EASA
European Aviation Safety Agency

Narzędzie oceny systemu zarządzania

Narzędzie oceny systemu zarządzania

Obecny (P)	Istnieją dowody, że wskaźnik jest udokumentowany w dokumentacji systemu zarządzania/SMS organizacji.
Odpowiedni (S)	Wskaźnik w sposób odpowiedni bazuje na wielkości, charakterze, złożoności organizacji oraz nieodłącznym ryzyku prowadzonej działalności.
Sprawny (O)	Istnieją dowody, że wskaźnik jest w użyciu oraz produkowany jest wynik.
Skuteczny (E)	Istnieją dowody, że wskaźnik osiąga zamierzony cel i ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo.

W przypadku wskaźników „obecny, sprawny, i skuteczny" dołączono opis, który ma na celu pomóc inspektorowi określić prawidłowy poziom. Powodem, dla którego brakuje takiego opisu w przypadku wskaźnika „odpowiedni" jest fakt, iż jest on specyficzny dla danej organizacji i niemożliwy do zdefiniowania dla wszystkich rodzajów i wielkości organizacji. Obowiązek określenia odpowiedniości oraz przedstawienia uzasadnienia właściwemu organowi, który będzie prowadził ocenę, spoczywa na organizacji.

Spis treści

Wprowadzenie 4

Jak i kiedy narzędzie jest używane 5

Wytyczne dotyczące narzędzia 7

1 POLITYKA BEZPIECZEŃSTW I JEJ CELE 9

2 ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DOTYCZĄCYM BEZPIECZEŃSTWA 23

3 ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA 27

4 PROMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA 31

5 DODATKOWE ELEMENTY DO ROZWAŻENIA 34

Wprowadzenie

Załącznik 19 ICAO promuje wspólne podejście do zarządzania bezpieczeństwem i nadzoru nad bezpieczeństwem w odniesieniu do wielu dziedzin lotnictwa. Niniejszy dokument przedstawia wspólną metodologię oceny, skupiającą się zarówno na ocenie, jak i na ciągłym doskonaleniu systemu zarządzania/SMS w zakresie nadzoru prowadzonego przez właściwy organ.

Wspólne podejście do oceny skuteczności systemu zarządzania/SMS wspiera właściwe organy w przejściu od tradycyjnego nadzoru w oparciu o wyniki, stanowi wspólną bazę dla oceny skuteczności systemu zarządzania/SMS oraz tworzy solidną podstawę do wzajemnej akceptacji SMS w ramach umów dwustronnych.

Narzędzie oceny jest przeznaczone do wykorzystania przez właściwe organy, ale może być również wykorzystywane przez organizacje w celu oceny skuteczności własnego systemu zarządzania/SMS w celu ciągłego doskonalenia. Uzyskana ocena mogłyby zostać omówiona z właściwym organem w celu uzyskania wspólnego rozumienia skuteczności systemu zarządzania/SMS. Organizacje mogą również wykorzystać narzędzie do oceny systemu zarządzania/systemu zarządzania bezpieczeństwem podwykonawców.

Jak i kiedy narzędzie jest używane

Narzędzie oceny systemu zarządzania może być stosowane zarówno w przypadku certyfikacji (wstępne wdrożenie systemu zarządzania/SMS) jak i w trakcie bieżącego nadzoru.

Certyfikacja/wstępne wdrożenie

Przed wydaniem certyfikatu właściwy organ powinien upewnić się, że wszystkie procesy są „obecne" i „odpowiednie", tak aby wszystkie wymagane elementy funkcjonującego SMS zostały wdrożone przez organizację. Na etapie certyfikacji, znaczna część oceny SMS mogłaby zostać przeprowadzona poprzez sprawdzenie odpowiedniej dokumentacji systemu zarządzania/SMS przy biurku. Jednak realizacja tego etapu w siedzibie organizacji stanowi okazję do przekazania przez inspektora porad i wskazówek dla organizacji w zakresie wdrożenia systemu zarządzania/SMS oraz wsparcia zharmonizowanego wdrożenia.

Nadzór bieżący

Po wstępnym wdrożeniu, organizacja powinna rozpocząć korzystanie z systemu zarządzania/SMS jako elementu swojej działalności. Właściwy organ powinien zapewnić, aby podczas pierwszego cyklu planowania nadzoru, procesy systemu zarządzania/SMS organizacji były „obecne", „odpowiednie" i „sprawne". Organizacja może ostatecznie mieć „skuteczne" procesy, co stanowi dowód skutecznego SMS. Aby sprawdzić, czy procesy SMS są faktycznie „sprawne" i/lub „skuteczne", system zarządzania/SMS powinien być poddawany regularnym przeglądom w celu oceny jego skuteczności. Przegląd powinien obejmować ocenę wszystkich elementów znajdujących się w narzędziu oceny, co można wykonać poprzez połączenie wizyt w organizacji, spotkań oraz oceny przy biurku.

W miarę kształtowania się procesów systemu zarządzania/SMS i przejścia do wskaźnika „sprawny" i „skuteczny", konieczne może okazać się ponowne sprawdzenie kryteriów „odpowiedniości". Zmiany w zatwierdzeniu organizacji mogą wymagać ponownego rozpatrzenia odpowiedniości procesów SMS. Tak więc w przypadku wystąpienia znaczących zmian, właściwy organ może zdecydować o potrzebie dokonania przeglądu obowiązującej oceny w celu zapewnienia, że jest ona nadal właściwa.

Uznanie innych działań nadzorczych

Cenne informacje na temat skuteczności systemu zarządzania/SMS można uzyskać na podstawie innych działań związanych z nadzorem. Działania takie mogą obejmować rutynowe audyty i inspekcje w zakresie zgodności, badania zdarzeń oraz spotkania z organizacją. Powinno to być wzięte pod uwagę przez inspektora poprzez kontakt z innymi inspektorami zaangażowanymi w nadzór nad organizacją. Właściwe organy mogą rozważyć uznanie w przypadku gdy organizacja otrzymała akredytację w wyniku spełnienia standardów branżowych.

Wydłużenie cyklu planowania działań nadzorczych

W kontekście nadzoru w oparciu o wyniki, właściwy organ może wydłużyć cykl planowania działań nadzorczych w odniesieniu do niektórych organizacji (patrz na przykład ARO.GEN.305(c)[1]) na następujących zasadach:

1. organizacja wykazała się skutecznością w identyfikowaniu zagrożeń dla bezpieczeństwa lotniczego i zarządzaniu towarzyszącym im ryzkiem;
2. organizacja wykazała, że według ORO.GEN.130 cały czas posiada pełną kontrolę nad wszystkimi zmianami;
3. nie stwierdzono nieprawidłowości poziomu 1; oraz
4. wszystkie działania naprawcze zrealizowano w terminie przyjętym lub wydłużonym przez właściwy organ zgodnie z ARO.GEN.350(d)(2).

Wymagania dotyczące wydłużenia cyklu audytów mogą zostać ujęte w oparciu o ocenę systemu zarządzania/SMS. W takim przypadku, właściwy organ powinien przynajmniej upewnić się, że wszystkie

[1] Rozporządzenie (UE) nr 965/2012

procesy są „sprawne” oraz że procesy identyfikacji zagrożeń, ocena i ograniczanie ryzyka, zarządzanie zmianami oraz monitorowanie zgodności są „skuteczne”.

Sposób postępowania z posiadaczami wielu certyfikatów

W przypadku organizacji posiadającej wiele certyfikatów, zastosowanie narzędzia oceny systemu zarządzania/SMS powinno być zgodne z zasadą „jeden system zarządzania/SMS = jedna ocena”. Dlatego też, jeżeli jedna organizacja integruje wszystkie certyfikaty w ramach jednego systemu zarządzania/SMS, ocena powinna uwzględniać system zarządzania/SMS jako całość.

Może się jednak zdarzyć, że różne zespoły inspektorów nadzorują ten sam system zarządzania/SMS w odniesieniu do różnych certyfikatów i pojedyncza ocena może okazać się niewykonalna. W takim przypadku, różne oceny powinny być realizowane z udziałem inspektorów z różnych zespołów, co w efekcie końcowym powinno oznaczać przedstawienie przez właściwy organ jednego wspólnego stanowiska.

Wytyczne dotyczące narzędzia

Narzędzie ocenia zgodność oraz skuteczność systemu zarządzania/SMS przy użyciu szeregu wskaźników w oparciu o Załącznik 19 ICAO, Drugie wydanie, oraz Wymagania EASA dotyczące systemu zarządzania w organizacjach. Jest to określane za pomocą 12 elementów struktury systemu SMS ICAO oraz dodatkowych wymagań EASA dotyczących systemu zarządzania. Każdy wskaźnik powinien zostać sprawdzony w celu ustalenia, czy jest obecny, odpowiedni, sprawny i skuteczny, przy użyciu definicji i wytycznych przedstawionych poniżej.

Narzędzie to jest wykorzystywane przez personel inspekcyjny właściwego organu w celu przeprowadzenia ewaluacji i udokumentowania oceny. Inną możliwością jest wykorzystanie częściowe, w pierwszej kolejności przez organizację w celu dokonania oceny własnej, a następnie przez właściwy organ w celu weryfikacji i walidacji oceny organizacji.

Zastosowanie

Narzędzie oceny może być wykorzystane do oceny dowolnej wielkości organizacji. Należy jednak wziąć pod uwagę wielkość, charakter i złożoności organizacji w celu oceny czy indywidualny wskaźnik SMS jest „odpowiedni". Inspektorzy powinni odwoływać się do wszelkich obowiązujących przepisów EASA, które definiują, jak system zarządzania może wyglądać w odniesieniu do małych organizacji rozważając, czy wskaźnik jest „odpowiedni". Właściwy organ powinien również rozważyć wszelkie obowiązujące alternatywne sposoby zapewnienia zgodności jako część oceny systemu zarządzania/SMS.

Narzędzie zostało zaprojektowane w celu ujęcia ogólnych wymagań dotyczących systemu zarządzania/SMS. Ponieważ obecnie nie ma wspólnych wymogów EASA dotyczących systemu zarządzania/SMS, mogą istnieć dodatkowe wymagania sektorowe, które mogą być konieczne do uwzględnienia w ramach oceny.

