

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

ROZDZIAŁ 1.3 – KWALIFIKACJE I DOBÓR INSPEKTORA DO WYKONYWANIA ZADAŃ W NADZORZE OPERACYJNYM

1. WPROWADZENIE

ARO.GEN.200(a)(2)

1.1 W dużej mierze zdolność ULC do prowadzenia skutecznego nadzoru i kontroli operacji 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 Operatorów.

1.2 Wskazane jest posiadanie przez inspektora nadzoru operacyjnego kwalifikacji nie niższych niż personel, którego działania kontroluje lub nadzoruje. Inspektor prowadzący inspekcje w locie lub inspekcje, kontrole (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.

1.3 Kandydat na inspektora nadzoru operacyjnego powinien posiadać kwalifikacje i doświadczenie zawodowe nabyte wcześniej w lotnictwie cywilnym, takie jak np. aktualne lub wygasłe licencje lotnicze potwierdzające jego kwalifikacje i doświadczenie zawodowe jako członka personelu latającego (pilota, nawigatora, mechanika pokładowego) nabyte na typie statku powietrznego porównywalnym z typami statków użytkowanych przez operatora lub aktualne lub niedawno wygasłe kwalifikacje i doświadczenie dyspozytora lotniczego lub kwalifikacje i doświadczenie członka personelu pokładowego.

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

1.5 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.

2. KWALIFIKACJE I SZKOLENIE KANDYDATA NA INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

Szczegóły kwalifikacji wstępnych inspektorów zawarte są w aktualnych opisach stanowisk.

Szczegóły szkoleń inspektorów zawarte są w aktualnych „Zasadach szkolenia pracowników LOL” – załącznik do zarządzenia nr 13 Dyrektora Generalnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 września 2022 r. w sprawie polityki szkoleniowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

2.1 Kandydat na stanowisko inspektora operacyjnego **ASI** musi posiadać co najmniej kwalifikacje nie mniejsze niż określone w „Opisie Stanowiska” na jakie został zatrudniony oraz ukończyć szkolenie wstępne: teoretyczne i praktyczne (OJT ON-JOB-TRAINING).

2.2 W celu objęcia funkcji **POI** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej następujące kwalifikacje:

- a) Ukończone szkolenie POI: teoretyczne oraz praktyczne (OJT ON-JOB-TRAINING);
- b) Dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (rozporządzenie bazowe oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, procedur Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;
- c) Umiejętność zarządzania zespołami ludzkimi;
- d) Umiejętność planowania pracy zespołu CNO i ukierunkowanie na osiągnięcie postawionych celów;
- e) Otwartość na argumenty kontrolowanych podmiotów oraz członków zespołu CNO;
- f) Dyplomacja i takt w postępowaniu z audytowanymi podmiotami; minimalizowanie napięć;
- g) Umiejętność wnikliwej obserwacji i wyciągania wniosków oraz decyzyjność.
- h) Stanowczość w działaniu.

2.3 W celu objęcia funkcji **CPM** inspektor operacyjny ASI musi posiadać co najmniej kwalifikacje niezbędne dla funkcji POI oraz następujące kwalifikacje dodatkowe:

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

- a) Ukończone szkolenie CPM: teoretyczne oraz praktyczne (OJT ON-JOB-TRAINING);
- b) Bardzo dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (Rozporządzenie bazowe oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, ich interpretacji, procedur Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;
- c) Umiejętność zarządzania zespołami ludzkimi;
- d) Umiejętność planowania pracy zespołu certyfikacyjnego i ukierunkowanie na osiągnięcie postawionych celów;
- e) Otwartość na argumenty kontrolowanych podmiotów oraz członków zespołu;
- f) Dyplomacja i takt w postępowaniu z certyfikowanymi podmiotami; minimalizowanie napięć;
- g) Umiejętność wnikliwej obserwacji i wyciągania wniosków oraz decyzyjność.
- h) Stanowczość w działaniu.

Uwaga: W indywidualnych i uzasadnionych przypadkach, za zgodą Dyrektora Departamentu dopuszczalne jest skrócenie szkolenia i zmniejszenie wymagań dla POI i CPM.

