



Pytania i odpowiedzi

Seminarium z przewoźnikami lotniczymi
24/01/2013



Pytanie 1

- W związku z wyznaczonym w art. 10 ust 1 rozporządzenia KE terminem wejścia przepisów rozporządzenia w życie (28.10.2012 r.) Urząd wymaga od polskich podmiotów stosowania się do tych przepisów z tym dniem, czy też wystąpił do KE i EASA o odroczenie stosowania tego rozporządzenia do dnia 28.10.2014 r.?
- Jeśli tak, to czy ULC uzyskał już zgodę KE i EASA na takie odłożenie w czasie stosowania w Polsce tego rozporządzenia ?



Odpowiedź 1

- Prezes Urzędu wystąpił z notyfikacją odstąpienia od stosowania przepisów załączników I-V do Rozporządzenia 965/2012 do dnia 28/10/2014, wysyłając w dniu 15/12/2012 stosowne dokumenty do Ministerstwa Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej.
- Zgodnie z naszą wiedzą nie jest wymagana formalna zgoda KE
- Fakt zastosowania odstąpienia zostanie „stosownie” opublikowany.



Pytanie 2

- Od kiedy, zgodnie z polityką ULC, wszystkie nowe aplikacje o wydanie AOC będą musiały spełniać wymagania rozporządzenia Nr 965/2012 ? Czy jest to data 28.10.2012 r., czy też od 28.10.2014 r. ?



Odpowiedź 2

- ⊙ Z formalnego punktu widzenia nowe przepisy zaczną obowiązywać od dnia 28/10/2014.
- ⊙ Jednakże z uwagi na długi (co najmniej 90 dni roboczych) proces certyfikacji, wszystkie aplikacje złożone w takim okresie MUSZĄ być zgodne z nowymi wymaganiami – certyfikat będzie wydany wg nowych przepisów.
- ⊙ To samo dotyczy procesów certyfikacji, które się przeciągają i nie rokują nadziei zakończenia przed 28/10/.2014.
- ⊙ W treści notyfikacji ULC zadeklarował, że od 1/06/2014 r. będzie gotowy do przeprowadzenia certyfikacji wg nowych przepisów.



Pytanie 3

- Czy, a jeśli tak, to w jakim stopniu posiadacze AOC będą uczestniczyli w przygotowaniu przez ULC raportu konwersji ?



Odpowiedź 3

- ⊙ Raport konwersji dotyczy TYLKO operatorów śmigłowcowych.
- ⊙ Pierwsza część raportu, przygotowanego wg szablonu EASA, została przygotowana przez ULC i wysłana wraz z notyfikacją.
- ⊙ Uzupełniony Raport konwersji musi być przesłany w terminie późniejszym i dotyczy następujących obszarów:
 - **Differences between national requirements and the Implementing Rules**
 - **Conversion method**
 - **Conversion timescale**
- ⊙ POI każdej firmy spotka się z przedstawicielami firmy i wspólnie ustalą szczegóły.



Pytanie 4

- Czy w związku z nowymi wymaganiami KE dot. wymagań certyfikacji AOC ulegnie zmianie rozporządzenie MI ws. certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421) oraz inne związane z tym rozporządzenia MTBiGM, w tym np. o czasie pracy ? Jak daleko zaawansowane są projekty tych nowelizacji ?



Odpowiedź 4

- ⊙ Aktualnie procedowana jest zmiana do Rozporządzenia:
 - o certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym – art. 163
 - Kontroli przestrzegania przepisów art. 27-30
 - Rozliczania czasu pracy – art. 103(4)
 - W sprawie czasu pracy w przewozie lotniczym śmigłowcami - art. 103c
- ⊙ Art. 95g ustawy PL
- ⊙ Proponowane zmiany w maksymalnym możliwym zakresie dostosowują polskie prawo do rozporządzenia Komisji (UE) 965/2012
- ⊙ Należy jednak podkreślić, że prawo EU stosuje się wprost i w przypadku sprzeczności prawa krajowego i prawa EU stosuje się prawo unijne.