Definicje stosowane przy wykorzystaniu narzędzia

Obecny (P): Istnieją dowody, że wskaźnik jest udokumentowany w dokumentacji systemu zarządzania/SMS organizacji

Odpowiedni (S): Wskaźnik w sposób odpowiedni bazuje na wielkości, charakterze, złożoności organizacji oraz nieodłącznym ryzyku prowadzonej działalności

Sprawny (O): Istnieją dowody, że wskaźnik jest w użyciu oraz produkowany jest wynik.

Skuteczny (E): Istnieją dowody, że wskaźnik osiąga zamierzony cel i ma pozytywny wpływ na bezpieczeństwo.

W przypadku wskaźników „obecny, sprawny, i skuteczny" dołączono opis, który ma na celu pomóc inspektorowi określić prawidłowy poziom. Powodem, dla którego brakuje takiego opisu w przypadku wskaźnika „odpowiedni" jest fakt, iż jest on specyficzny dla danej organizacji i niemożliwy do zdefiniowania dla wszystkich rodzajów i wielkości organizacji. Obowiązek określenia odpowiedniości oraz przedstawienia uzasadnienia właściwemu organowi, który będzie prowadził ocenę, spoczywa na organizacji.

Poziom PSOE powinien być uważany za progresywny; w pierwszej kolejności musi być obecny, następnie potwierdzony jako odpowiedni, wtedy staje się sprawny, a następnie może być skuteczny. Podczas bieżących ocen, odpowiedniość powinna zostać oceniona ponownie z uwzględnieniem zmian w organizacji i jej działalności.

Element nie może być uznany za skuteczny, jeżeli nie jest obecny, ponieważ jeżeli nie jest udokumentowany, nie może być realizowany w sposób konsekwentny i systematyczny.

Czego należy szukać: kolumna ta zawiera wskazówki dla inspektora podczas sprawdzania każdego wskaźnika i nie powinna stanowić listy kontrolnej. Wymienione elementy nie są specyficzne dla indywidualnego poziomu PSOE, ale wskazują inspektorowi obszary, które być może będzie chciał sprawdzić. Niektóre elementy tej kolumny mogą nie być istotne w zależności od typu i charakteru organizacji.

Poziom szczegółowości dokumentacji

Ważne jest, aby inspektor korzystający z narzędzia oceny udokumentował dowody przeprowadzonej oceny. Dowody obejmują dokumentację, sprawozdania, zapisy rozmów i dyskusji. Na przykład, w przypadku

elementu, który jest obecny, dowód będzie jedynie udokumentowany, natomiast ocena czy jest sprawny, może obejmować ocenę dokumentacji jak również bezpośrednie dyskusje z personelem w organizacji.

Niezgodności i obserwacje

Obowiązujące definicje niezgodności (ang. *findings*) stosowane w przepisach UE nie są spójne w poszczególnych dziedzinach i nie zawsze pasują do oceny systemu zarządzania/SMS, która wymaga skupienia się przede wszystkim na skuteczności procesów. Obserwacje (ang. *observations*) powinny być wykorzystywane do identyfikacji obszarów ciągłego doskonalenia oraz promowania pozytywnej kultury bezpieczeństwa.

W przypadku certyfikacji lub w ramach przejścia na nowe wymagania dla systemu zarządzania/SMS w stosunku do obecnych posiadaczy certyfikatów, wszystkie procesy powinny być obecne i odpowiednie. Jeżeli którekolwiek z nich nie są, zatwierdzenie nie powinno być przyznane lub przejście nie powinno być zaakceptowane. Kiedy system zarządzania/SMS rozpoczął działanie i okresy przejściowe wygasły, w przypadku stwierdzenia podczas oceny, że proces nie jest sprawny, należy wystawić niezgodność.

W przypadku stwierdzenia, że wskaźnik nie jest skuteczny, inspektorzy mogą rozważyć wydanie obserwacji w celu zapoczątkowania proponowanych ulepszeń. Nie należy wystawiać niezgodności jeżeli proces jest „sprawny", ale nie „skuteczny".

Wypełnione narzędzie oceny z uwagami właściwego organu dotyczącymi oceny lub co najmniej streszczenie oceny systemu zarządzania/SMS powinno być dostarczone organizacji wraz z raportem, który zawiera wszystkie niezgodności i obserwacje. Przedstawienie organizacji szczegółowych uwag na temat oceny będzie stanowić pomoc w ciągłym doskonaleniu systemu zarządzania/SMS oraz wsparcie dla pozytywnej kultury bezpieczeństwa na szczeblu Państwa.

Punktacja w ramach oceny systemu zarządzania/SMS

Głównym celem narzędzia oceny jest wsparcie właściwego organu w ocenie skuteczności systemu zarządzania/SMS w sposób konsekwentny, a nie uzyskanie „punktów". Uznaje się również, że schemat działania ANS może prognozować swego rodzaju punktację w ramach oceny systemu zarządzania/SMS.

Jeżeli właściwy organ zdecyduje się na wprowadzenie punktów w ocenie systemu zarządzania/SMS w swojej branży, konieczne jest uwzględnienie następujących kwestii:

- Punktacja nie powinna być liniowa, lecz wykładnicza, dzięki czemu uzyskiwany jest wyższy wynik za skuteczność, co zachęci organizacje w dążeniach do osiągnięcia tego poziomu w swoich procesach.
- Punktacja nie powinna być wykorzystywana w kategoriach zaliczony/niezaliczony, ale jako pomoc w ocenie stopnia dojrzałości systemu zarządzania/SMS jako odniesienie w stosunku do innych organizacji oraz jako pomoc w ciągłym doskonaleniu.
- Punktacja może powodować złe zachowania w organizacjach, co może mieć negatywny wpływ na kulturę bezpieczeństwa.

1 POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA I JEJ CELE

1.1 ZAANGAŻOWANIE I ODPOWIEDZIALNOŚĆ KIEROWNICTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym definiuje swoją politykę bezpieczeństwa zgodnie z międzynarodowymi i krajowymi wymaganiami.

Polityka bezpieczeństwa będzie:

e) podpisana przez dyrektora odpowiedzialnego organizacji;

g) okresowo analizowana, aby zapewnić, że ma zastosowanie i pozostaje odpowiednia dla podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Istnieje polityka bezpieczeństwa podpisana przez kierownika odpowiedzialnego, która zawiera zobowiązanie do ciągłego doskonalenia, spełnia wszystkie obowiązujące wymagania prawne i standardy oraz uwzględnia najlepsze zasady postępowania.		Polityka podlega okresowym przeglądom w celu zapewnienia, że pozostaje ona odpowiednia dla danej organizacji.	Kierownik odpowiedzialny zna zawartość polityki bezpieczeństwa.

Czego należy szukać?

- Porozmawiać z kierownikiem odpowiedzialnym w celu dokonania oceny wiedzy i zrozumienia polityki bezpieczeństwa.
- Potwierdzić zgodność z przepisami UE.
- Porozmawiać z personelem w celu określenia czy polityka jest czytelna i zrozumiała.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(2) I (a)(6) AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" punkt (a)(2) i (a)(6) AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania" – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2) (3)(5) „System zarządzania" punkt (e) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(2) oraz AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(2)	ATS.OR.200 "System zarządzania" Punkt (1) AMC1 ATS.OR.200(1) (i) System zarządzania bezpieczeństwem POLITYKA BAZPIECZEŃSTWA DUŻE INSTYTUCJE ATS AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) System zarządzania bezpieczeństwem WYMAGANIA OGÓLNE [małe instytucje ATS]	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (b) AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia" POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.1.2 Polityka bezpieczeństwa będzie:

b) zawierać jednoznaczne oświadczenie o zapewnieniu niezbędnych zasobów do wdrożenia polityki bezpieczeństwa.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Polityka bezpieczeństwa zawiera oświadczenie o zapewnieniu niezbędnych zasobów.		Organizacja ocenia zapewniane zasoby w celu dostarczenia bezpiecznej usługi oraz podejmuje działania w celu rozwiązania wszelkich niedoborów.	Organizacja dokonuje przeglądu oraz podejmuje działania mające na celu rozwiązania prognozowanych niedoborów zasobów.

Czego należy szukać?

- Dokonać przeglądu dostępnych zasobów w tym personelu, wyposażenia i finansów.
- Personel jest kompetentny i jego ilość jest wystarczająca.
- Dokonać przeglądu planowanych oraz posiadanych zasobów ludzkich.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania" – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania" punkt (e) – [małe organizacje]	AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(2)	ATS.OR.200 "System zarządzania" Punkt (1) oraz powiązane AMC/GM	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (b) oraz powiązane AMC/GM

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.1.3 Polityka bezpieczeństwa będzie:
f) upowszechniona, z wyraźnym wsparciem, w całej organizacji.

Patrz punkt 2.1.2 w zakresie punktu c) zawierać procedury zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Istnieją sposoby upowszechniania polityki bezpieczeństwa.		Polityka bezpieczeństwa jest upowszechniona wśród wszystkich pracowników (łącznie z pracownikami i organizacjami zatrudnionymi na umowę zlecenie).	Personel organizacji zna politykę i potrafi opisać swoje obowiązki związane z polityką bezpieczeństwa.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić w jaki sposób polityka bezpieczeństwa jest upowszechniana.
- Polityka bezpieczeństwa jest widoczna.
- Kierować pytania do kierowników i personelu w zakresie znajomości polityki bezpieczeństwa.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a) (3) Nie dotyczący małych operatorów	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania" – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) Nie dotyczący małych organizacji	AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(2) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) „System zarządzania" punkt (a)(4)	ATS.OR.200 "System zarządzania" (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) System zarządzania bezpieczeństwem POLITYKA BAZPIECZEŃSTWA – [duże instytucje ATS] AMC1 ATS.OR.200(1); (2); (3) System zarządzania bezpieczeństwem WYMAGANIA OGÓLNE [małe instytucje ATS]	AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (d)

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.1.4 Polityka bezpieczeństwa będzie:

a) odzwierciedlać zaangażowanie organizacji w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa, w tym promowanie pozytywnej kultury bezpieczeństwa.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Zaangażowanie kierownictwa w zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa jest dokumentowane w ramach polityki bezpieczeństwa.		Kierownik odpowiedzialny oraz kierownictwo wyższego szczebla promują swoje zaangażowanie w politykę bezpieczeństwa poprzez aktywny i widoczny udział w systemie zarządzania bezpieczeństwem.	Podejmowanie decyzji, działania oraz zachowania odzwierciedlają pozytywną kulturę bezpieczeństwa oraz istnieje dobre przywództwo w zakresie bezpieczeństwa, które świadczy o zaangażowaniu w politykę bezpieczeństwa.

