

Najczęściej zadawane pytania – spotkanie z Przewoźnikami 27.09.2013

1. Czy Urząd wymagać będzie w nowych Instrukcjach/ Podręcznikach nazewnictwa zgodnego z PART-OPS (np. dotychczas Kierownik Jakości ma być zastąpione Kierownik Monitorowania Zgodności?). To samo dotyczy nazewnictwa w Podręczniku SMS (np. grupa SAG)

Przy okazji wprowadzania zmian do instrukcji i procedur dobrze byłoby wprowadzić nową nomenklaturę opartą na nowych przepisach, jednakże najważniejsze jest dostosowanie treści merytorycznej. W każdym przypadku będzie weryfikowana treść procedur, zakres uprawnień i obowiązków, struktura etc. pod względem zgodności z przepisami, a nie wyłącznie nazewnictwo. Przykładowo Safety Managera można określić jako Specjalistę ds. SMS, Pełnomocnika Zarządzania Bezpieczeństwem, itp. Decydującym będzie zakres działań tej osoby i powierzone obowiązki a nie nazwa jej stanowiska w strukturze firmy.

Grupę SAG można określić jako Grupę ds. Bezpieczeństwa, Komitet Bezpieczeństwa, Zespół Zadaniowy ds. Bezpieczeństwa itp. Ważne żeby nie pomylić zadań SAG (Safety Action Group) z SRB (Safety Review Board), którą to z kolei można nazwać Radą Bezpieczeństwa, Komisją ds. Przeglądu Bezpieczeństwa itp.

Pewnym ułatwieniem interpretacyjnym może być używanie w dokumentacji dodatkowo terminów w języku angielskim – w szczególności w przypadkach wybrania innych nazw stanowisk, procesów, zespołów czy funkcji niż te przyjęte w wymaganiach opublikowanych w języku polskim.

2. Jakie będzie stanowisko Urzędu dotyczące zatwierdzania zmian istotnych i nieistotnych zgodnie z nową filozofią PART-OPS (ORO GEN.130, ORO. MLR 100, ARO GEN.310/330)

Każdy Przewoźnik, który chce korzystać z przywileju samodzielnego zatwierdzania zmian musi uzyskać zatwierdzenie stosownej procedury w Instrukcji Operacyjnej. Procedura powinna opisywać: sposób postępowania, zakres dozwolonych zmian, sposób dystrybucji oraz sprawowanie nadzoru nad zmianami (w kontekście systemu zarządzania zmianą) – *patrz ARO.GEN.310(c)*. Zakres dozwolonych i zabronionych zmian jest opisany w ORO.GEN.130 oraz powiązanych AMC/GM.

3. W jaki sposób będzie przebiegał proces certyfikacji SMS:

- jak bardzo Urząd będzie się zagłębiał w analizę i klasyfikację ryzyk / działań łagodzących

Identyfikacja zagrożeń oraz analiza ryzyka ma obejmować wszystkie zagrożenia, z którymi dany podmiot ma do czynienia. Pomocą przy tworzeniu listy zagrożeń może być lista zdarzeń, które już w danym podmiocie miały miejsce i w oparciu o nią można zidentyfikować zagrożenia.

Może się również zdarzyć, że np. na podstawie zdarzeń mających miejsce u innego operatora, Prezes ULC zwróci się do pozostałych operatorów z prośbą o przeanalizowanie zagrożeń, które co prawda nie zostały dotychczas odnotowane w ich działalności, jednakże mogą potencjalnie występować. Po wprowadzeniu w życie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) w aktualizowanych rocznie Krajowych Planach Bezpieczeństwa dla Lotnictwa Cywilnego publikowane będą informacje dotyczące obszarów zagrożeń zidentyfikowanych na poziomie Państwa oraz EASA – i je także trzeba będzie brać pod uwagę.

Pytania i odpowiedzi – Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012

Lista zagrożeń i późniejsza ich analiza pod względem ryzyka musi uwzględniać specyfikę operacji, które wykonuje podmiot.

- czy Urząd ma pomysł na ustandaryzowanie podręcznika SMS czy jego kształt pozostawia, jako dowolny – do wewnętrznej decyzji dla każdego operatora?

Należy zaznaczyć, że Part-ORO nie wspomina o systemie SMS, ale mówi o „Systemie zarządzania”, dokumentacji systemu zarządzania i jej elementach składowych, czyli: „Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem” i „dokumentacji zapewnienia zgodności (dawna Księga jakości!)”.