2.4 Funkcja inspektora operacji lotniczych **FOI** wymaga następujących kwalifikacji:

- a) Aktualna lub wygasła licencja pilota w zarobkowym przewozie lotniczym ATPL, lub CPL (w przypadku licencji CPL wymagane jest przeszkolenie w zakresie HF),
- b) W przypadku operacji CAT statków powietrznych o MOPSC większej niż 19 miejsc lub o MCTOM większej niż 45 360 kg co najmniej 1500 godzin w transporcie lotniczym na cywilnych typach statków powietrznych:
inspektor, który przeprowadza wstępną certyfikację lub zadania nadzorcze dotyczące:
(1) procedur operacyjnych załogi lotniczej zawartych w części B instrukcji operacyjnej (OM), lub
(2) część programu szkolenia załóg lotniczych i programów sprawdzianów dotyczących statku powietrznego/FSTD zawartych w części D instrukcji obsługi, powinien posiadać następujące kwalifikacje:
(i) doświadczenie operacyjne w operacjach transportu lotniczego odpowiednie do przydzielonych zadań (np.; loty krótko dystansowe, loty długodystansowe, ETOPS, NAT HLA);

- (ii) doświadczenie w zarządzaniu operacyjnym w ramach operacji transportu lotniczego;
- (iii) posiadają lub posiadali ważne uprawnienie na typ danego statku powietrznego; lub, w stosownych przypadkach uprawnienia na typy/klasę statków powietrznych o podobnych parametrach technicznych i operacyjnych (fly by wire, nowe technologie, itp.)
- c) W przypadku operacji CAT z MOPSC na statkach powietrznych do 19 miejsc lub mniej oraz MCTOW mniejszej niż 45 360 kg. co najmniej 1000 godzin w transporcie lotniczym na cywilnych typach statków powietrznych Wyznaczony inspektor powinien przejść szkolenie teoretyczne w zakresie systemów i operacji statku powietrznego.
- d) Dla statków powietrznych z MCTOM 5 700 kg lub mniej i MOPSC 5 lub mniej inspektor powinien posiadać co najmniej aktualną lub wygasłą licencję CPL uprawnienia SEPL i/lub MEPL wymagane jest również przeszkolenie w zakresie HF
- e) W przypadku wyznaczenia inspektora FOI do kontroli statku powietrznego/FSTD Dyrektor w porozumieniu z Mentorami bierze pod uwagę czynniki mające wpływ na zidentyfikowanie typowej wiedzy fachowej potrzebnej do wykonania danego zadania nadzorczego. Należy rozważyć min.:
- f) - silnik – rodzaj i liczba
- g) - MCTOW
- h) - kokpit klasyczny vs EFIS
- i) - automatyzacja
- j) - FMS
- k) - sterowanie (FLY-BY-WIRE or non)
- l) - obszar i rodzaj operacji (ETOPS, NAT-HLA, short-haul, medium-haul and long-haul)
- m) W przypadku braku TR dla danego statku powietrznego przeprowadza się dodatkowe szkolenia FM (familiarization) lub CBT w zakresie systemów, osiągnięć i obszarów operacji w celu złagodzenia ryzyka braku kompetencji w ramach grupy samolotów o podobnych parametrach podobieństwa.
- n) Należy pamiętać, że powyższy zapis nie ma zastosowania do personelu inspekcji już wykwalifikowanego jako inspektor do wykonywania zadań nadzorczych, zgodnie z art. 3 decyzji EASA ED 2017/006/R.
- o) W przypadku inspekcji operacji CAT w locie inspektor powinien posiadać odpowiednią

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

wiedzę na temat trasy i obszaru i/lub świadectwo kwalifikacji (ultralekkie statki powietrzne) i/lub doświadczenie jako starszy członek personelu pokładowego (senior cabin crew member) w zarobkowym przewozie lotniczym, nalot co najmniej 1000 godzin na co najmniej jednym typie statku powietrznego aktualnie użytkowanego w przewozie lotniczym przez nadzorowane organizacje;

- p) Dobra reputacja i opinia w środowisku lotniczym;
- q) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych (Doc. ICAO 9284-AN/905);
- r) udział w szkoleniu wstępnym i okresowym inspektorów FOI
- s) Szczegółowe wymagania, kwalifikacje i szkolenia określone są w polityce szkoleniowej LOL.
- t) Każdorazowo Dyrektor LOL zatwierdza inspektorów operacji lotniczych do wykonywania inspekcji.

Uwaga: W indywidualnych przypadkach, za pisemną zgodą Dyrektora LOL dopuszczalne jest zakwalifikowanie kandydata, który posiada ważną licencję pilota liniowego (ATPL) z uprawnieniami na typy samolotów lub śmigłowców certyfikowanych zgodnie z wymaganiami CS/FAR 23 lub odpowiednio CS/FAR 27 albo przepisami ekwiwalentnymi, aktualnie użytkowanymi w Polsce, jeśli spełnia wszystkie pozostałe warunki dot. kwalifikacji lotniczych.