Pytanie 5

- Dlaczego wzór certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnych podane w projekcie noweli rozporządzenia ws. certyfikacji odbiegają nieco od wzoru podanego w rozporządzeniu KE (Part ARO, Dodatek I - II). Taki stan może powodować wpisywanie do raportów SAFA niezgodności ze standardem EASA, jak to już miało wcześniej miejsce (np. DGAC, CAA CS), co obciąża konto przewoźnika w programie SAFA ?



Odpowiedź 5

- ⦿ Wzór AOC w projekcie rozporządzenia będzie zgodny z Anekssem 6 ICAO oraz Part-ARO.
- ⦿ Jeżeli chodzi o aktualne raporty SAFA nie ma z tym problemu – Polska zgłosiła odstępstwo do ICAO od stosowania wzoru certyfikatu AOC i SO zgodnego z Anekssem 6 ICAO



Pytanie 6

- Czy ULC ma wiedzę, kiedy zostaną opublikowane wymagania ws. NCC i NCO oraz jakich jeszcze wymagań KE i EASA ws. certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym można się spodziewać w najbliższych latach ?



Odpowiedź 6

Odpowiedź jest zawarta w prezentacji.

- ⊙ NCC i NCO – koniec 2013 r,
- ⊙ CAT A-A i Balony – koniec 2013 r.
- ⊙ SPA – koniec 2013 r.
- ⊙ CS-FTL
- ⊙ CS-MMEL complex, CS-MMEL non complex - ??



Pytanie 7

- Czy ULC przewiduje, a jeśli tak to kiedy, publikację w Dzienniku Urzędowym ULC, tekstów materiałów AMC oraz GM do rozporządzenia Nr 965/2012 w języku POLSKIM ?

Odpowiedź 7:

Aktualnie poszukujemy organizacji tłumaczącej.

Formalnie nie ma obowiązku tłumaczenia i publikacji



Pytanie 8

- Czy w związku z opublikowaniem przez EASA materiałów AMC & GM, ULC dokona odpowiednich zmian w Podręczniku PNO, w tym zmian lub uzupełnienia procedur postępowania oraz druków aplikacji o wydanie AOC, a także kart kontrolnych audytów certyfikacji ? Jeśli tak, to kiedy można się spodziewać opublikowania tych dokumentów w Dzienniku Urzędowym ULC i wycofania dotychczasowego Podręcznika PNO ?



Odpowiedź 8

- ⊙ Aktualnie trwają prace nad zm. 14 do PNO czyszczącą niektóre procedury.
- ⊙ LOL przewiduje, że z dniem **01/03/2014** roku zostanie wprowadzony do stosowania nowy podręcznik PNO oparty na nowych wymaganiach rozporządzenia 965/2012.
- ⊙ Należy jednak podkreślić, że dotychczasowy podręcznik PNO nie może być wycofany w całości – w dalszym ciągu niektórzy operatorzy będą certyfikowani wg EU-OPS i JAR-OPS 3 a AWC wg PL-6.



Pytanie 9 a

Czy w związku z dość „syntetyczną” i całkowicie pozbawioną procedur postępowania zawartością merytoryczną Part ORO, Sekcja 2 – System zarządzania, ULC zechciałby wyjaśnić co następuje:

- a) czy obecnie wymagany EU-OPS 1.035 system jakości będzie uznane za wystarczający dla wykazania zgodności z wymaganiem ORO.GEN.200(a)(6) ?

ORO.GEN.200 System zarządzania

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:

- 6) stanowisko ds. monitorowania spełniania przez operatora odpowiednich wymagań. W procesie monitorowania zgodności z wymaganiami uwzględnia się system przekazywania informacji o nieprawidłowościach do kierownika odpowiedzialnego, co ma zapewnić skuteczne wdrożenie koniecznych działań naprawczych; oraz

Raczej TAK

2.3 Cel systemu jakości

2.3.1 System jakości ma za zadanie umożliwić operatorowi monitorowanie zgodności prowadzonych operacji lotniczych z wymaganiami JAR-OPS 1, Instrukcją Operacyjną, instrukcją zarządzania obsługą techniczną (*Maintenance Management Exposition - MME*) oraz każdym innym standardem określonym przez przewoźnika lub władzę lotniczą w celu zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych oraz zdolności do lotu użytkowanych przez niego statków powietrznych.