Zakres merytoryczny „Dokumentacji Systemu Zarządzania” opisany jest w ORO.GEN.200 oraz ORO.MLR.100/101 wraz ze stosownymi AMC i GM. Szczegóły dotyczące przygotowania dokumentacji pozostawia się podmiotowi: może to być dokument niezależny lub element składowy jednego z dokumentów wymaganych przez Part-ORO (np. Instrukcja Operacyjna) (*patrz*: AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) pkt. b).

Natomiast sam „Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem” (Safety Management Manual) powinien być zgodny z AMC2 ORO.GEN.200(a)(5). Można go zawrzeć w innych dokumentach przewoźnika, np. Instrukcji Operacyjnej, dokumentacji systemu zarządzania (AMC2 ORO.GEN.200(a)(5) pkt c).

ICAO Doc. 9859 Safety Management Manual, wydanie 3, zawiera wiele szczegółowych informacji na temat ustanowienia „Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” w podmiotach prowadzących działalność lotniczą – w tym „Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem”. Ustanawiając własny system zarządzania bezpieczeństwem należy korzystać z tego dokumentu jako podstawowego źródła informacji - „Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem” zgodny z trzecim wydaniem ICAO Doc. 9859 zostanie przez Urząd uznany za właściwy. Procedury Urzędu (i listy kontrolne) będą oparte na tym dokumencie.

W przypadku, gdy „Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem” będzie dokumentem wydzielonym ważne jest, aby podmiot mógł zawsze wskazać Nadzorowi, gdzie w jego „Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem” znajdują się poszczególne części wymagane przepisami ORO.GEN.200 – *patrz*: AMC1 ORO.GEN.200(a)(5) pkt (b). Nie należy kopiować tych samych zapisów do różnych dokumentów, lecz stosować metodę „odnośników” do dokumentu źródłowego (nadrzędnego merytorycznie) – *patrz* GM1 ORO.GEN.200(a)(5).

- czy podręcznik będzie zatwierdzany / akceptowany czy też pozostawiony, jako dokument wewnętrzny operatora z opcją jego samodzielnych modyfikacji?

„Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem” jest dokumentem przewoźnika, wchodzącym w skład dokumentacji systemu zarządzania, o której mowa w ORO.GEN.200(a)(5) oraz powiązanych AMC. Dokumentacja systemu zarządzania (jak i cały system zarządzania) podlega zatwierdzeniu na etapie wydania certyfikatu AOC. Zmiany dokumentacji, za wyjątkiem wskazanych w ORO GEN.130 i stosownych AMC, nie wymagają wcześniejszego zatwierdzenia Prezesa Urzędu, o ile zostanie ustanowiona i zatwierdzona stosowna procedura dotycząca ich wprowadzania – *patrz*: ARO.GEN.310(c).

Zawartość merytoryczna „Podręcznika Systemu Zarządzania” będzie weryfikowana podczas wstępnej oceny przedłożonego projektu oraz podczas kontroli certyfikacyjnej (audytu). Dokumentacja zarządzania podlega również bieżącej (ciągłej) ocenie Nadzoru na zgodność z zakresem zatwierdzenia przewoźnika.

Metodologia prowadzenia analiz ryzyka będzie natomiast oceniana przez inspektorów LBB.

4. Kiedy dostępne będzie nowe PNO uwzględniające zmiany nowych regulacji?

Pytania i odpowiedzi – Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012

Na początku marca 2014 r.

5. Kiedy można oczekiwać opublikowania nowych wniosków składanych w procesach certyfikacji?

Na początku marca 2014 r.

6. Kiedy Urząd będzie gotowy do przyjęcia pierwszego wniosku o certyfikację wg. nowych przepisów?

Zgodnie z notyfikacją złożoną do Komisji Europejskiej Urząd zadeklarował przyjmowanie „nowych” wniosków na zgodność z rozporządzeniem Komisji (UE) nr 965/2012 od dnia 1.06.2014 r.

7. Czy w czasie przeprowadzania certyfikacji wg. nowych regulacji proces ten będzie pełny tj. jak podczas pierwszej certyfikacji czy tylko uwzględniający różnice wynikające z nowych regulacji?

