

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

## ROZDZIAŁ 1 – OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO

### 1. ZASADY OGÓLNE

1.1 Podstawę prawną do prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego nad Organizacjami i innymi użytkownikami statków powietrznych stwarzają wymagania:

A. ustawy Prawo lotnicze:

- a) rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym;
- b) rozporządzenie w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa;
- c) zarządzenie w sprawie zasad prowadzenia nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych;

B. rozporządzenia (UE) nr 965/2012, załącznik II (Part-ARO) – ARO.GEN.300(a)(2) oraz ARO.GEN.305;

C. rozporządzenia (UE) nr 376/2014;

D. rozporządzenia (WE) nr 2015/1018.

1.2 Prowadzenie ciągłego nadzoru operacyjnego nad Organizacjami oraz nad Przewoźnikami zagranicznymi wykonującymi loty zarobkowe do i z Rzeczypospolitej Polskiej jest ustawowym i niezbywalnym obowiązkiem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, nazywanego dalej Prezesem. Prowadzenie ciągłego nadzoru nad bezpieczeństwem operacji lotniczych jest nieodzownym i nieodłącznym elementem systemu certyfikacji organizacji lotniczych i stanowi gwarancję Państwa, że utrzymywane są wymagane normy, zapewniające społeczeństwu bezpieczne przewozy, usługi lotnicze oraz, że operacje te są prowadzone fachowo przy zastosowaniu prawidłowych procedur, których rezultatem będzie zapewnienie bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych.

1.3 Uprawnienia inspektorów Urzędu oraz obowiązki podmiotów kontrolowanych związane z prowadzeniem nadzoru nad bezpieczeństwem eksploatacji statków powietrznych określone są w art. 27 ust. 3 ustawy Prawo lotnicze.

1.4 Czynności nadzoru operacyjnego i związane z nim kontrole mają być zaplanowane i przeprowadzone przez inspektorów operacyjnych, którzy zostali wyznaczeni do sprawowania bieżącego nadzoru operacyjnego nad posiadaczem Certyfikatu AOC/AHAC,

zgłaszającym działalność SPO / NCC / BOP / SAO / UL / SPO KRAJ, posiadającym zezwolenie SPO HR i/lub wykonania określonego zadania inspekcyjnego.

1.5 Inspektor operacyjny prowadzący nadzór musi posiadać kwalifikacje określone dla POI (PNO-1-01-03 pkt 4).

1.6 Inspektor operacyjny, który został wyznaczony do wykonywania czynności nadzoru operacyjnego musi posiadać odpowiednie dokumenty identyfikacyjne, potwierdzające jego uprawnienia inspekcyjne.

1.7 Głównym zadaniem kontroli (audytów i inspekcji) operacyjnych jest systematyczne, planowe i ciągłe badanie oraz ocenianie wszystkich elementów organizacji Przewoźnika, skuteczności jego metod zarządzania, stanu zaplecza, wyposażenia i obsługi statku powietrznego, kierowania i nadzoru nad prowadzonymi operacjami, utrzymywania standardów szkolenia i sprawdzania kwalifikacji załóg lotniczych, procedur i środków bezpieczeństwa dla pasażerów i ładunku, krzyżowej kontroli dokumentów operacyjnych oraz wyszkolenia, instrukcji wykonawczych dla personelu w tym Instrukcji Operacyjnej a także ogólnego zachowania przez Operatora zgodności z warunkami posiadanego Certyfikatu AOC i Specyfikacji Operacyjnych oraz wymaganiami obowiązujących przepisów i zasad operacyjnych. Podczas prowadzenia czynności nadzoru, inspektorzy operacyjni przeprowadzą kontrole służb merytorycznych w komórkach organizacyjnych Organizacji biorących udział w procesach planowania, przygotowania i wykonywania operacji lotniczych w tym służbach planowania operacji lotniczych i zabezpieczenia naziemnego, szkolenia personelu operacyjnego, lotniska (lub lądowiska dla helikopterów), a także doraźne inspekcje na płycie lotniskowej i w locie, a także kwalifikacje personelu operacyjnego (pilotów, personelu pokładowego, dyspozytorów itd. tak, aby inspekcjami objęte zostały wszystkie znaczące dla bezpieczeństwa obszary działań Operatora.