P

OPS 1.037

Program zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów

- a) Operator ustanawia i utrzymuje program bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom, który może być zintegrowany z systemem jakości i obejmuje:
- 1) programy osiągania i utrzymania przez wszystkie osoby uczestniczące w prowadzonych operacjach świadomości ryzyka; oraz
 - 2) system zgłaszania zdarzeń, umożliwiający zestawianie i ocenę raportów z zaistniałych incydentów i wypadków w celu identyfikacji niekorzystnych trendów lub usuwania nieprawidłowości, w interesie bezpieczeństwa lotów. System ten zapewnia ochronę tożsamości osoby dokonującej zgłoszenia i umożliwia dokonywanie zgłoszeń anonimowo; oraz
 - 3) ocenę i rozpowszechnianie stosownych informacji dotyczących wypadków i incydentów, jednak bez rozstrzygnięcia o winie; oraz
 - 4) program monitorowania parametrów lotu samolotów, których maksymalna certyfikowana masa startowa (MCTOM) przekracza 27 000 kg. Monitorowanie parametrów lotu (Flight Data Monitoring — FDM) oznacza czynne wykorzystywanie danych o parametrach lotu zarejestrowanych w postaci cyfrowej podczas rutynowych lotów w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Program monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i zawiera odpowiednie środki bezpieczeństwa w celu ochrony źródeł danych; oraz
 - 5) powołanie osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem.
- b) Opracowywanie propozycji działań naprawczych wynikających z programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest obowiązkiem osoby odpowiedzialnej za kierowanie programem.
- c) Skuteczność zmian wynikających z propozycji działań naprawczych zidentyfikowanych w ramach programu bezpieczeństwa lotów i zapobiegania wypadkom jest kontrolowana przez kierownika jakości.

Czy w związku z zawartością zechciał

b) czy obec lotów i za ekwiwale

ORO.GEN

a) Operato

3) c
c
i

Odp: Tyl



Pytanie 9 c

Czy w związku z dość „syntetyczną” i całkowicie pozbawioną procedur postępowania zawartością merytoryczną Part ORO, Sekcja 2 – System zarządzania, ULC zechciałby wyjaśnić co następuje:

- c) czy obecnie wymagany w EU-OPS 1.037(a)(4) program monitorowania parametrów lotu (FDM), będzie uznany za wystarczający dla spełnienia wymagań ORO.GEN.200(a) ?

ORO.GEN.200 System zarządzania

- a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania:
- 1) wyraźnie określone zakresy obowiązków i odpowiedzialność za bezpieczeństwo spoc...
 - 2) opis ogólnej filozofii i zasad postępowania bezpieczeństwa;
 - 3) określenie zagrożeń dla bezpieczeństwa lotu oraz sposób zarządzania towarzyszącym im ryzykiem, w tym podejmowanie działań zmniejszających ryzyko i weryfikujących skuteczność zarządzania;
 - 4) utrzymywanie personelu przeszkolonego i fachowego w zakresie wykonywania powierzonych mu zadań;
 - 5) dokumentację wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury wprowadzania zmian do tej dokumentacji;
 - 6) stanowisko ds. monitorowania spełniania przez operatora odpowiednich wymagań. W procesie monitorowania zgodności z wymaganiami uwzględnia się system przekazywania informacji o nieprawidłowościach do kierownika odpowiedzialnego, co ma zapewnić skuteczne wdrożenie koniecznych działań naprawczych; oraz
 - 7) wszelkie dodatkowe wymagania przewidziane odpowiednimi podczęściami niniejszego załącznika lub innych stosownych załączników.