Czego należy szukać?

- Wszyscy kierownicy znają kluczowe elementy polityki bezpieczeństwa.
- Dowody na udział kierownictwa wyższego szczebla w spotkaniach, szkoleniach, konferencjach itp. poświęconych zagadnieniom dotyczącym bezpieczeństwa.
- Informacja zwrotna z przeglądów kultury bezpieczeństwa.
- Relacje z właściwym organem i innymi zainteresowanymi stronami.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania" – punkt (a)(2) - [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania" punkt (e) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(2) AMC1 ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (a)(3)	ATM/ANS.OR.B.015(a)(2) GM3 ATM/ANS.OR.B.005(a)(2) "System zarządzania" KULTURA BEZPIECZEŃSTWA oraz ATS.OR.200 "System zarządzania bezpieczeństwem" (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) „System zarządzania bezpieczeństwem"	AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia" punkty (c)(e) i (f)

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.1.5 Polityka bezpieczeństwa będzie:

d) jednoznacznie wskazywać, które rodzaje zachowań są nieakceptowane w odniesieniu do działalności lotniczej podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz określać sytuacje, w których nie będą miały zastosowania działania dyscyplinarne.

Patrz również rozporządzenie (UE) nr 376/2014, Artykuł 16.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Zdefiniowano politykę oraz zasady „just culture", które jednoznacznie wskazują zachowania akceptowane i nieakceptowane w celu promowania kultury bezpieczeństwa.		Istnieją dowody na stosowanie i promowanie wśród personelu polityki i zasad „just culture".	Polityka „just culture" jest stosowana w sposób sprawiedliwy i konsekwentny, a pracownicy mają zaufanie do polityki. Istnieją dowody, że ustanowiono granicę pomiędzy zachowaniem akceptowanym a nieakceptowanym w konsultacji z pracownikami i przedstawicielami pracowników.

Czego należy szukać?

- Dowody na to, kiedy zastosowano zasady „just culture" w następstwie zdarzenia.
- Dowody interwencji podjętych na podstawie badania bezpieczeństwa dotyczących kwestii organizacyjnych, a nie skupiających się na poszczególnych osobach.
- Sprawdzić w jaki sposób organizacja monitoruje wskaźniki zgłoszeń.
- Liczba zgłoszeń w zakresie bezpieczeństwa lotnictwa odpowiednia do działań.
- Zgłoszenia obejmują błędy własne osoby zgłaszającej i zdarzenia z jej udziałem (zdarzenia, których nikt nie widział).
- Informacja zwrotna na temat „just culture" na podstawie przeglądów kultury bezpieczeństwa wśród pracowników.
- Potwierdzić wśród przedstawicieli pracowników, że zgadzają się z polityką i zasadami „just culture".
- Sprawdzić wśród pracowników, czy są świadomi polityki oraz zasad „just culture".

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" – punkt (a)(4) „zasady zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem"	Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania" – punkt (a)(4 „zasady zgłaszania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem) - [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania" punkt (e) – [małe organizacje]	Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) ADR.OR.D.005 „System zarządzania" AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) „System zarządzania" punkt (b)(3)	Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem" (1)(i) AMC1 ATS.OR.200(1)(i) „System zarządzania bezpieczeństwem" POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA – [duże instytucje ATS] ATM/ANS.OR.A.065	Rozp. 376/2014 Artykuł 16(11) AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia"

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

(Nowa norma 1.1.2)

1.1.6 Biorąc pod uwagę politykę bezpieczeństwa, podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym określa cele bezpieczeństwa.

Cele bezpieczeństwa będą:

a) stanowić podstawę monitorowania i pomiaru poziomu bezpieczeństwa zgodnie z wymaganiami, o których mowa w punkcie 3.1.2;

b) odzwierciedlać zobowiązanie podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym do utrzymywania lub ciągłej poprawy ogólnej skuteczności systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS);

c) upowszechnione w całej organizacji;

d) okresowo analizowana, aby zapewnić, że ma zastosowanie i pozostaje odpowiednia dla podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Ustanowiono cele bezpieczeństwa, które są zgodne z polityką bezpieczeństwa oraz istnieje sposób ich upowszechniania w całej organizacji.		Cele bezpieczeństwa są odpowiednie dla organizacji oraz są regularnie sprawdzane i upowszechniane w całej organizacji.	Osiągnięcie celów bezpieczeństwa jest monitorowane przez kierownictwo wyższego szczebla oraz podejmowane są działania w celu zapewnienia, że są one spełnione.

Czego należy szukać?

- Ocenić, czy cele bezpieczeństwa są właściwe i odpowiednie.
- Zdefiniowano cele, które umożliwią poprawę procesów, wyników oraz umożliwią rozwój pozytywnej kultury bezpieczeństwa.
- Ocenić, w jaki sposób cele bezpieczeństwa są upowszechniane w całej organizacji.
- Cele bezpieczeństwa są mierzone w celu monitorowania osiągnięć przy użyciu wskaźników poziomu bezpieczeństwa (SPI).

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(2) "System zarządzania" punkt (c)(3) – [duże organizacje] AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje] AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) „System zarządzania" punkt (a) – [duże organizacje]	AMC1 ORA.GEN.200(a)(2) „System zarządzania" – punkt (c)(3) - [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) „System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje] AMC2 ORA.GEN.200(a)(5) „System zarządzania" punkt (a) – [duże organizacje]	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(2) „System zarządzania" punkt (c)(3)	ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) "System zarządzania" AMC2 ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) "System zarządzania" AMC1 ATS.OR.200(1)(i) "System zarządzania bezpieczeństwem" POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA – DUŻE INSTYTUCJE ATS punkt (b)(3)	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" AMC1 ATCO.OR.C.001(b) „System zarządzania organizacji szkolenia" POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA

1.2 ODPOWIEDZIALNOŚĆ W ZAKRESIE BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.2.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym:

a) wyznacza dyrektora odpowiedzialnego, który niezależnie od innych pełnionych funkcji, ma w imieniu organizacji wyłączny obowiązek i odpowiedzialność za wdrożenie i utrzymanie skutecznego systemu SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wyznaczony został kierownik odpowiedzialny, który posiada pełny zakres obowiązków oraz ponosi wyłączną odpowiedzialność za SMS.		Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że SMS posiada odpowiednie zasoby, jest właściwie wdrożony i utrzymywany oraz ma prawo wstrzymać działania, jeżeli ryzyko związane z bezpieczeństwem znajduje się na niedopuszczalnym poziomie.	Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że działanie systemu SMS jest monitorowane, analizowane i poprawiane.

Czego należy szukać?

- Dowody na to, że kierownik odpowiedzialny ma uprawnienia, aby zapewnić dostateczne zasoby na poprawę bezpieczeństwa.
- Dowody podejmowania decyzji co do akceptowalności ryzyka.
- Dokonać przeglądu działań SMS pod względem terminowości oraz posiadania dostatecznych zasobów.
- Dowody na wstrzymanie działalności z powodu niedopuszczalnego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(1) ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu" punkt (a)	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(1) ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu" punkt (a)	ADR.OR.D.015 „Wymagania dotyczące personelu" punkt (a)	ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem" punkt (1)(ii)(iii) AMC1 ATS.OR.200(1)(ii);(iii) „System zarządzania bezpieczeństwem" ORGANIZACJA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI AMC2 ATS.OR.200(1)(ii)(iii) "System zarządzania bezpieczeństwem" ORGANIZACJA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI [duże instytucje zapewniające ATS]	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" (a) ATCO.OR.C.010 „Wymagania dotycząc personelu" punkt (a)

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.2.2 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym:

b) wyraźnie określa zakresy odpowiedzialności za bezpieczeństwo w całej organizacji, włącznie z bezpośrednią odpowiedzialnością za bezpieczeństwo ponoszoną przez poszczególnych członków wyższego kierownictwa organizacji;

c) określa odpowiedzialność wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od innych pełnionych funkcji oraz pracowników - za Poziom Bezpieczeństwa osiągany w ramach SMS;

d) dokumentuje i komunikuje całej organizacji zadania, zakresy odpowiedzialności oraz uprawnienia dotyczące bezpieczeństwa; oraz

e) określa poziomy odpowiedzialności personelu zarządzającego, posiadającego uprawnienia do podejmowania decyzji w odniesieniu do poziomu tolerancji zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Zakresy odpowiedzialności, uprawnień i obowiązków związanych z bezpieczeństwem są jasno zdefiniowane i udokumentowane.		Każda osoba w organizacji zna i realizuje swoje obowiązki, uprawnienia oraz zakres odpowiedzialności związanych z bezpieczeństwem oraz jest zachęcana do współuczestniczenia w systemie SMS.	Kierownik odpowiedzialny oraz kierownictwo wyższego szczebla zdają sobie sprawę z zagrożeń, w obliczu których stoi organizacja, oraz istnieją zasady zarządzania bezpieczeństwem w całej organizacji, tak aby bezpieczeństwo stanowiło część codziennych działań.

Czego należy szukać?