1.8 Proces prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego nad działalnością lotniczą Organizacji lotniczej jest, dla wygody obu zainteresowanych stron, podzielony na szereg kolejno następujących po sobie kontroli (audytów i inspekcji) operacyjnych prowadzonych przez inspektorów operacyjnych ULC. Pełny cykl planu

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO	PNO-5-01-00 Strona 1/6
--	--	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

inspekcji i audytów operacyjnych ma być tak zaplanowany, aby pokrył cały obszar rzeczowy działalności. Operatora w zakresie identycznym jak wymagany dla wydania i/lub przedłużenia ważności jego Certyfikatu AOC / AHAC, w zakresie objętym zgłoszeniem SPO / NCC / BOP / SAO / UL / SPO-KRAJ lub zezwoleniem SPO HR.

1.9 Ogólne zasady prowadzenia audytu i inspekcji operacyjnych podane są odpowiednio w PNO-1-02-02.

## 2. ZADANIA CIĄGŁEGO NADZORU

2.1 Podstawowym zadaniem ciągłego nadzoru jest stwierdzenie, że organizacja będąca pod nadzorem Prezesa Urzędu ciągle spełnia, co najmniej te same wymagania przepisów, które były wymagane podczas pierwszej certyfikacji dla wydania np. Certyfikatu AOC (ARO.GEN.305(a)(2)). W przypadku ograniczenia określonych uprawnień wynikających z certyfikatu lub koncesji, ocena wpływu tego ograniczenia na pozostały obszar posiadanego certyfikatu.

Prowadzona przez inspektorów ocena dokonywana w określonym porządku i wg jednakowych (standardowych) dla każdego przedmiotu kontroli. Oznacza to, że każda kontrola musi mieć wyznaczony zakres, zgodny z zasadami opisanymi w Podręczniku PNO wskazówkami, procedurami, wytycznymi, itd.

2.2 Nadzór jest realizowany w drodze:

- kontroli ( audytów), oraz
- inspekcji, w tym inspekcji niezapowiedzianych i inspekcji SANA;
- spotkań z Kierownikiem odpowiedzialnym.

2.3 Liczba oraz typ i zakres kontroli planowych uzależniona jest od wielkości organizacji i jej wskaźników ryzyka SPI. Szczegółowe zasady są opisane w procedurze przygotowywania Programu CNO – PNO 5-02-00.

2.4 Planowanie kontroli nie ograniczają uprawnień Nadzoru do wykonywania innych nieplanowych czynności nadzoru, które mogą wynikać z analizy ryzyka, np. zmiany wskaźników ryzyka SPI lub jako następstwo wystąpienia poważnych zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo, w wyniku alertu wygenerowanego przez SAR.

## 3. CHARAKTERYSTYKA KONTROLI

3.1 Każda kontrola jest określoną sekwencją wydarzeń (czynności) mających następujące cechy:

- a) Zakres kontroli, który jest określony w planie kontroli;
- b) Określony początek i koniec kontroli;
- c) Cel i zadania prowadzenia kontroli;
- d) Procedury i standardy, których spełnienie jest badane;
- e) Zasady i procedury raportowania wyników kontroli, oraz;
- f) Zasady i procedury prowadzenia oraz badania skuteczności działań korekcyjnych.