2.5 Funkcja inspektora standardów lotniczych **FSI** wymaga następujących kwalifikacji:

- a) Aktualna lub wygasła licencja członka załogi lotniczej (CPL lub ATPL) w zarobkowym przewozie lotniczym, nalot co najmniej 1500 godzin w transporcie lotniczym na cywilnych typach statków powietrznych i/lub aktualna lub wygasła licencję dyspozytora lotniczego w cywilnym transporcie lotniczym;
- b) Dobra reputacja i opinia w środowisku lotniczym.
- c) udział w szkoleniu wstępnym i okresowym inspektorów FSI;

2.6 Funkcja inspektora nadzorującego operatorów angielskojęzycznych **ENG** wymaga:

- a) kwalifikacji ICAO Level-4 w zakresie aktualnej lub wygasłej licencji pilota w zarobkowym przewozie lub;

aktualnej lub wygasłej licencji nawigatora/radiooperatora w cywilnym transporcie lotniczym, lub;
aktualnej lub wygasłej licencji dyspozytora w cywilnym transporcie lotniczym, lub;
aktualnego lub wygasłego świadectwa personelu pokładowego w zarobkowym przewozie lotniczym, i/lub
innych certyfikatów potwierdzających kwalifikacje językowe.

- b) Potwierdzenia kwalifikacji językowych ENG przez Dyrektora LOL w ramach Polecenia formalizującego kwalifikacje inspektorów nadzoru operacyjnego.

2.7 Funkcja inspektora nadzorującego obszar zarządzania zasobami załóg **CRM**, wymaga:

- a) kwalifikacji FSI w zakresie oceny instrukcji operacyjnej
- b) kwalifikacji ASI/FSI w zakresie kontroli obszaru CRM;
- c) udziału w szkoleniu wstępnym i okresowym inspektorów CRM

2.8 Funkcja inspektora nadzorującego obszar zarządzania ryzykiem zmęczenia **FRM**, wymaga:

- a) kwalifikacji ASI;
- b) udziału w szkoleniu wstępnym i okresowym inspektorów FRM

2.9 Kandydat na stanowisko inspektora AHAC musi posiadać kwalifikacje nie mniejsze niż określone w „Opisie Stanowiska” na jakie został zatrudniony oraz:

- a) ukończyć szkolenie AHAC: teoretyczne i praktyczne a) teoretyczne oraz praktyczne (OJT ON-JOB-TRAINING);
- b) przeszkolenie z zakresu przewozu Materiałów niebezpiecznych na poziomie 6 (Doc. ICAO 9284-AN/905);
- a) Dobrą znajomość przepisów lotniczych WE (Rozporządzenie bazowe oraz rozporządzenia wykonawcze), KPA, Ustawy Prawo lotnicze i rozporządzeń wykonawczych, ich interpretacji, procedur Nadzoru (PNO), praw i obowiązków inspektora;
- b) Umiejętność planowania pracy;
- c) Otwartość na argumenty kontrolowanych podmiotów;
- d) Dyplomatyczność i takt w postępowaniu z certyfikowanymi podmiotami; minimalizowanie napięć;
- e) Umiejętność wnikliwej obserwacji i wyciągania wniosków oraz decyzyjność.
- f) Stanowczość w działaniu.

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

2.10 Kandydat na stanowisko inspektora kontroli naziemnej SAFA i SANA musi spełnić wymagania określone w Podręczniku Inspektora SAFA/SACA/SANA.

2.11 W przypadku braku inspektora uprawnionego do wykonania danej inspekcji w celu profesjonalnego nadzoru dopuszcza się korzystanie z usług wykwalifikowanych ekspertów zewnętrznych.. Ekspert zewnętrzny, w zależności od zleconego mu zadania, musi spełniać wymagania wyżej opisane dla poszczególnych inspektorów. Nad doбором ekspertów zewnętrznych, weryfikacją ich kwalifikacji oraz okresowym szkoleniem nadzór sprawuje Dyrektor LOL.

Podstawową zasadą jest, aby inspekcje i kontrole NIE były wykonywane W PODMIOCIE, u którego ekspert jest zatrudniony.

2.12 LOL prowadzi wykaz inspektorów OPS, AHAC i RAMP.

3. ZADANIA INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

3.1 Do głównych zadań inspektorów ASI z funkcją CPM należą:

- koordynowanie/zarządzanie procesem certyfikacji (we współpracy z właściwym LOL-5, który zapewnia obsługę prawno-administracyjną);
- przydzielanie zadań członkom zespołu certyfikacyjnego i rozliczanie ich z terminowości i jakości wykonywanej pracy oraz korzystania z dedykowanych procedur i list kontrolnych;
- merytoryczne kontakty z wnioskodawcą;
- uczestniczenie w spotkaniu przed aplikacyjnym (jest to forma fakultatywna) oraz w formalnej aplikacji. Podmiot może zrezygnować ze spotkania przed aplikacyjnego. (Wstępnie wskazany CPM)
- prowadzenie spotkań otwierających i zamykających audyt certyfikacyjny, jak również etapowe informowanie przedstawicieli podmiotu o postępach audytu; upewnienie się, że przedstawiciele certyfikowanego podmiotu rozumieją stwierdzone nieprawidłowości i wiedzą, jakie działania należy podjąć, aby je usunąć;
- prowadzenie spotkań z członkami zespołu certyfikacyjnego bez obecności przedstawicieli certyfikowanego podmiotu w celu: omówienia postępów

prowadzonego procesu certyfikacji, wymiany informacji pomiędzy członkami zespołu i ustalania dalszych działań w procesie problemów i przeszkód występujących w procesie. Dyskusja członków zespołu powinna być ukierunkowana na potencjalne nieprawidłowości i zaplanowanie działań w celu pozyskania dowodów potwierdzających wnioski końcowe (rekomendacje dla Dyrektora LOL);