- Zadawać pytania kierownikom i pracownikom w zakresie ich ról i obowiązków.
- Potwierdzić, czy kierownictwo wyższego szczebla jest świadome poziomu bezpieczeństwa organizacji i najbardziej istotnych ryzyk.
- Dowody na posiadanie przez kierowników celów działania związanych z bezpieczeństwem
- Sprawdzić aktywny udział kierownictwa w SMS.
- Dowody odpowiednich środków łagodzenia ryzyka, działań i przypisania do konkretnych osób.
- Określono szczeble kierownictwa upoważnione do podejmowania decyzji dotyczących akceptacji ryzyka.
- Akceptacja ryzyka jest dostosowana do zakresu upoważnień.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
b) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(1)	b) ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(1)	b) ADR.OR.D.005 „System zarządzania " punkt (b)(1)	b) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i (b), ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem" (1)(ii)	b) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (a)
c) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(1) ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu" punkt (a) i (b)	c) ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(1) ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu" punkt (a) i (b)	c) ADR.OR.D.005 „System zarządzania " punkt (b)(1) i ADR.OR.D.015 „Wymagania dotyczące personelu"(a);(b)	c) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i ATS.OR.200(1)(ii)	c) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (b) ATCO.OR.C.010 „Wymagania dotycząc personelu" punkt (a) i (b)
d) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(5) AMC1 ORO.GEN.200(a)(5)	d) ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5)	d) ADR.OR.D.005 „System zarządzania " punkt (c), AMC1 ADR.OR.D.005(c) „System	d) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem" (1)(ii)	d) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (e)

AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) [duży operator]	AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) [duże organizacje]	zarządzania ” i AMC2 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania ”		
e) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) “System zarządzania” punkt (b)(2) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) “System zarządzania” punkt (d) – [małe organizacje]	e) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) “System zarządzania” punkt (b)(2) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) “System zarządzania” punkt (d) – [małe organizacje]	e) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) „System zarządzania”	e) ATM/ANS.OR.B.005(a)(1) i ATS.OR.200 „System zarządzania bezpieczeństwem” (1)(ii)	e) ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia”

1.3 WYZNACZENIE PERSONELU KLUCZOWEGO DLA SYSTEMU BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.3.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym wyznacza kierownika ds. bezpieczeństwa (*safety manager*) odpowiedzialnego za wdrożenie i utrzymanie skutecznie działającego SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wyznaczono kompetentnego kierownika ds. bezpieczeństwa, który jest odpowiedzialny za wdrożenie i utrzymanie systemu SMS oraz podlega bezpośrednio kierownikowi odpowiedzialnemu.	*Patrz Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO*	Kierownik ds. bezpieczeństwa wdrożył i utrzymuje system SMS. Kierownik ds. bezpieczeństwa jest w ciągłym kontakcie z kierownikiem odpowiedzialnym oraz omawia kwestie związane z bezpieczeństwem, jeżeli jest to konieczne.	Kierownik ds. bezpieczeństwa posiada kompetencje do zarządzania systemem SMS oraz identyfikuje we właściwym czasie możliwe ulepszenia. Istnieje ścisły związek zawodowy z kierownikiem odpowiedzialnym oraz kierownik ds. bezpieczeństwa jest uważany za zaufanego doradcę i posiada odpowiedni status w organizacji.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić rolę kierownika ds. bezpieczeństwa, w tym wiarygodność i status.
- Udział w odpowiednich szkoleniach w zakresie bezpieczeństwa.
- Dowody na utrzymywanie kompetencji.
- Sprawdzić, w jaki sposób kierownik ds. bezpieczeństwa uzyskuje dostęp do wewnętrznych i zewnętrznych informacji związanych z bezpieczeństwem.
- Sprawdzić, w jaki sposób kierownik ds. bezpieczeństwa komunikuje się z personelem operacyjnym i kierownictwem wyższego szczebla.
- Sprawdzić obciążenie pracą kierownika ds. bezpieczeństwa / przydzielony mu czas na realizację zadań.
- Sprawdzić, czy istnieją wystarczające zasoby przeznaczone na działania związane z SMS, takie jak badanie, analiza, audyty, udział w spotkaniach związanych z bezpieczeństwem oraz promocja bezpieczeństwa.
- Sprawdzić działania wynikające z raportu bezpieczeństwa i harmonogram zamknięcia.
- Przeprowadzić rozmowy z kierownikiem odpowiedzialnym i kierownikiem ds. bezpieczeństwa.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (b) AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) “System zarządzania” punkt (a)(1) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) “System zarządzania” punkt (c) – [mały operator]	ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu” punkt (b) AMC1 ORA.GEN.200(a)(1) “System zarządzania” punkt (a)(1) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) “System zarządzania” punkt (c) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.015 „Wymagania dotyczące personelu” punkt (c) i AMC1 ADR.OR.D.015(c) „Wymagania dotyczące personelu”	ATS.OR.200 (1)(iii)	ATCO.OR.C.010 „Wymagania dotycząc personelu”

Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO: W zależności od wielkości podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz złożoności jego produktów lub usług lotniczych, obowiązki związane z wdrożeniem i utrzymaniem SMS mogą być przypisane do jednej lub kilku osób pełniących rolę kierownika ds. bezpieczeństwa jako ich jedyna funkcja lub sprawowana w połączeniu z innymi zadaniami, pod warunkiem, że nie powodują one konfliktu interesów.

1.3.2 Odniesienie EASA:

AMC dotyczące systemu zarządzania dla dużych organizacji.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Organizacja ustanowiła odpowiednie komisje ds. bezpieczeństwa, w ramach których omawiane są i rozstrzygane kwestie ryzyk związanych z bezpieczeństwem oraz kwestie zgodności, oraz w skład których wchodzi kierownik odpowiedzialny i szefowie obszarów funkcjonalnych.		Istnieją dowody spotkań odbywających się zgodnie z decyzją powołującą komisję określającą uczestnictwo w spotkaniach i ich częstotliwość. Komisje ds. bezpieczeństwa monitorują skuteczność SMS i funkcję monitorowania zgodności poprzez sprawdzenie czy zapewniono wystarczające zasoby, czy działania są monitorowane oraz czy ustanowiono odpowiednie cele bezpieczeństwa i wskaźniki poziomu bezpieczeństwa.	Komisje ds. bezpieczeństwa obejmują przedstawicieli kluczowych zainteresowanych stron. Wyniki spotkań są dokumentowane i rozpowszechniane, a wszelkie działania uzgadniane, wykonywane i weryfikowane w odpowiednim czasie. Poziom bezpieczeństwa i cele bezpieczeństwa podlegają przeglądom i realizacji, odpowiednio.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić strukturę komisji ds. bezpieczeństwa i spotkań oraz decyzję powołującą dla każdej komisji/spotkania.
- Sprawdzić poziom obecności na spotkaniach.
- Sprawdzić dokumentację ze spotkania oraz podjęte działania.
- Wyniki są przekazywane pozostałym pracownikom organizacji.
- Dowody na omawianie podczas spotkań celów bezpieczeństwa, poziomu bezpieczeństwa oraz zapewniania zgodności.
- Uczestnicy kwestionujący prezentowane informacje w przypadku posiadania ograniczonych dowodów.
- Kierownictwo wyższego szczebla jest świadome największych zagrożeń, w obliczu których stoi organizacja, oraz ogólnego poziomu bezpieczeństwa całej organizacji.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(1) „System zarządzania" punkt (b)(c) i (d)	AMC1 ORA.GEN.200(a)(1) „System zarządzania" punkt (b)(c)(d)	AMC1 ADR.OR.D.005 (b)(1) „System zarządzania"	Uwaga: Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego powinny być uważane z duże, chyba że jest uprawniona do ubiegania się o ograniczony certyfikat i spełnia kryteria określone w ATM / ANS.OR.A.010 (a). AMC1 ATS.OR.200(1)(i) „System zarządzania bezpieczeństwem" AMC1 ATS.OR.200(1)(ii) „System zarządzania bezpieczeństwem" ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI [duże instytucje zapewniające ATS] AMC2 ATS.OR.200(1)(ii)(iii) "System zarządzania bezpieczeństwem" ORGANIZACJA I ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI [duże instytucje zapewniające ATS]	Nie dotyczy.

1.4 KOORDYNACJA PLANOWANIA REAGOWANIA AWARYJNEGO

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.4.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym zobowiązany do opracowania i utrzymania planu reagowania awaryjnego dla wypadków i incydentów w operacjach statków powietrznych oraz w innych sytuacjach awaryjnych zapewnia, w okresie prowadzenia swojej działalności czy też dostarczania swoich wyrobów, prawidłową koordynację z planami reagowania awaryjnego tych organizacji, z którymi współpracuje.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Opracowano i rozpowszechniono odpowiedni plan reagowania awaryjnego (ERP), który definiuje procedury, role, obowiązki i działania różnych organizacji oraz kluczowego personelu.		ERP jest poddawany przeglądowi i testom w celu zapewnienia, że jest on aktualny. Kluczowy personel ma łatwy dostęp do odpowiednich części ERP przez cały czas. Istnieją dowody koordynacji z innymi organizacjami.	Wyniki przeglądu i testowania ERP są oceniane i przekładane na działania w celu poprawy jego skuteczności.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić plan reagowania awaryjnego.
- Sprawdzić w jaki sposób planowana jest koordynacja z innymi organizacjami.
- Sprawdzić w jaki sposób ERP jest dystrybuowany i gdzie przechowywane są jego kopie.
- Porozmawiać z kluczowym personelem i sprawdzić, czy mają dostęp do ERP.
- Wzięto pod uwagę różne rodzaje przewidywalnych sytuacji awaryjnych.
- Sprawdzić, kiedy plan był ostatnio przeglądany i testowany oraz wszelkie podjęte w związku z tym działania.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) „System zarządzania" punkt (g) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania" punkt (f) – [mały operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) „System zarządzania" punkt (g) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) „System zarządzania" punkt (f) – [mała organizacja]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(10) i AMC1 ADR.OR.D.005(b)(10) „System zarządzania"	ATS.OR.200(1)(iv) AMC1 ATS.OR.200(1)(iv) „System zarządzania bezpieczeństwem" AMC1 ATS.OR.200(1)(iv) „System zarządzania bezpieczeństwem" KOORDYNACJA PLANOWANIA REAGOWANIA KRYZYSOWEGO Z INSTYTUCJAMI ZAPEWNIAJĄCYMI ATS [duże instytucje zapewniające ATS]	Nie dotyczy (Zastosowanie mają przepisy ANSP ERP)

1.5 DOKUMENTACJA SMS

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.5.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym tworzy i utrzymuje dokumentację SMS, która opisuje:
a) politykę bezpieczeństwa i jej cele;
b) wymagania w odniesieniu do SMS;
c) procesy i procedury SMS;
d) zadania, zakresy odpowiedzialności oraz uprawnienia w obszarze procesów i procedur SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Dokumentacja SMS zawiera politykę i procesy, które opisują system zarządzania bezpieczeństwem i procesy organizacji.	*Patrz uwaga dot. Załącznika 19 ICAO*	Dokumentacja SMS jest zgodna z innymi wewnętrznymi systemami zarządzania i jest reprezentatywna dla rzeczywistych ustanowionych procesów. Wprowadzono zarządzanie zmianami w dokumentacji SMS. Każdy ma łatwy dostęp do odpowiednich części dokumentacji SMS , zna jej zawartość oraz przestrzega jej zapisów.	Dokumentacja SMS stanowi przedmiot proaktywnej analizy w celu jej doskonalenia.

