



Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa



URZĄD LOTNICTWA CYWILNEGO

# Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

Warszawa, ...**SIERPIEŃ**.....2016 r.

## PROCES ZATWIERDZANIA DOKUMENTU

STATUS DOKUMENTU	IMIĘ I NAZWISKO	STANOWISKO	INSTYTUCJA	PODPIS
Zatwierdzenie	Andrzej Adamczyk	Minister Infrastruktury i Budownictwa	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	 2016-08-04
Akceptacja	Jerzy Szmit	Podsekretarz Stanu	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	PODSEKRETARZ STANU  Jerzy Szmit
Uzgodnienie	Marek Kachaniak	Dyrektor Departamentu Lotnictwa	Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa	
Opracowanie	Piotr Samson	Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	Urząd Lotnictwa Cywilnego	

## STAN AKTUALIZACJI DOKUMENTU

Nr aktualizacji dokumentu	Data aktualizacji

## Przedmowa

Bezpieczeństwo jest naczelnym priorytetem i fundamentem wykonywania operacji w lotnictwie cywilnym. Zgodnie ze standardami, nieustannie dbamy o podnoszenie poziomu bezpieczeństwa oraz zapewnianie zrównoważonego rozwoju branży lotniczej, zarówno na poziomie krajowym jak i światowym.

W trosce o dążenie do ciągłego ulepszania mechanizmów związanych z zapewnianiem bezpieczeństwa powstał Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Dokument ten nie tylko odzwierciedla wymogi, jakie należy spełniać w ramach nadzoru nad lotnictwem cywilnym, ale również wskazuje cele, jakie muszą być osiągnięte przez środowisko lotnicze.

Publikacja tego Programu jest kolejnym etapem na drodze do ciągłego doskonalenia polskiego lotnictwa cywilnego, i tak jak każdy tego typu Program, będzie poddawany ciągłej weryfikacji i ocenie efektywności osiągania wyników. Stąd też, niniejszego dokumentu nie należy traktować tylko jako podsumowania dotychczasowych prac Rządu w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym w Rzeczypospolitej Polskiej, ale jako początek kolejnego stadium ewolucji w zarządzaniu bezpieczeństwem, według najlepszych praktyk i wymogów światowych.



Minister Infrastruktury i Budownictwa

Andrzej Adamczyk

## Wstęp

Szanowni Państwo,

We współczesnym świecie lotnictwo cywilne odgrywa coraz większą rolę w życiu obywateli. Umożliwia nie tylko bezpieczne, wygodne podróżowanie i najszybszy transport towarów, ale także pozytywnie wpływa na rozwój biznesu, przyczyniając się tym samym do rozwoju społeczno-gospodarczego kraju. Jest również istotnym elementem aktywności rekreacyjnej. Urząd Lotnictwa Cywilnego wychodząc naprzeciw wyzwaniom i potrzebom współczesnego lotnictwa pragnie działać w jak najlepiej pojętym interesie publicznym – poprzez monitorowanie poziomu bezpieczeństwa, ochronę praw pasażerów oraz nadzór nad lotniczą działalnością gospodarczą. Misją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest podejmowanie wszelkich działań na rzecz bezpieczeństwa i zrównoważonego rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce.

Jednym z podstawowych celów Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest zapewnienie wysokiego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, do czego przyczyni się wdrożenie i rozwijanie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Powyższe założenie nawiązuje do przyjętej przez Radę Ministrów Strategii Rozwoju Transportu do 2020 r., która wskazuje na bezpieczeństwo lotnicze jako jeden z jej celów i w całości koresponduje z wyżej wymienionym celem strategicznym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym ma na celu przede wszystkim zintegrowanie działań państwa związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w obszarze legislacji, polityki i celów państwa, jak również promowanie bezpieczeństwa oraz nadzór nad systemami zarządzania bezpieczeństwem podmiotów prowadzących lotniczą działalność gospodarczą. Załącznik 19 „Zarządzanie bezpieczeństwem” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r., ustanowił standardy dla Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) i zobowiązał Państwa Członkowskie do implementowania takiego programu.

Mimo, iż najistotniejsze elementy Programu zostały już wdrożone na drodze realizacji przepisów szczegółowych, Urząd pragnie dalej pracować nad pełną realizacją wszystkich elementów składających się na Program oraz nad ich nieustannym doskonaleniem.

W związku z dynamicznym rozwojem lotnictwa cywilnego system nadzoru nad nim musi nieustannie ewoluować. Dlatego, jako Prezes Urzędu będę stale pracował nad aktualizacją niniejszego dokumentu oraz wypracowywał szczegółowe rozwiązania w załącznikach do niego, mając na uwadze zmieniające się otoczenie prawne, aktualne wyzwania w obszarze zarządzania bezpieczeństwem oraz uwagi i sugestie środowiska lotniczego.

Prezes Urzędu  
Lotnictwa  
Cywilnego

Piotr Samson

## Spis treści:

<b>ROZDZIAŁ I – Uregulowania prawne .....</b>	<b>7</b>
I.1. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym .....	7
I.1.1. Regulacje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem .....	8
I.1.2. Regulacje europejskie dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.....	11
I.1.3. Regulacje krajowe dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem .....	14
I.2. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie państwowym .....	20
I.3. Nadzór nad bezałogowymi statkami powietrznymi .....	20
<b>ROZDZIAŁ II – Polityka i cele bezpieczeństwa.....</b>	<b>22</b>
II.1. Polityka bezpieczeństwa .....	22
II.2. Akceptowalny poziom wyników w zakresie bezpieczeństwa .....	23
II.3. Polityka egzekwowania przepisów .....	23
II.4. Badanie wypadków lotniczych .....	24
II.5. Odpowiedzialność i kompetencje organów państwa:.....	25
II.5.1. Minister właściwy do spraw transportu .....	26
II.5.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.....	26
II.5.3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych .....	28
II.5.4. Rada ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.....	28
II.6. Odpowiedzialność w zakresie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.....	30
II.7. Aktualizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym .....	30
<b>ROZDZIAŁ III – Zarządzanie bezpieczeństwem .....</b>	<b>30</b>
III.1. Wymagania z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem.....	31
III.1.1. Operatorzy lotniczy .....	32
III.1.2. Zarządzający lotniskami certyfikowanymi.....	32
III.1.3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.....	32
III.1.4. Organizacje szkolenia lotniczego .....	33
III.1.5. Centra Medycyny Lotniczej .....	34
III.1.6. Organizacje obsługowe, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, produkujące i projektujące.....	34
III.1.7. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej.....	35
III.2. Ocena poziomu bezpieczeństwa w podmiotach lotniczych .....	36
III.3. Profilowanie podmiotów lotniczych pod kątem bezpieczeństwa.....	37
<b>ROZDZIAŁ IV – Zapewnienie bezpieczeństwa .....</b>	<b>38</b>
IV.1. Nadzór nad bezpieczeństwem .....	38
IV.2. Obieg informacji związanych z bezpieczeństwem.....	38
IV.2.1. Obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń lotniczych.....	39
IV.2.2. Dobrowolny i poufny/ anonimowy system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym .....	41
<b>ROZDZIAŁ V – Promocja bezpieczeństwa .....</b>	<b>42</b>
V.1. Szkolenia, warsztaty i seminaria .....	42
V.2. Materiały promujące bezpieczeństwo .....	43
V.3. Komunikaty Prezesa ULC .....	43
<b>PODSUMOWANIE.....</b>	<b>44</b>