ORO.AOC.130 Monitorowanie parametrów lotu — samoloty

- a) Operator ustanawia i utrzymuje system monitorowania parametrów lotu dla samolotów o maksymalnej certyfikowanej masie startowej większej niż 27 000 kg. System ten włącza się do systemu zarządzania operatora.
- b) System monitorowania parametrów lotu nie przewiduje sankcji i obejmuje odpowiednie środki ochrony źródła/źródeł danych.

Raczej TAK



Pytanie 9 d

Czy w związku z dość „syntetyczną” i całkowicie pozbawioną procedur postępowania zawartością merytoryczną Part ORO, Sekcja 2 – System zarządzania, ULC zechciałby wyjaśnić co następuje:

- d) gdzie w obecnej strukturze wymagań Part ORO należy umieścić obecnie wymagany w EU-OPS 1.420 system zgłaszania zdarzeń ? Czy jest on w pełni kompatybilny z krajowym rozporządzeniem ws wypadków i zdarzeń lotniczych (Dz. U. Nr 35, poz. 225 z 2007 r.) ?

ORO.GEN.160 Zgłaszanie zdarzeń

- a) Operator zgłasza właściwemu organowi, a także innym organizacjom, których informowanie jest wymagane przez państwo operatora, wszelkie wypadki, poważne incydenty i zdarzenia określone w rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 Parlamentu Europejskiego i Rady ⁽¹⁾ oraz w dyrektywie 2003/42/WE.
- b) Bez uszczerbku dla lit. a), operator zgłasza właściwemu organowi i organizacji odpowiadającej za projekt statku powietrznego wszelkie incydenty, przypadki nieprawidłowego działania, usterki techniczne, przekroczenia ograniczeń technicznych, zdarzenia mogące wskazywać obecność niedokładnych, niepełnych lub niejasnych informacji w danych ustalonych zgodnie z rozporządzeniem Komisji (WE) nr 1702/2003 ⁽²⁾ lub inne nieprawidłowe okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu eksploatacji statku powietrznego, ale nie skutkowały wypadkiem ani poważnym incydentem.
- c) Bez uszczerbku dla rozporządzenia (UE) nr 996/2010, dyrektywy 2003/42/WE, rozporządzenia Komisji (WE) nr 1321/2007 ⁽³⁾ oraz rozporządzenia Komisji (WE) nr 1330/2007 ⁽⁴⁾, zgłoszenia, o których mowa w lit. a) i b), są składane w formie i w sposób ustalony przez właściwy organ i zawierają wszelkie znane operatorowi informacje dotyczące zaistniałej sytuacji.
- d) Zgłoszenia składa się możliwie jak najszybciej, ale w żadnym przypadku nie później niż 72 godziny od stwierdzenia przez operatora sytuacji, której dotyczy zgłoszenie, chyba że uniemożliwiają to wyjątkowe okoliczności.



Pytanie 9 e

Czy w związku z dość „syntetyczną” i całkowicie pozbawioną procedur postępowania zawartością merytoryczną Part ORO, Sekcja 2 – System zarządzania, ULC zechciałby wyjaśnić co następuje:

- e) kiedy będą znane wewnętrzne procedury ULC wspomagające system certyfikacji, a w szczególności karty kontrolne audytów ?

LOL przewiduje, że z dniem **01/03/2014** roku zostanie wprowadzony do stosowania nowy podręcznik PNO oparty na nowych wymaganiach rozporządzenia 965/2012.

Należy jednak podkreślić, że dotychczasowy podręcznik PNO nie może być wycofany w całości – w dalszym ciągu niektórzy operatorzy będą certyfikowani wg EU-OPS i JAR-OPS 3 a AWC wg PL-6.



Pytanie 10

- Czy opisany w Part ORO.GEN.200(a)(5) Safety Management Manual stanowi część Instrukcji Operacyjnej czy jest dokumentem samodzielnym ?

ORO.GEN.200 System zarządzania

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:

5) dokumentację wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury wprowadzania zmian do tej dokumentacji;

Odpowiedź 10:

Decyzja należy do Operatora – ULC nie będzie narzucał sposobu rozwiązania. Poprzez analogie do Księgi Jakości można SMM użytkować niezależnie.