3.2 Każda kontrola ma określoną datę jej rozpoczęcia i zakończenia. Kontrola może być zaplanowana, zarówno dla zbadania i oceny określonego zadania wycinkowego (np. kontroli kwalifikacji personelu) jak i szerszego obszaru zadaniowego lub grupy problemowej (np. organizacja zarządzania operacjami lotniczymi czy zbadanie i ocena przestrzegania przez personel Organizacji ustanowionych przepisów, procedur, zasad, instrukcji itp. Kontrola rozpoczyna się z chwilą jej rozpoczęcia przez inspektora nadzorującego (POI) i kończy z chwilą podpisania Protokołu z kontroli (druk G-03/02).

3.3 Kontrole mają określoną procedurę i dla standaryzacji jej wyników każdy inspektor ma postępować zgodnie ustalonymi w Podręczniku (PNO) zasadami. W większości przypadków dla każdego typu (rodzaju) standardowych kontroli ustalony jest odpowiedni druk Listy kontrolnej stanowiący jednocześnie wykaz (zakres) minimalny tej kontroli.

3.4 Kontrola musi być zakończona sporządzeniem Protokołu z kontroli (na druku G-03-02), w którym zarejestrowane są jej wyniki (stwierdzone niezgodności). Inspektor jest zobowiązany wypełnić Protokół zgodnie z ustaloną do tego procedurą.

## 4. PRZYGOTOWANIE KONTROLI

4.1 Przed przystąpieniem do kontroli, POI /inspektor ma dokładnie zapoznać się z bazą CBZ (Centralna Baza Zdarzeń) w zakresie danej Organizacji, jej wskaźnikami SPI, alertami i trendami bezpieczeństwa. Powinien także zapoznać się z obowiązującymi w danej Organizacji dokumentami, systemami, metodami

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

zarządzania i procedurami. Dla uzyskania takiej wiedzy inspektor ma przejrzeć bazę CBZ, te instrukcje i dokumenty Organizacji, które mają zastosowanie do planowanej kontroli oraz Przewodnik Audytu. Dalszą znajomość struktury i obowiązujących w Organizacji praktyk inspektor powinien uzyskać od inspektora operacyjnego (POI) oraz innych inspektorów wcześniej prowadzących kontrole w danej jednostce. Głównym zadaniem inspektora w fazie przygotowania jest zapoznanie się z poprzednimi Raportami, a w szczególności z wykrytymi wcześniej brakami, wadami i nieprawidłowościami oraz przeanalizowanie także pod tym kątem programu (zakresu) planowanej kontroli. Kluczowym dokumentem jest „Notatka SAR/LOL-5” (druk GEN-09) podsumowująca dotychczasowe wyniki działań nadzorczych oraz status usuwania NCR – patrz procedura PR-SAR-01 (PNO 1-02-05) pkt. 3. Szczegóły dotyczące przygotowania do kontroli opisane są w rozdziale PNO-1-02-02 i 1-02-05.

4.2 Kontrole prowadzone są w oparciu o „Roczny plan prowadzenia bieżącego nadzoru” zatwierdzony przez Prezesa Urzędu, aktualizowany comiesięcznie w celu doprecyzowania terminów kontroli, składu zespołu audytowego oraz zakresu kontroli. (Patrz: 5-02-00 pkt. 1.3).

4.3 Przy określaniu zakresu, długości oraz częstotliwości kontroli uwzględnia się wyniki analizy ryzyka przygotowywane przez SAR i POI, wg procedury zawartej w PNO 5-02-05 oraz wcześniejsze wyniki działań nadzorczych (ARO.GEN.305(b)). Polityka przygotowania „Programu CNO” opisana jest w rozdziale PNO 5-02-02.

## 5. POWIADOMIENIE O KONTROLI

5.1 Niektóre kontrole mogą powodować zakłócenia w normalnym toku prowadzonych przez Organizację operacji lotniczych. Odpowiedzialna Organizacja rozumiejąc prawne podstawy działań inspekcyjnych ULC ma obowiązek podjąć współpracę w trakcie kontroli i poprzez udostępnienie wymaganej dokumentacji, swoje przygotowanie do kontroli pod względem personalnym, merytorycznym i logistycznym umożliwi kontrolę i złagodzi możliwe perturbacje w działalności związane z uczestnictwem w kontroli.

