

Warszawa, dnia 27 grudnia 2012 r.

Poz. 457

Dowództwo Sił Powietrznych

DECYZJA NR 400/MON

MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 20 grudnia 2012 r.

w sprawie wdrożenia w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej „Systemu zapewnienia jakości w lotnictwie”

Na podstawie § 1 pkt 6 lit. e i § 2 pkt 4 i 14 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 9 lipca 1996 r. w sprawie szczegółowego zakresu działania Ministra Obrony Narodowej (Dz. U. Nr 94, poz. 426) ustala się, co następuje:

1. Polecam, od dnia 1 stycznia 2013 r. rozpocząć wdrażanie „Systemu zapewnienia jakości w lotnictwie Sił Zbrojnych” w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych RP, zgodnie z „Zasadami funkcjonowania systemu zapewnienia jakości w lotnictwie” stanowiącymi załącznik do decyzji. Proces wdrażania zakończyć do dnia 31 lipca 2013 r.
2. Za opracowanie stosownych dokumentów niezbędnych do wdrożenia „Systemu zapewnienia jakości w lotnictwie Sił Zbrojnych” odpowiedzialnym czynię Dowódcę Sił Powietrznych, pod nadzorem Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego.
3. W celu zarządzania systemem zapewnienia jakości w lotnictwie powołuje się:
 - 1) Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego;
 - 2) Kierowników Jakości w skrzydłach/brygadach lotniczych i 1. Bazie Lotnictwa Transportowego;
 - 3) nieetatowych Inspektorów Jakości w bazach lotniczych (jednostkach równorzędnych).

4. W związku z wdrażaniem systemu zapewnienia jakości w lotnictwie i rozdzieleniem kompetencji dotyczących badania zdarzeń lotniczych i kontroli lotnictwa Departament Kontroli:
 - 1) realizuje zadania określone w pkt 2 ppkt 2 decyzji Nr 169/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 maja 2012 r. w sprawie przebudowy struktur organizacyjnych bezpieczeństwa lotów i kontroli lotnictwa w resorcie obrony narodowej (Dz. Urz. MON poz. 198);
 - 2) kontroluje funkcjonowanie systemu zapewnienia jakości w lotnictwie;
 - 3) wypracowuje wnioski w zakresie funkcjonowania systemu bezpieczeństwa lotów i kontroli lotnictwa w resorcie obrony narodowej, mając na uwadze optymalizację ich struktur, wynikających z przypisanych im komórkom organizacyjnym zakresów zadań.
5. Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej:
 - 1) do dnia 31 stycznia 2013 r. dokona nowelizacji decyzji Nr 88/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 marca 2010 r. w sprawie zatrudnienia i funduszu wynagrodzeń pracowników resortu obrony narodowej, w zakresie zwiększenia wielkości zatrudnienia bazowego w urzędzie, wynikającego z postanowień niniejszej decyzji;
 - 2) do dnia 31 sierpnia 2013 r. przedstawi informację Ministrowi Obrony Narodowej o realizacji niniejszej decyzji.
6. Szef Sztabu Generalnego Wojska Polskiego:
 - 1) do dnia 31 stycznia 2013 r.:
 - a) wyda dokumenty organizacyjne i etatowe w sprawie utworzenia komórek organizacyjnych systemu zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych Sił Powietrznych,
 - b) wyda dokumenty etatowe wprowadzające zmiany w strukturach organizacyjnych jednostek lotniczych Sił Powietrznych,
 - c) wydzieli 5 stanowisk wojskowych oraz 2 stanowiska pracowników wojska z zasobów Sił Zbrojnych RP, w celu utworzenia Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego,
 - d) utworzy Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie w strukturach Sztabu Generalnego Wojska Polskiego oraz przedstawi do zatwierdzenia Sekretarzowi Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej szczegółowy zakres działania Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie, uwzględniający jego strukturę organizacyjną i zakres zadań,
 - 2) do dnia 31 marca 2013 r.:

- a) wyda dokumenty etatowe wprowadzające zmiany w strukturach organizacyjnych jednostek lotniczych Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej, objętych programem systemu zapewnienia jakości,
 - b) wyda dokumenty etatowe w celu utworzenia struktur systemu zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej,
- 3) do dnia 28 lutego 2013 r. przedstawi Ministrowi Obrony Narodowej, poprzez Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, meldunek o realizacji zadań określonych w ppkt 1;
- 4) do dnia 30 kwietnia 2013 r. przedstawi Ministrowi Obrony Narodowej, poprzez Sekretarza Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej, meldunek o realizacji zadań określonych w ppkt 2.
7. Dyrektor Departamentu Budżetowego uwzględni w projekcie decyzji budżetowej na 2013 r. zwiększenie w Departamencie Administracyjnym limitu stanów średniorocznych żołnierzy, wynikającego z postanowień niniejszej decyzji.
8. Dowódca Sił Powietrznych:
- 1) do dnia 31 grudnia 2012 r. opracuje wnioski organizacyjno-etatowe w sprawie utworzenia stanowisk Kierowników Jakości w podległych skrzydłach lotniczych i 1. Bazie Lotnictwa Transportowego;
 - 2) do dnia 31 grudnia 2012 r. przedstawi Szefowi Sztabu Generalnego Wojska Polskiego propozycję personalną obsady stanowiska Szefa Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie;
 - 3) do dnia 31 stycznia 2013 r. opracuje i przedstawi Szefowi Sztabu Generalnego Wojska Polskiego „Instrukcję funkcjonowania systemu zapewnienia jakości w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”;
9. Dowódca Wojsk Lądowych oraz Dowódca Marynarki Wojennej do dnia 30 marca 2013 r. opracują wnioski organizacyjno-etatowe w sprawie utworzenia stanowisk Kierowników Jakości w podległych brygadach lotniczych.
10. Dyrektor Departamentu Kontroli do dnia 31 maja 2013 r. przedstawi Sekretarzowi Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej wnioski dotyczące funkcjonowania systemu bezpieczeństwa lotów i kontroli lotnictwa w resorcie obrony narodowej oraz wynikające z nich propozycje rozwiązań systemowych, w zakresie:
- 1) zmian organizacyjno-etatowych, ukierunkowanych na optymalizację struktury Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów (IMON ds. BL) oraz wprowadzenia kadencyjności na stanowiskach kierowniczych;
 - 2) docelowej lokalizacji IMON ds. BL, uwzględniającej planowane zmiany w systemie kierowania i dowodzenia Siłami Zbrojnymi RP.