Z zakresu Systemu Zarządzania proces certyfikacji będzie pełny. Również obszary nowe lub poważnie zmieniane będą poddane pełnemu procesowi oceny.

8. Kiedy można oczekiwać tłumaczeń na j. polski AMC / GM dotychczas nieprzetłumaczonych części?

W pierwszej połowie 2014 r.

9. Co Urząd zamierza uczynić z brakami i błędnymi informacjami umieszczanymi na stronach internetowych (zakładka Bezpieczeństwo jest dalej uboga jak był pomimo zapewnień na Konferencji BL, linki do stron EASA nieaktywne, adresy email niektórych osób niewłaściwe)

Zakładka Bezpieczeństwo zostanie uporządkowana do końca 2013 r., gdyż najpierw konieczne jest zakończenie prac Zespół ds. ujednoczenia standardów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w organizacjach lotniczych , aby materiały do publikacji były kompletne i aktualne.

10. Jaka jest rola Pełnomocnika ds. SMS powołanego przez Urząd?

W Urzędzie powołano Pełnomocnika ds. Zarządzania Bezpieczeństwem, który odpowiada za część Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) pozostającą w zakresie kompetencji Urzędu. Jednym z elementów KPBwLC jest także monitorowanie i nadzór, we współpracy z odpowiednimi departamentami merytorycznymi Urzędu, nad Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem w zobowiązanych do ich ustanowienia podmiotach prowadzących działalność lotniczą. Dlatego w tym zakresie powołano dodatkowo specjalny, dedykowany temu zadaniu Zespół ds. ujednoczenia standardów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w organizacjach lotniczych. Przewodniczący tego Zespołu koordynuje prace Zespołu polegające na:

1) opracowaniu raportu o aktualnym stanie prawnym odnoszącym się do Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem w różnych typach organizacji lotniczych, w szczególności na temat przepisów obowiązujących w Rzeczypospolitej Polskiej, regulacji Unii Europejskiej, oraz przepisów ICAO;

2) opracowaniu założeń do projektu Podręcznika Inspektora Nadzoru nad Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem;

3) współpracy i prowadzeniu konsultacji z podmiotami oraz osobami specjalizującymi się w danej dziedzinie;

4) wypracowaniu stanowiska w kierowanych do Urzędu Lotnictwa Cywilnego sprawach dotyczących Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem;

5) uczestniczeniu w konferencjach, spotkaniach, konsultacjach i szkoleniach dotyczących obszaru zainteresowania Zespołu oraz inicjowanie takich przedsięwzięć.

Wspomniany **Zespół ds. ujednoczenia standardów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w organizacjach lotniczych** ma zakończyć prace do końca tego roku, a na podstawie wyników jego pracy rozważane jest utworzenie Wydziału ds. SMS w Biurze Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym. Docelowo chodzi o koordynację stanowiska ULC w zakresie SMS w różnych dziedzinach działalności lotniczej (operacje, szkolenie, ATM/ANS, etc.)

11. Czy z związku z likwidacją komórek OPS z Delegatur, w dalszym ciągu ULC wymagać będzie dwóch wzorców IO do Urzędu?

Nie, Urząd będzie wymagać tylko jednego egzemplarza wzorca Instrukcji Operacyjnej (wersja papierowa) oraz ewentualnie wersji elektronicznej.

12. Prosimy o jasne wytyczne w kwestii elektronicznych kopii IO w kontekście ORO.MLR.100(f). Czy publikacja przedmiotowej instrukcji (jej części) w witrynie wewnętrznej przewoźnika można uznać za spełnienie tego przepisu?

Jeżeli Przewoźnik uzyska takie zatwierdzenie ze strony Urzędu to tak, jest to dopuszczalne. Należy mieć na uwadze wymagania: ORO.AOC.150, ORO.MLR.100(d) oraz AMC1 ORO.MLR.100(b).

Zestaw pytań zadanych na spotkaniu w dn. 27.09.2013

1. Czy posiadanie baz czasowych wpływa na to, że organizacja jest skomplikowana?

Jeżeli bazy czasowe powstają i są likwidowane regularnie, organizacja może zostać uznana za skomplikowaną. Każdy przypadek jest jednak inny. Kryteria oceny stopnia skomplikowania organizacji są bardziej złożone i uwzględniają nie tylko ilość i czas funkcjonowania baz.