## ROZDZIAŁ I – Uregulowania prawne

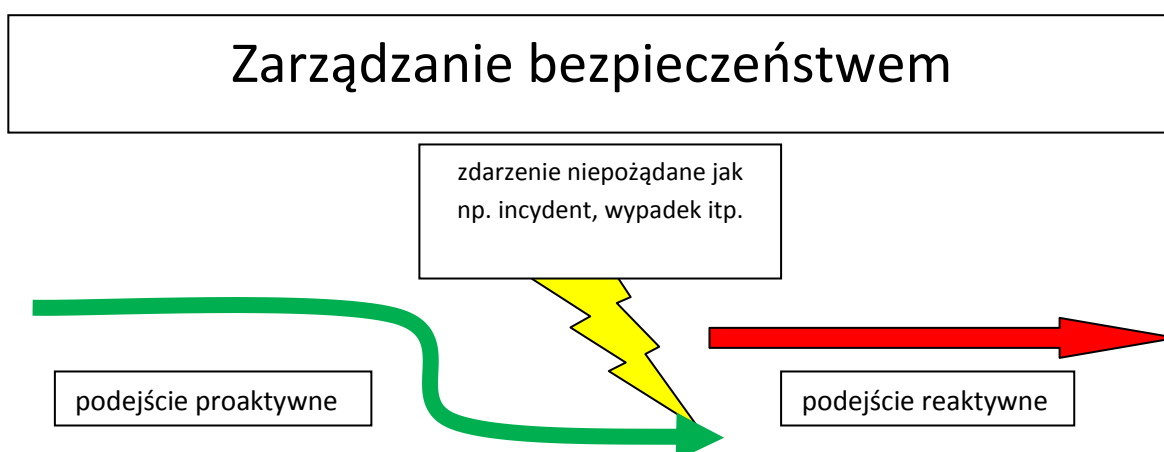
### I.1. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym

Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym w głównej mierze opierał się dotychczas na weryfikacji i egzekwowaniu przez organy państwowe wszystkich norm i standardów z zakresu prawa lotniczego w podmiotach lotniczych i lotnictwie ogólnym. W związku z rozwojem lotnictwa cywilnego oraz mając na uwadze nowoczesne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, pojawiła się koncepcja uzupełnienia weryfikacji poziomu bezpieczeństwa w podmiocie lotniczym o działania zarządzającego tym podmiotem. Przy takim założeniu, dodatkowy wewnętrzny nadzór organizacji nad jej bezpieczeństwem jest uzupełnieniem nadzoru państwowego.

Nowe podejście do zagadnień bezpieczeństwa zostało więc oparte na dwóch podstawowych elementach:

1. systemie zarządzania bezpieczeństwem, wdrożonym i rozwijanym przez samą organizację lotniczą;
2. krajowym programie bezpieczeństwa, wdrażanym i rozwijanym przez Państwo.

Zgodnie z założeniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (International Civil Aviation Organization – ICAO), wszystkie państwa członkowskie ICAO zostały zobowiązane do opracowania i implementowania Krajowych Programów Bezpieczeństwa (State Safety Programmes – SSP) i tym samym dopasowywania własnych modeli zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie do standardów światowych. System Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management System – SMS) w podmiocie lotniczym ma przede wszystkim za zadanie zwrócić uwagę osób zarządzających w podmiotach lotniczych odpowiednimi zasobami (personelem, czasem, środkami finansowymi etc.) na niepożądane zdarzenia, które mogą mieć miejsce w danym środowisku w przyszłości (tzw. podejście proaktywne). Identyfikowanie przyszłych zagrożeń ma być formą zarządzania znacznie bardziej efektywną od podejmowania działań o charakterze korygującym i naprawczym (tzw. podejście reaktywne), kiedy już doszło do niepożądanych zdarzeń, a tym samym nie można cofnąć ich skutków.



System zakłada podjęcie stosownych działań zapobiegawczych przez konkretny podmiot, w sytuacji identyfikacji możliwości wystąpienia konkretnego zagrożenia. Działania obejmują indywidualną ocenę prawdopodobieństwa i możliwych skutków zdarzenia w oparciu o doświadczenia własne lub innych podmiotów.

Tym samym w nowej koncepcji proponowane jest przez ICAO oraz Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej rozwiązanie polegające na objęciu nadzoru nad SMS danego podmiotu. Weryfikacja stanu bezpieczeństwa poprzez zbadanie SMS w podmiocie ma być efektywną formą oceny, w jaki sposób dany podmiot jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo wykonywanych działań.

### **I.1.1. Regulacje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem**



Podstawowe zasady dotyczące SMS można odnaleźć w Załącznikach 1, 6, 8, 11, 13, 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm. – zwanej dalej „Konwencją chicagowską”). Jednakże w tym miejscu należy zauważyć, że ICAO, ze względu na rosnącą rolę jaką odgrywa zarządzanie bezpieczeństwem w podmiotach lotniczych, podjęła działania polegające na konsolidacji wymagań w zakresie SMS w jednym dokumencie tj. w Załączniku 19. Publikacja Załącznika 19 przez Prezesa Urzędu w Dzienniku Urzędowym Urzędu nastąpiła w załączniku do obwieszczenia Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 28 i poz. 77).

Niezależnie od faktu, iż podstawowe wymagania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem zawarte są w Załącznikach do Konwencji chicagowskiej, w tym w specjalnie dedykowanym tej materii Załączniku 19, standardy SMS są rozwijane i poszerzane o najlepsze praktyki wskazane w dokumencie ICAO SMM Doc. 9859 (Safety Management Manual – Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem) stanowiącym materiał doradczy. W listopadzie 2013 r. ICAO opublikowało III edycję tego Podręcznika. Dwie edycje Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem zostały przetłumaczone i opublikowane przez Prezesa Urzędu w formie wytycznych:

1) SMM wersja I – Wytyczne nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC Nr 10, poz. 40);

2) SMM wersja II – Wytyczne nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2011r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC Nr 15, poz. 94);

3) SMM wersja III – Wytyczne nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC poz 66).

Wspomniany Załącznik 19 reguluje nie tylko kwestię SMS w podmiotach lotniczych. Drugim opisywanym w nim elementem jest SSP. Oba elementy są ze sobą powiązane. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym – zwany dalej „KPBwLC” – jest zbiorem regulacji i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa, służącym do zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym na poziomie całego państwa, jako jednego podmiotu.



Warunkiem zapewniającym skuteczność i efektywność zarządzania bezpieczeństwem na poziomie krajowym jest wdrożenie SMS w poszczególnych typach organizacji, którymi są:

- organizacje szkolenia lotniczego,
- operatorzy lotniczy,
- organizacje zarządzające zdolnością do lotu,
- organizacje obsługowe,
- organizacje zajmujące się projektowaniem oraz produkcją,
- instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego,
- zarządzający lotniskami certyfikowanymi,
- użytkownicy skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym.