- informowanie Dyrektora LOL o wszystkich przesłankach, które mogą znacząco wpłynąć, w szczególności opóźnić proces certyfikacji;
- dokumentowanie prowadzonych czynności certyfikacji zgodnie z ustalonymi dla tego procesu w tym Podręczniku zasadami i procedurami;
- zmiana treści stwierdzonych przez członków zespołu nieprawidłowości, tak aby były czytelniejsze i jednoznaczne dla certyfikowanego podmiotu;
- ocena wszystkich członków zespołu;
- poprzez LOL-5, przedstawianie Dyrektorowi LOL rekomendacji (wraz z kompletem dokumentacji dowodowej) do wydania właściwego certyfikatu (AMC1 ARO.GEN.310(a) pkt g).
- współpracowanie z SAR w zakresie analizy niezgodności pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo (ARO.GEN.135(c));

W uzasadnionych przypadkach Dyrektor LOL może zmienić inspektora prowadzącego (CPM), którego wcześniej wyznaczył do prowadzenia procesu certyfikacji.

3.2 Inspektorzy **ASI z funkcją POI są to** osoby, o której mowa w AMC2 ARO.GEN.305(b) pkt a, które odbyły stosowne szkolenie teoretyczne oraz stanowiskowe „Inspektora POI” i w ramach Programu ciągłego nadzoru operacyjnego (CNO) zostały przyporządkowane do konkretnego posiadacza certyfikatu. Inspektor POI jest wyznaczany „Poleceniem służbowym Dyrektora LOL”. Informacja o wyznaczeniu inspektora POI jest przekazywana przez SKPC podmiotowi posiadającemu certyfikat. Do głównych zadań POI należą w szczególności:

- bezpośrednie kontakty robocze z operatorem;
- uczestniczenie w zespołach audytowych przydzielonego podmiotu;
- prowadzenie audytów w ramach CNO;
- prowadzenie spotkań otwierających i zamykających audyt CNO;
- prowadzenie spotkań z członkami zespołu audytowego bez obecności przedstawicieli

Wydanie z: 22.06.2023 Zmiana Nr: 15	KWALIFIKACJE I DOBÓR INSPEKTORA DO WYKONYWANIA ZADAŃ W NADZORZE LOTNICZYM	PNO-1-01-03 Strona 4/12
--	--	-----------------------------------

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

kontrolowanego podmiotu, w celu: omówienia postępów prowadzonego procesu audytowego, wymiany informacji pomiędzy członkami zespołu i ustalania dalszych działań w procesie.

- prowadzenie dokumentacji Programu CNO;
- ocena wszystkich członków zespołu;
- uczestniczenie w zespole reklasifikacji niezgodności (o ile zajdzie taka potrzeba);
- opiniowanie zmian do instrukcji wykonawczych nadzorowanych operatorów;
- analiza dokumentacji dowodowej przedstawianej przez podmioty kontrolowane potwierdzającej usunięcie niezgodności i rekomendowanie ich zamknięcia lub przeklasyfikowania;
- współpracowanie z SAR w zakresie analizy niezgodności pod kątem ich wpływu na bezpieczeństwo (ARO.GEN.135(c));
- współpracowanie z SAR w zakresie ustalania „Profilu Ryzyka” nadzorowanego podmiotu;
- analizowanie raportów ze zdarzeń lotniczych nadzorowanego podmiotu;
- analizowanie Dyrektyw zdolności dotyczących typów statków powietrznych użytkowanych przez nadzorowanego podmiotu;
- okresowe prowadzenie spotkań z kadrą kierowniczą nadzorowanych podmiotów (ARO.GEN.305(b)(2));
- opiniowanie wniosków o zmianę zakresu zatwierdzenia;
- informowanie Dyrektora LOL o wszystkich niepokojących faktach wraz z powiadomieniem SAR, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo wykonywania operacji lotniczych (AMC2 ARO.GEN.305(b) pkt. e).