2. Na jakiej podstawie prawnej ULC wymaga jakichkolwiek dokumentów na nowe przepisy. Certyfikat na zgodność z 965/2012 powinien być wydany bez dodatkowych czynności, dlaczego muszą coś robić?

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 w art. 7 stwierdza, że do dnia 28.10.2014 certyfikaty AOC wydane zgodnie z rozporządzeniem Rady (EWG) nr 3922/91 są uznane za wydane zgodnie z tym rozporządzeniem. Przed tą datą przewoźnicy muszą dostosować swoje systemy zarządzania, programy szkoleniowe, procedury i podręczniki do zgodności z Załącznikami III (Part-ORO), IV (Part-CAT) i V (Part-SPA) do tego rozporządzenia. Nowe certyfikaty zostaną zastąpione certyfikatami wydanymi zgodnie z załącznikiem II (Part-ARO). Part-ARO określa jakie czynności powinien podjąć Nadzór przed wydaniem certyfikatu (ARO.GEN.310, ARO.OPS.100 i powiązane z nim ORO.AOC.100). Zgodnie z ORO.AOC.100(c) wnioskodawca musi wykazać przed organem, że spełnia wszystkie stosowne wymagania przedstawione w załączniku IV do Rozporządzenia (WE) nr 216/2008 oraz Part-ORO, Part-CAT i Part-SPA, statki powietrzne posiadają Świadectwo zdatności do lotu wydane zgodnie z rozporządzeniem (UE) 748/2012 (Part-21) a struktura ich organizacji i zarządzania jest odpowiednia i dopasowana do skali i zakresu prowadzonych operacji.

3. Czy IO ma zawierać informację, że ACM jest odpowiedzialny za archiwizowanie i przechowywanie dokumentów?

Formalnie Kierownik Odpowiedzialny jest odpowiedzialny za ustanowienie i utrzymanie „systemu” i to on jest odpowiedzialny za to, aby system był właściwy (ORO.GEN.210). W ramach ustanowienia systemu wskazywane są osoby/stanowiska odpowiedzialne za konkretne czynności.

4. Jakie są wymagania dla zastępców personelu nominowanego?

Dla SMS brak jest zapisów o wymaganiach dla zastępcy Safety Managera. Przyjmuje się, że każdy kto wykonuje tę funkcję (bez względu czy jest zastępcą czy głównym SM) musi spełniać wymagania określone w GEN.ORO.200 (miejsce w strukturze, zakres obowiązków, uprawnienia etc). W zakresie personelu nominowanego (tzw. postholderów) system zastępców opisany jest w GM2.ORO.AOC.135(a).

5. Jak będzie wyglądać analiza ULC przyjętego modelu analizy ryzyka?

Analiza ryzyka wykonana przed podmiot ma zadanie uzasadnić podjętą decyzję w zakresie tego, czy dane konsekwencje zidentyfikowanego zagrożenia oraz prawdopodobieństwo jego materializacji są dla podmiotu świadomie akceptowalne, tolerowalne bądź nieakceptowalne, oraz jakie podjęto środki łagodzące mające na celu obniżenie ryzyka. Model analizy ryzyka powinien być dopasowany do wielkości i zakresu działalności danej organizacji, zidentyfikowanych zagrożeń etc. Może wystąpić konieczność zastosowania innych modeli analizy ryzyka w zależności od specyfiki danego obszaru działalności organizacji – np. w zakresie operacyjnym będzie on zapewne inny niż ten dotyczący obsługi technicznej.

6. Narzędzia oceny ryzyka – czy są jakieś sugestie, które stosować?

Nie ma katalogu zamkniętego narzędzi oceny ryzyka. Sugeruje się jak najszersze korzystanie z Podręcznika Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem SMM ICAO Doc 9859 (wydanie 3) jako standardu światowego najbardziej rozpowszechnionego. Dobrym standardem przemysłu lotniczego w zakresie operacyjnym jest ARMS. CATS jest innym przykładem uznanego rozwiązania funkcjonującego na rynku od kilku lat. Jednak narzędzi jest znacznie więcej. Ważne jest odpowiednie dobranie narzędzia do wielkości i zakresu działalności danej organizacji.