Tym samym należy przyjąć, że SMS w podmiotach lotniczych, jako narzędzie zarządzania bezpieczeństwem w skali mikro jest warunkiem koniecznym dla istnienia KPBwLC, jako zarządzania bezpieczeństwem w skali makro.

ICAO wskazuje, że SMS powinien być tworzony w oparciu o następujące elementy:

1. Polityka i cele bezpieczeństwa;
2. Zarządzanie ryzykiem;
3. Zapewnianie bezpieczeństwa;
4. Promowanie bezpieczeństwa.

Rozwijając wyżej wymienione elementy zgodnie z koncepcją ICAO należy mieć na uwadze, że:

1. Polityka bezpieczeństwa ma na celu określenie metod i procesów, które będzie stosować podmiot w celu osiągnięcia pożądaných wyników bezpieczeństwa. Polityka bezpieczeństwa ma być deklaracją i wyrazem zasad stanowiących kulturę bezpieczeństwa organizacji, jakimi zamierza się kierować zarządzający daną organizacją. Zasady te mają być zakomunikowane całemu personelowi organizacji;
2. Zarządzanie ryzykiem w ramach SMS obejmuje dwa podstawowe obszary:
  - a) Procesy identyfikowania zagrożeń – podmiot opracowuje i prowadzi formalny proces, który zapewnia, że zagrożenia związane z działalnością podmiotu lotniczego zostały zidentyfikowane (chodzi przede wszystkim o działalność lotniczą). Identyfikacja ta opiera się na połączeniu metod reaktywnych, proaktywnych i prognozowaniu;
  - b) Procesy oceny i ograniczania ryzyka – formalny proces analizy, oceny i kontroli ryzyka podczas działalności organizacji/podmiotu lotniczego.
3. Zapewnianie bezpieczeństwa obejmuje ocenę wyników osiągniętych w trakcie zarządzania bezpieczeństwem, a także umożliwia ich stałą poprawę. W ramach zapewniania bezpieczeństwa wyróżnia się trzy elementy:
  - a) Monitorowanie, pomiar i analiza wyników osiągniętych w trakcie zarządzania bezpieczeństwem – podmiot opracowuje i utrzymuje niezbędne środki w celu sprawdzenia poziomu bezpieczeństwa w organizacji i sprawdzenia skuteczności kontroli ryzyka. Poziom bezpieczeństwa w organizacji jest weryfikowany w odniesieniu do wskaźników bezpieczeństwa i do wcześniej założonych celów związanych z poziomem bezpieczeństwa wyznaczonych w SMS;
  - b) Zarządzanie zmianami – podmiot opracowuje i prowadzi formalny proces mający na celu zidentyfikowanie przyszłych zmian w organizacji, które mogą mieć

wpływ na procesy i działania operacyjne. Celem tej identyfikacji jest dokładne opisanie rozpatrywanych zmian wraz z ich konsekwencjami, tak aby odpowiednio przygotować procesy kontroli ryzyka;

- c) Ciągłe udoskonalanie systemu bezpieczeństwa – podmiot opracowuje i prowadzi formalny proces oceny wydajności SMS, a także podejmuje działania mające na celu jego rozwój i poprawę efektywności działań zapobiegawczych.

4. Promowanie bezpieczeństwa obejmuje dwa aspekty:

- a) konieczność opracowania przez organizację programu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wyszkolenia i kompetencji personelu organizacji do wykonywania swoich obowiązków w związku z funkcjonowaniem SMS. Zakres takiego programu szkolenia powinien być dostosowany do zakresu obowiązków i pozycji danej osoby w ramach organizacji,
- b) w ramach działań związanych z promowaniem bezpieczeństwa podmiot powinien opracować oraz utrzymywać formalne sposoby wymiany informacji dotyczące zagadnień związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, które zapewnią, że:
- i. cały personel posiada pełną świadomość dotyczącą zasad istnienia i funkcjonowania SMS, a także kultury bezpieczeństwa organizacji,
  - ii. informacje krytyczne z punktu widzenia bezpieczeństwa są rozpowszechniane w całej organizacji,
  - iii. działania mające na celu podnoszenia bezpieczeństwa są podejmowane niezwłocznie i skutecznie,
  - iv. działania zmierzające do wprowadzania lub zmieniania procedur bezpieczeństwa są wyjaśniane całemu personelowi organizacji.

Kierownik odpowiedzialny (Accountable Manager) odpowiada przed organem nadzoru lotniczego za ustanowienie SMS w organizacji oraz przydział środków i zasobów niezbędnych do jego funkcjonowania.

Kierownik ds. bezpieczeństwa (Safety Manager) odpowiada przed Kierownikiem odpowiedzialnym za wdrożenie oraz działanie SMS oraz realizuje funkcje umożliwiające:

- identyfikację zagrożeń oraz analizy i zarządzania ryzykiem,
- monitorowanie wdrażania działań podejmowanych w celu ograniczania ryzyka; zgodnie z listą zawartą w planie działań bezpieczeństwa,
- zapewnianie okresowych raportów na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa,
- zapewnianie utrzymania dokumentacji w zakresie zarządzania bezpieczeństwem,
- zapewnianie dostępności szkolenia w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz spełnianiu przez nie akceptowalnych standardów,
- dostarczanie informacji w kwestiach związanych z bezpieczeństwem,
- zapewnianie rozpoczęcia i sprawdzenia końcowego efektu wewnętrznego systemu badań zdarzeń/wypadków.

Procedury identyfikacji zagrożeń powinny obejmować takie sposoby obiegu informacji w podmiocie, aby Kierownik ds. bezpieczeństwa mógł zidentyfikować zagrożenia

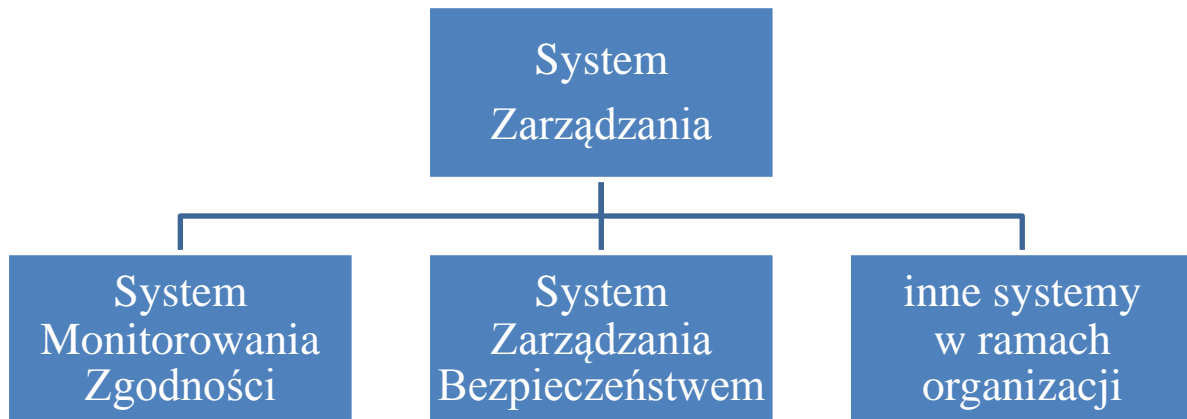
na wczesnym etapie. Obieg informacji uwzględnia audyty i inspekcje komórek wewnętrznych, posiedzenia komisji lub komitetów bezpieczeństwa oraz zgłoszenia zidentyfikowanych zagrożeń przez pracowników.