3.3 Do głównych zadań inspektorów operacyjnych ASI należy:

- uczestniczenie w zespołach audytowych CNO;
- uczestniczenie w zespołach audytowych CER;
- analiza dokumentacji dowodowej przedstawianej przez podmioty kontrolowane potwierdzającej usunięcie niezgodności i rekomendowanie ich zamknięcia lub przeklasyfikowania;
- uczestniczenie w zespole reklasifikacji niezgodności (o ile zajdzie taka potrzeba);
- opiniowanie zmian do dokumentacji operacyjnej;
- opiniowanie wniosków o zmianę zakresu zatwierdzenia;

3.4 Do głównych zadań inspektorów operacyjnych z funkcją standardów lotniczych ASI/FSI należy wyłączny udział w zespołach audytowych CNO/CER w zakresie:

- kwalifikacji i szkoleń załóg lotniczych;
- zarządzania zasobami załóg (CRM) pod warunkiem dysponowania kwalifikacjami CRM
- procedur operacyjnych;
- nadzoru operacyjnego;
- planowania paliwa
- załadunku i wyważenia statku powietrznego, oraz;
- ocena procesu szkoleniowego FC/GI

W ramach kwalifikacji ENG, powyższa ocena dotyczy również operacyjnej poprawności dokumentacji angielskojęzycznej

3.5 Do głównych zadań inspektorów standardów Lotniczych FSI należy wyłączna ocena instrukcji operacyjnej w zakresie:

- OMA cz. 4, cz. 5, cz. 8, cz. 12;
- OMB;
- OMD;
- zarządzania zasobami załóg (CRM) pod warunkiem dysponowania kwalifikacjami CRM
- ocena procesu szkoleniowego FC/GI i/lub CC/GI w zakresie funkcji POI.

W zakresie operacji CAT, statkami powietrznymi o MOPSC powyżej 19 miejsc lub MCTOM powyżej 45360 kg:

- ocena instrukcji operacyjnej OMB rozdz. B-2, B-3, B-9;
- ocena sylabusów szkoleniowych i programów sprawdzianów załóg lotniczych na samolocie i/lub FSTD zawartych w instrukcji operacyjnej OMD prowadzona jest przez FSI z uprawnieniami (aktualnymi lub wygasłymi) na typ lub klasę lub zbliżony operacyjnie typ statku powietrznego.

W przypadku operacji CAT, statkami powietrznymi o MOPSC 19 miejsc i poniżej, inspektor FSI w zakresie powyższej oceny, powinien przejść teoretyczne szkolenie operacyjno-techniczne.

W ramach kwalifikacji ENG, powyższa ocena dotyczy również operacyjnej poprawności dokumentacji angielskojęzycznej.

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

3.6 Do głównych zadań inspektorów operacji Lotniczych FOI należy wyłączna ocena w zakresie inspekcji:

- ENR;
 - CAB;
 - FSTD;
 - CTD;
- oraz;
- ocena procesu szkoleniowego FC/GI i/lub CC/GI w zakresie funkcji POI;
 - udział w lotach pokazowych DEM w zakresie funkcji ASI.

W ramach kwalifikacji ENG, powyższa ocena dotyczy również operacyjnej poprawności dokumentacji angielskojęzycznej.

3.7 Do głównych zadań inspektorów operacyjnych z funkcją zarządzania ryzykiem zmęczenia ASI/FRM należy wyłączna ocena instrukcji operacyjnej oraz wyłączny udział w zespołach audytowych CNO/CER w zakresie:

- zarządzania ryzykiem zmęczenia (FRM)
 - ograniczeń czasu służby i wypoczynku (FTL).
- oraz;
- oceny procesu szkoleniowego FC/GI i/lub CC/GI w zakresie funkcji POI.

W ramach kwalifikacji ENG, powyższa ocena dotyczy również operacyjnej poprawności dokumentacji angielskojęzycznej

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

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

Do takich zadań należą min.:

- a) proces pierwszej certyfikacji lub rozszerzenia zakresu zatwierdzenia;
- b) proces analizy projektu i zatwierdzania instrukcji wykonawczych typu Instrukcja Operacyjna lub Lista Minimalnego Wyposażenia (MEL), dokumentacji systemu zarządzania;
- c) proces Ciągłego Nadzoru Operacyjnego CNO;
- d) proces analizy i zatwierdzania zmian do już zatwierdzonych instrukcji wykonawczych;
- e) proces wydawania zatwierdzeń szczególnych;

f) prowadzenie inspekcji typu ENR, CAB, FSTD, CTD, STA, SAFA, SANA, SACA.

g) Prowadzenie inspekcji statków powietrznych lotnictwa ogólnego.

4.2 W zadaniach wymienionych w pkt 4.1 są lub mogą wystąpić obszary wymagające specyficznych 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.

4.3 Do każdego zadania wyznaczony zostaje tzw. inspektor odpowiedzialny (zgodnie z procedurą administracyjną PNO-1-02-01), który posiada wiedzę i doświadczenie z zakresu obowiązujących przepisów i procedur mających zastosowanie. Szczególnym przypadkiem takiego inspektora jest CPM, jako prowadzący cały proces certyfikacji.