7. Czy ilość czynników analizy ryzyka będą brane przy certyfikacji?

Pytanie niezrozumiałe – patrz odpowiedź 5 i 6

8. Jeśli firma ma kilka certyfikatów (np. CAMO, AOC, FTO itd.) czy mam mieć jeden czy kilka SMS?

Jedna organizacja/podmiot – jeden SMS (obejmujący całość działalności organizacji/podmiotu). W takim przypadku należy mówić o „Systemie zarządzania”, a nie tylko SMS. W przypadku bardzo skomplikowanych organizacji może istnieć konieczność stworzenia kilku „podsystemów” SMS, które muszą jednak w pełni współpracować ze sobą w ramach większego Systemu Zarządzania (Bezpieczeństwem).

9. Który Departament w ULC będzie odpowiadał za akceptację SMS?

Obecnie odpowiedzialny za SMS jest Departament obejmujący nadzorem dany rodzaj podmiotów (LOL – przewoźnicy, LPL – ośrodki szkolenia, LTL - lotniska, LOŻ – żegluga powietrzna, itp.), przy czym ocena SMS będzie przygotowywana we współpracy z nowo utworzonym Biurem Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym.

Pytania i odpowiedzi – Rozporządzenie Komisji (UE) 965/2012

10. W związku z tym, że szkolenia inspektorów z SMS będzie w maju, czy nie pojawią się zgrzyty z tym co firma przygotuje, a jakie będzie podejście ULC do pewnych tematów?

Szkolenia Inspektorów już trwają. Są one zaplanowane nie tylko w 2013 ale także 2014 roku. Podstawowa baza wiedzy dla Inspektorów jest ta sama jak dla podmiotów - Rozporządzenia EU wraz z AMC i GM oraz Podręcznik SMM Doc ICAO 9859, wydanie 3. Tym samym nie powinno być problemów związanych z różnym zakresem wiedzy między podmiotami lotniczymi a nadzorem lotniczym. Ewentualne wątpliwości dotyczące interpretacji poszczególnych zapisów będą kierowane do wspomnianego powyżej Biura Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, które będzie je rozstrzygać i odpowiadać na pytania.

11. Czy nowe przepisy wpływają na strukturę IO?

Tak, ale tylko częściowo. W miejsce dotychczasowego „Systemu jakości” pojawia się „System Zarządzania” wymagany przepisem ORO.GEN.200 oraz cała dokumentacja z tym związana.

12. Czy dany kraj może zastrzyć przepisy 965/2012? Jeśli zaistniałaby taka sytuacja to jaki jest system legislacyjny oraz system powiadamiania zainteresowanych?

Nie powinien. Zgodnie z dewizą EASA „nic mniej, nic więcej”.

13. Jaki powinien być język IO?

Wzorzec zatwierdzany przez Prezesa Urzędu powinien być w języku polskim (wynika to z zasad postępowania administracyjnego). Do przewoźnika należy zdecydowanie jaki język jest uznany za „wspólny” zgodnie z ORO.MLR.100(k). Pewnym ułatwieniem interpretacyjnym może być używanie w dokumentacji dodatkowo terminów w języku angielskim – w szczególności w przypadkach wybrania innych nazw stanowisk, procesów, zespołów czy funkcji niż te przyjęte w wymaganiach opublikowanych w języku polskim.

Zestaw pytań pozostawionych w formularzach po spotkaniu w dn. 27.09.2013

1. Czy ULC przewiduje szkolenie/spotkanie organizacyjne dotyczące problematyki współpracy i podziału kompetencji pomiędzy systemem zarządzania bezpieczeństwem, a systemem monitorowania zgodności? Czy i w jaki sposób te dwa systemy się zająbiają, jak powinna wyglądać współpraca? Czy ULC uznaje własną interpretację współpracy, czy są wytyczne jak te systemy mają ze sobą współpracować?

ULC nie planuje szkoleń dla podmiotów z powodu braku takich zadań w ustawie Prawo lotnicze. Jednak jeżeli powyższa kwestia stanie się problematyczną i budzącą wątpliwości dla operatorów, postaramy się zorganizować spotkanie na ten temat i ewentualnie przygotować materiały doradcze w tym zakresie. Relacje SMS w odniesieniu do zarządzania jakością są ogólnie opisane w ICAO Doc. 9859 SMM. Oba systemy oczywiście zająbiają się w pewnym zakresie (m.in. „korzystają” z częściowo wspólnych źródeł danych).