5.2 Od Organizacji oczekuje się umożliwienia inspektorowi dostępu do odpowiednich części struktury organizacyjnej, zaplecza, dokumentów (od momentu rozpoczęcia kontroli pismem

przewodnim) i osób uczestniczących w procesie inspekcjonowanej operacji lotniczej. Inspektorzy winni w miarę możliwości unikać sytuacji powodujących zbędne zakłócenia w normalnej działalności Organizacji.

5.3 Dlatego też wskazane jest wcześniejsze zawiadomienie Organizacji o miejscu, terminie i zakresie planowanej kontroli, szczególnie, jeżeli powodować ona będzie oderwanie personelu Organizacji od ich normalnych zajęć. Zawiadomienie takie nie jest konieczne, jeżeli zakłócenie to będzie minimalne lub krótkotrwałe lub, jeżeli takie działanie jest zamierzone tzw. inspekcja niezapowiedziana.

**UWAGA:** Powyższe stwierdzenie w niczym nie ogranicza prawa inspektora do przeprowadzenia doraźnej inspekcji operacyjnej w dowolnie wybranym przez niego miejscu i czasie. W szczególności dotyczy to inspekcji na płycie (SANA), inspekcji SAFA oraz inspekcji w locie po trasie (ENR) i inspekcji kabiny (CAB).

5.4 Zawiadomienie o terminie kontroli, składzie zespołu audytowego oraz o zakresie przygotowywane jest przez LOL-5 zgodnie z procedurą PR-SAR-01 pkt. 7 zawartą w PNO 1-02-05.

## 6. PRZEPROWADZANIE KONTROLI

6.1 Ze względu na skalę złożoności operacji lotniczych konieczne było ustanowienie różnych typów kontroli, z których każda ma swój określony zakres. Przy podejmowaniu decyzji, jaka kontrola ma być wykonana inspektor powinien brać pod uwagę zakres danej inspekcji i ustalić, która z nich będzie najbardziej właściwa i skuteczna w danej sytuacji.

6.2 Decyzja inspektora o przeprowadzeniu określonej kontroli może dotyczyć pojedynczego zdarzenia jak np. skarga, wypadek, alert ryzyka wygenerowany przez SAR lub inna informacja, która może być podstawą do przypuszczenia o naruszeniu przepisów lub zasad bezpieczeństwa lotu. W większości sytuacji rodzaj kontroli będzie wynikał z zatwierdzonych Programów ciągłego nadzoru operacyjnego. Programy te mają być oparte o wcześniej zebrane informacje w ramach prowadzenia nadzoru i dane z procesu certyfikacji oraz powinny być oparte o ocenę ryzyka.(ARO.GEN.305(b)).

## 7. OGRANICZENIE ZAKRESU KONTROLI

7.1 Każdy typ kontroli ma określony zestaw obszarów i zadań audytowych, które inspektor

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO	PNO-5-01-00 Strona 3/6
--	--	---------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

powinien sprawdzić i ocenić. Każde zadanie kontrolne wymaga poświęcenia określonego czasu na obserwację i analizę obserwowanych operacji. Kontrola jest prowadzona metodą próbkowania z wykorzystaniem zasad ISO 9000 oraz z wykorzystaniem technik ISO 19011.

7.2 W praktyce mogą zdarzyć się sytuacje, w których inspektor będzie dysponował ograniczonym czasem na dokonanie czynności kontrolnych i ocenę wszystkich zadań wynikających z założonego zakresu kontroli. W takim przypadku inspektor może ograniczyć zakres kontroli i zbadać tylko te obszary, których kontrola jest możliwa lub, które w jego ocenie mają znaczenie dla wyniku końcowego lub jakości kontroli.