### I.1.2 Regulacje europejskie dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem



Parlament Europejski wraz z Radą Unii Europejskiej wprowadziły do przepisów związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem i regulującym działalność podmiotów lotniczych pojęcie Systemu Zarządzania (Management System).

System Zarządzania ma m.in. składać się z Systemu Monitorowania Zgodności (Compliance Monitoring System – CMS) oraz SMS. Sam CMS jest systemem opartym na zasadach związanych z Zarządzaniem Jakością (Quality Management System – QMS)



O ile wymagania związane z QMS (a obecnie CMS) są znane i wdrożone w podmiotach lotniczych, wcześniej objętych tym obowiązkiem, o tyle elementy SMS wymagają wdrożenia i zintegrowania z CMS w jedną całość.

Podstawowe przepisy dotyczące Systemu Zarządzania można odnaleźć w rozporządzeniu 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 oraz uchylającym dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz. Urz. UE L 79 z 19.03.2008, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym” (Basic Regulation – BR).

Podstawowym celem ujętym w rozporządzeniu bazowym jest ustanowienie i utrzymanie ujednoliconego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej. Wymogi dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania zostały opisane w następujących załącznikach do przedmiotowego rozporządzenia:

- Załącznik I – określający zasadnicze wymagania z zakresu zdatności do lotu, w części poświęconej wymaganiom organizacji wykonujących projektowanie, produkcję lub obsługę;
- Załącznik III – określający zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów
  - a) w części poświęconej wymaganiom dotyczącym organizacji szkolenia lotniczego,
  - b) w części poświęconej wymaganiom dotyczącym centrum medycyny lotniczej;

Załącznik IV – określający zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, w części poświęconej operatorowi;

Załącznik Va – określający zasadnicze wymagania dotyczące lotnisk w części poświęconej operatorowi lotniska;

Załącznik Vb – określający zasadnicze wymagania dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego:

- a) w części poświęconej instytucjom zapewniającym służby żeglugi powietrznej,
- b) w części poświęconej organizacjom szkolenia lotniczego prowadzącym szkolenia pracowników instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Wymogi wynikające z rozporządzenia bazowego są precyzowane w tzw. rozporządzeniach wykonawczych Komisji Europejskiej (Implementing Rules – IR).

Do rozporządzeń wykonawczych związanych z SMS zalicza się:

- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.);
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 wraz ze zmianami (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str.1, z późn. zm.);
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str.23, z późn. zm.);
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1);
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1) – wejście w życie na terytorium RP 1 od 1 stycznia 2017r.

Dodatkowo, obecnie trwają prace nad zmianami istniejących już rozporządzeń wykonawczych pod kątem wdrażania SMS, tj.:

- rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części

i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1);

- rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiającego przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.).

Oprócz rozporządzenia bazowego oraz rozporządzeń wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską, stanowiących tzw. *hard law* – prawo wiążące, Dyrektor Wykonawczy EASA wydaje w formie decyzji (Executive Director Decision – ED Decision) tzw. akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (Acceptable Means of Compliance – AMC) oraz materiały stanowiące wytyczne (Guidance Material – GM) określane jako *soft law* – przepisy o charakterze niewiążącym (wspomagającym). AMC i GM można wykorzystywać do uzyskania zgodności z wymaganiami rozporządzenia bazowego i jego rozporządzeń wykonawczych.

Uzyskanie zgodności z AMC oznacza spełnienie odpowiednich wymagań przepisów wykonawczych. Jednakże nic nie stoi na przeszkodzie, aby podmiot spełniając wymagania określone jako *hard law* opracował i przedstawił własne rozwiązania, niekoniecznie te wskazane w AMC lub GM. Podmiot musi jednak wcześniej udowodnić, że zaproponowane przez niego rozwiązania spełniają wymagany – ekwiwalentny z rozwiązaniami opisanymi w AMC – poziom bezpieczeństwa oraz że nie są one sprzeczne z przepisami rozporządzenia bazowego i rozporządzeń wykonawczych. Własne rozwiązania noszą nazwę alternatywnych sposobów spełnienia wymagań (Alternative Means of Compliance – AltMoC). Przed wdrożeniem takich rozwiązań podmiot zobowiązany jest uzyskać akceptację nadzoru krajowego. Nadzór krajowy, po ewentualnej akceptacji rozwiązań alternatywnych przedstawionych przez podmiot, zobligowany jest do notyfikacji EASA o zaakceptowaniu alternatywnego sposobu spełniania wymagań. AltMoC obowiązuje jedynie w państwie członkowskim, w którym został zaakceptowany. EASA publikuje na stronach internetowych notyfikowane AltMoC w poszczególnych państwach.

Oprócz powyżej wskazanych dokumentów, Komisja Europejska oraz EASA nie stworzyły własnego podręcznika związanego z Systemem Zarządzania ani jego podstawowej części składowej, czyli podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem.

Wymagane od podmiotów lotniczych standardy wskazywane w rozporządzeniach Unii Europejskiej oraz proponowane praktyki zawarte w AMC i GM Dyrektora Wykonawczego EASA opierają się na standardzie SMS zaproponowanym przez ICAO.

Tym samym, znajomość przepisów europejskich – bez znajomości Podręcznika SMS ICAO (SMM Doc 9859) – może być niewystarczająca do efektywnego i pełnego wdrożenia wymagań Systemu Zarządzania (obejmującego SMS) w podmiotach lotniczych.

W zakresie zarządzania ruchem lotniczym, przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem w regulacjach europejskich były wzorowane na przepisach ustanowionych przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (Eurocontrol). Wymagania te, określane mianem ESARR (European Safety Regulatory Requirements) stanowiły podstawę do wdrożenia SMS w ANSP (Air Navigation Service Provider) i przeprowadzenia procesu certyfikacji w latach 2006-2007.

Tabela elementów SMS i ich źródła w przepisach europejskich:

Komponenty/elementy SMS	BR	IR	AMC
<b>Polityka bezpieczeństwa i jej cele</b>			
1.1 Zaangażowanie i odpowiedzialność Kierownictwa		■	■
1.2 Odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa		■	■
1.3 Wyznaczenie personelu kluczowego dla systemu bezpieczeństwa		■	■
1.4 Koordynacja planowania reagowania kryzysowego			■
1.5 Dokumentacja SMS		■	■
<b>Zarządzanie ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa</b>			
2.1 Identyfikacja zagrożeń		■	■
2.2 Ocena i obniżanie poziomu ryzyka		■	■
<b>Zapewnienie bezpieczeństwa</b>			
3.1 Mierzenie i monitorowanie poziomu bezpieczeństwa		■	■
3.2 Zarządzanie zmianami			■
3.3 Ciągłe usprawnianie SMS	■		■
<b>Promowanie Bezpieczeństwa</b>			
4.1 Szkolenia i kształcenie		■	
4.2 Komunikacja dotycząca bezpieczeństwa			■

### I.1.3. Regulacje krajowe dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem



W krajowym porządku prawnym kwestie SMS w podmiotach lotniczych są regulowane dwupłaszczyznowo.