11. Dyrektor Departamentu Informatyki i Telekomunikacji we współpracy z Dowódcą Sił Powietrznych i Szefem Sztabu Generalnego WP, do dnia 31 lipca 2013 r. pozyska dedykowany system informatyczny na potrzeby „Systemu zapewnienia jakości w lotnictwie”.
12. Osoby zajmujące kierownicze stanowiska Ministerstwa Obrony Narodowej, dyrektorzy (szefowie, dowódcy, komendanci, kierownicy) komórek organizacyjnych Ministerstwa Obrony Narodowej oraz jednostek organizacyjnych podległych Ministrowi Obrony Narodowej lub przez niego nadzorowanych, stosownie do kompetencji, udzielą niezbędnej pomocy zainteresowanym instytucjom w realizacji postanowień niniejszej decyzji.
13. Odpowiedzialnym za wykonanie decyzji jest Sekretarz Stanu w Ministerstwie Obrony Narodowej.
14. Decyzja wchodzi w życie z dniem ogłoszenia.

Minister Obrony Narodowej: *T. Siemoniak*

Załącznik do decyzji Nr 400/MON
Ministra Obrony Narodowej
z dnia 20 grudnia 2012 r. (poz. 457).

**ZASADY
FUNKCJONOWANIA SYSTEMU
ZAPEWNIENIA JAKOŚCI
W LOTNICTWIE**

SPIS TREŚCI

WSTĘP	3
1. Założenia systemu zapewnienia jakości w lotnictwie	4
1.1. Podział odpowiedzialności kompetencyjnej komórek organizacyjnych systemu bezpieczeństwa lotów i systemu zapewnienia jakości w poszczególnych obszarach problemowych	5
2. Model systemu zapewnienia jakości w lotnictwie	7
2.1. Organ nadzorujący	7
2.2. Podmioty nadzorowane	9
3. Struktura systemu zapewnienia jakości w lotnictwie	11
3.1. Szkolenie personelu na potrzeby systemu zapewnienia jakości w lotnictwie	14
4. Informatyzacja systemu zapewnienia jakości w lotnictwie	15
5. Koszty wdrożenia systemu zapewnienia jakości w lotnictwie oraz źródła finansowania	17

WSTĘP

Zgodnie z zaleceniem nr 21 „Ramowego programu wdrażania wniosków wynikających z raportu końcowego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z badania zdarzenia lotniczego nr 192/2010/11 samolotu Tu-154M nr 101, zaistniałego w dniu 10 kwietnia 2010 r. w rejonie lotniska Smoleńsk Północny” (załącznik do decyzji Nr 310/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 23 sierpnia 2011 r.) niezbędne stało się zweryfikowanie systemu zapewnienia jakości w 36. specjalnym pułku lotnictwa transportowego (36. splt), z jednoczesnym rozszerzeniem realizacji tego zalecenia na wszystkie jednostki lotnicze Sił Zbrojnych.

Wnioski z przeprowadzonych analiz¹ wskazały, że zbadane dokumenty normatywne obowiązujące w resorcie obrony narodowej nie odnoszą się w żaden sposób do problematyki funkcjonowania systemu zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych, jak też nie wymagają jego ustanowienia i prowadzenia.

Ponadto, przeprowadzony audyt nie wykazał istnienia również nieformalnych praktyk, które wyczerpywałyby definicję systemu zapewnienia jakości w rozumieniu wymagań ustanowionych dla zarobkowego przewozu lotniczego w lotnictwie cywilnym². Wprawdzie w strukturach 31. i 32. Bazy Lotnictwa Taktycznego oraz 33. Bazy Lotnictwa Transportowego funkcjonują sekcje kontroli technicznej (Quality Assurance Team - QAT) realizujące pewne funkcje systemu zapewnienia jakości w obszarze ciągłej zdatności do lotu (Continuing Airworthiness – CAW)³, niemniej jednak funkcjonowanie pojedynczych elementów składowych systemu, nie daje podstaw ani możliwości formułowania wniosków dotyczących istnienia spójnego systemu zapewnienia jakości.

¹ zawarte między innymi w sprawozdaniu z audytu doraźnego zrealizowanego w Dowództwie Sił Powietrznych oraz 36. splt w okresie luty-marzec 2011 r. przez p. Waldemara Królikowskiego emerytowanego specjalistę Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który w latach 2002-2004 kierował zaprojektowaniem i wdrożeniem systemu certyfikacji i nadzoru operacyjnego przewoźników lotniczych, w tym wdrażaniem systemów jakości, opartych o wymagania JAR-OPS 1 & 3 oraz standardy ICAO.