UWAGA: Podział zadań pomiędzy inspektorów realizowany jest zgodnie z „raportem zespołu zadaniowego EASA” oraz załączoną do niego „macierzą” czynności certyfikacyjnych”.

4.3.1. Naczelnik Inspektoratu, w porozumieniu z LOL-5, zgodnie z zakresem kontroli i kwalifikacjami zasobów inspektorskich, wyznacza inspektora odpowiedzialnego i inspektorów pomocniczych. Skład Zespołu podlega weryfikacji LOL.

Jest to I poziom doboru.

4.3.2 Inspektor odpowiedzialny postępując zgodnie z PNO-1-02-01 oraz 4.3.1 przydziela wyznaczonym specjalistom podzadania . Jest to II poziom doboru.

4.4 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 z puli stale współpracujących pilotów;
- c) zaangażowanie eksperta zewnętrznego doraźnie/ad hoc;
- d) zaangażowanie eksperta zewnętrznego z puli ekspertów EASA;

z uwzględnieniem ewentualnych konfliktów interesów (patrz schemat: Zasady doboru

Wydanie z: 22.06.2023 Zmiana Nr: 15	KWALIFIKACJE I DOBÓR INSPEKTORA DO WYKONYWANIA ZADAŃ W NADZORZE LOTNICZYM	PNO-1-01-03 Strona 6/12
--	--	-----------------------------------

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

inspektora do zadań certyfikacyjnych). **Jest to III poziom doboru.**

4.5 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 LOL-5 pod kątem administracyjnym i prawidłowości wypełniania procedur i tworzenia dokumentacji.

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

4.6 Każde nabyte uprawnienie wyższe niż ASI, pozwalające prowadzić audyty, podlega cyklicznej weryfikacji Dyrektora LOL i/lub Mentorów Standaryzacji i konieczne jest przeprowadzenie praktycznego sprawdzenia pełnienia zadań przez inspektora w przypisanej roli nie rzadziej niż **raz na 3 lata**. W przypadkach koniecznych (we współpracy z SAR) ww kontrola może zostać przeprowadzona doraźnie, a negatywne wyniki mogą spowodować skrócenie 3-letniego okresu kontrolnego lub/i odebranie przyznanego uprawnienia. Postępowanie oceniające jest realizowane zgodnie z procedurą PR-OCENA-01

4.7 Inspektorzy ASI wykonujący zadania kontrolne oceniani są na bieżąco przez:

- Inspektora CPM w procesie certyfikacji (w każdym przypadku w którym ASI brał udział);
- Inspektora POI lub w przypadku AHAC inspektora nadzorującego w procesie CNO (w każdym przypadku w którym ASI brał udział);
- Naczelnika poprzez analizę efektów i jakości pracy wykonywanej w siedzibie Urzędu.

Powyższe oceny są ocenami indywidualnymi i tylko przy negatywnej ocenie taka informacja musi zostać ujęta w formie notatki i przekazana bezpośredniemu przełożonemu.

4.8 Oceny z pkt 4.6 muszą zostać ujęte na druku „Ocena Inspektora prowadzącego” z Załącznika do tego Rozdziału. Postępowanie oceniające jest realizowane zgodnie z procedurą PR-OCENA-01.

5. OBOWIĄZKI I ODPOWIEDZIALNOŚĆ INSPEKTORA NADZORU OPERACYJNEGO

5.1 Standardowe zakresy obowiązków, odpowiedzialności i uprawnień inspektorów operacyjnych podane są w indywidualnych zakresach obowiązków. Pojęcie inspektora ASI

obejmuje grupy inspektorów, którzy są dedykowani do prowadzenia inspekcji w wybranych obszarach kontroli, odpowiednich do swoich zakresów, a także do prowadzenia sprawdzeń wykonywania inspekcji tych obszarów przez pozostałych inspektorów ASI.

5.2 Podstawowym zadaniem inspektora operacyjnego jest badanie, jaki poziom bezpieczeństwa operacyjnego Operator jest w stanie osiągnąć oraz jaki faktycznie uzyskuje. Aby z audytu i/lub inspekcji operacyjnej mogły wynikać konstruktywne wnioski, inspektor musi wykonać: fizyczne czynności kontrolne, zebrać dowody, dokonać oceny, opracować raport z kontroli, oraz ewentualne raporty niezgodności (NCR) i zalecenia pokontrolne.

5.3 Zarówno zalecenia jak i uwagi krytyczne powinny być oparte na odpowiednio udokumentowanych faktach. Wszelkie stwierdzone przez inspektorów uchybienia (niezgodności z ustanowionym standardem) muszą być natychmiast zgłoszone zainteresowanym przedstawicielom kontrolowanych Podmiotów. Jeżeli w określonym czasie Podmiot nie podejmie działań korygujących w odpowiedzi na niezgodności podane przez inspektora w Raporcie NCR, będzie to stanowiło podstawę podjęcia działań prawnych wobec Podmiotu przez Prezesa Urzędu.