Rzeczpospolita Polska, jako sygnatariusz Konwencji chicagowskiej, ma obowiązek wdrażać do przepisów krajowych normy i zalecane metody postępowania (Standards and Recommended Practices – SARPs) zawarte w Załącznikach do w/w Konwencji;

Równocześnie Rzeczpospolita Polska, jako członek Unii Europejskiej, stosuje wprost rozporządzenia unijne, zgodnie z art. 90 Konstytucji Rzeczypospolitej.

Jak stanowi art. 3 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2013 r. poz. 1393 z późn. zm.), wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych na podstawie

ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjęte przez ICAO Załączniki do Konwencji chicagowskiej oraz ich zmiany, ogłaszane są bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi ich obowiązywania. Przepis stanowi, że w/w oświadczenia rządowe ogłaszane są w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej ze wskazaniem miejsca publikacji uchwał będących przedmiotem ogłoszenia.

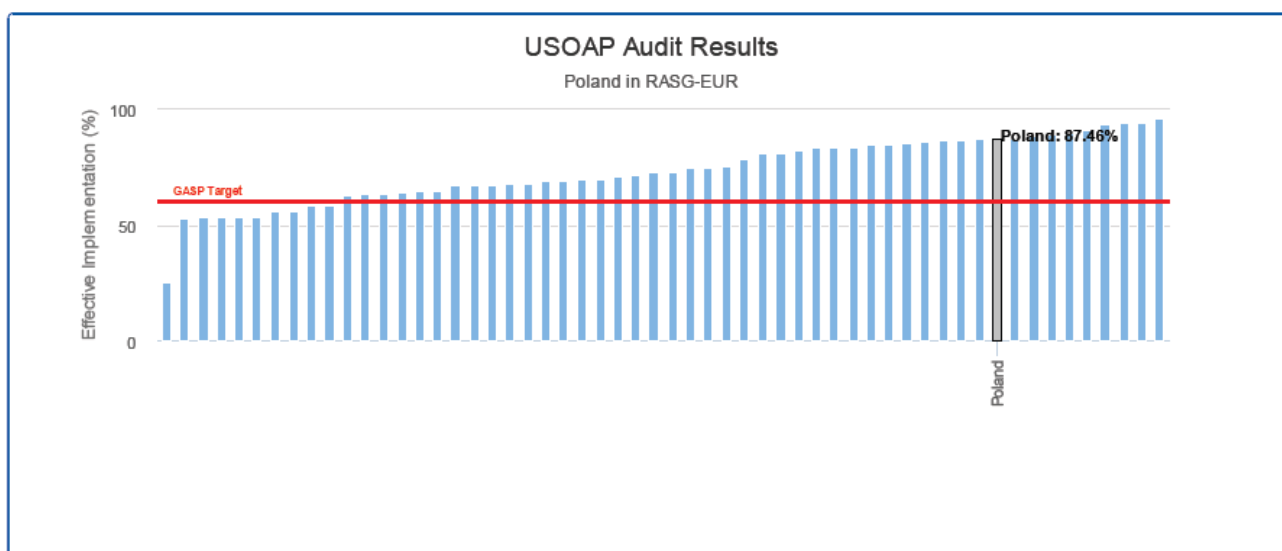
Stosownie do postanowień przywołanego artykułu Prezes Urzędu opublikował w Dzienniku Urzędowym Urzędu wszystkie Załączniki do w/w Konwencji.

W oświadczeniach rządowych:

- z dnia 20 sierpnia 2003 r. w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. opublikowanym w Dzienniku Ustaw z dnia 22 sierpnia 2003 r. (Dz. U. nr 146, poz. 1413),
- z dnia **7 kwietnia 2016 r.** w sprawie mocy obowiązującej Załącznika 19 – „Zarządzanie bezpieczeństwem” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. opublikowanym w Dzienniku Ustaw z dnia **19 kwietnia 2016 r.** (Dz. U. nr **541**),

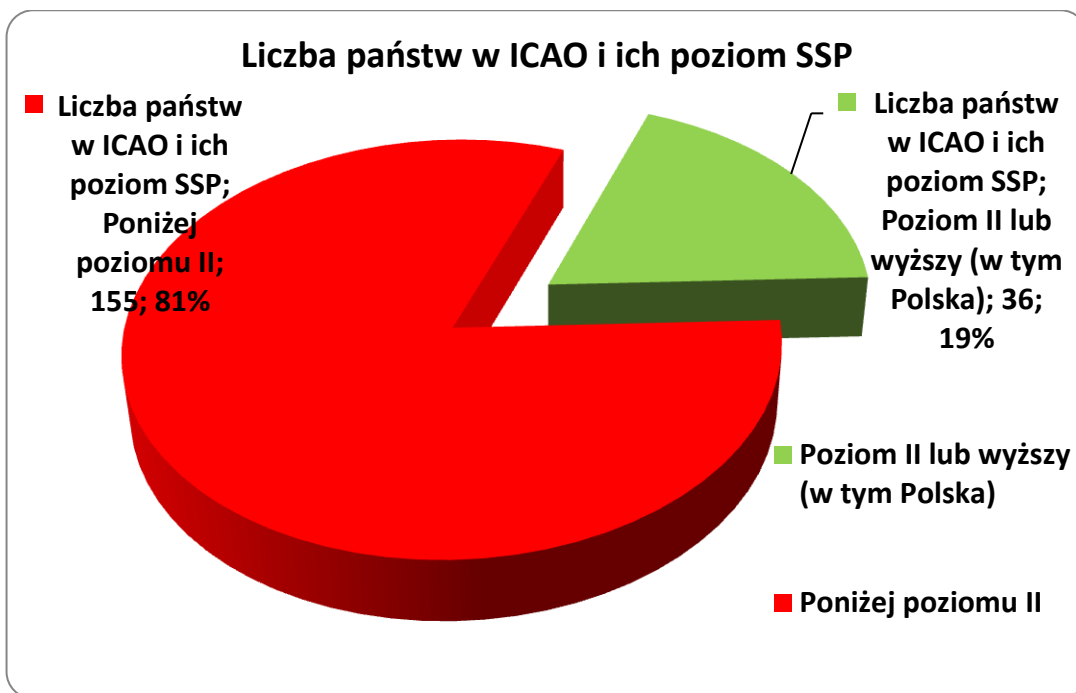
podano do wiadomości, że Rzeczpospolita Polska jest związana w/w Załącznikami do Konwencji chicagowskiej oraz że teksty w/w Załączników podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Sugerowany poziom implementacji SARPów wszystkich Załączników do Konwencji chicagowskiej do krajowych porządków prawnych, zawarty w Globalnym Planie Bezpieczeństwa Lotniczego (Global Aviation Safety Plan – GASP) wynosi 60%. Średnia światowa państw sygnatariuszy Konwencji chicagowskiej to 62,81%. Rzeczpospolita Polska osiągnęła wynik 87,46% co klasyfikuje nasze państwo na 10-tej pozycji wśród 56 państw w Europejskiej Regionalnej Grupie Bezpieczeństwa Lotniczego (European Regional Aviation Safety Group – RASG–EUR).