² Załącznik Nr 1 do Dz. U. nr 262, poz. 2609 z 2004 r.

³ na podstawie instrukcji Sił Powietrznych USA (USAF) nr AFI21-101 pt. Air Force Instruction 21-101, Chapter 8 – Quality Assurance (QA).

1. Założenia systemu zapewnienia jakości w lotnictwie

System zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych ma za zadanie umożliwić monitorowanie zgodności szkolenia wojskowego personelu latającego i personelu służby inżynieryjno-lotniczej (obejmującego nabywanie nowych kwalifikacji i uprawnień) oraz użytkowania statków powietrznych (obejmującego przygotowanie, prowadzenie operacji lotniczych oraz utrzymywanie aktualności kwalifikacji i uprawnień) z wymaganiami dokumentów normatywnych resortu obrony narodowej oraz każdym innym standardem (przepisem, normą, procedurą) ustanowionym w resorcie obrony narodowej dla zapewnienia bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych.

Celem systemu zapewnienia jakości jest ciągle poszukiwanie i wykrywanie nieprawidłowości, braków i odstępstw (niezgodności) od wskazanych powyżej dokumentów, które zagrażają lub potencjalnie mogą zagrażać bezpieczeństwu wykonywania operacji lotniczych i szkolenia personelu lotniczego, a także inicjowanie odpowiednich działań korygujących i profilaktycznych.

W przypadku stwierdzenia takiej potrzeby, po uzyskaniu doświadczeń z wdrożenia systemu zapewnienia jakości we wskazanych powyżej obszarach, system ten będzie mógł zostać rozszerzony również o dodatkowe obszary (np. dotyczące zapewnienia służb ruchu lotniczego, w tym: służby zarządzania ruchem lotniczym, służby meteorologicznej, służby informacji lotniczej, służby łączności, nawigacji i nadzorowania, służby ratownictwa lotniczego; zarządzania, utrzymania i eksploatacji lotnisk czy też logistyki lotniska czynnego).

System zapewnienia jakości nie zastępuje ani też nie dubluje zakresu odpowiedzialności struktur systemu bezpieczeństwa lotów funkcjonujących w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych oraz Inspektoracie Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów.

Działanie systemu bezpieczeństwa lotów w jednostkach lotniczych, w tym przede wszystkim ocena skuteczności wdrażanych zaleceń profilaktycznych (wynikających z badań zdarzeń lotniczych), będzie przedmiotem niezależnych ocen ze strony systemu zapewnienia jakości.

Wdrażany system zapewnienia jakości w lotnictwie oparto o rozwiązania, zasady i wymagania określone dla takiego systemu w lotnictwie cywilnym przez

organizacje takie jak: Międzynarodowa Organizacja Lotnictwa Cywilnego (ICAO)⁴ oraz Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA)⁵.

1.1. Podział odpowiedzialności kompetencyjnej komórek systemu bezpieczeństwa lotów i systemu zapewnienia jakości w poszczególnych obszarach problemowych

Funkcjonowanie systemu zapewnienia jakości w lotnictwie nie będzie powodowało zaburzeń w realizacji zadań przypisanych systemowi bezpieczeństwa lotów, a wynikających z decyzji Nr 169/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 31 maja 2012 r. w sprawie przebudowy struktur organizacyjnych bezpieczeństwa lotów i kontroli lotnictwa w resorcie obrony narodowej.

Podział zadań realizowanych przez komórki systemu bezpieczeństwa lotów (BL) oraz systemu zapewnienia jakości (QAS) przedstawiono w poniższym zestawieniu tabelarycznym.

L.p.	Obszar Zadanie	Operacje lotnicze		Certyfikacja personelu		Zapewnienie zdolności do lotu **		Uwagi
		system						
		BL	QAS	BL	QAS	BL	QAS	
Szczebel nadrzędny (nadzorujący) Sztab Generalny Wojska Polskiego/Inspektorat MON ds. Bezpieczeństwa Lotów								
1.	Nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem systemu bezpieczeństwa lotów w resorcie obrony narodowej, w zakresie posiadanych kompetencji.	X		X		X		Głównie w zakresie funkcjonowania komórek BL
2.	Badanie zdarzeń lotniczych w ramach Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego.	X		X		X		

⁴ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. - Dz. U. Nr. 35, poz. 212 z 1959 r.

⁵ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) Nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego - Dz. Urz. UE Nr L-79 z późn. zm.

