

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

ROZDZIAŁ 2.1 – PLANOWANIE AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH

1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Zespół działań związanych z planowaniem oraz prowadzeniem kontroli (audytów i inspekcji) operacyjnych tworzy „Plan CNO” (w formie wyciągu zbiorczego na dany rok kalendarzowy jako Polecenie służbowe Dyrektora Departamentu zatwierdzanego przez Prezesa Urzędu), który powinien być realizowany w czterech fazach:

Faza I – obejmująca długoterminowe planowanie audytów i inspekcji operacyjnych z określeniem ich rodzajów oraz częstotliwości w określonym cyklu czasowym. Opracowując „Plan CNO” konieczne jest wzięcie pod uwagę wszystkich czynników, które mają lub potencjalnie mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo prowadzonych operacji lotniczych, takich jak np. intensywność prowadzonej działalności, liczba personelu, liczba i skład floty, specyfika prowadzonych operacji lotniczych, wcześniejsze oraz bieżące wskaźniki bezpieczeństwa lotów, zmiany w organizacji firmy lub jej zarządzie oraz informacje uzyskane z raportów z inspekcji na ziemi i w powietrzu (ENR, CAB, SANA, FSTD, CTD, FC/GI, CC/GI), a także z informacji płynących ze strefy publicznej tj. skargi pasażerów, doniesienia medialne. Patrz: schemat 5-01 oraz procedura PR-CNO-01 w PNO 5-02-02.

FAZA II – obejmująca prowadzenie audytów i inspekcji zgodnie z zatwierdzonymi planami oraz przygotowanym planem konkretnej kontroli. Ta faza wymaga przeprowadzenia audytu (inspekcji) oraz dokładnego i prawidłowego zidentyfikowania oraz określenia stwierdzonych braków i niezgodności. Jakość sporządzanych, przez inspektorów, raportów ma decydujące znaczenie dla prawidłowego wnioskowania oraz opracowania programów naprawczych. Patrz: Procedura PR-SAR-01/02

FAZA III – obejmująca analizę, zgromadzonych podczas audytów i inspekcji, informacji oraz danych, a także przetwarzanie tych danych na inne formy informacji źródłowej, takie jak np. dane statystyczne, syntetyczne, profilowe itp., które będą użyte w dalszych procesach dla poprawy bezpieczeństwa lotów oraz zwiększenia efektywności systemu certyfikacji i sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego. Zasadniczym celem analiz jest ustalenie, do jakich kategorii zakwalifikować raportowane zdarzenia oraz jakie są trendy i dynamika obserwowanych zjawisk. Dane syntetyczne, statystyczne i profilowe pozwalają na wnioskowanie natury ogólnej

mogącej być podstawą do podejmowania działań systemowych ukierunkowanych na zmiany przepisów, norm, zasad, technik, procedur itp. Wszystkie wspomniane zbiory danych z określeniem trendów znajdują odzwierciedlenie na określenie „Profilu Ryzyka Organizacji”. Sama procedura określania „Profilu Ryzyka Organizacji” zawarta jest w PNO-5-02-05. Dodatkowo SAR w ramach nadzoru nad usuwaniem NCR prowadzi okresowe analizy NCR i publikuje je w formie Biuletynu operacyjnego. (PR-SAR-01)

FAZA IV – obejmująca cykl działań naprawczych, których celem jest trwałe usunięcie stwierdzonych podczas audytu (inspekcji) braków, niezgodności. Faza ta może być zakończona dopiero po ponownym sprawdzeniu czy zalecone działania naprawcze zostały przez Operatora zrealizowane. Może zaistnieć konieczność przeprowadzenia ponownego audytu lub inspekcji. Podstawową rolę w tej fazie odgrywa inspektor prowadzący (CPM) lub nadzorujący, który musi zweryfikować proponowane przez Organizację działania naprawcze, a następnie sprawdzić czy Operator zrealizował założony i zatwierdzony przez Prezesa Urzędu program naprawczy. Inspektor nadzorujący, a w przypadku procesu prowadzonego w celu przedłużenia lub zmiany zakresu posiadanego certyfikatu CPM, musi brać pod uwagę wpływ stwierdzonych niezgodności i jakość ich usunięcia na pozycję organizacji na macierzy „Profilu Ryzyka Organizacji”. Wszelkie odstępstwa lub brak działania ze strony Organizacji muszą być raportowane Dyrektorowi Departamentu Operacyjno – Lotniczego (LOL) z powiadomieniem Specjalisty Analizy Ryzyka (SAR). Dyrektor przedstawia Wiceprezesowi Urzędu ds. Standardów Lotniczych wnioski dotyczące dalszego trybu postępowania.