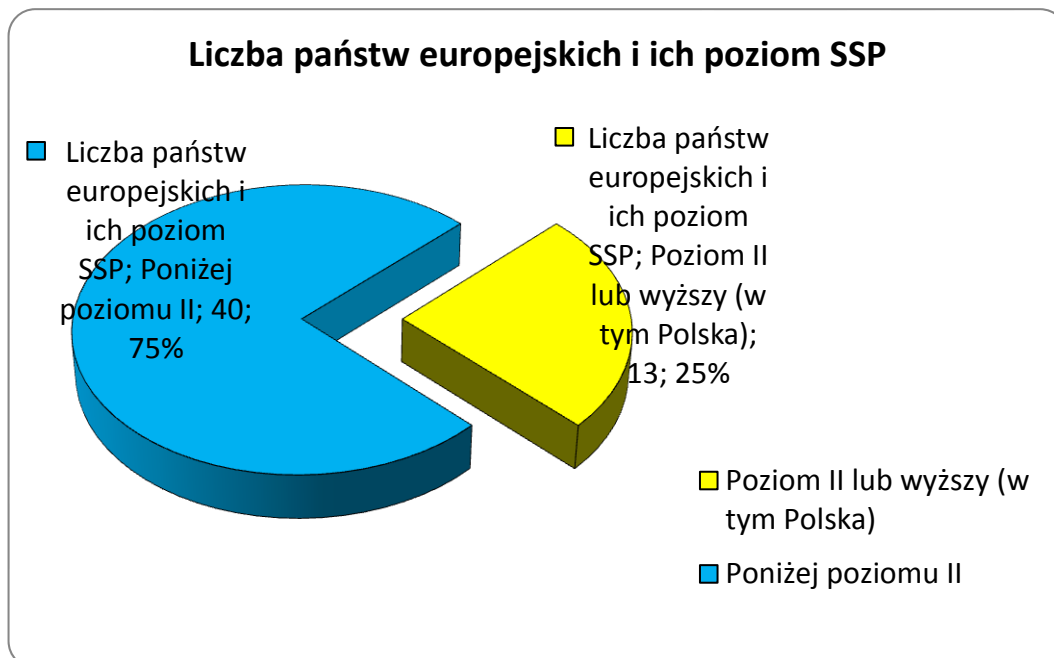


W procesie wdrażania KPBwLC istotne znaczenie ma realizacja SARPów proponowanych przez ICAO, które bezpośrednio dotyczą SMS oraz SSP tj. wskazanych w Załączniku 19 do Konwencji chicagowskiej. ICAO przewiduje cztery poziomy wdrażania KPBwLC. Państwa - strony Konwencji chicagowskiej miały na koniec 2015 roku osiągnąć

poziom II, związany z przeprowadzeniem analizy luk i braków we własnym systemie zarządzania (Gap Analysis). Rzeczpospolita Polska osiągnęła ten poziom w maju 2015 r. Zgodnie z rankingiem przedstawionym w dokumencie pt. „State Safety Briefing” stworzonym w 2015 r. przez ICAO, pozycja Rzeczpospolitej Polski wygląda następująco:



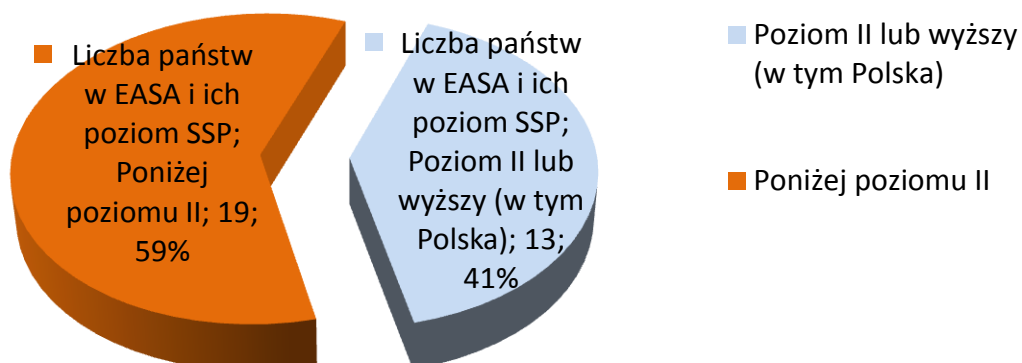
– na 191 państw stowarzyszonych w ICAO tylko 36 osiągnęło poziom II lub wyższy;



– na 53 państwa w Europie tylko 13 osiągnęło poziom II lub wyższy;

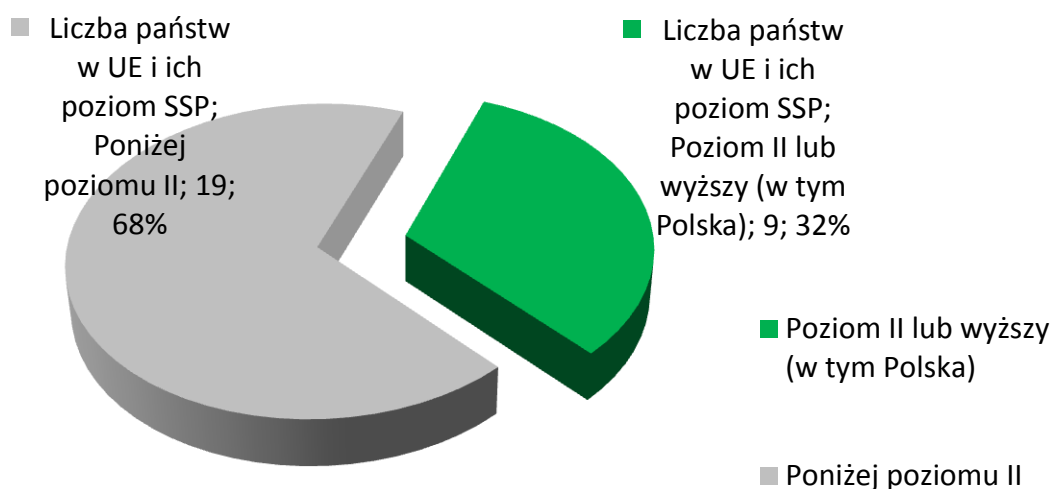


### Liczba państw w EASA i ich poziom SSP



– na 32 państwa EASA – tylko 13 osiągnęło poziom II lub wyższy;

### Liczba państw w UE i ich poziom SSP



– na 28 państw Unii Europejskiej tylko 9 osiągnęło poziom II lub wyższy.

Osiągnięcie kolejnych poziomów wdrażania KPBwLC w ciągu najbliższych dwóch lat wymaga zaplanowania akcji korygujących w stosunku do obszarów zidentyfikowanych w analizie luk i braków jako wymagających wsparcia ze strony Państwa oraz przeprowadzenia i ukończenia wszystkich zaplanowanych działań z tym związanych.