Czego należy szukać?

- Przejrzeć dokumentację SMS i procedury wprowadzania zmian.
- Sprawdzić pod względem odniesień do innych dokumentów i procedur.
- Sprawdzić dostępność dokumentacji SMS dla wszystkich pracowników.
- Sprawdzić, czy pracownicy wiedzą, gdzie znaleźć dokumentację związaną z bezpieczeństwem, w tym procedury odpowiednie do wykonywanych przez nich zadań.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) "System zarządzania" punkt (a) AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) – [duży operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" punkt (a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) „System zarządzania" punkt (a) AMC1 ORA.GEN.200(a)(5) – [duże organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (c) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania", AMC2 ADR.OR.D.005(c) „System zarządzania"	ATM/ANS.OR.B.005(b) AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(b) "System zarządzania" i Załącznik IV ATS.OR.200(1)(v) AMC1 ATS.OR.200(1)(v) „System zarządzania bezpieczeństwem"	AMC1 ATCO.OR.C.001(e) „System zarządzania organizacji szkolenia" Punkt (e)(8)

Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO: W zależności od wielkości podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym oraz złożoności jego produktów lub usług lotniczych, podręcznik SMS oraz dokumentacja operacyjna SMS mogą mieć formę niezależnych dokumentów lub mogą stanowić element dokumentów (lub dokumentacji) organizacji utrzymywanych (utrzymywanej) przez podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym.

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

1.5.2 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracuje i będzie utrzymywać podręcznik SMS stanowiący część dokumentacji SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Dokumentacja SMS określa dane wyjściowe SMS oraz zapisy dotyczące działania SMS, które będą przechowywane.		Dokumentacja dotycząca działania SMS jest odpowiednio przechowywana oraz jest kompletna i zgodna z wymaganiami dotyczącymi ochrony i kontroli danych.	Dokumentacja SMS jest rutynowo wykorzystywana jako dane wejściowe do zadań związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem oraz do ciągłego doskonalenia SMS.

Czego należy szukać?

- Przejrzeć dokumentację uzupełniającą SMS (dzienniki zagrożeń, sprawozdania ze spotkań, raporty o poziomie bezpieczeństwa, oceny ryzyka itp.).
- Sprawdzić, w jaki sposób przechowywana jest dokumentacja w zakresie bezpieczeństwa oraz jaki jest system jej kontroli.
- Zasady ochrony danych oraz zasady poufności zostały zdefiniowane i są konsekwentnie stosowane.
- Sprawdzić, czy odpowiedni personel zna procesy i procedury kontroli dokumentacji.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.220 "Prowadzenie dokumentacji" AMC1 ORO.GEN.220(b) „Prowadzenie dokumentacji"	ORA.GEN.220 „Prowadzenie dokumentacji" ORA.GEN.220 „Prowadzenie dokumentacji"	ADR.OR.D.035 „Prowadzenie rejestrów" AMC1 ADR.OR.D.035 „Prowadzenie rejestrów" AMC2 ADR.OR.D.035 „Prowadzenie rejestrów"	ATM/ANS.OR.B.030 „Prowadzenie rejestrów" ATS.OR.200(1)(v) AMC2 ATS.OR.200(1)(v) "System zarządzania bezpieczeństwem"	ATCO.OR.C.020 „Prowadzenie rejestrów" AMC1 ATCO.OR.C.020(a)(b) „Prowadzenie rejestrów"

2 ZARZĄDZANIE RYZYKIEM DOTYCZĄCYM BEZPIECZEŃSTWA

2.1 IDENTYFIKACJA ZAGROŻEŃ

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

2.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracuje i utrzymuje proces, który zapewni identyfikowanie zagrożeń występujących w związku z oferowanymi produktami lub usługami lotniczymi. Identyfikacja zagrożeń będzie oparta na połączeniu metody reaktywnej i proaktywnej.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Ustanowiono proces, który określa reaktywną i proaktywną identyfikację zagrożeń z wykorzystaniem wielu źródeł (wewnętrznych i zewnętrznych).		Zagrożenia są identyfikowane i dokumentowane. Zagrożenia związane z czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi są identyfikowane.	Organizacja posiada rejestr zagrożeń, który jest utrzymywany i sprawdzany w celu zapewnienia jego aktualności. Organizacja nieprzerwanie i proaktywnie identyfikuje zagrożenia związane ze swoją działalnością i środowiskiem operacyjnym oraz obejmuje wszystkich kluczowych pracowników i odpowiednie zainteresowane strony. Zagrożenia są oceniane w sposób systematyczny i terminowy.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić w jaki sposób zagrożenia są identyfikowane, analizowane i dokumentowane.
- Rozważyć zagrożenia związane z:
  - możliwymi scenariuszami wypadków,
  - czynnikami ludzkimi i organizacyjnymi,
  - decyzjami i procesami biznesowymi,
  - organizacjami stron trzecich.
- Sprawdzić jakie wewnętrzne i zewnętrzne źródła zagrożeń są brane pod uwagę: raporty bezpieczeństwa/audyty/ przeglądy bezpieczeństwa/badania zdarzeń/inspekcje/burze mózgów/zarządzanie zmianami/komercyjne i inne wpływy zewnętrzne, itp.
- Badania zdarzeń związanych z bezpieczeństwem ustalają czynniki przyczynowo-skutkowe (dlaczego tak się stało, nie tylko co się zdarzyło) oraz identyfikują czynniki ludzkie i organizacyjne. Zagrożenia identyfikowane na podstawie zdarzeń są przetwarzane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014, Artykuł 4 i 5.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (a)(1) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (a), (b) i (d) – [mały operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (a)(1) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (a), (b) i (d) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(3) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(3) „System zarządzania"	ATM/ANS.OR.B.005 (a)(5) ATS.OR.200(2)(i) AMC1 ATS.OR.205 (b)(1) AMC2 ATS.OR.205 (b)(1)	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (c) AMC1 ATCO.OR.C.001(c) „System zarządzania organizacji szkolenia"

2.1.2 Rozporządzenie (UE) nr 376/2014 i Załącznik 19 ICAO, Dodatek 2, punkt 1.1.c) procedury zgłaszania informacji dotyczących bezpieczeństwa.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Istnieje system poufnego zgłaszania zdarzeń obejmujący zdarzenia obowiązkowe oraz dobrowolne zgłoszenia, który zawiera system informacji zwrotnych przechowywanych w bazie danych. Zakres obowiązków został określony zgodnie z wymogami rozporządzenia (UE) nr 376/2014. Proces określa w jaki sposób zgłoszenia są przekładane na działania oraz w jaki sposób określany jest harmonogram czasowy.		System zgłaszania zdarzeń jest łatwy w obsłudze, jest używany i dostępny dla wszystkich pracowników. Istnieje system informacji zwrotnych przekazywanych osobie zgłaszającej na temat wszelkich podjętych (lub niepodjętych) działań oraz, w stosownych przypadkach, do pozostałej części organizacji. Zgłoszenia są oceniane, przetwarzane, analizowane i przechowywane. Ludzie są świadomi i wypełniają swoje obowiązki związane z systemem zgłaszania. Zgłoszenia są przetwarzane w określonych ramach czasowych.	Istnieje skuteczny system zgłaszania zdarzeń bazujący na ilości i jakości otrzymanych zgłoszeń. Działania wynikające ze zgłoszeń są realizowana na czas. Personel ma zaufanie do polityki i procesu zgłaszania zdarzeń w organizacji. System zgłaszania zdarzeń jest wykorzystywany do poprawy w podejmowaniu decyzji przez kierownictwo oraz do ciągłego doskonalenia. System zgłaszania zdarzeń jest dostępny do wykorzystania przez strony trzecie (partnerzy, dostawcy, wykonawcy).

Czego należy szukać?

- Sprawdzić system zgłaszania zdarzeń pod względem dostępu i łatwości użytkowania.
- Sprawdzić czy personel ma zaufanie do systemu zgłaszania, zna go i wie co należy zgłaszać.
- Sprawdzić, w jaki sposób osiągnięto ochronę danych i poufność.
- Dowody przekazania informacji zwrotnej do osoby składającej zgłoszenie, do organizacji i do stron trzecich.
- Ocenić ilość i jakość zgłoszeń, w tym zgłoszeń własnych;
- Sprawdzić wskaźniki zamknięcia zgłoszeń.
- Sprawdzić możliwość przekazywania zgłoszeń przez wykonawców i klientów.
- System służy prowadzeniu analiz i działań następczych.
- Potwierdzić jednoznaczne zdefiniowanie zakresów obowiązków związanych z analizą zdarzeń, przechowywaniem i działaniami następczymi.
- Sprawdzić, czy pracownicy wiedzą, które zdarzenia podlegają obowiązkowemu zgłaszaniu.
- Ocenić, w jaki sposób kierownictwo wyższego szczebla angażuje się w wyniki systemu zgłaszania zdarzeń.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO

Rozporządzenie (UE) nr 376/2014, Artykuł 4 „Obowiązkowe zgłaszanie zdarzeń”, Artykuł 5 „Dobrowolne zgłaszanie zdarzeń”, Artykuł 13 „Analiza zdarzeń i działania następcze na poziomie krajowym”, Artykuł 16 „Ochrona źródła informacji”.

2.2 OCENA I OBNIŻANIE POZIOMU RYZYKA DOTYCZĄCEGO BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

2.2.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces zapewniający ***analizowanie, ocenę*** [i kontrolę] ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

Patrz uwaga dot. Załącznika 19 ICAO.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Istnieje proces analizy i oceny ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa. Zdefiniowano poziom ryzyka, jaki organizacja jest gotowa przyjąć.		Analiza i ocena ryzyka jest przeprowadzana w konsekwentny sposób na podstawie zdefiniowanego procesu. Zdefiniowana akceptowalność ryzyka jest stosowana.	Analiza i ocena ryzyka jest poddawana przeglądowi pod względem konsekwencji w realizacji oraz w celu zidentyfikowania możliwych ulepszeń w procesie. Oceny ryzyka są regularnie sprawdzane dla zapewnienia, że są one aktualne. Kryteria akceptowalności ryzyka są wykorzystywane rutynowo i stosowane w procesach decyzyjnych kierownictwa oraz regularnie sprawdzane.