3.	Opracowywanie propozycji zaleceń profilaktycznych po badaniu zdarzeń lotniczych.	X		X		X		
4.	Prowadzenie analiz (identyfikacja zagrożeń bezpieczeństwa lotów) i statystyk bezpieczeństwa lotów.	X		X		X		
5.	Organizacja kompleksowego szkolenia personelu bezpieczeństwa lotów oraz badającego zdarzenia lotnicze.	X		X		X		
6.	Działalność kontrolna w resorcie obrony narodowej w zakresie funkcjonowania systemu bezpieczeństwa lotów, szkolenia lotniczego, techniki lotniczej i ruchu lotniczego.		X**		X**		X**	
7.	Kontrola realizacji zaleceń profilaktycznych po zdarzeniach lotniczych.		X		X		X	
8.	Ocena skuteczności działania poszczególnych elementów tworzących system bezpieczeństwa lotów.		X		X		X	
Szczegół podrzędny (nadzorowany) Jednostki lotnicze (skrzydła/brygady/bazy)								
9.	Badanie incydentów lotniczych w ramach Komisji Badania Incydentów.	X		X		X		
10.	Weryfikacja i realizacja zaleceń profilaktycznych po zdarzeniach lotniczych w danym rodzaju Sił Zbrojnych.	X		X		X		
11.	Prowadzenie statystyk i analiz BL za dany rodzaj Sił Zbrojnych.	X		X		X		
12.	Identyfikacja zagrożeń BL i zarządzanie ryzykiem.	X		X		X		
13.	Działalność nadzorcza w zakresie funkcjonowania systemu bezpieczeństwa lotów, szkolenia lotniczego, techniki lotniczej i ruchu lotniczego.	X	X**	X	X**	X	X**	

14.	Ciągłe monitorowanie zgodności prowadzonej działalności lotniczej objętej działaniem systemu jakości z wymaganiami mających zastosowanie przepisów, norm, instrukcji, zasad, wymagań i procedur (dotyczy również BL).		X		X		X*	
<p>Uwaga:</p> <ul style="list-style-type: none"> * Dotyczy Inspektoratu Wsparcia Sił Zbrojnych ** Obszar, który zostanie objęty systemem zapewnienia jakości na kolejnym etapie jego wdrażania 								

2. Model systemu zapewnienia jakości w lotnictwie

Model systemu zapewnienia jakości w lotnictwie opiera się o zasadę „dwóch graczy” (zgodnie z modelem bazowym normy ISO 9000) polegającej na tym, że system nadzoru nad przestrzeganiem wymagań dokumentów normatywnych składa się co najmniej z dwóch elementów – organu nadzorującego (certyfikującego) oraz z podmiotów nadzorowanych (certyfikowanych).

2.1. Organ nadzorujący

Do zadań organu nadzorującego, którym jest Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie (ZZJL) usytuowany w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego, należy prowadzenie ciągłego nadzoru nad tym, czy jednostki, w których wdrażany jest system zapewnienia jakości (skrzydła/brygady i bazy lotnicze) właściwie i w pełni realizują zadania ustanowionego w nich programu zapewnienia jakości (zgodnie z zasadami określonymi w Księdze Jakości⁶). Przedmiotowy nadzór należy realizować w formie nadzorów służbowych (kontroli) wskazanych powyżej obszarów zapewnienia jakości, których zakres, uwarunkowania proceduralne i częstotliwość zostanie określona w „Programie Ciągłego Nadzoru Jednostek Lotniczych Sił Zbrojnych” oraz „Instrukcji Ciągłego Nadzoru Jednostek Lotniczych Sił Zbrojnych”. Wskazane dokumenty (opracowane przez Szefa Zespołu Zapewnienia

⁶ Księgę Jakości prowadzi Kierownik Jakości.

Jakości w Lotnictwie do dnia 31 lipca 2013 r.) stanowić będą zamknięty zbiór dokumentów wewnętrznych, Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie, podległego bezpośrednio Szefowi Sztabu Generalnego WP. Zawierać będą kompletne zasady prowadzenia bieżącego nadzoru operacyjnego, wraz ze wszystkimi niezbędnymi kartami kontrolnymi, a także wymaganiami dotyczącymi kwalifikacji i szkolenia personelu zarządzającego i uczestniczącego w tych procesach.

Podczas prowadzenia kontroli etatowi, wykwalifikowani (tj. posiadający uzyskane w instytucji certyfikującej uprawnienia audytora pomocniczego/wiodącego, zgodnie z normą ISO 9000) inspektorzy komórki zapewnienia jakości, za pomocą skonstruowanych w tym celu narzędzi (kart kontrolnych) będą dokonywać sprawdzenia przestrzegania wymogów dokumentów normatywnych (w określonych obszarach), uzyskując binarną (zero-jedynkową), a nie opisową (jak w przypadku dotychczas funkcjonujących procedur nadzoru i kontroli), informację na temat jakości szkolenia personelu latającego Sił Zbrojnych oraz eksploatacji statków powietrznych.

Uzyskane informacje służyć będą do tworzenia baz danych systemu zapewnienia jakości (która uzupełniana będzie także o dane dotyczące podejmowanych działań naprawczych) oraz analizowane będą przy użyciu dedykowanego dla systemu zapewnienia jakości programu informatycznego, który pozwoli na ocenę i prognozowanie trendów rozwojowych w zakresie badania zgodności zadań realizowanych w jednostkach z mającymi zastosowanie wymaganiami i dokumentami resortu obrony narodowej. Umożliwi również badanie skuteczności wdrożonych programów naprawczych oraz wspomaganie projektowania odpowiednich działań korygujących i profilaktycznych.