Wyrazem powyższego jest tzw. „Tabela wyników” (Performance dashboard) przedstawiona przez ICAO, według której, Rzeczpospolita Polska osiągnęła pozytywne wyniki we wszystkich 9 obszarach związanych z bezpieczeństwem, monitorowanych przez ICAO.

Tabela wyników – Performance dashboard			
Wskaźnik	Cel	Uzyskana Wartość	Czy cel został osiągnięty?
<b>USOAP EI</b> <i>Poziom efektywnej implementacji USOAP</i>	60%	87,46%	TAK
<b>Poważne obawy dotyczące bezpieczeństwa (SSC's)</b> <i>Liczba SSC's</i>	0	0	TAK
<b>Wypadki z ofiarami śmiertelnymi</b> <i>Liczba wypadków w ostatnich 5 latach w lotnictwie komunikacyjnym CAT</i>	0	0	TAK
<b>Certyfikacja lotnisk</b> <i>Sprawdzony Status Pytań Protokolarnych (PQ) USOAP</i>	satysfakcjonujący	satysfakcjonujący	TAK
<b>Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym</b> <i>Poziom Implementacji KPBwLC</i>	Poziom 2	Poziom 2	TAK
<b>IOSA</b> <i>Liczba operatorów z zatwierdzeniem IATA IOSA</i>	>0	2	TAK
<b>FAA IASA</b> <i>Kategoria IASA przyznana przez FAA</i>	Kategoria 1	Kategoria 1	TAK
<b>Lista bezpieczeństwa EU (tzw. Czarna lista przewoźników)</b> <i>Liczba ograniczeń operacyjnych</i>	Bez ograniczeń	Bez ograniczeń	TAK
<b>PBN</b> <i>% dróg startowych, wykorzystywanych w lotach międzynarodowych, z podejściami PBN</i>	70%	89,29%	TAK

*Uwaga: W zależności od potrzeb cele są uzgadniane w odniesieniu do celów globalnych lub regionalnych dla określonych parametrów. Wypadki z ofiarami śmiertelnymi podzielone są ze względu na Państwa, na których terenie doszło do danego wypadku (Państwo zdarzenia) lub Państwa, które wydały certyfikat danemu operatorowi (Państwami operatora) dla rozkładowych komercyjnych lotów samolotów powyżej 5,7 tony od 2010 roku.*

Oprócz zasad wynikających z Konwencji chicagowskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązują przepisy europejskie. W odróżnieniu od regulacji ICAO, mających charakter rekomendacji, przepisy europejskie wynikające zarówno z rozporządzenia bazowego jak i rozporządzeń wykonawczych, obowiązują w Rzeczypospolitej Polskiej bezpośrednio i bez wyjątków.

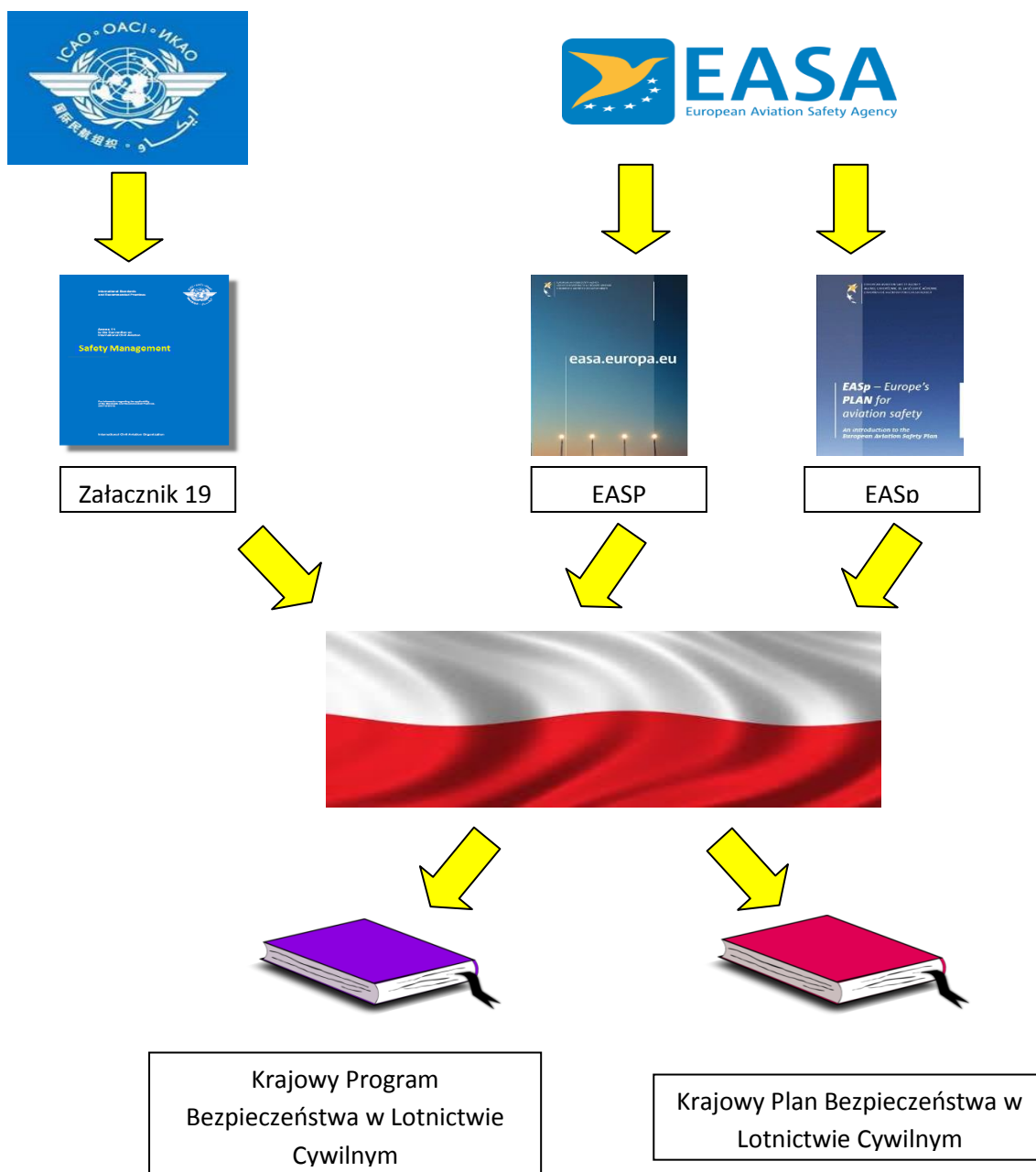
Państwa członkowskie mają jedynie możliwość przedłużenia terminu wejścia w życie niektórych przepisów wykonawczych (zastosowanie czasowego odstępstwa od stosowania przepisów), o ile zostało to w tych przepisach przewidziane.

Tym samym przepisy dotyczące SMS wynikające z rozporządzeń unijnych wymienionych w rozdziale I.1.2 – „Regulacje europejskie dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem” już obowiązują, a Prezes Urzędu prowadzi bieżący nadzór nad ich przestrzeganiem.