2. Czy pomimo wycofania z Instrukcji Operacyjnej zapisów dotyczących zarządzania jakością, system monitorowania zgodności nadal będzie funkcjonował na podstawie polityki monitorowania zgodności?

Przepisy rozporządzenia 965/2012 mówią o „polityce bezpieczeństwa”, która jest znacznie szersza od dotychczasowej „polityki jakości”. W zakresie „zapewnienia zgodności” można korzystać z dotychczasowych zapisów dostosowanych do nowych wymagań. System Zarządzania ma uzupełnić a nie zastąpić System Jakości.

3. Czy ULC będzie wyznaczać wskaźniki SPIs dla Przewoźników?

W ramach procesu certyfikacji podmiotu prowadzącego działalność lotniczą zobowiązanego do ustanowienia Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem nastąpi ustalenie (przez podmiot wspólnie z ULC) wstępnego zestawu wskaźników bezpieczeństwa (SPIs) dla danego podmiotu – minimum tych wyznaczonych w ramach KPBwLC w aktualizowanych rocznie Krajowych Planach Bezpieczeństwa dla Lotnictwa Cywilnego. Będą one uwzględniać – ale nie „ślepo” – EASA Top 5 wyszczególnione w Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego (EASp). Te obszary trzeba będzie brać pod uwagę przy tworzeniu własnych SPIs.

Bardziej szczegółowo zależność między KPBwLC (SSP) a SMS w zakresie nadzoru i wymiany informacji została przedstawiona poniżej.

Przewiduje się 3 etapy wprowadzania systemu wymiany informacji pomiędzy bazami danych w ramach KPBwLC (SSP) a Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w poszczególnych podmiotach lotniczych.

Ostatecznym celem jest wdrożenie systemu opartego częściowo o podejście Continuous Monitoring Approach (CMA) – stosowane przez ICAO i wprowadzane obecnie przez EASA

Etapy:

Etap I. początkowy / „rozruchowy”:

- certyfikacja całości organizacji – w tym Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS);
- ustanowienie (obowiązkowego i dobrowolnego) systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych wewnątrz organizacji – dane z tych systemów będą przekazywane do krajowej bazy danych;
- zapoczątkowanie wstępnych analiz ryzyka prowadzonych w stosunku do każdego zgłoszenia – te dane również będą przekazywane do krajowej bazy danych;
- ustalenie (przez podmiot wspólnie z ULC) wstępnego zestawu wskaźników bezpieczeństwa (SPIs) dla danego podmiotu – minimum tych wyznaczonych w ramach KPBwLC w aktualizowanych rocznie Krajowych Planach Bezpieczeństwa dla Lotnictwa Cywilnego – różnych w zależności o typu i charakteru organizacji (uwzględniających – ale nie „ślepo” – EASA Top 5 z EASp) – ich wartości będą okresowo przekazywane w formie specjalnych zestawień (raportów) do ULC (w tym przede wszystkim do LBB oraz odpowiednich departamentów merytorycznych). Jednak nawet ten wstępny zestaw wskaźników bezpieczeństwa (SPIs) powinien uwzględniać specyfikę podmiotu;
- wstępne wyznaczenie „celów” i „poziomów alarmowych” dla przyjętych wskaźników.

Etap II. „pełnego uruchomienia systemu”:

- dodanie do systemu analiz ryzyka prowadzonych na podstawie większych zestawów danych zebranych m.in. z systemów raportowania;
- stopniowe dodawanie bardziej zaawansowanych wskaźników bezpieczeństwa (SPIs) – specyficznych dla danego podmiotu – również i tym razem ich wartości będą okresowo przekazywane w formie specjalnych zestawień (raportów) do ULC (w tym przede wszystkim do LBB oraz odpowiednich departamentów merytorycznych);
- stopniowe dopracowywanie „celów” i „poziomów alarmowych” dla przyjętych wskaźników.

Inspektorzy ULC zaczną być wtedy wspierani analizami prowadzonymi przez LBB dotyczącymi m.in. oszacowania poziomu implementacji Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w danym

podmiocie lotniczym uwzględniającymi również inne źródła informacji niż te na co dzień wykorzystywane przez dany departament merytoryczny.