7.3 Inspektor powinien odstąpić od kontroli, jeżeli w jego ocenie założone cele kontroli nie będą mogły być osiągnięte. W przypadku podjęcia decyzji o prowadzeniu kontroli w ograniczonym zakresie inspektor powinien wyraźnie opisać w Raporcie, które z zadań audytowych nie zostały wykonane i z jakich powodów. Kontrola w ograniczonym zakresie może nadal mieć wartość poznawczą i statystyczną, jeżeli zostanie przeprowadzona z zachowaniem jasnej koncepcji dokonanych skrótów.

7.4 Dla uniknięcia takich sytuacji zaleca się takie planowanie czasu trwania kontroli, aby wszystkie zadania kontrolne mogły być wykonane z dostateczną starannością i bez zbytniego pośpiechu lub zakłócania normalnej działalności Organizacji.

## 8. ZAKOŃCZENIE KONTROLI

8.1 Każda kontrola, za wyjątkiem inspekcji SANA, musi być zakończona wypełnieniem przez inspektora odpowiedniego Protokołu z kontroli (druk G-03-02) wraz z NCR oraz powiadomienie właściwego personelu Organizacji o wynikach przeprowadzonej kontroli. Podczas spotkania po-audytowego należy omówić nie tylko wykryte nieprawidłowości i odstępstwa, ale także wskazać na te obszary, które są wzorowe.

8.2 Przy omawianiu stwierdzonych nieprawidłowości inspektor powinien odnosić się do obowiązujących przepisów, procedur, instrukcji i zasad, które są wykorzystywane jako „kryteria audytu”, zgodnie z ISO 9000 i 19011.

8.3 Jeżeli zachodzi podejrzenie naruszenia obowiązującego prawa (przepisów) personel Organizacji musi natychmiast podjąć działania korygujące.

8.4 Niektóre nieprawidłowości mogą zostać usunięte (skorygowane) jeszcze w trakcie inspekcji, co nie zwalnia inspektora od umieszczenia w Protokole z kontroli stwierdzonej nieprawidłowości, z adnotacją o jej usunięciu, a następnie omówienia jej na odprawie po kontroli.

8.5 Przygotowanie Protokołu z kontroli jest końcowym zadaniem inspektora zamykającym daną kontrolę. W tym celu należy postępować zgodnie z PNO 1-02-06.

8.6 Protokół z kontroli musi zostać podpisany przez upoważnionego przedstawiciela Organizacji. W przypadku odmowy podpisania Protokołu, należy ten fakt zaznaczyć w Protokole.

## 9. ZAKRES I PROGRAM CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO

9.1 Podstawowym celem ciągłego nadzoru operacyjnego i programu nadzoru jest upewnienie się, że Organizacja niezmiennie spełnia stosowne wymagania ARO.GEN.300(a)(2)).

9.2 W szczególności, Program ciągłego nadzoru operacyjnego Organizacji ma za zadanie:

- Stałe monitorowanie kompetencji organizacji do prowadzenia bezpiecznych operacji zgodnie ze stosownymi wymaganiami;
- Ocenę procesów analizy ryzyka bezpieczeństwa związanych ze zidentyfikowanymi przez niego zagrożeniami, jako powiązanych z jego operacjami – nadzór musi być przekonany co do skuteczności takich ocen ryzyka;
- Monitorowanie skuteczności systemu zarządzania organizacją, w tym systemu zapewnienia zgodności oraz systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- Weryfikację kompetencji personelu operacyjnego, ich właściwej ilości oraz posiadania wystarczających środków przez kierownika odpowiedzialnego (w tym środków finansowych)

9.3 Podczas kontroli, inspektorzy ULC mają zbadać metody lub systemy w oparciu, o które Organizacja realizuje zadania oraz stan przestrzegania przepisów operacyjnych, warunków i ograniczeń posiadanego Certyfikatu AOC oraz Specyfikacji Operacyjnych, podstawowych dokumentacji systemu zarządzania i instrukcji operacyjnej, jako podstawowych dokumentów zakładowych Organizacji.