5.4 Zgodnie z ARO.GEN.305(b)(2) inspektorzy POI powinni utrzymywać częsty kontakt z przypisanymi im Podmiotami w celu dokonywania bieżącej oceny funkcjonowania ich organizacji oraz pracy personelu podczas prowadzenia operacji, obsługi technicznej i szkolenia. W każdej sytuacji w kontaktach z Podmiotem, inspektorzy operacyjni powinni zawsze zalecać zachowywanie zgodności z przepisami bezpieczeństwa.

Należy podkreślić znaczenie właściwej współpracy i zachowanie, inicjatywy, dobrych stosunków i bezstronności w kontaktach z przedstawicielami Podmiotów.

5.5 W zależności od specjalizacji inspektora do jego obowiązków należy:

- Prowadzenie okresowych kontroli (audytów) i/lub inspekcji oraz bieżący nadzór operacyjny Podmiotu, zgodnie z opracowanym planem, programem kontroli (audytów) i/lub inspekcji oraz odpowiednimi przepisami i instrukcjami;
- Prowadzenie doraźnych kontroli (audytów) i/lub inspekcji.

Wydanie z: 22.06.2023 Zmiana Nr: 15	KWALIFIKACJE I DOBÓR INSPEKTORA DO WYKONYWANIA ZADAŃ W NADZORZE LOTNICZYM	PNO-1-01-03 Strona 7/12
--	--	-----------------------------------

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

c) Informowanie kontrolowanego Podmiotu na piśmie (Protokół z kontroli ULC-GEN-01 i raporty NCR) o wszelkich stwierdzonych uchybieniach z poleceniem przedstawienia w określonym terminie propozycji działań korygujących;

d) Przedstawienie raportów z każdego audytu i/lub inspekcji, oraz wypełnienie i opracowanie wszystkich odnośnych druków pokontrolnych;

e) Badanie i raportowanie 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 Podmiot.

f) Informowanie na bieżąco kierownictwo LOL o wszystkich sprawach dotyczących prowadzenia operacji z uwzględnieniem funkcjonowania personelu kierowniczego, lub zmian w organizacji Przewoźnika.

g) Stałe analizowanie odnośnych dokumentów Podmiotu (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.

5.6 Inspektorzy nadzoru operacyjnego w zależności od kwalifikacji są uprawnieni do prowadzenia:

- Inspekcji załogi lotniczej podczas lotu na trasie (*En-route Inspection – ENR*);
- Inspekcji personelu pokładowego w kabinie pasażerskiej podczas lotu (*Cabin Inspection – CAB*);
- Inspekcji statku na płycie lotniska (*RAMP-SANA*), *RAMP-SACA* oraz *RAMP-SAFA*);
- Innych rodzajów inspekcji operacyjnych, do których posiada ważne licencje, uprawnienia i kwalifikacje specjalistyczne, zgodnie z indywidualnym zakresem obowiązków;
- Uczestniczenia i oceniania lotów pokazowych (DEMO) i testach na ziemi podczas certyfikacji dla otrzymania Certyfikatu AOC;
- kontroli prowadzenia treningu na symulatorze lotu lub urządzeniu treningowym FSTD/CTD);
- oceny procesu szkoleniowego FC/GI i CC/GI
- inspekcji (audytu) bazy operacyjnej (STA).

6. AKREDYTACJA INSPEKTORA OPERACYJNEGO


6.1 Inspektor operacyjny, który nabył kwalifikacje do samodzielnego prowadzenia inspekcji operacyjnych otrzymuje „Upoważnienie” upoważniające go do pełnienia czynności inspekcyjnych określonych w ustawie Prawo lotnicze i przepisach wykonawczych, a w szczególności wydanych na podstawie art. 30 ustawy PL. Wzór upoważnienia podany jest w rozporządzeniu MI ws. kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego.

6.2 Inspektor operacyjny zamierzający przeprowadzić inspekcję doraźną, a w szczególności:

- inspekcję RAMP-SANA, w odniesieniu do operatorów krajowych, musi **przed przystąpieniem** do czynności służbowych okazać osobie kontrolowanej ważną legitymację służbową;
- inspekcję RAMP-SAFA/SACA w odniesieniu do operatorów zagranicznych, musi **przed przystąpieniem** do czynności służbowych okazać certyfikat inspektora lotnictwa cywilnego (CAIC) i upoważnienie Prezesa ULC do przeprowadzenia czynności kontrolnych w zakresie inspekcji obcych statków powietrznych.

