklasyfikowaniu) niezgodności wraz z uzasadnieniem (zgodnie z art. 9, ust 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

września 2003 w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego). Kopia pisma załączana jest do dokumentacji przewoźnika – „Teczki przewoźnika”.

11.6 Ustala się następujące rodzaje i kryteria klasyfikacji niezgodności:

a) Niezgodność **POZIOMU 1 (KRYTYCZNA)** oznacza niezgodność, która stanowi bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym, a jej przyczynę należy natychmiast usunąć. Do niezgodności poziomu 1 (**KRYTYCZNE**) zalicza się każdy przypadek:

- **Naruszenia** w fazie planowania, przygotowania i/lub wykonywania operacji lotniczej **ograniczeń eksploatacyjnych** statku powietrznego podanych w Instrukcji Użytkowania w Locie (AFM);
- **Planowania** operacyjnego lotu w sposób, który może naruszać **zasady ruchu lotniczego** lub wymagania związane z dostępem do określonej przestrzeni powietrznej oraz posługiwanie się niekompletną lub nieaktualną **dokumentacją operacyjną**;
- **Wyznaczenia** na lot statku lub podjęcie decyzji o wykonaniu lotu statkiem nie spełniającym wymagań dot. jego **bieżącej zdolności do lotu** a w szczególności mającego braki albo niesprawne **wyposażenie awaryjne i /lub ewakuacyjne** w tym przystąpienie do wykonania lotu z naruszeniem warunków i ograniczeń wynikających z MMEL/MEL;
- **Wyznaczenia** na lot lub podjęcia się przez członka personelu lotniczego wykonania czynności lotniczych bez posiadania wymaganych do tego **kwalifikacji potwierdzonych ważną licencją lotniczą i wpisanymi do niej uprawnieniami**;
- **Przystąpienia do wykonania lotu** z niedostateczną ilością paliwa, nieprawidłowym rozmieszczeniem lub umocowaniem ładunku lub z naruszeniem podstawowych zasad bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych;
- **Użycia statku** przez Operatora lub jego personel **w sposób niezgodny** z jego przeznaczeniem i/lub wydanymi przez Władze zezwoleniami, świadectwami i upoważnieniami.

OSTRZEŻENIE !!!

Odmowa usunięcia niezgodności zakwalifikowanej do **POZIOMU 1 (KRYTYCZNE)** lub kontynuowanie operacji bez podjęcia uzgodnionych z ULC działań naprawczych będzie skutkować natychmiastowym

wszczęciem procedury zawieszenia ważności Certyfikatu AOC lub jego ograniczenia w części lub całości.

Odstępstwa i/lub niezgodności mające cechy **KRYTYCZNE** mogą być też zakwalifikowane z mocy ustawy Prawo lotnicze oraz ustawy Kodeks karny, jako wykroczenia lub przestępstwa przeciwko bezpieczeństwu w komunikacji i są zagrożone sankcjami karnymi.

b) Niezgodność **POZIOMU 2:**

- **Poważna (2P)**, która może doprowadzić do niezgodności pierwszego poziomu albo trwale obniżyć lub utrudnić spełnienie wymagań bezpieczeństwa działalności w lotnictwie cywilnym, a jej przyczyny i skutki należy usunąć w terminie wskazanym w planie działań korygujących zaakceptowanym przez Prezesa Urzędu; nieprzeprowadzenie działań korygujących we wskazanym czasie powoduje, że niezgodność zostaje uznana za niezgodność poziomu pierwszego,
Uwaga: Plan działań korygujących ma zastosowanie jedynie w procesie „Bieżącego nadzoru nad posiadaczem certyfikatu (CNO). W pozostałych procesach niezgodność musi zostać usunięta przed wydaniem certyfikatu.
- **Drobną (2D)**, która nie ma bezpośredniego wpływu na bezpieczeństwo działalności w lotnictwie cywilnym, jednak stanowi uchybienie i utrudnia pełne wykorzystanie możliwości funkcjonowania organizacji; ma ona charakter jednostkowy i nie wymaga podjęcia działań systemowych, ale powinna być usunięta w możliwie krótkim terminie;

12. DOKUMENTOWANIE PRZEBIEGU I WYNIKÓW AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ

12.1 Podstawową dokumentację audytu stanowią:

- Plan audytu - przewodnik procesu certyfikacji /protokół zamknięcia ULC-PPCert-AOC/ULC-PPCert-AWC;
- Powiadomienie o kontroli/audycie
- Kopie imiennych upoważnień do kontroli
- Listy kontrolne audytu (dla każdego obszaru);
- Raporty niezgodności (NCR) (jeśli stwierdzono niezgodności i/lub odstępstwa);
- Sprawozdanie (jeżeli charakter audytu tego wymaga)
- Protokół kontroli G-03.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

- h) Decyzja pokontrolna w trybie art. 29 i 161 ust. 5 ustawy Prawo Lotnicze.
- i) Programy i zarządzenia wykonawcze dla działań korygujących;
- j) Raporty z audytów sprawdzających skuteczność podjętych działań korygujących;
- k) Dokumentacja potwierdzająca usunięcie niezgodności

12.2 Podstawową dokumentację inspekcji stanowią:

- a) Raport z inspekcji (odpowiednio ENR, CAB, STA, APP/SANA, FSTD itd.);
- b) Decyzja pokontrolna w trybie art. 29 i 161 ust. 5 ustawy Prawo Lotnicze.
- c) Korespondencja z Przewoźnikiem potwierdzająca usunięcie nieprawidłowości;
- d) Decyzja inspektora (CPM/ASI) o skuteczności wprowadzonych działań korygujących (materiały dowodowe) i zamknięciu Raportu.

13. DZIAŁANIA KORYGUJĄCE I WSPÓŁPRACA PRZEWOŹNIKA

13.1 Informacje o niezadowolających wynikach audytu lub inspekcji operacyjnej powinny być przekazane Przewoźnikowi pisemnie (w formie decyzji w trybie art. 29 oraz 161 pkt. 5 ustawy prawo Lotnicze), celem podjęcia przez niego działań korygujących. Należy jednocześnie określić: zakres naruszenia oraz termin usunięcia stwierdzonej nieprawidłowości. Termin usunięcia niezgodności nie może być dłuższy niż 3 miesiące lub terminu ważności certyfikatu.

13.2 Korespondencja będzie kierowana na oficjalny adres Podmiotu chyba, że Przewoźnik pisemnie wyznaczy osobę upoważnioną do kontaktów roboczych z Urzędem w sprawach operacyjnych i do podejmowania działań korygujących.

13.3 Prezes Urzędu może zobowiązać posiadacza certyfikatu do opracowania i zrealizowania programu naprawczego. Program naprawczy podlega akceptacji Prezesa Urzędu.

13.4 O ile zachodzi przypadek z pkt. 14.2.4 Przewoźnik opracowuje na piśmie, uzyskuje akceptację Prezesa Urzędu (przed wdrożeniem do stosowania) i zobowiązany jest zrealizować w uzgodnionych terminach program działań korygujących **trwale likwidujący przyczyny** powstania niezgodności z przepisem i/lub wymaganiem.

13.5 Program naprawczy musi zawierać, co najmniej następujące elementy:

- a) przedmiot działania korygującego;
- b) służby lub osoby funkcyjne posiadacza certyfikatu odpowiedzialne za realizację i sprawdzenie wykonania działania korygującego;
- c) terminy realizacji poszczególnych zadań programu korygującego;
- d) sposób udokumentowania wykonania działania korygującego;
- e) sposób sprawdzenia skuteczności wykonanego działania korygującego i upewnienia się o trwałym wyeliminowaniu przyczyn powstania korygowanej nieprawidłowości;
- f) obowiązek zatwierdzenia programu naprawczego przez osobę do tego upoważnioną przez posiadacza certyfikatu.

13.6 Jeżeli podmiot utracił trwałą zdolność do bezpiecznego wykonywania działalności lotniczej, jako konsekwencja nie podjęcia przez Przewoźnika działań korygujących lub stwierdzenia podczas kontroli niezgodności poziomu pierwszego, Dyrektor Departamentu Operacyjno - Lotniczego (LOL) powiadamia o tym Prezesa Urzędu i proponuje środki dyscyplinujące Przewoźnika: wzywa posiadacza certyfikatu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa pod rygorem **zawieszenia** ważności certyfikatu. W wezwaniu Prezes Urzędu wskazuje szczegółowe wymagania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego, które zostały naruszone.

13.7 Prezes Urzędu wzywa posiadacza certyfikatu do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa pod rygorem **cofnięcia** ważności certyfikatu, jeżeli w wyniku ustaleń kontroli została stwierdzona niezgodność **pierwszego poziomu**, a dalsze prowadzenie działalności zagraża życiu lub zdrowiu ludzi albo zagraża bezpieczeństwu działalności lotniczej lub porządkowi publicznemu. W wezwaniu Prezes Urzędu wskazuje szczegółowe wymagania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego, które zostały naruszone.