W związku z powyższym, do zakresu działania Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie w szczególności należy:

- 1) opracowanie i prowadzenie „Księgi Nadzoru” opisującej system zarządzania Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie w zakresie funkcjonowania systemu zapewnienia jakości, wraz z jego strukturą i powiązaniem organizacyjnymi oraz określeniem zakresów kompetencji,

- 2) ocena skuteczności działania poszczególnych elementów tworzących system zapewnienia jakości w lotnictwie,
- 3) ocena skuteczności wdrażanych programów naprawczych w zakresie systemu zapewnienia jakości w lotnictwie,
- 4) wspomaganie rodzajów Sił Zbrojnych, zwanych dalej RSZ, w projektowaniu działań korygujących i profilaktycznych,
- 5) opracowanie i prowadzenie bazy danych systemu zapewnienia jakości,
- 6) planowanie i współpraca z dowództwami RSZ w organizacji kompleksowych szkoleń personelu, w wyspecjalizowanych ośrodkach szkoleniowych, na potrzeby systemu zapewnienia jakości w lotnictwie,
- 7) zbieranie doświadczeń i wypracowywanie wniosków w zakresie opracowania rozwiązań docelowych ukierunkowanych na wdrożenie systemu zapewnienia jakości we wszystkich jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych RP.

2.2. Podmioty nadzorowane

Zadaniem podmiotów nadzorowanych, którymi są dowództwa skrzydeł/brygad, odpowiednio: lotnictwa taktycznego, transportowego, szkolnego, Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej, wraz z podległymi bazami lotniczymi (jednostkami równorzędnymi) oraz 1. Baza Lotnictwa Transportowego, jest opracowanie dokumentu opisującego stosowane w danym skrzydle/brygadzie i 1. Bazie Lotnictwa Transportowego wymagań, zasad i procedur zapewnienia jakości w obszarach szkolenia personelu latającego oraz eksploatacji statków powietrznych.

Dokumentem tym będzie Księga Jakości dla skrzydła/brygady i 1. Bazy Lotnictwa Transportowego opisująca system zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych, dla których została opracowana, i zawierająca co najmniej:

- 1) deklarację polityki i celów jakości;
- 2) przypisanie obowiązków i odpowiedzialności za realizację zadań jakości;
- 3) zakres i zasady działania systemu zarządzania jakością;
- 4) zestaw procedur jakości związanych z zakresem działania systemu;
- 5) wymagania i zasady dokumentowania procesów jakości;

- 6) zasady prowadzenia inspekcji jakości, wraz z listami kontrolnymi inspekcji;
- 7) zasady postępowania z wykrytymi niezgodnościami i odstępstwami od wymagań/norm;
- 8) zasady prowadzenia analizy wyników działania systemu i doskonalenie systemu jakości;
- 9) zasady prowadzenia i ochrony dokumentacji jakości;
- 10) program zapewnienia jakości, który szczegółowo opisuje metody, procesy i procedury działania systemu zapewnienia jakości (ukierunkowane na sprawdzanie, czy dane skrzydło/brygada i 1. Baza Lotnictwa Transportowego prawidłowo realizuje cele i zadania systemu jakości). Program zapewnienia jakości może być podzielony na podprogramy ukierunkowane na cele i zadania szczegółowe, których charakterystyka lub złożoność wymaga odrębnego ich opisanie (w tym podprogramy dotyczące obszaru szkolenia personelu lotniczego i obszaru eksploatacji statków powietrznych).

Realizacja programu zapewnienia jakości danego skrzydła/ brygady i 1. Bazy Lotnictwa Transportowego będzie nadzorowana przez Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie.

Do prowadzenia Księgi Jakości w danym skrzydle/brygadzie i 1. Bazie Lotnictwa Transportowego wyznacza się etatowego Kierownika Jakości, który przy pomocy wykwalifikowanych, nieetatowych Inspektorów Jakości (w bazach lotniczych/jednostkach równorzędnych) będzie nadzorował realizację programu zapewnienia jakości, w tym przeprowadzał inspekcje jakości.

W związku z powyższym, do zadań Kierownika Jakości w szczególności należy:

- 1) kontrola skuteczności i terminowości wdrażania programów naprawczych i profilaktycznych,
- 2) identyfikowanie i definiowanie potrzeb w zakresie sił i środków niezbędnych do funkcjonowania systemu zapewnienia jakości oraz programów naprawczych i profilaktycznych,
- 3) zbieranie doświadczeń i proponowanie wniosków w zakresie opracowania rozwiązań docelowych ukierunkowanych na wdrożenie