Zgodnie z AMC 2 ORO.GEN.200(a)(5) c - SMM może być zawarty w podręczniku /jednym z podręczników organizacji

Zwracam uwagę, że ten punkt nie dotyczy TYLKO SMM ale całej dokumentacji systemu zarządzania



Pytanie 11

- Czy wymagania opisane w ORO.GEN.200(a)(2) oraz (3) i (5) można opisać w jednym dokumencie, czy też ULC będzie wymagał, aby każde z tych wymagań było opisane w oddzielnych podręcznikach ?

ORO.GEN.200 System zarządzania

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:

- 2) opis ogólnej filozofii i zasad postępowania operatora w zakresie bezpieczeństwa, które określa się mianem polityki bezpieczeństwa;
- 3) określenie zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego stwarzanych przez działalność operatora, ocenę tych zagrożeń oraz sposób zarządzania towarzyszącym im ryzykiem, w tym podejmowanie działań zmniejszających ryzyko i weryfikujących skuteczność zarządzania;
- 5) dokumentację wszystkich kluczowych procesów systemu zarządzania, w tym procesu uświadamiania personelowi jego obowiązków oraz procedury wprowadzania zmian do tej dokumentacji;



Odpowiedź 11

GM1 ORO.GEN.200(a)(5) System zarządzania

DOKUMENTACJA SYSTEMU ZARZĄDZANIA ORGANIZACJI

- (a) Nie wymaga się powielania informacji w kilku dokumentach. Informacje mogą być zawarte w jakimkolwiek podręczniku/instrukcji organizacji (np. instrukcja operacyjna, instrukcja szkoleniowa), które również mogą być łączone.
- (b) Organizacja może również zdecydować o dokumentowaniu niektórych informacji podlegających wymogowi dokumentowania w oddzielnych dokumentach (np. w procedurach). W takim przypadku należy zapewnić, że podręczniki/instrukcje zawierają odpowiednie odniesienia do każdego oddzielnego dokumentu. Każdy z takich dokumentów powinien być uznawany za integralną część dokumentacji systemu zarządzania organizacją.

AMC3 ORO.MLR.100 Operation Manual – general podaje, że rozdział 3 OM to „Management Manual”



Pytanie 12

- Czy do spełnienia wymagań ORO.GEN.200(a)(3) należy stosować podręcznik ICAO Doc 9859 (wyd III), czy też można wykorzystać normę ISO 31000 ? A może jakieś inne wskazówki praktyczne ULC w tej sprawie ?



Odpowiedź 12

Na dzisiaj SMM ICAO Doc. 9859 wyd. III ale można wykorzystywać wszystkie materiały doradcze

Wsparciem metodycznym do wdrożenia zasad zarządzania ryzykiem na poziomie całego przedsiębiorstwa są niżej wymienione międzynarodowe standardy zarządzania ryzykiem:

1. AS/NZS 4360:2004 Risk Management (Australia, Nowa Zelandia 2004);
2. BS-6079-3:2000 Project management. Guide to the management of business related project risk (Wielka Brytania 2000);
3. CAN/CSA Q850 Risk Management: Guideline for Decision-Makers (Kanada 1997);
4. COSO II - ERM Enterprise Risk Management - Integrated Framework (USA 2004);
5. IEC Guide 73:2009 Risk Management–Vocabulary - Guidelines for use in standards (2009);
6. IEC/ISO 31010 Risk management - Risk assessment techniques (2009).
7. ISO 31000 Risk Management – Guidelines for principles and implementation of risk management (2009);
8. JIS Q 2001:2001 Guidelines for development and implementation of a risk management system (Japonia 2001);
9. ONR 49000:2004 Risikomanagement für Organisationen und Systeme: Begriffe und Grundlagen (Austria 2004);



ISO 31000

Celem standardu ISO 31000 opublikowanego w 2009 roku jest przedstawienie ogólnych zasad i wytycznych dotyczących zarządzania ryzykiem oraz docelowo zastąpienie szeregu wypracowanych standardów, metod lub modeli przeznaczonych dla różnych gałęzi przemysłu. Obecnie standardy z rodziny ISO 31000 obejmują:

- ISO 31000: Zasady i wytyczne w sprawie stosowania;
- IEC 31010: Zarządzanie ryzykiem - Techniki oceny ryzyka;
- ISO / IEC 73: Zarządzanie ryzykiem – Słownictwo.

Standard zawiera ogólne wytyczne dotyczące projektowania, wdrażania i utrzymania procesu zarządzania ryzykiem w całej organizacji, a więc ma zastosowanie zarówno do działalności operacyjnej, jak i do realizowanych projektów zapewniając systemowe podejście do zarządzania ryzykiem.

Podobnie jak COSO II czy FERMA zwraca uwagę na niezwykle istotne aspekty odpowiedzialności najwyższego kierownictwa w budowaniu świadomości ryzyka w organizacji, podkreśla wymagania względem polityki zarządzania ryzykiem, formalizacji własności ryzyk w procesach biznesowych oraz przyjęcie programów ciągłego doskonalenia



Pytanie 13

Pytanie dodatkowe, kiedy zostanie przetłumaczony i opublikowany w DZ. URz. ULC nowy podręcznik SMS (z wydanie III) ?

Kończona jest weryfikacja tłumaczenia, więc niedługo



Pytanie 14

- Czy dla wykazania zgodności z wymaganiami ORO.GEN.200 ULC będzie wymagał od przewoźników posługiwania się narzędziami informatycznymi ? Jeśli tak, to jakimi (nie w sensie producenta) tylko ich cech użytkowych i integracji baz danych ?

TAK

1. Trudno analizować dane z lotu (FDM) bez stosownego oprogramowania 😊
2. Procedury i wszelkie działania mają być udokumentowane
3. Stosowanie Excela do większości działań przewidzianych w Systemie zarządzania nie sprawdza się
4. Oprogramowanie powinno być „dobre” do działalności przewoźnika, kultury jego pracowników, ilości zgłoszeń (dobrowolnych), itp..



Pytanie 15 a

A. Jak ULC będzie interpretował zapisy ORO.GEN.200(a)(4) oraz AMC 1 ORO.GEN.200(a)(4) dot. szkoleń personelu „adekwatnych do odpowiedzialności”? Patrz też GM ORO.GEN.200(a)(4) pkt (a)(2), gdzie praktycznie każdy rodzaj szkolenia jest dopuszczalny. Co to znaczy [(a)(1)] adekwatny do odpowiedzialności ?

ORO.GEN.200 System zarządzania

a) Operator ustanawia, wdraża i utrzymuje system zarządzania, który obejmuje:

4) utrzymywanie personelu przeszkolonego i fachowego w zakresie wykonywania powierzonych mu zadań;

AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) Management system

TRAINING AND COMMUNICATION ON SAFETY

(a) Training

(1) All personnel should receive safety training as appropriate for their safety responsibilities.

(2) Adequate

(b) Communication

(1) The operator

(i)

(ii)

(iii)

(iv)

GM1 ORO.GEN.200(a)(4) Management system

TRAINING AND COMMUNICATION ON SAFETY

The safety training programme may consist of self-instruction via the media (newsletters, flight safety magazines), class-room training, e-learning or similar training provided by training service providers.

(ii) conveys safety critical information, especially relating to assessed risks and analysed hazards;

(iii) explains why particular actions are taken; and

(iv) explains why safety procedures are introduced or changed.



Pytanie 15 b

B) Jaki ma być zakres tych szkoleń np. dla szefa zarządzania bezpieczeństwem (safety manager) czy też np. szefa AP&FSP czy FDM, że o Quality manager nie wspomnę, jeśli ktoś zechce sobie utrzymać taki stołek w strukturze?

AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) Management system

COMPLIANCE MONITORING - GENERAL

(e) Training

- (1) Correct and thorough training is essential to optimise compliance in every operator. In order to achieve significant outcomes of such training, the operator should ensure that all personnel understand the objectives as laid down in the operator's management system documentation.
- (2) Those responsible for managing the compliance monitoring function should receive training on this task. Such training should cover the requirements of compliance monitoring, manuals and procedures related to the task, audit techniques, reporting and recording.
- (3) Time should be provided to train all personnel involved in compliance management and for briefing the remainder of the personnel.
- (4) The allocation of time and resources should be governed by the volume and complexity of the activities concerned.



Pytanie 15 c

c. Czy ULC wyda w tej sprawie szczegółowe wytyczne, żeby publiczność wiedziała jakie wymagania ma zastosować do szkoleń ?

Odp.:
Spróbujemy, ale wolimy nie nadinterpretować przepisów



Pytanie 15 d

d. Na przykład, czy szkolenie ISO 9001 wystarczy, czy nie ? A może szkolenie ISO 19011 i ISO 31000 też będzie potrzebne ?

Odp.:

ISO 9000+ISO19011



Pytanie 15 e

e. A co ze szkoleniami fachowymi OPS, MEL, Part M itd., co było wymagane do tej pory ? Dalej będą wymagane ?

Odp:

Tak nic się nie zmienia



Pytanie 15 f

f. Czy

W

Odpow

W

Dodat

po

GM2 ORO.AOC.135(a) Personnel requirements

COMPETENCE OF NOMINATED PERSONS

- (a) Nominated persons in accordance with ORO.AOC.135 should be expected to possess the experience and licensing provisions that are listed in (b) to (f). Exceptionally, in particular cases, the competent authority may accept a nomination that does not meet these provisions in full. In that circumstance, the nominee should have comparable experience and also the ability to perform effectively the functions associated with the post and with the scale of the operation.
- (b) Nominated persons should have:
 - (1) practical experience and expertise in the application of aviation safety standards and safe operating practices;
 - (2) comprehensive knowledge of:
 - (i) the applicable EU safety regulations and any associated requirements and procedures;
 - (ii) the AOC holder's operations specifications; and
 - (iii) the need for, and content of, the relevant parts of the AOC holder's operations manual;
 - (3) familiarity with management systems preferably in the area of aviation;
 - (4) appropriate management experience, preferably in a comparable organisation; and
 - (5) 5 years of relevant work experience of which at least 2 years should be from the aeronautical industry in an appropriate position.
- (c) Flight operations. The nominated person should hold or have held a valid flight crew licence and the associated ratings appropriate to a type of operation conducted under

nie będą



Pytanie 16

- A. Jak w opinii Urzędu ma wyglądać faktyczna różnica pomiędzy "quality assurance" a "compliance monitoring„
- B. Czy w opinii ULC funkcje "safety managera" i "compliance monitoring managera" mogą być pełnione przez jedna osobę?



Odpowiedź 16

16A Nie powinno to być rewolucyjne – dotychczasowy „System jakości” spełnia wymagania na „Compliance monitoring”

16B TAK AMC1.ORO.GEN.200(a)(6)

- (5) W sytuacji kiedy ta sama osoba sprawuje funkcję kierownika ds. monitorowania zgodności oraz kierownika ds. bezpieczeństwa, kierownik odpowiedzialny, w zakresie swojej bezpośredniej odpowiedzialności za bezpieczeństwo, powinien zapewnić, aby obydwu funkcjom przydzielono dostateczne zasoby, z uwzględnieniem wielkości organizacji oraz charakteru i złożoności prowadzonej działalności.
- (6) Niezależność funkcji monitorowania zgodności powinna być ustanowiona poprzez zapewnienie, że audyty i inspekcje są wykonywane przez personel nie ponoszący odpowiedzialności za funkcje, procedury lub produkty będące przedmiotem audytu.



Dziękuję za uwagę

**Na pytania zgłoszone
pisemnie podczas seminarium
udzielimy odpowiedzi na
stronie internetowej ULC**