Czego należy szukać?

- Przejrzeć schemat i procedury klasyfikacji ryzyka.
- Kryteria dotkliwości i prawdopodobieństwa zostały określone (lub opisano metodę alternatywną).
- Przejrzeć układ rejestru ryzyk.
- Wybrać zidentyfikowane zagrożenie i sprawdzić jak jest przetwarzane i udokumentowane.
- Sprawdzić, co powoduje konieczność wykonania oceny ryzyka.
- Sprawdzić czy opracowano jakiekolwiek założenia i czy są one sprawdzane.
- Sprawdzić w jaki sposób klasyfikowane są problemy kiedy brakuje dostatecznych danych ilościowych.
- Proces definiuje osoby, które mogą zaakceptować poziom ryzyka.
- Rejestr ryzyka jest sprawdzany i monitorowany przez właściwą komisję ds. bezpieczeństwa.
- Dowody na to, że akceptowalność ryzyka jest rutynowo wykorzystywana w procesach decyzyjnych.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (b)(1) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (a), (b) i (d) – [mały operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (b)(1) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (a), (b) i (d) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(4) AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) „System zarządzania"	ATS.OR.200(2)(i)	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (c) AMC1 ATCO.OR.C.001(c) „System zarządzania organizacji szkolenia"

Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO: Proces może obejmować predyktywne metody analizy danych dotyczących bezpieczeństwa.

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

2.2.2 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces zapewniający [analizowanie, ocenę i] ***kontrolę*** ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze zidentyfikowanymi zagrożeniami.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Organizacja wdrożyła proces służący do podejmowania decyzji i stosowania odpowiednich mechanizmów kontroli ryzyka.		Stosowane są odpowiednie mechanizmy kontroli ryzyka w celu jego zmniejszenia do akceptowalnego poziomu łącznie z harmonogramem czasowym i przydziałem obowiązków. Czynnik ludzki uznawany jest za część procesu opracowania mechanizmów kontroli ryzyka.	Mechanizmy kontroli ryzyka są praktyczne i zrównoważone oraz stosowane terminowo i nie powodują dodatkowych ryzyk. Mechanizmy kontroli ryzyka uwzględniają czynnik ludzki.

Czego należy szukać?

- Kontrola ryzyka uwzględnia czynniki ludzkie i organizacyjne.
- Dowody na działanie i sprawdzanie mechanizmów kontroli ryzyka.
- Zagregowane ryzyko jest brane pod uwagę.
- Sprawdzić, czy mechanizmy kontroli ryzyka zmniejszyły ryzyko resztkowe.
- Mechanizmy kontroli ryzyka zostały wyraźnie zidentyfikowane.
- Sprawdzić mechanizmy kontroli ryzyka, które polegają wyłącznie na interwencji człowieka.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (b)	AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (b)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(4) „System zarządzania"	ATS.OR.200(2)(i)	ATCO.OR.B.001 „System zarządzania" (a)(4) Ponadto, zastosowanie mają przepisy ATSP.

3 ZAPEWNIANIE BEZPIECZEŃSTWA

3.1 MIERZENIE I MONITOROWANIE POZIOMU BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

3.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje środki pozwalające na zweryfikowanie poziomu bezpieczeństwa w organizacji i sprawdzenie skuteczności kontroli ryzyk dotyczących bezpieczeństwa lotniczego.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Istnieje odpowiedni proces oceny czy mechanizmy kontroli ryzyka są stosowane oraz czy są skuteczne.		Mechanizmy kontroli ryzyka są sprawdzane w celu oceny czy są one stosowane i czy są skuteczne.	Mechanizmy kontroli ryzyka są oceniane oraz podejmowane są działania w celu zapewnienia, że są one skuteczne i zapewniają bezpieczeństwo. Powody nieskuteczności mechanizmów kontroli ryzyka są badane.

Czego należy szukać?

- Dowody na prowadzenie oceny mechanizmów kontroli ryzyka pod względem skuteczności (np. audyty, przeglądy, sprawdzenia).
- Dowody na prowadzenie oceny mechanizmów kontroli ryzyka stosowanych przez wykonawców/strony trzecie.
- Informacje z działań związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa oraz z monitorowaniem zgodności są przekazywane jako informacje zwrotne zasilające proces zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa.
- Sprawdzić przypadki, w których mechanizmy kontroli ryzyka zostały zmienione w wyniku przeprowadzonej oceny.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duży operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(5) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) „System zarządzania"	ATS.OR.200(3)(i)	Nie dotyczy, jednak zastosowanie mają przepisy dotyczące instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

Uwaga dot. Załącznika 19 ICAO: Proces audytu wewnętrznego jest jednym ze sposobów monitorowania zgodności z przepisami bezpieczeństwa, stanowi podstawę systemu zarządzania bezpieczeństwem, oraz ma na celu ocenę skuteczności mechanizmów kontroli ryzyka i systemu SMS. Wytyczne dotyczące zakresu audytu wewnętrznego są zawarte w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem (SMM) (Doc 9859).

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

3.1.2 Poziom bezpieczeństwa podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym jest weryfikowany w odniesieniu do wskaźników poziomu bezpieczeństwa i wartości docelowego poziomu bezpieczeństwa wyznaczonych w ramach SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wdrożono proces określający sposób pomiaru poziomu bezpieczeństwa w organizacji, w tym wskaźników poziomu bezpieczeństwa (SPI) oraz docelowych poziomów bezpieczeństwa w połączeniu z celami bezpieczeństwa organizacji.		Poziom bezpieczeństwa w organizacji jest mierzony, a wskaźniki poziomu bezpieczeństwa są stale monitorowane i analizowane pod kątem trendów.	SPI wykazują poziom bezpieczeństwa organizacji oraz skuteczność mechanizmów kontroli ryzyka w oparciu o wiarygodne dane. SPI są sprawdzane i regularnie aktualizowane w celu zapewnienia, że są one właściwe. Jeżeli SPI wskazują, że mechanizmy kontroli ryzyka nie są skuteczne, podejmowane są odpowiednie działania.

Czego należy szukać?

- Dowody na to, że SPI są oparte na wiarygodnych źródłach danych.
- Dowody na to, kiedy wskaźniki poziomu bezpieczeństwa były sprawdzane po raz ostatni.
- Zdefiniowane SPI oraz docelowe poziomy są odpowiednie do działań, ryzyk oraz celów bezpieczeństwa organizacji.
- SPI koncentrują się na tym, co jest ważne, a nie na tym, co jest łatwe do zmierzenia.
- Uwzględnienie wszystkich krajowych wskaźników SPI.
- Sprawdzić, czy jakiekolwiek działania zostały podjęte w sytuacji gdy SPI wskazuje negatywny trend (odzwierciedlający kontrolę ryzyka lub nieodpowiedni SPI).
- Dowody na to, że wyniki monitorowania poziomu bezpieczeństwa są omawiane przez kierownictwo wyższego szczebla.
- Dowód przekazywania informacji zwrotnych do kierownika odpowiedzialnego.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duży operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (d)(1) – [duże organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(5) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(5) „System zarządzania"	ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) AMC2 ATM/ANS.OR.B.005(a)(3) "System zarządzania" AMC1 ATS.OR.200(1)(v) "System zarządzania bezpieczeństwem"	Nie dotyczy, jednak zastosowanie mają przepisy dotyczące instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

3.2 ZARZĄDZANIE ZMIANĄ

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

3.2.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje proces mający na celu identyfikację zmian, mogących mieć wpływ na poziom ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa związanego ze swoimi produktami lub usługami, oraz mający na celu identyfikację i zarządzanie ryzykami, które mogą wynikać z powyższych zmian.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Organizacja wdrożyła proces zarządzania zmianami w celu określenia, czy zmiany mają wpływ na bezpieczeństwo oraz w celu zarządzania zidentyfikowanymi ryzykami zgodnie z obowiązującym procesem zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem.		Proces zarządzania zmianami jest stosowany. Obejmuje identyfikację zagrożeń i ocenę ryzyka przy pomocy odpowiednich mechanizmów kontroli ryzyka wprowadzonych przed podjęciem decyzji o wprowadzeniu zmiany. W ramach procesu zarządzania zmianami uwzględnione zostały kwestie związane z czynnikiem ludzkim.	Proces zarządzania zmianami jest stosowany w przypadku wszystkich zmian związanych z bezpieczeństwem, w tym kwestii dotyczących czynnika ludzkiego, oraz uwzględnia nagromadzenie wielu zmian. Proces jest inicjowany w sposób planowy, terminowy i konsekwentny oraz obejmuje działania następcze, mające na celu potwierdzenie, że zmiana została bezpiecznie wdrożona.

Czego należy szukać?

- W procesie uczestniczą kluczowe zainteresowane strony.
- Sprawdzić okoliczności powodujące uruchomienie procesu.
- Przejrzeć ostatnie zmiany, które zostały przeprowadzone w ramach procesu oceny ryzyka.
- Zmiana została podpisana przez odpowiednio upoważnioną osobę.
- Ryzyka przejściowe podlegają identyfikacji i zarządzaniu.
- Sprawdzić działania następcze, np. w zakresie potwierdzenia wstępnych założeń.
- Sprawdzić, czy istnieje wpływ na poprzednie oceny ryzyka i istniejące zagrożenia.
- Sprawdzić, czy uwzględnia się narastający efekt wielokrotnych zmian.
- Sprawdzić, czy zmiany związane z działalnością uwzględniały ryzyko dotyczące bezpieczeństwa (restrukturyzacje organizacji, redukcja zatrudnienia, projekty IT, itp.).
- Dowody na uwzględnianie podczas wprowadzania zmian kwestii dotyczących czynnika ludzkiego.
- Sprawdzić wpływu zmian na szkolenie i kompetencje.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (e) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2) (3)(5) "System zarządzania" punkt (b) – [mały operator]	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (e) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (b) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(6) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(6) „System zarządzania" ADR.OR.B.040 „Zmiany" w szczególności punkt (f)	ATM/ANS.OR.A.040 "Zmiany – wymagania ogólne" ATM/ANS.OR.A.045 „Zmiany w systemie funkcjonalnym" ATM/ANS.OR.B.005(a)(4) ATM/ANS.OR.B.010 "Zmiany – wymagania ogólne" ATS.OR.205 "Ocena bezpieczeństwa I zapewnianie bezpieczeństwa w odniesieniu do zmian w systemie funkcjonalnym" ATS.OR.210 „Kryteria bezpieczeństwa"	AMC1 ATCO.OR.C.001 (e) „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (c)

3.3 CIĄGŁE DOSKONALENIE SMS

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

3.3.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym monitoruje i ocenia skuteczność działania swojego SMS w celu ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wdrożono proces monitorowania i sprawdzania skuteczności SMS przy użyciu dostępnych danych i Informacji.		Istnieją dowody na to, że SMS podlega okresowym sprawdzeniom w celu wsparcia oceny jego skuteczności oraz podejmowane są odpowiednie działania.	Przy ocenie skuteczności SMS wykorzystuje się wiele źródeł informacji, w tym analizę danych dotyczących bezpieczeństwa , która wspiera decyzje dotyczące ciągłego doskonalenia.