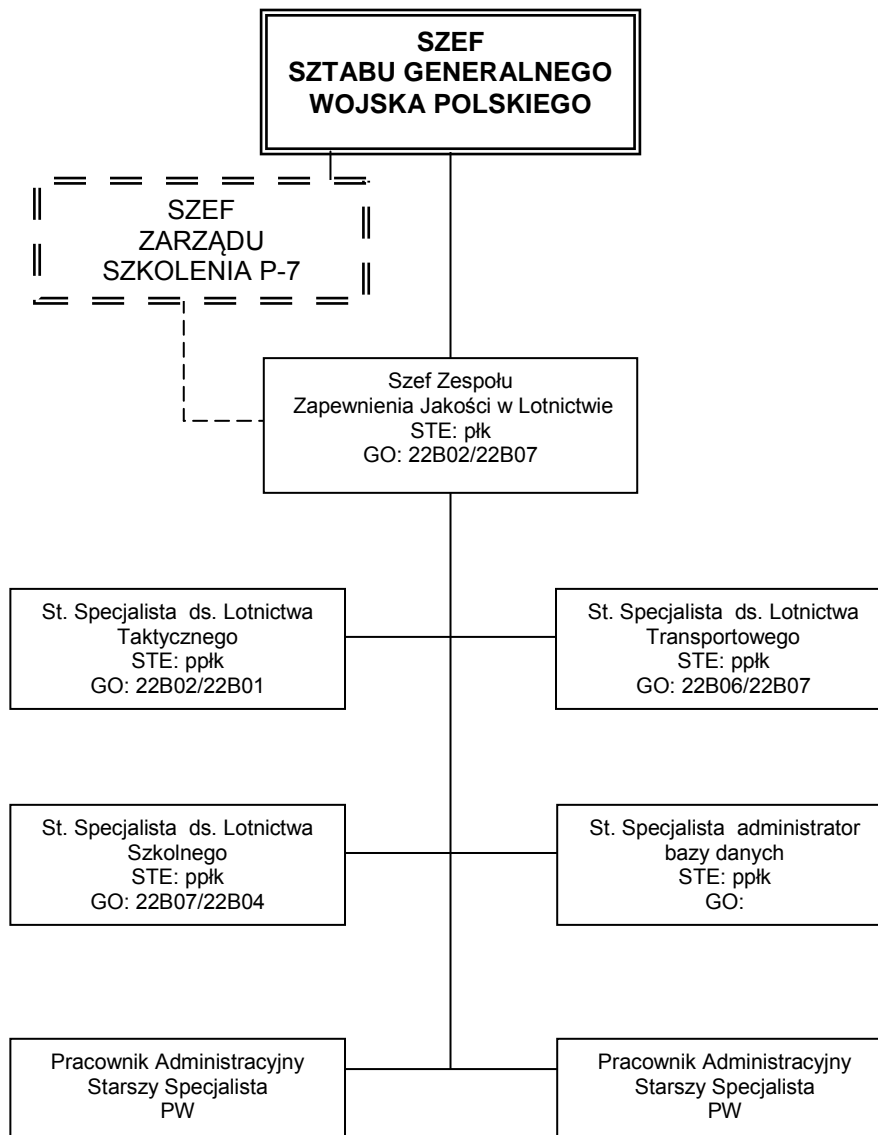
systemu zapewnienia jakości we wszystkich jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych RP.

Dowódca danego skrzydła/brygady i 1. Bazy Lotnictwa Transportowego odpowiadał będzie za wdrażanie programów naprawczych i profilaktycznych oraz usuwanie przyczyn niezgodności wykrytych przez Kierownika Jakości/inspektorów jakości, jak i nadzory prowadzone przez Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie. Odpowiada także za zapewnienie sił i środków budżetowych niezbędnych do prowadzenia systemu zapewnienia jakości oraz programów naprawczych i profilaktycznych.

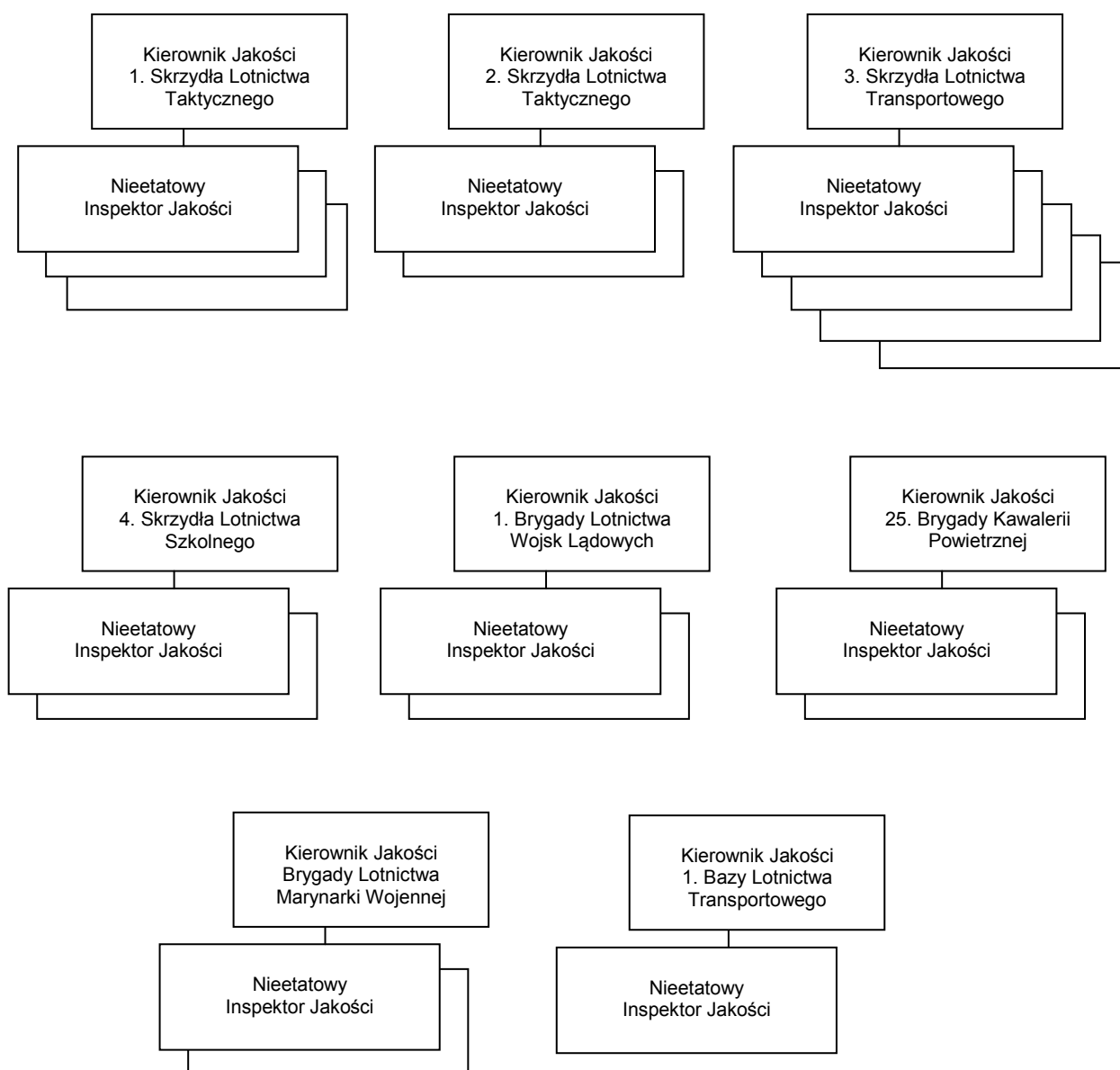
3. Struktura systemu zapewnienia jakości w lotnictwie

Łącznie dla implementacji systemu zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych zostanie utworzonych 13 stanowisk etatowych dla żołnierzy zawodowych oraz 2 stanowiska dla pracowników wojska.

Szkoleniem w zakresie kontroli (audytów), objętych również zostanie 19 nieetatowych inspektorów jakości dla jednostek lotniczych szczebla bazy lotniczej (jednostki równorzędnej). Strukturę systemu zapewnienia jakości w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych przedstawiono na rysunkach Nr 1 i 2.



Rys. 1. Struktura etatowa Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie usytuowanego w Sztabie Generalnym Wojska Polskiego (Zarząd Szkolenia P-7).



Rys. 2 Struktura systemu zapewnienia jakości w skrzydłach lotniczych, brygadach Wojsk Lądowych i Marynarki Wojennej oraz 1. Bazy Lotnictwa Transportowego.

Zespół Zapewnienia Jakości w Lotnictwie tworzy siedem stanowisk służbowych, w tym: pięć dla oficerów o STE odpowiednio „płk” i „ppłk” oraz dwa dla pracowników wojska wydzielonych w ramach obowiązujących w Siłach Zbrojnych limitów etatowych.

Stanowiska Kierowników Jakości zostaną utworzone w oparciu o stanowiska wytypowane przez dowódców skrzydeł/brygad i 1. Bazy Lotnictwa Transportowego.

Nieetatowi Inspektorzy Jakości (w bazach lotniczych, jednostkach równorzędnych) zostaną wskazani przez dowódców baz lotniczych (jednostek równorzędnych), w których Inspektorzy będą wykonywali obowiązki w ramach systemu zapewnienia jakości w lotnictwie.

3.1. Szkolenie personelu na potrzeby systemu zapewnienia jakości w lotnictwie

Kandydaci do pracy w komórkach systemu zapewnienia jakości powinni posiadać szeroką wiedzę teoretyczną i co najmniej 10 letnie doświadczenie zawodowe w obszarach, które będą nadzorować w ramach systemu zapewnienia jakości w lotnictwie. Powinni też charakteryzować się spostrzegawczością i umiejętnością nawiązywania kontaktów, a także autorytetem w środowisku lotniczym.

Celem przygotowania do należytego wywiązywania się z obowiązków służbowych w ramach systemu zapewnienia jakości w lotnictwie, powinni ukończyć niżej wymienione szkolenia i praktyki:

- 1) stacjonarne szkolenie do uzyskania uprawnień audytorów systemów jakości ISO 9000, które powinno być realizowane przez certyfikowaną jednostkę szkoleniową, akredytowaną w Polskim Centrum Badań i Certyfikacji (np. Bureau Veritas, TUV, Lloyds, Centrum Kształcenia Ustawicznego itp.);
- 2) stacjonarne szkolenie w zakresie wymaganym dla audytorów lotniczych systemów certyfikacji i nadzoru, w tym zapoznanie z przepisami i wymaganiami serii JAR/EASA oraz wymaganiami wojskowymi i cywilnymi w dziedzinie wykonywanych prac projektowych i wdrożeniowych w zakresie systemu zapewnienia jakości;
- 3) praktyki (szkolenie praktyczne) w zakresie wykonywania obowiązków przez audytora lotniczych systemów certyfikacji i nadzoru. Szkolenie powinno być realizowane w oparciu o rzeczywiste programy i procedury nadzoru opisane w programie

zapewnienia jakości. Szkolenie takie może zapewnić np. Urząd Lotnictwa Cywilnego (po uzgodnieniu takiej możliwości, zasad płatności, rozwiązań w zakresie spełnienia wymogów systemu bezpieczeństwa lotnisk komunikacyjnych itp.). Możliwe jest też jego zaprojektowanie i prowadzenie przez wykwalifikowanego audytora.

Personel komórek systemu zapewnienia jakości w lotnictwie będzie zobowiązany do regularnego odbywania następujących szkoleń doskonalących:

- 1) okresowego (stacjonarnego, prowadzonego co 2 lata) obejmującego elementy standaryzacji procesów nadzorowania jakości, ze szczególnym uwzględnieniem metodologii i technik prowadzenia audytów i inspekcji jakości w ramach programu zapewnienia jakości;
- 2) doraźnego, po zmianie przepisów normujących system zapewnienia jakości lub zmian w programach zapewnienia jakości;
- 3) specjalistycznego, przy wdrażaniu do eksploatacji nowych typów statków powietrznych. Szkolenia takie powinny być prowadzone przez producentów lub dostawców statków powietrznych.