2. CEL AUDYTU I INSPEKCJI OPERACYJNEJ

2.1 Zasadniczym celem audytu jest planowe, regularne badanie czy stosowane przez Organizację zasady, normy, procedury, technologie oraz dokumenty zakładowe są zgodne z wymaganiami odpowiednich przepisów krajowych oraz norm międzynarodowych. Audytem może być objęta cała organizacja lub tylko jej wybrane części, w zależności od potrzeb albo zakresu audytu wyznaczonego w Poleceniu kontroli.

2.2 Zasadniczym celem inspekcji jest planowe lub doraźne badanie, czy ustanowione przez Organizację w dokumentach zakładowych zasady,

Wydanie z: 22.06.2023 Zmiana Nr: 15	PLANOWANIE AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH	PNO-5-02-01 Strona 1/4
--	---	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

normy, procedury, technologie są przez personel przestrzegane. Inspekcja prowadzona jest zazwyczaj w zakresie ograniczonym do zakresu podanego w odpowiednich formularzach raportów z inspekcji operacyjnych (ENR, CAB, FSTD, CTD, FC/GI, CC/GI itd.).

3. METODY PLANOWANIA INSPEKCJI OPERACYJNYCH

3.3 Kontrole o charakterze doraźnym, których potrzeba lub konieczność przeprowadzenia wynika z czynników bieżących, planuje się i wykonuje na zasadzie procesów doraźnych w oparciu o postanowienia rozporządzenia ministra właściwego dla spraw transportu w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego bez konieczności uzupełniania rocznego planu audytów i inspekcji. Nie zwalnia to jednak SAR z obowiązku aktualizacji AOR.

3.4 Przy planowaniu inspekcji operacyjnych (w ramach Programu CNO) należy uwzględnić wielkość Organizacji, skalę wykonywanych przez niego operacji lotniczych, a także ilość typów statków powietrznych używanych w operacjach lotniczych, a także pozycję organizacji wynikającą z Profilu Ryzyka i powody takiej oceny. Wyróżnia się dwie metody planowania inspekcji operacyjnych:

3.5 Inspekcja ENR/CAB

W odniesieniu do operatorów, których certyfikat AOC uprawnia do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego minimalna liczba i częstotliwość inspekcji operacyjnych w zakresie ENR/CAB nie może być niższa niż

- Raz w przeciągu 12 miesięcy dla każdego użytkowanego typu statku powietrznego przez przewoźnika rozkładowego oraz operatora HEMS;
- Raz w przeciągu 12 miesięcy dla całej floty operatorów charterowych oraz Air Taxi. Rekomendowane jest przeprowadzenie inspekcji na różnych typach statków powietrznych.

Założeniem jest, aby inspekcja ENR została wykonana co najmniej raz w roku na statku powietrznym najbardziej skomplikowanym. Nie wyklucza to możliwości zwiększania ilości inspekcji ENR na wytypowanym statku powietrznym w oparciu o analizę „Profilu Ryzyka Organizacji”.

3.6 **Inspekcja SANA** – inspekcja na płycie. Przy planowaniu liczby inspekcji należy wziąć pod uwagę liczbę wykonywanych przez Przewoźnika operacji lotniczych. Minimalna liczba inspekcji SANA nie może być niższa niż raz na 6 miesięcy. W zależności od potrzeb można dokonać dalszego

uszczegółowienia planowanej liczby biorąc pod uwagę dane związane z flotą (typem) statku powietrznego i pozycję przewoźnika na macierzy „Profilu Ryzyka Organizacji” i powody takiej oceny. W przypadku małych statków powietrznych używanych w operacjach sezonowych lub AirTaxi, gdzie operacje wykonywane są wielokrotnie ad-hock, nie ma zastosowania wymagania planowania minimalnej ilości inspekcji. Należy dążyć do tego aby minimalne ilości osiągnąć (1 x na 6 miesięcy) poprzez wykonywanie inspekcji doraźnych.