Wydanie z: 17.07.2020 Zmiana Nr: 13	OGÓLNE ZASADY PROWADZENIA CIĄGŁEGO NADZORU OPERACYJNEGO	<b>PNO-5-01-00</b> Strona 4/6
--	--	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

9.4 Inspektorzy ULC mają zwracać szczególną uwagę na wszelkie nieprawidłowości w procedurach, pracy zaplecza lub sprzętu, nieskuteczność zarządzania, a także bardzo szczegółowo analizować warunki operacji, które mogą wskazywać na zaniechania lub obniżenia poziomu realizacji wybranych czynności ze względu na znaczne zmniejszenie się zasobów finansowych Organizacji. Przykłady działań mogących być symptomem niekorzystnych trendów w sytuacji finansowej Przewoźnika to (GM1 ARO.GEN.305(b)):

- Znaczące zwolnienia pracowników lub znaczące ruchy kadrowe, zwłaszcza na stanowiskach osób nominowanych;
- Obniżenie standardów bezpieczeństwa operacji poprzez znaczące uproszczenia i wyłączenia w procedurach operacyjnych
- Obniżanie standardów szkoleniowych;
- Nieprawidłowa obsługa statków powietrznych;
- Brak dostaw i części zamiennych;
- Ograniczenie lub zmniejszenie częstotliwości lotów zarobkowych;

9.5 W razie odebrania z LER lub jakiegokolwiek innego źródła informacji o stwierdzeniu / podejrzeniu u Przewoźnika trudności finansowych, inspektorzy ULC zwiększą nadzór nad operacjami, z położeniem szczególnego nacisku na standardy bezpieczeństwa oraz będą informować Prezesa. Departament odpowiedzialny za wydawanie koncesji zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 1008/2008 podejmie niezbędne kroki jak np. audyt finansowy (rewizja ksiąg finansowych itp.).

9.6 W przypadku wpisania operatorów uznanych za niebezpiecznych na tzw. „czarną listę” (black list) inspektorzy LOL, a zwłaszcza LOL-4 nie dopuszczają do lotów operatorów z tej listy w RP, w tym zwrócą szczególną uwagę na wynajmy typu wet lease (ACMI).

9.7 Zawarte przez Przewoźnika umowy i uzgodnienia kontraktowe na szkolenia oraz innych zamówionych usług muszą być dokładnie sprawdzone. Na tej podstawie należy określić czy uzyskiwane rezultaty są zadowalające w odniesieniu do norm bezpieczeństwa i zgodności z przepisami.

9.8 Podczas prowadzenia nadzoru należy starannie badać programy szkolenia w celu upewnienia się, że Przewoźnik stale utrzymuje zatwierdzone przez Prezesa standardy szkolenia. Jeżeli są uzasadnione podejrzenia, że prowadzone szkolenie nie spełnia swoich założeń lub duży procent szkolonego personelu nie osiąga podczas testów i egzaminów końcowych

zadowalających rezultatów, zadaniem inspektora ULC jest przekazanie informacji Przewoźnikowi o konieczności podjęcia odpowiednich kroków prowadzących do zmian w zatwierdzonym programie szkoleniowym, gwarantującym uczestnikom uzyskanie wymaganego poziomu fachowości, oraz o konsekwencjach jeżeli takie działania nie będą podjęte.

9.9 Podczas wszystkich etapów realizacji Programu ciągłego nadzoru operacyjnego, normy wymagań dla oceny umiejętności i fachowości Przewoźnika mają być ci najmniej równe od wymaganych podczas pierwotnej certyfikacji. W związku z tym, inspektorzy ULC muszą prowadzić ciągły nadzór operacyjny i związane z tym inspekcje w sposób bardzo dokładny i żądać od Przewoźnika, aby wykazał w sposób przekonujący, że operacje prowadzone są zgodnie z warunkami podanymi w Certyfikacie AOC i związanymi z nim Specyfikacjami Operacyjnymi, instrukcjami Przewoźnika i odnośnymi przepisami.