4. Informatyzacja systemu zapewnienia jakości w lotnictwie

Złożoność systemu zapewnienia jakości w lotnictwie wymaga rozbudowanego wsparcia informatycznego, gdyż niemożliwym jest śledzenie wszystkich parametrów, celów i stanu zaawansowania realizowanych zadań, a w szczególności przepływu informacji i decyzji w sposób tradycyjny (bez wykorzystania elektronicznych baz danych, przepływu informacji i dokumentów). Koniecznym więc będzie pozyskanie systemu informatycznego obsługującego system zapewnienia jakości w lotnictwie, który umożliwi:

- 1) utworzenie bazy wiedzy koniecznej do pracy systemu zapewnienia jakości;
- 2) utworzenie „bazy danych” czyli jednolitego zbioru informacji, jakie w systemie są gromadzone (w tym także śledzenie, gromadzenie i archiwizowanie informacji o szkoleniach, kwalifikacjach i uprawnieniach fachowych audytorów, inspektorów i innych osób uczestniczących w procesach zapewnienia jakości);

- 3) wspomaganie systemu zapewnienia jakości w zakresie zarządzania obiegiem dokumentów oraz analizy i interpretacji wyników prowadzonych w tym zakresie nadzorów (kontroli) oraz audytów.

Lista funkcjonalności takiego systemu powinna zawierać:

- 1) zapewnienie gromadzenia i udostępniania odpowiednio opracowanego i sprofilowanego do charakteru prowadzonej działalności lotniczej zbioru przepisów, wymagań, norm, standardów, procesów, procedur itp., który będzie wykorzystywany przez system informatyczny jako tzw. źródło referencyjne dla zarządzania systemem jakości jako całości;
- 2) projektowanie kart kontrolnych audytów;
- 3) zapewnienie dostępu do jednolitego zbioru informacji gromadzonych w systemie zapewnienia jakości, wykorzystywanego przez wszystkie aplikacje systemu (jednorodność i integralność bazy danych);
- 4) zapewnienie gromadzenia i śledzenia informacji o szkoleniach, kwalifikacjach i uprawnieniach fachowych audytorów, inspektorów i innych osób uczestniczących w procesach jakościowych;
- 5) zapewnienie śledzenia przepływu dokumentów w systemie;
- 6) zapewnienie identyfikacji podmiotów uczestniczących w przepływie dokumentów w systemie;
- 7) zapewnienie wszczynania alarmów w przypadku przedawnienia działań objętych alertami (np. realizacji planów audytów i inspekcji, w tym także przydziałów audytorów do określonych akcji i śledzenie ich aktywności oraz ocenę jakości ich pracy);
- 8) zapewnienie możliwości analizy wyników działania systemu zapewnienia jakości (tworzenie kwerend itp.);
- 9) zapewnienie możliwości wyspecyfikowania funkcjonalności właściwych tylko dla danego obszaru zapewnienia jakości (OPS, PE), przy zachowaniu integralności hurtowni danych i pozostałych funkcjonalności, zdefiniowanych jako wspólne dla wszystkich obszarów.

Użytkownikami systemu informatycznego wspierającego system zapewnienia jakości w lotnictwie będą wszyscy uczestnicy tego systemu (na poziomie Sztabu Generalnego WP, skrzydeł/brygad oraz 1. Bazy Lotnictwa Transportowego). Ze względu na charakter wykorzystania systemu wskazane jest zapewnienie dostępu także poprzez urządzenia przenośne (np. tablet

z dostępem do Internetu). Rolę użytkownika merytorycznego przedmiotowego systemu informatycznego pełnił będzie Szef Zespołu Zapewnienia Jakości w Lotnictwie. Biorąc pod uwagę uwarunkowania związane z tworzeniem, we własnym zakresie, dedykowanego dla systemu zapewnienia jakości w lotnictwie wsparcia informatycznego, wskazany jest zakup jednego specjalistycznego systemu informatycznego, oferowanego przez przedsiębiorstwa komercyjne.

5. Koszty wdrożenia systemu zapewnienia jakości w lotnictwie oraz źródła finansowania

Założyć należy, że wdrożenie systemu zapewnienia jakości w lotnictwie w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych wymagać będzie wyasygnowania:

- 1) do około 300 000 zł na realizację szkolenia i praktyk kandydatów do objęcia stanowisk etatowych w systemie zapewnienia jakości. Kwota ta będzie zabezpieczona w ramach planu zadań zleconych na 2013 rok.
- 2) do około 1 500 000 zł na zakup dedykowanego systemu informatycznego. Podmiotem realizującym powyższe przedsięwzięcie oraz procedurę przetargową powinien być Dyrektor Departamentu Informatyki i Telekomunikacji we współpracy z Dowódcą Sił Powietrznych i Szefem Sztabu Generalnego WP;
- 3) do około 50 000 zł na zakup przenośnych urządzeń komputerowych (tableatów) na wyposażenie komórek etatowych systemu zapewnienia jakości w lotnictwie w jednostkach lotniczych Sił Zbrojnych oraz nieetatowych inspektorów jakości.

Środki budżetowe niezbędne do prowadzenia systemu zapewnienia jakości oraz programów naprawczych i profilaktycznych winny być zapewniane przez Dowódców skrzydeł/brygad i 1. Bazy Lotnictwa Transportowego, w ramach planowania finansowego na dany rok.