3.7 **Inspekcja STA** – wielkością braną do wyliczeń dla planowania liczby inspekcji jest liczba baz operacyjnych Przewoźnika. W zależności od potrzeb można dokonać dalszego podziału związanego z rozmieszczeniem geograficznym i/lub specyfiką działania. Założeniem musi być, że w okresie dwóch cykli CNO przy równomiernym rozkładzie, każda baza operacyjna zostanie skontrolowana nie mniej niż jeden raz. Ilość planowanych inspekcji tego typu można zmniejszyć o ile ten obszar nie ma negatywnego wpływu na pozycję przewoźnika na macierzy „Profilu Ryzyka organizacji”.

Właściwe jest także wykorzystanie audytów w placówkach STA, wykonywanych przez system Zapewnienia zgodności Operatora. Każdy Przewoźnik posiadający placówki STA może przedstawić do ULC wyniki z własnych audytów swoich placówek (na adres e-mail podany na stronie internetowej ULC). Pozytywna ocena wyników audytu (ocenę powinien wykonać inspektor POI we współpracy z inspektorem AHAC) może być zaakceptowana jako audyt ULC w tym obszarze. W przypadku wątpliwości, dana placówka STA jest audytowana przez ULC w pierwszej kolejności.

Przy planowaniu audytów STA muszą zostać uwzględnione dane:

1. Liczba baz operacyjnych operatora;
2. Wyniki audytów wewnętrznych operatora;
3. Wyniki i data ostatniej kontroli operacyjnej;
4. Specyfikę prowadzonych operacji;
5. Umiejscowienie placówki;
6. Specyfika działania placówki w zakresie np. upoważnień specjalnych tj. ETOPS, obsługi techniczne, materiały niebezpieczne;
7. Wyniki inspekcji ENR/CAB;
6. Informacje inne np. skargi pasażerów.

3.8 **Inspekcja FSTD/CTD** – inspekcję operacyjną symulatora lotu lub urządzenia treningowego przeprowadza się w związku z używaniem tego urządzenia przez Operatora w jego procesie szkolenia i treningu personelu.

Wydanie z: 22.06.2023 Zmiana Nr: 15	PLANOWANIE AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH	PNO-5-02-01 Strona 2/4
--	---	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

W przypadku Organizacji eksploatujących kilka typów statków powietrznych należy wybrać symulator biorąc pod uwagę elementy:

- urządzenie ma zastosowanie do typu statku powietrznego będącego podstawowym typem u Operatora (największa liczba personelu lotniczego, najwięcej operacji itp.)
- historię przeprowadzonych inspekcji na danym urządzeniu (przypadek gdy użytkowanych jest kilka symulatorów dla tego samego typu w różnych ośrodkach)
- częstotliwość użycia danego symulatora przez Operatora.

Powyższe wytyczne nie mogą wykluczać przeprowadzenia kontroli użytkowanych przez Operatora urządzeń treningowych dla innych typów.

Przy planowaniu kontroli konieczne jest także uwzględnienie informacji dotyczących:

- efektów szkolenia załóg lotniczych widoczna podczas inspekcji ENR/CAB;
- zdarzeń lotniczych będących efektem błędów załogi;
- zgłoszeń i skarg.

Wskazane jest także rozpoznanie czy występuje znaczący wpływ tego obszaru na pozycję przewoźnika na macierzy „Profilu Ryzyka Organizacji”.

Konieczne jest także przeprowadzenie kontroli na urządzeniu treningowym, które zostało zaproponowane przez Operatora po raz pierwszy. Zalecane jest aby w takim przypadku kontrola została przeprowadzona z pierwszą grupą załóg lotniczych ale nie później niż przy trzeciej sesji treningowej.