Rezultatem pozytywnych wyników kontroli będzie pozostawienie w mocy przyznanych w Certyfikacie AOC upoważnień Przewoźnika.

9.10 Kontrole należy prowadzić zgodnie z zatwierdzonym dla danej Organizacji „Planem prowadzenia bieżącego nadzoru w roku xxx” Niezależnie od zastosowanej metody planowania i prowadzenia kontroli, wszystkie znaczące elementy procedur i praktyk Organizacji mają być poddane ocenie, co najmniej raz na cykl audytowi.

9.11 Podsumowując, Program ciągłego nadzoru operacyjnego ma za zadanie dostarczyć zwiezłej i kompletnej oceny utrzymywania fachowości Organizacji. Ponadto, związane z kontrolą sprawozdania mają wskazywać, czy system nadzoru i kontroli stosowany przez ULC jest skuteczny dla oceny fachowości Organizacji.

## 10. CZYNNOŚCI WYNIKAJĄCE Z PROWADZENIA CIĄGŁEGO NADZORU

10.1 Jeśli podczas prowadzenia ciągłego nadzoru operacyjnego Organizacji zostaną wykryte braki lub niezgodności, to należy znaleźć ich przyczynę i podjąć natychmiast kroki naprawcze oraz określić procedury przy pomocy, których uzyska się potwierdzenie skuteczności podjętych działań korygujących. W tych obszarach gdzie nieścisłości często się powtarzają należy wprowadzić silniejsze środki i działania korygujące.

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI PRZEWOŹNIKA I BIEŻĄCEGO NADZORU OPERACYJNEGO	Dział: <b>Bieżący nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	--

10.2 Jeżeli prowadzony ciągły nadzór operacyjny i inspekcje wykażą w sprawozdaniach i raportach z kontroli, że Organizacja nie spełniła lub nie może dłużej spełniać lub utrzymać wymaganych standardów certyfikacji albo warunków jego Certyfikatu AOC / AHAC i/lub Specyfikacji Operacyjnych, zgłoszenia/zezwolenia SPO / SPO-HR / BOP / SAO / SPO-KRAJ, to inspektor ULC musi natychmiast poinformować Organizację o stwierdzonym uchybieniu oraz o krokach, jakie w określonym czasie należy podjąć. Jeżeli Organizacja nie usunie uchybień w określonym czasie, inspektor musi natychmiast poinformować Prezesa wraz z zaleceniem, aby tymczasowo lub na stałe zawiesić lub ograniczyć uprawnienia Organizacji wynikające z jego Certyfikatu AOC / AHAC, zgłoszenia/zezwolenia SPO – SPO-HR / BOP / SAO / SPO-KRAJ.

CELOWO  
POZOSTAWIONO  
PUSTE

10.3 Jeśli inspektor nadzoru operacyjnego (POI) wyznaczony do sprawowania ciągłego nadzoru na operacjami przydzielonej mu Organizacji uzna, że stan bezpieczeństwa lotów wymaga podjęcia natychmiastowych działań prowadzących do zawieszenia lub unieważnienia Certyfikatu AOC/AHAC lub zgłoszenia/zezwolenia SPO / SPO-HR / BOP / SAO / SPO-KRAJ, to musi natychmiast poinformować drogą służbową o tym Prezesa. Jeżeli, po dokładnym przeanalizowaniu wszystkich elementów oraz zastosowaniu niezbędnych działań korygujących i konsultacjach w ULC, wszyscy zainteresowani dojdą do wspólnego wniosku o konieczności zawieszenia lub unieważnienia uprawnień Organizacji wynikających z jego Certyfikatu AOC/AHAC, to Prezes powiadomi pisemnie Organizację o podjętych działaniach i powodach ich podjęcia.