Etap III. „pełnego działania systemu”:

- dopracowanie „celów” i „poziomów alarmowych” dla wszystkich przyjętych wskaźników;
- dopracowywanie metod prowadzenia analiz ryzyka i wyciągania z nich właściwych wniosków;
- „pełna” wymiana informacji między KPBwLC a SMS;
- ciągłe dopracowywanie systemu uwzględniające zachodzące zmiany w organizacji jak i w otoczeniu (w tym wymaganiach prawnych).

Wyniki audytów i inspekcji prowadzonych przez ULC oraz danych pozyskanych w ramach wymiany informacji między Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w poszczególnych podmiotach lotniczych a bazami danych w ramach KPBwLC (SSP) posłużą do planowania działań nadzorczych ULC.

Żadne z tych działań nie zdejmuje w najmniejszym stopniu ostatecznej odpowiedzialności za poziom bezpieczeństwa w danym podmiocie z kierownictwa tego podmiotu.

4. Czy jako skomplikowana organizacja (m.in. posiadająca do 20 zatrudnionych pracowników), konieczne jest stworzenie grupy SAG? Ile osób musi wchodzić w skład tej grupy?

Niezgodność w pytaniu. Skomplikowana organizacja to ta która posiada powyżej 20 pracowników, lub ta, która ma ich mniej jednak ze względu na specyfikę swojej działalności została uznana za dużą. Skomplikowana organizacja musi posiadać SAG. Nie ma kryterium ilościowego osób jeżeli chodzi o skład SAG. Personel wchodzący w skład SAG musi zapewniać realizację obowiązków wskazanych w AMC i GM jako nałożonych na ten podmiot. W jednej organizacji będzie to 7 osób, w innej 15, a w jeszcze innej tylko 2. Wszystko zależy od konkretnego przypadku – konkretnej organizacji.

5. Kiedy zostanie stworzony SSP?

Projekt Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) w zakresie pozostającym we właściwości Urzędu jest obecnie finalizowany i w najbliższym czasie zostanie wysłany do konsultacji wewnętrznych. Potem nastąpią konsultacje zewnętrzne. Implementacja KPBwLC na poziomie ustawy Prawo lotnicze i odpowiednich rozporządzeń zajmie jeszcze trochę czasu.

Należy jednak brać pod uwagę, że nie wszystkie elementy KPBwLC pozostają w gestii Urzędu.

6. Part-ORO zmienia strukturę zarządzania i zmienia Dział Jakości na dział Monitorowania Zgodności. Jednocześnie wymaga zintegrowanego systemu zarządzania dla wszystkich obszarów działalności firmy. Jak zorganizować strukturę operatora, który posiada własną organizację obsługową? Nastąpią pewne rozbieżności między Part-ORO, Part-M, Part-145 w zakresie m.in. stanowiska Kierownika Jakości – czy można będzie wprowadzić zmiany również w zakresie organizacji zarządzania ciągłą zgodnością i organizacji obsługowej zanim stosowne zmiany Part-M i Part-145 ujednoczą wymagania z Part-ORO?

Zgodnie z zasadą ‘jedna organizacja – jeden system zarządzania’, w organizacji nie może dojść do sytuacji, w której w oparciu o różnorakie przepisy pojawi się kilka systemów zarządzania.

Aby uniknąć różnic w ocenie jednego Systemu Zarządzania w kontekście różnych przepisów, Prezes ULC powołał Zespół ds. ujednoczenia standardów Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w organizacjach lotniczych. Zespół ma działać do końca 2013 r. jednakże w związku z podnoszonymi

uwagami co do dysharmonii w przepisach, nie jest wykluczone, że praca Zespołu zostanie przedłużona lub problem ten zostanie rozwiązany systemowo poprzez powołanie Wydziału, mającego za zadanie ujednolicanie interpretacji zapisów poświęconych SMS.

Jeżeli istnieje organizacja obsługowa w ramach przewoźnika to zmiany muszą również dotyczyć organizacji zarządzania ciągłą zdatnością i organizacji obsługowej.

7. Pierwsza certyfikacja operatora wg nowych przepisów, wydanie nowego certyfikatu. Czy dotychczasowe specyfikacje zostaną przeniesione „automatycznie” czy w jakiś sposób będą weryfikowane wg nowych przepisów?

Dotychczasowe zakresy zatwierdzenia w większości ulegną przeniesieniu na nowe Specyfikacje Operacyjne, jednakże nowe wymagania (w szczególności Part-SPA) wymagają doprecyzowania zapisów (np. w zakresie zatwierdzeń PBN).