3.9 W przypadku nowych Operatorów lub, których historia nie pozwala na zgromadzenie dostatecznej liczby wiarygodnych danych niezbędnych w procesie planowania albo w odniesieniu do Operatorów, w działalności, których zachodzą intensywne zmiany w obrębie tych danych np. wzrost lub spadek liczby pilotów, personelu pokładowego, liczby lub typów statków albo podjęcie (zaprzeszanie) wykonywania określonych operacji lotniczych należy dokonać szacunku tych zmian na podstawie deklarowanych przez Operatora danych i odpowiednio do tego korygować miesięczne i półroczne plany inspekcji operacyjnych.

3.10 Wymieniane wyżej metody są wytycznymi pomocniczymi (systematyzującymi) do planowania niezbędnej liczby inspekcji operacyjnych.

W odniesieniu do operatorów, których certyfikat AOC uprawnia do wykonywania operacji zarobkowego przewozu lotniczego minimalna liczba i częstotliwość inspekcji operacyjnych w zakresie FSTD nie może być niższa niż

- Raz w ciągu cyklu dla każdego użytkowanego przez przewoźnika rozkładowego oraz operatora HEMS typu statku powietrznego;
- Raz w ciągu cyklu dla najbardziej skomplikowanego typu statku powietrznego floty operatorów charterowych i Air Taxi.

W przypadku operatorów zatrudniających personel pokładowy, wymagane jest przeprowadzenie minimum jednej inspekcji CTD w cyklu zamiennie z inspekcją CC/GI.

3.11 Inspekcja FC/GI oraz CC/GI - inspekcja sesji szkoleniowej podczas szkolenia naziemnego oraz szkoleń utrzymujących aktualność kwalifikacji załóg lotniczych i pokładowych (wykonywania wszystkich szkoleń i sprawdzeń wynikających z OM).

Dla każdego operatora AOC należy zapewnić minimum jedną inspekcję FC/GI w każdym roku kalendarzowym.

3.12 Nadrzędnym celem planowania audytów i inspekcji operacyjnych jest wyznaczenie dla każdego Operatora takiej liczby inspekcji operacyjnych, która pozwoli przy uwzględnianiu określonego wskaźnika wpływu na bezpieczeństwo, wiarygodnie określić pozycję posiadacza Certyfikaty na macierzy „Profilu Ryzyka Organizacji” i przy osiągniętych przez Operatora przedziale ufności. Będzie to podstawa do stwierdzenia, że Operator ten prowadzi operacje w sposób bezpieczny i zgodny z przepisami, normami oraz ustalonymi dla nich praktykami. Określenie przedziału ufności ujęte jest w procedurze ustalania „Profilu Ryzyka Organizacji” (PNO)-5-02-05.

4. ZASADY PLANOWANIA KRÓTKOTERMINOWEGO

Planowanie krótkoterminowe (miesięczne) ma za zadanie takie planowanie inspekcji i audytów, które pozwoli na rzeczywiste i zgodne z procedurami realne ich wykonanie w terminach uzgodnionych z Organizacją.

Plany krótkoterminowe budowane są w oparciu o zatwierdzony „Roczny plan CNO na rok YYYY” i uwzględniają aktualne uwarunkowania, takie jak: dostępność inspektorów, środków transportu, plany szkoleń, urlopów, itp.

Wydanie z: 22.06.2023 Zmiana Nr: 15	PLANOWANIE AUDYTÓW I INSPEKCJI OPERACYJNYCH	PNO-5-02-01 Strona 3/4
--	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: Ciągły nadzór operacyjny
---------------------------------	---	---

Terminy audytów oraz skład zespołu audytorskiego są przekazywane Operatorom pisemnie oraz drogą elektroniczną (na podany w CHZ adres e-mail) – patrz PR-SAR-01/02.

5. ZASADY planowania INSPEKCJI RAMP SANA (WYKONYWANYCH NA PODSTAWIE ARO.RAMP.100
załącznika II do rozporządzenia Komisji (UE)
nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r.

Zasady planowania inspekcji RAMP SANA
zawarte są w Podręczniku Inspektora RAMP
SAFA/SACA/SANA.

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE