

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
---------------------------------	---	-------------------------------------

ROZDZIAŁ 1.2 – UPRAWNIENIA, NIEZALEŻNOŚĆ I BRAK KONFLIKTU INTERESU INSPEKTORA

1. UPRAWNIENIA

1.1 Zgodnie z art. 20 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.2 Zakres kompetencji Prezesa określa art. 21 ustawy Prawo lotnicze.

1.3 Prezes wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) (art. 22 ustawy Prawo lotnicze).

1.4 Inspektorzy ULC wykonują czynności służbowe na polecenie i w imieniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

1.5 Uprawnienia inspektorów operacyjnych ULC i obowiązki podmiotów kontrolowanych określa art. 27 i art. 157 ustawy - Prawo lotnicze oraz art. 3 ust. 5 rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012. Inspektorzy ULC mają podczas wykonywania czynności służbowych, po okazaniu legitymacji służbowej oraz imiennego upoważnienia do przeprowadzenia kontroli prawo do:

a) badanie rejestrów, danych, procedur i wszelkich innych materiałów istotnych z punktu widzenia realizacji zadań w zakresie certyfikacji i/lub nadzoru;

b) kopiowanie lub pobieranie wyciągów z tych rejestrów, danych, procedur i pozostałych materiałów;

c) żądanie ustnych wyjaśnień na miejscu;

d) wchodzenie na teren stosownych obiektów, miejsc operacji lotniczych lub do środków transportu;

UWAGA: Zgodnie z ARO.GEN.350(b)(1) – nieudzielenie dostępu do obiektów organizacji podczas zwykłych godzin pracy po dwóch pisemnych żądaniach jest nieprawidłowością poziomu 1 i skutkuje podjęciem niezwłocznych działań zmierzających do zakazania lub ograniczenia działalności (ARO.GEN.350(d)(1)).

e) prowadzenie audytów, dochodzeń, ocen, inspekcji, w tym inspekcji na płycie i niezapowiedzianych inspekcji;

f) w stosownych przypadkach – podejmowanie lub inicjowanie środków egzekwujących.

1.6 Inspektor operacyjny ULC, działając na podstawie ogólnych przepisów rozdziału XXI Kodeksu Karnego (przestępstwa przeciwko

bezpieczeństwu w komunikacji) oraz art. 27 ust 3 pkt 5 ustawy - Prawo lotnicze ma prawo i obowiązek zabronić wykonania lub nakazać przerwanie użytkowania statku powietrznego w sposób niezgodny z wymaganiami prawa lub w sposób mogący stanowić zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego, jego ładunku albo osób znajdujących się na pokładzie lub na ziemi.

1.7 Inspektor operacyjny ULC, wyznaczony do prowadzenia określonego procesu certyfikacji (CPM), powinien aktywnie śledzić postępy tego procesu oraz powiadomić Dyrektora Departamentu Operacyjno-Lotniczego o każdym stwierdzonym opóźnieniu procesu w stosunku do uzgodnionego Harmonogramu Certyfikacji (HC_965).

2. NIEZALEŻNOŚĆ INSPEKTORA

2.1 Podstawowymi cechami NIEZALEŻNOŚCI inspektora operacyjnego (ASI) są prawa do:

- **Drogi bezpośredniego raportowania**, co polega na prawie inspektorów i audytorów operacyjnych ULC do bezpośredniego dostępu oraz raportowania o stwierdzonych naruszeniach bezpieczeństwa lotów Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- **Niezależności w podejmowaniu czynności kontrolnych**, co polega na swobodzie inspektorów i audytorów operacyjnych ULC w wyborze przez nich obszarów i sposobów prowadzenia dochodzenia;
- **Swobodnego dostępu**, co polega na swobodzie inspektorów i audytorów operacyjnych ULC do wstępu i/lub prowadzenia dochodzeń w każdej z części organizacji każdego użytkownika statku powietrznego na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej z pominięciem obszarów związanych z finansami pomiotu kontrolowanego.

2.2 **Niezależność** inspektora operacyjnego ULC polega na **ŚCISŁYM ODDZIELENIU** wykonywanych przez ten personel czynności, funkcji i zadań kontrolnych od **odpowiedzialności za WYKONANIE** zadań, które personel ten kontroluje. Przez to należy rozumieć, że **NIEDOPUSZCZALNE** jest, aby osoba odpowiedzialna za wykonanie danej czynności czy zadania, była **JEDNOCZEŚNIE** zaangażowana w ocenę lub nadzór nad jego wykonaniem.