Czego należy szukać?

- Jakie informacje i dane o bezpieczeństwie są wykorzystywane do podejmowania decyzji przez kierownictwo w celu ciągłego doskonalenia?
- Dowody na:
  - włączenie wniosków do SMS i procesów operacyjnych,
  - poszukiwanie i przyjmowanie najlepszych praktyk,
  - przeprowadzanie przeglądów i ocen kultury organizacyjnej oraz podejmowanie działań, które z nich wynikają,
  - analizowanie danych i przekazywanie wyników komisjom ds. bezpieczeństwa.
- Dowody na prowadzenie działań następczych.
- Informacje zwrotne uzyskane ze zdarzeń zewnętrznych, raportów z badań, spotkań dotyczących bezpieczeństwa, raportów zagrożeń, audytów, analizy danych dotyczących bezpieczeństwa przyczyniają się do ciągłego doskonalenia SMS.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
Rozporządzenie 216/2008- Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, punkt 8.a.4 ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(3) i (a)(6) AMC1 ORO.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (f) – [duży operator] AMC1 ORO.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [mały operator]	Rozporządzenie 216/2008- Zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów, punkt 3.a.1(ii) dla organizacji szkoleniowych i punkt 4.c.1(ii) dla CML ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(3) i (a)(6) AMC1 ORA.GEN.200(a)(3) "System zarządzania" punkt (f) – [duże organizacje] AMC1 ORA.GEN.200(a)(1)(2)(3)(5) "System zarządzania" punkt (e) – [małe organizacje]	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(7) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(7) „System zarządzania"	ATS.OR.200(2)(iii)	AMC1 ATCO.OR.C.001 (e) „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (b)

4 PROMOWANIE BEZPIECZEŃSTWA

4.1 SZKOLENIE I KSZTAŁCENIE

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

4.1.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje program szkolenia z zakresu bezpieczeństwa zapewniający, że jego personel jest przeszkolony i ma odpowiednie kompetencje do wykonywania swoich obowiązków związanych z SMS.

Zakres szkolenia z zagadnień dotyczących bezpieczeństwa będzie proporcjonalny do zaangażowania danej osoby w SMS.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wdrożono program szkolenia w zakresie SMS, który obejmuje szkolenie wstępne i okresowe. Szkolenie obejmuje indywidualne obowiązki związane z bezpieczeństwem (w tym role, zakres obowiązków i odpowiedzialności) oraz działanie systemu SMS w organizacji.		Program szkolenia SMS zapewnia odpowiednie szkolenie dla różnych pracowników w organizacji oraz jest realizowany przez kompetentny personel.	Szkolenie SMS jest oceniane we wszystkich aspektach (cele uczenia się, zawartość, metody i style nauczania, testy) i jest powiązane z oceną kompetencji. Szkolenie podlega rutynowym sprawdzeniom w celu uwzględnienia informacji zwrotnych z różnych źródeł.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić program szkolenia SMS, w tym treść kursu i metodę nauczania.
- Sprawdzić dokumentację szkolenia w stosunku do programu szkolenia.
- Sprawdzić w jaki sposób oceniane są kompetencje instruktorów.
- Szkolenie uwzględnia informacje zwrotne ze zdarzeń zewnętrznych, raportów z badań, spotkań dotyczących bezpieczeństwa, raportów zagrożeń, audytów, analiz danych dotyczących bezpieczeństwa, szkolenia, oceny kursów, itp.
- Sprawdzić, w jaki sposób szkolenia są oceniane pod względem nowych pracowników i zmian.
- Przejrzeć wszystkie oceny szkoleń.
- Czy szkolenie obejmuje czynniki ludzkie i organizacyjne?
- Zapytać pracowników o własne rozumienie swojej roli w systemie SMS organizacji i obowiązków związanych z bezpieczeństwem.
- Sprawdzić, czy wszyscy pracownicy zostali poinformowani o zachowaniu zgodności.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(4) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(4) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" (b)(8) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	ATM/ANS.OR.B.005 (a)(6) Załącznik IV ATS.OR.200 "System zarządzania" (4)(i)	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (d)

4.1.2 Odniesienie do EASA

EASA ORX.GEN.200 a) (4) wymogi dotyczące utrzymania personelu przeszkolonego i kompetentnego do wykonywania swoich zadań związanych z bezpieczeństwem i zachowaniem zgodności.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wdrożono proces, który zapewnia, że organizacja posiada wyszkolony i kompetentny personel.		Istnieją dowody na to, że proces jest realizowany i dokumentowany.	Program oceny kompetencji zakłada odpowiednie działania naprawcze, gdzie jest to konieczne, i zasila program szkolenia.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić, w jaki sposób przeprowadzana jest ocena kompetencji podczas wstępnej rekrutacji i na bieżąco.
- Sprawdzić, czy zawiera ona zadania i obowiązki związane z bezpieczeństwem oraz zarządzanie zgodnością.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(4) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	ORA.GEN.200 „System zarządzania" punkt (a)(4) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (a)	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(8) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(8)	ATM/ANS.OR.B.005 (a)(6) Załącznik IV ATS.OR.200 "System zarządzania" (4)(i)	AMC1 ATCO.OR.C.001(d) „System zarządzania organizacji szkolenia" PERSONEL

4.2 KOMUNIKACJA DOTYCZĄCA BEZPIECZEŃSTWA

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

4.2.1 Podmiot prowadzący działalność w lotnictwie cywilnym opracowuje i utrzymuje formalne narzędzia do przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa, które:

- zapewniają, że personel jest w pełni świadomy istnienia SMS, na poziomie odpowiednim do zajmowanego stanowiska;
- przekazują krytyczne informacje dotyczące bezpieczeństwa;
- wyjaśniają dlaczego podejmowane są konkretne działania z zakresu bezpieczeństwa; oraz
- wyjaśniają dlaczego są wprowadzane lub zmieniane procedury bezpieczeństwa.

Patrz również rozporządzenie (UE) nr 376/2014 (Artykuł 13(3)).

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Wdrożono proces mający na celu określenie jakie informacje krytyczne dla bezpieczeństwa muszą być przekazywane oraz w jaki sposób są one przekazywane w całej organizacji dla wszystkich pracowników. Dotyczy to również wykonawców i ich pracowników, w stosownych przypadkach.		Informacje krytyczne dla bezpieczeństwa są identyfikowane i przekazywane w całej organizacji dla wszystkich pracowników, w tym wykonawców i ich pracowników, w stosownych przypadkach.	Organizacja analizuje i przekazuje informacje krytyczne dla bezpieczeństwa w sposób skuteczny przy użyciu różnorodnych odpowiednich metod, aby zapewnić jak największe ich zrozumienie. Komunikacja dotycząca bezpieczeństwa jest oceniana w celu określenia w jaki sposób jest wykorzystywana i rozumiana oraz w celu jej poprawy, w stosownych przypadkach.

Czego należy szukać?

- Zapoznać się ze źródłami informacji wykorzystywanymi w komunikacji dotyczącej bezpieczeństwa.
- Sprawdzić metody stosowane do przekazywania informacji dotyczących bezpieczeństwa, np. spotkania, prezentacje, e-maile, dostęp do internetu, biuletyny, plakaty, itp.
- Ocenić, czy środki komunikacji są właściwe.
- Czy środki komunikacji w zakresie bezpieczeństwa są sprawdzane pod względem skuteczności i materiałów używanych do aktualizacji odpowiednich szkoleń.
- Informacje o znaczących wydarzeniach, zmianach i wynikach badań są przekazywane.
- Sprawdzić dostępność informacji dotyczących bezpieczeństwa.
- Zapytać pracowników o ostatnie przypadki komunikacji dotyczącej bezpieczeństwa.
- Sprawdzić, czy informacje ze zdarzeń są przekazywane wszystkim osobom (wewnętrznym i zewnętrznym) i czy były odpowiednio zanonimizowane.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(4) ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(5) AMC1 ORO.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (b)	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(4) ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(5) AMC1 ORA.GEN.200(a)(4) "System zarządzania" punkt (b)	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(9) oraz AMC1 ADR.OR.D.005(b)(9) „System zarządzania"	ATM/ANS.OR.B.005 (a)(7) ATS.OR.200(4)(ii) AMC1 ATM/ANS.OR.B.005 (a)(7) "System zarządzania"	Nie dotyczy, jednak zastosowanie mają przepisy dotyczące instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

5 DODATKOWE ELEMENTY DO ROZWAŻENIA

Te dodatkowe elementy włączone do oceny dotyczą wymagań Systemu Zarządzania EASA lub nowych uwag zawartych w Załączniku 19 ICAO, Wydanie 2. Są one uważane za ważne części skutecznego systemu zarządzania bezpieczeństwem.

5.1 ZARZĄDZANIE RELACJAMI

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

5.1.1 Dodatek 2 Uwaga 2. -

Relacje podmiotu prowadzącego działalność w lotnictwie cywilnym z innymi organizacjami mogą mieć istotny wkład w bezpieczeństwo jego produktów lub usług.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Organizacja zidentyfikowała i udokumentowała odpowiednie relacje wewnętrzne i zewnętrzne oraz krytyczny charakter takich relacji.		Organizacja zarządza relacjami poprzez identyfikację zagrożeń i zarządzanie ryzykiem. Prowadzona jest ocena środków łagodzenia ryzyka powodowanego przez organizacje zewnętrzne.	Organizacja ma dobre zrozumienie zarządzania relacjami i istnieją dowody, że ryzyka związane z relacjami są identyfikowane oraz podejmowane są odpowiednie działania. Organizacje, z którymi nawiązano relacje, dzielą się informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa oraz, w razie potrzeby, podejmują działania.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić, w jaki sposób relacje zostały udokumentowane. Może to być zawarte w opisie systemu.
- Dowody na to, że:
  - zidentyfikowano kluczowe kwestie, obszary i powiązane zagrożenia dotyczące bezpieczeństwa,
  - zdarzenia związane z bezpieczeństwem są zgłaszane i rozstrzygane,
  - działania dotyczące kontroli ryzyka są stosowane i regularnie sprawdzane,
  - relacje są poddawane okresowym przeglądom.
- SMS organizacji obejmuje identyfikację zagrożeń dla zewnętrznych usług i działań oraz relacji wewnętrznych.
- Szkolenie i promocja bezpieczeństwa są organizowane z odpowiednimi organizacjami zewnętrznymi.
- Organizacje zewnętrzne uczestniczą w działaniach SMS i dzielą się informacjami dotyczącymi bezpieczeństwa.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
Brak precyzyjnych zapisów Patrz ORO.GEN.205 "Działania zlecone" i powiązane GM1&2	Brak precyzyjnych zapisów Patrz ORA.GEN.205 "Zlecone czynności" i powiązane GM1&2	ADR.OR.D.010 „Zlecone czynności" oraz ADR.OR.D.025 „Koordynacja działań z innymi organizacjami"	ATM/ANS.OR.B.005 "System zarządzania" punkt (f) GM1 ADR.OR.B.040(f) „Zmiany" punkt (b)(2) i (b)(3)	Brak precyzyjnych zapisów

5.2 OBOWIĄZEK ZAPEWNIENIA ZGODNOŚCI ORAZ FUNKCJA MONITOROWANIA ZGODNOŚCI

5.2.1 Zdefiniowano zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z zapewnianiem zgodności.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Obowiązujące wymagania są jasne określone i odpowiednio przetransponowane do podręczników i procedur organizacji. Zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z zapewnieniem zgodności został określony dla wszystkich pracowników		Podręczniki i procedury organizacji są regularnie poddawane przeglądom w świetle zmian w obowiązujących wymaganiach. Wszyscy pracownicy są świadomi swojego zakresu obowiązków i odpowiedzialności za zapewnianie zgodności oraz postępowanie zgodnie z procesami i procedurami.	Ulepszenia procesów procedur proponowane są przez pracowników i kierownictwo. Indywidualne osoby proaktywnie identyfikują i zgłaszają potencjalne niezgodności.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić, w jaki sposób kierownictwo wyższego szczebla zapewnia, że organizacja zapewnia zgodność.
- Sprawdzić, czy opisy stanowisk obejmują obowiązki związane z zapewnieniem zgodności.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.210 "Wymagania dotyczące personelu" punkt (b)	ORA.GEN.210 „Wymagania odnoszące się do personelu" punkt (b)	ADR.OR.D.005 „System zarządzania" punkt (b)(11)	ATM/ANS.OR.B.020 "Wymagania dotyczące personelu"	ATCO.OR.C.010 "Wymagania dotyczące personelu", punkt (b)

Odniesienie oraz tekst Załącznika 19 ICAO

5.2.2 Zdefiniowano zakres obowiązków i odpowiedzialności związanych z monitorowaniem zgodności.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Udokumentowano, że jest osoba lub grupa osób odpowiedzialnych za monitorowanie zgodności, w tym osoba działająca jako kierownik ds. monitorowania zgodności, posiadająca bezpośredni dostęp do kierownika odpowiedzialnego. Zakres odpowiedzialności oraz obowiązków kierownika ds. monitorowania zgodności jest udokumentowany.		Kierownik ds. monitorowania zgodności wdrożył i utrzymuje program monitorowania zgodności. Kierownik odpowiedzialny zapewnia, że istnieją wystarczające zasoby do monitorowania zgodności i zachowana jest niezależność funkcji audytu.	Organizacja wdrożyła metodę oceny skuteczności monitorowania zgodności wraz z informacjami zwrotnymi przekazywanymi do kierownika odpowiedzialnego. Kierownik odpowiedzialny oraz kierownictwo wyższego szczebla jest zainteresowane informacją zwrotną na temat statusu monitorowania zgodności.

Czego należy szukać?

- W jaki sposób kierownik ds. monitorowania zgodności współpracuje z:
  - kierownictwem wyższego szczebla,
  - innymi kierownikami,
  - personelem zarządzania bezpieczeństwem?
- Dowody na to, że kierownictwo wyższego szczebla podejmuje działania związane z wynikami monitorowania zgodności.
- Sprawdzić, czy liczba personelu zaangażowanego w monitorowanie zgodności jest właściwa.
- Sprawdzić dowody na bezpośrednie podporządkowanie pod kierownika odpowiedzialnego.
- Sprawdzić w jaki sposób osiągnięto niezależność funkcji audytu.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" punkt (c)	AMC1 ORA.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" punkt (c)	AMC1 ADR.OR.D.005(b) „System zarządzania" punkt (b) oraz AMC2 ADR.OR.D.005(b)(11) „System zarządzania"	AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) "System zarządzania" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	AMC2 ATCO.OR.C.001(f) „System zarządzania organizacji szkolenia" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI

5.2.3 Program monitorowania zgodności

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Organizacja posiada program monitorowania zgodności zawierający szczegółowe informacje na temat harmonogramu działań monitorujących, procedur audytu i inspekcji, zgłaszania, działań następczych i dokumentacji. Sposób osiągania niezależności monitorowania zgodności jest udokumentowany.		Program monitorowania zgodności jest realizowany i regularnie sprawdzany. Sprawdzenie polega na modyfikacji programu w celu ujęcia elementów związanych ze zidentyfikowanym ryzykiem lub zmianami organizacyjnymi i operacyjnymi. Monitorowanie zgodności jest niezależne od działań operacyjnych i obejmuje również działania zlecone.	Organizacja regularnie sprawdza program oraz procedury monitorowania zgodności w celu określenia potrzeby wprowadzenia zmian oraz w celu zapewnienia ich skuteczności.

Czego należy szukać?

- Ocenić zawartość programu w stosunku do wymogów prawnych.
- Sprawdzić, w jaki sposób ryzyko i działania są wykorzystywane do określania zakresu szczegółowości i częstotliwości działań monitorujących.
- Sprawdzić, w jaki sposób osiągnięto niezależność.
- Ocenić, co powoduje zmianę programu.
- Sprawdzić, czy istnieją potencjalne konflikty interesów.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" punkt (d)(2)(vi) GM2 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" [duże organizacje] GM3 ORO.GEN.200(a)(6) "System zarządzania" [małe organizacje]	AMC1 ORO.GEN.200(a)(6) „System zarządzania" punkt (d)(2)(vi)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) „System zarządzania" punkt (c)(2)(vi)	AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) "System zarządzania" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	GM1 ATCO.OR.C.001(f) „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (c)(2)(vi)

5.2.4 Wyniki monitorowania zgodności np. wyniki audytów w tym działania następcze po wykonaniu działań naprawczych i zapobiegawczych.

OBECNY	ODPOWIEDNI	SPRAWNY	SKUTECZNY
Organizacja udokumentowała procedury identyfikacji i działań następczych po wykonaniu działań naprawczych i zapobiegawczych. Istnieje proces określający w jaki sposób wyniki audytu są przekazywane do kierownika odpowiedzialnego i do kierownictwa wyższego szczebla. Relacje pomiędzy procesem monitorowania zgodności i procesem zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem zostały opisane.		Określenie działań naprawczych i zapobiegawczych oraz działania następcze przeprowadzane są zgodnie z procedurą obejmującą analizę przyczynową w celu określenia przyczyn powstania niezgodności. Informacja o stanie realizacji działań naprawczych i zapobiegawczych jest regularnie przekazywana odpowiednim osobom w kierownictwie wyższego szczebla oraz pracownikom.	Organizacja regularnie sprawdza stan realizacji działań naprawczych i zapobiegawczych. Organizacja bada przyczyny systemowe oraz czynniki sprawcze w niezgodnościach. Istotne niezgodności są wykorzystywane w szkoleniu wewnętrznym w zakresie bezpieczeństwa oraz w promowaniu bezpieczeństwa. Wyniki audytu, przyczyny powstawania niezgodności oraz czynniki przyczynowo-skutkowe są analizowane i rozważane podczas przeglądu polityki i procedur wewnętrznych. Istnieje regularna komunikacja pomiędzy personelem monitorowania zgodności a personelem zaangażowanym w inne działania SMS.

Czego należy szukać?

- Sprawdzić metody stosowane w analizie przyczynowej.
- Czy metoda jest stosowana konsekwentnie?
- Przejrzeć wszelkie powtarzalne niezgodności lub przypadki braku wdrożenia działań lub działania po upływie terminu wdrożenia.
- Sprawdzić terminowość wdrożenia działań.
- Świadomość kierownictwa wyższego szczebla co do statusu stwierdzonych niezgodności i powiązanych działań naprawczych/zapobiegawczych.
- Odpowiedni personel uczestniczy w określeniu przyczyn i czynników sprawczych.
- Poszukać spójności wyników audytu wewnętrznego i wyników audytu zewnętrznego.

Odpowiednie wymagania UE/EASA

Operacje lotnicze	Załoga lotnicza	Lotniska	ATM/ANS	Organizacje szkolenia ATCO
ORO.GEN.200 "System zarządzania" punkt (a)(6)	ORA.GEN.200 „System zarządzania" – punkt (a)(6)	AMC1 ADR.OR.D.005(b)(11) „System zarządzania" punkt (a)(1) Punkt (b) i (e)	AMC1 ATM/ANS.OR.B.005(c) "System zarządzania" MONITOROWANIE ZGODNOŚCI	ATCO.OR.C.001 „System zarządzania organizacji szkolenia" punkt (f)