14. ZASADY POSTĘPOWANIA Z NIEZGODNOŚCIAMI KATEGORII 2.

14.1 Stwierdzenie niezgodności kategorii 2 implikuje następujące działania inspektora zależne od:

- a) kategorii niezgodności poziomu 2 - poważna (2P) lub drobna (2D);

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI OPERATORA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: Zasady ogólne
---------------------------------	---	------------------------------------

b) procesu w trakcie, którego niezgodności została stwierdzona:

- i. certyfikacyjnym (wydanie certyfikatu po raz pierwszy);
- ii. przedłużenie ważności lub wznowienie;
- iii. w ramach ciągłego nadzoru operacyjnego (CNO).

14.2 Poszczególne przypadki postępowania określa rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. z dnia 3 kwietnia 2013, poz. 421)

14.2.1 Stwierdzenie dowolnej niezgodności w procesie certyfikacji.

- Na podstawie § 25.1 Rozporządzenia, Prezes Urzędu może wydać certyfikat po usunięciu **wszystkich** stwierdzonych niezgodności bez rozróżnienia ich poziomu.

14.2.2 Stwierdzenie niezgodności kategorii 2P w procesie przedłużenia ważności lub wznowienia (patrz Schemat nr 1):

- Na podstawie § 25.1 Rozporządzenia, Prezes przedłuży certyfikat po usunięciu **wszystkich** stwierdzonych niezgodności.
- Oznacza to, że posiadacz certyfikatu musi usunąć stwierdzone niezgodności przed wydaniem nowego (przedłużonego, wznowionego) certyfikatu.
- Należy zwrócić uwagę, że proces usuwania niezgodności nie może ograniczyć się jedynie do przyjęcia oświadczenia posiadacza certyfikatu (o usunięciu) ale także musi zapewnić możliwość weryfikacji tego faktu włącznie z ponownym audytem, o ile będzie konieczny.

14.2.3 Stwierdzenie niezgodności kategorii 2D w procesie przedłużenia ważności lub wznowienia (patrz Schemat nr 1):

- Na podstawie § 25.2 Rozporządzenia, posiadacz certyfikatu może uzyskać przedłużenie jego ważności, o ile obszary gdzie stwierdzone zostały niezgodności zostaną objęte stałym nadzorem, a w Instrukcjach Wykonawczych np. Instrukcji Operacyjnej, opisana zostanie procedura prowadzenia takiego nadzoru (np. w ramach audytów jakości).
- Okres usunięcia niezgodności nie może przekroczyć 90 dni.

14.2.4 Stwierdzenie niezgodności kategorii 2P lub/i 2D w procesie ciągłego nadzoru operacyjnego (patrz: Schemat 2):

- Na podstawie art. 29 oraz 161 ust. 5 ustawy Prawo Lotnicze Prezes Urzędu wydaje decyzje stwierdzającą zakres naruszenia przepisów i wzywa do przywrócenia stanu zgodnego z przepisami prawa w określonym terminie.
- Na podstawie § 43.3 Rozporządzenia, posiadacz certyfikatu może być zobowiązany jest do przygotowania i po akceptacji Prezesa ULC zrealizowania „Programu Naprawczego z określeniem maksymalnych terminów usunięcia stwierdzonych niezgodności.
- Termin usunięcia niezgodności nie może przekroczyć 90 dni (lub terminu ważności certyfikatu).

14.3 Stwierdzenie niezgodności kategorii 2 w obszarach dotyczących zezwoleń szczególnych wpisywanych do certyfikatu.

W przypadku ubiegania się przez podmiot w procesie certyfikacyjnym lub posiadania już zezwolenia szczególnego już wpisanego do certyfikatu i stwierdzeniu w tym obszarze niezgodności wydanie lub przedłużenie jego ważności jest możliwe pod warunkami że:

1. w wydawanym certyfikacie po raz pierwszy lub przedłużania ważności, zezwolenie szczególne nie będzie zawarte; Może to nastąpić po wycofaniu przez certyfikowany podmiot z wnioskowanego wcześniej zezwolenia szczególnego. W przeciwnym wypadku Prezes Urzędu wyda certyfikat zgodnie z pkt 14.2.1.
2. w procesie CNO działania jakie musi podjąć przewoźnik opisane zostały pkt 14.2 4. W przypadku nie podejmowania działań przez przewoźnika w celu usunięcia niezgodności, Prezes ULC wszczyna proces ograniczenia istniejącego certyfikatu.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 30.06.2013 Zmiana Nr: 16	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA AUDYTU I/LUB INSPEKCJI OPERACYJNEJ PRZEWÓZNIKA	PNO-1-04-00 Strona 12/16
--	---	------------------------------------