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	UPRAWNIENIA, NIEZALEŻNOŚĆ I BRAK KONFLIKTU INTERESU INSPEKTORA	PNO-1-01-02 Strona 1/2
---------------------------------------	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
---------------------------------	---	---

3. BRAK KONFLIKTU INTERESU

3.1 Zgodnie z art. 3 ust. 4. Rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 Państwa członkowskie dopilnowują, aby pracownicy właściwych organów nie prowadzili działań w zakresie nadzoru tam, gdzie istnieją dowody na to, iż działania te mogłyby bezpośrednio lub pośrednio doprowadzić do konfliktu interesów, w szczególności związane z występowaniem więzi rodzinnych lub osobistego interesu finansowego.

Sytuacja konfliktu interesów może powstać w ULC, gdy:

- jest jakiś związek między pracą pracownika ULC i ich prywatnymi interesami lub interesami członków rodziny lub osób z którymi utrzymuje zażyłe kontakty towarzyskie;
- pracownicy mogą znaleźć się w sytuacji, która mogłaby prowadzić do zarzutów czynionych o stronnicość w świetle ich osobistych interesów.

Można wyróżnić potencjalny i rzeczywisty konflikt interesów, w następujący sposób:

Rzeczywisty konflikt interesów: wywołuje konflikt pomiędzy obowiązkiem publicznym i prywatnym interesem pracownika w którym pracownik ma interesy prywatne, które mogłyby niekorzystnie wpłynąć na wykonywanie jego obowiązków i odpowiedzialności.

Potencjalny konflikt interesów: występuje, gdy pracownik ma interes prywatny taki, że konflikt interesów powstałby, jeśli pracownik byłby w przyszłości zaangażowany w odpowiedni sposób (tzn. konfliktowy) w oficjalne obowiązki.

3.2 Każdy inspektor operacyjny jest zobowiązany do poinformowania swojego przełożonego (Naczelnika i Dyrektora) o możliwości wystąpienia konfliktu interesu zdefiniowanego powyżej.

3.3 Posiadając wiedzę o możliwości wystąpienia konfliktu interesu, Dyrektor Departamentu zapewnia, aby dany inspektor nie był wyznaczany do prowadzenia spraw merytorycznych związanych z tymi podmiotami. W takim przypadku stosuje się zapisy art. 24 kpa o wyłączeniu pracownika od udziału w postępowaniu.

3.4 Szczegółowe zasady dotyczące postępowania inspektorów zawarte są w „Kodeksie etyki inspektora”.

3.5 Każdy inspektor będący członkiem korpusu służby cywilnej jest zobowiązany do przestrzegania zarządzenia nr 70 Prezesa Rady Ministrów z dnia 6 października 2011 r. w sprawie wytycznych w zakresie przestrzegania zasad służby cywilnej oraz w sprawie zasad kodeksu korpusu służby cywilnej, a w szczególności art. 18 oraz zgodnie z Zarządzeniem nr 14 Dyrektora Generalnego ULC z dnia 29 lipca 2016 w sprawie wprowadzenia do stosowania „Polityki Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczącej zapewnienia bezstronności oraz unikania sytuacji konfliktu interesów”.

3.6 W celu zabezpieczenia się przed możliwością wystąpienia konfliktu interesów w Departamencie Operacyjno-Lotniczym stosuje się środek zapobiegawczy polegający na zespołowej ocenie technicznej (wieloosobowe zespoły kontrolne, zespoły przeklasyfikowania niezgodności, zespoły oceny wniosków o zwolnienie/odstępstwo) i wielostopniowy system podejmowania decyzji. Tym samym decyzje merytoryczne nie są podejmowane jednoosobowego przez konkretnego pracownika, lecz przez zespół ekspertów, co znacząco minimalizuje możliwość przeforsowania opinii pojedynczej osoby. Dodatkowo każda decyzja jest oceniana i potwierdzana przez kolejnych przełożonych pracownika (CPM, naczelnika, dyrektora, Prezesa).

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

Wydanie z: 31.08.2016 Zmiana Nr: 6	UPRAWNIENIA, NIEZALEŻNOŚĆ I BRAK KONFLIKTU INTERESU INSPEKTORA	PNO-1-01-02 Strona 2/2
---------------------------------------	---	----------------------------------