6.3 W przypadku inspekcji lub audytów wykonywanych w składzie zespołu operacyjnego (certyfikacyjnego lub CNO), przewodniczący zespołu audytowego okazuje przed przystąpieniem do czynności inspekcyjnych Polecenie Prezesa Urzędu, wystawione na druku ULC-PID-01, podające nazwiska inspektorów będących w składzie zespołu określonych w tym Poleceniu upoważnionych do wykonania, czynności inspekcyjnych (audytu) oraz imienne upoważnienia do przeprowadzenia kontroli (druk GEN-10).

6.4 Inspektor operacyjny chcący zabezpieczyć statek powietrzny zgodnie z art. 27 ust. 3a lub zatrzymać zgodnie z art. 155a ustawy Prawo lotnicze musi posiadać stosowne upoważnienie do zabezpieczenia/zatrzymania i/oraz zwalniania statków powietrznych.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: System zarządzania
	Departament Operacyjno-Lotniczy LOL	
	Tytuł procedury: PROCEDURA NADZORU NAD KOMPETENCJAMI INSPEKTORÓW PROWADZĄCYCH	Nr PR-OCENA-01

L.p.	Działanie	UWAGI
1.	Dyrektor LOL, w oparciu o prowadzony rejestr inspektorów, wyznacza indywidualny plan ocen kompetencji dla inspektorów POI. Okres oceny nie powinien przekraczać cyklu 3 letniego.	Załącznik Okres nie dłuższy niż 3 lata
2.	Okres ważności oceny liczony jest do końca roku cyklu 3 letniego. W uzasadnionych przypadkach dopuszcza się przeprowadzenie oceny do końca pierwszego kwartału cyklu następnego, pierwotny okres ważności kontroli nie ulega jednak zmianie.	
3.	Ocena okresowa prowadzona jest bezpośrednio przez LOL i/lub Mentorów Standaryzacji, wykazanych w poleceniu LOL. Na wniosek LOL, LOL-5 włącza wyznaczonego inspektora oceniającego do składu zespołu audytowego, w ramach którego przeprowadzona zostanie kontrola kompetencji.	
4.	Po akceptacji składu Zespołu audytowego przez Dyrektora LOL, inspektor oceniający staje się formalnie członkiem zespołu audytowego.	
5.	Inspektor oceniający zgodnie z pkt.4.7 Rozdziału PNO-1-01-03 w trakcie wykonania oceny inspektora kontrolowanego wypełnia odpowiednie pozycje w „Arkuszu Oceny” zaczynając od przedaudytowego spotkania wyznaczonego zespołu.	
6.	Inspektor oceniający może zakończyć ocenę dopiero po wykonaniu przez ocenianego inspektora wszystkich działań związanych z przeprowadzoną kontrolą.	
7.	Po zakończonej ocenie „Arkusz Oceny” przekazywany jest przez Inspektora Oceniającego do Dyrektora LOL.	
8.	Dyrektor LOL po zapoznaniu się z oceną podejmuje działania: - w przypadku pozytywnej oceny - brak dodatkowych działań oznaczające utrzymanie uprawnień przez inspektora ocenianego; - w przypadku negatywnej oceny podejmuje działania doraźne mające na celu eliminację braków w tym umieszczenie w planie kontroli kompetencji dodatkowa kontrola doraźną powrót do pkt 2 lub złożenie wniosku o cofnięcie uprawnień.	
9.	Dyrektor LOL przekazuje wyniki oceny kompetencji do Naczelnika – bezpośredniego przełożonego ocenianego inspektora, który wyniki w/w oceny kompetencji powinien uwzględnić w ramach Oceny Okresowej pracownika ULC.	
10.	Naczelnik inspektora ocenianego przekazuje „Arkusz Oceny” do Sekretariatu w celu umieszczenia go w teczce osobowej pracownika	

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

Załącznik

Arkusz Ocen kompetencji Inspektora Prowadzącego (POI)			
Oceniany Imię i Nazwisko funkcja	
Przełożony Imię i Nazwisko funkcja	
Plan wykonywania oceny kompetencji w okresie.....			
W procesie Nazwa procesu/ nazwa operatora	 data
funkcja	częstotliwość	okres	Oceniający
POI/ inspektor nadzorujący AHAC /DGR	co najmniej jedna w okresie 3 letnim	w roku	wyznaczony inspektor oceniający
CPM		

Ocena Kompetencji		
Oceniający Imię i Nazwisko funkcja
Opis		
Data i podpis		

Uwaga : 1. Okres w jakim należy wykonać ocenę należy określić biorąc pod uwagę ostatnią ocenę inspektora lub datę wykonania pierwszego audytu w roli inspektora prowadzącego

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

Ocena Kompetencji	
Opis	
Data i podpis	
Wnioski:	
Data i podpis	
Zapoznałem się z oceną i wnioskami	Data i podpis

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

CELOWO
POZOSTAWIONO
PUSTE