W zakresie SSP założenia europejskie przewidują dwa elementy:

1. Europejski Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (European Aviation Safety Programme – EASP);

## 2. Europejski Plan Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (European Aviation Safety Plan – EASp).



Tworząc KPBwLC przyjęto założenie, że zakres merytoryczny będzie opierał się na Załączniku 19 natomiast forma będzie odpowiadała wzorcom europejskim, zawartym w EASP i EASp. Tym samym powstaną dwa dokumenty – o nazwie Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (niniejszy materiał) oraz Krajowy Plan Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, będący załącznikiem do Krajowego Programu.

Na chwilę obecną brak jest uregulowań europejskich, co do wymogów KPBwLC (jako odpowiednika SSP). Sam EASP posiada status dokumentu roboczego (Commission Staff Working Paper). Wiążące regulacje mają pojawić się w nowelizacji rozporządzenia bazowego. Na podstawie dotychczasowej metodologii tworzenia przepisów europejskich w zakresie zarządzania bezpieczeństwem można wnioskować, że będą one odpowiadały wymaganiom stawianym przez SARPs ICAO, wskazanym w Załączniku 19.

## **I.2. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie państwowym**

W przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej operują zarówno statki powietrzne lotnictwa cywilnego, jak i lotnictwa państwowego. Co do zasady, KPBwLC nie obejmuje swym zakresem działań lotnictwa państwowego. Jednakże ze względu na współużytkowanie przestrzeni powietrznej oraz lotnisk przez oba rodzaje lotnictwa, dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego koniecznym jest utrzymywanie i doskonalenie współpracy z obszarem lotnictwa państwowego.

Pojęcie lotnictwa państwowego obejmuje lotnictwo wojskowe oraz lotnictwo służb porządku publicznego.

W zakresie lotnictwa wojskowego, ustawa – Prawo lotnicze przypisuje Ministrowi Obrony Narodowej, w pewnym zakresie, obowiązki związane z zarządzaniem lotnictwem wojskowym.

Nadzór Ministra Obrony Narodowej jest związany m.in. z:

- prowadzeniem rejestru wojskowych statków powietrznych;
- prowadzeniem rejestru lotnisk i lądowisk (także tych współużytkowanych);
- usuwaniem przeszkód w otoczeniu lotniska wojskowego;
- prowadzeniem rejestru wojskowych urządzeń naziemnych;
- tworzeniem wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego działających w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku;
- wykorzystaniem przestrzeni powietrznej;
- pracą Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego;
- lotniczymi zespołami poszukiwawczo-ratowniczymi.

Adekwatne zasady obowiązują w przypadku lotnictwa służb porządku publicznego w odniesieniu do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ze względu na konieczność zapewnienia współpracy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem pomiędzy wszystkimi rodzajami lotnictwa, przedstawiciele obu w/w Ministrów będą brać udział w posiedzeniach Rady ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa, o której mowa w rozdziale II.5.4. KPBwLC.

## **I.3. Nadzór nad bezzałogowymi statkami powietrznymi**

W związku z dynamicznym rozwojem branży bezzałogowych statków powietrznych (UAV, RPAS) ICAO wprowadziło w ciągu ostatnich kilku lat szereg zmian do załączników do Konwencji chicagowskiej dotyczących ogólnych regulacji w zakresie operacji lotniczych, rejestracji i wypadków.

Rozporządzenie bazowe wyłączyło stosowanie regulacji europejskich w stosunku do bezzałogowych statków powietrznych (BSP) o masie nieprzekraczającej 150 kg. W tym zakresie obowiązują regulacje krajowe poszczególnych państw członkowskich. Obecnie w Komisji Europejskiej trwają prace legislacyjne nad zmianą rozporządzenia bazowego, m. in. w zakresie bezzałogowych statków powietrznych, mające na celu usystematyzowanie regulacji obowiązujących w całej UE w jeden standard, jak również w celu wzajemnego uznawania zgód/ certyfikatów wydawanych przez państwa członkowskie, co przyczyni się do rozwoju branży.

Na podstawie ustawy - Prawo lotnicze (art. 126) w polskiej przestrzeni powietrznej mogą być wykonywane loty bezzałogowych statków powietrznych.

W zakresie wymagań dotyczących operatora wskazane one zostały w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie

świadectw kwalifikacji (Dz. U. z 2013 r. poz. 664 z późn. zm.) – określając wymagania dotyczące wykonywania operacji w zasięgu wzroku (Visual Line of Sight – VLOS) jak i poza zasięgiem wzroku (Beyond Visual Line of Sight BVLOS). Posiadanie świadectwa kwalifikacji (dokumentu potwierdzającego, że operator potrafi w sposób bezpieczny sterować takim urządzeniem), badań lotniczo-lekarskich oraz ubezpieczenia, wymagane jest jeżeli operator wykonuje lotu w celach innych niż rekreacyjne lub sportowe. Po dodatkowym przeszkoleniu i zadaniu egzaminów można uzyskać uprawnienie instruktorskie (INS).

Tak więc wszystkie loty związane ze świadczeniem usług, takich jak np. wykonywanie zdjęć czy kręcenie filmów, szkolenie wymagają posiadania świadectwa kwalifikacji wydawanego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego po zdaniu państwowego egzaminu praktycznego i teoretycznego. W przypadku świadectwa z uprawnieniem do lotów BVLOS wymagane jest przeszkolenia w ośrodku uznanym przez Prezesa ULC. Aktualnie w Polsce wydano ponad 2300 świadectw kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego.

Zasady użytkowania BSP nieprzekraczających MTOM 25 kg operujących w zasięgu widoczności wzrokowej zostały określone w *Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków* (Dz. U. z 2013 r. poz. 440 z późn. zm.).

Na podstawie *Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 kwietnia 2013 r. w sprawie przepisów technicznych i eksploatacyjnych dotyczących statków powietrznych kategorii specjalnej, nieobjętych nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego* (Dz. U. z 2013 r. poz. 524), BSP o MTOM większej niż 25 kg wymagają uzyskania pozwolenia na lot w kategorii specjalnej wydawanego przez Prezesa ULC.

Operator musi zapewnić bezpieczne wykonywanie lotu, tak by BSP nie stwarzał zagrożenia dla osób, mienia lub innych użytkowników przestrzeni powietrznej, również w przypadku uszkodzenia BSP.

Ze względu na fakt, iż wykonywanie operacji lotniczych przez bezzałogowe statki powietrzne jest stwarza nowe zagrożenia w obszarze lotnictwa cywilnego, Prezes Urzędu podjął szereg inicjatyw związanych z promocją bezpieczeństwa tychże operacji. Do bieżących działań należą:

1. Warsztaty organizowane dla środowiska lotniczego;
2. Akcja promocyjna pt. Lataj „z głową” bezzałogowo obejmująca:
  - ulotki rozdawane podczas zakupu modeli latających i bezzałogowych statków powietrznych;
  - spoty reklamowe w mediach;
  - dedykowana strona internetowa zawierająca informacje oraz FAQ w tym temacie: <http://www.ulc.gov.pl/uav>;
3. Zaliczenie zagrożenia związanego z operacjami bezzałogowych statków powietrznych do Planu Bezpieczeństwa wraz z poddaniem zdarzeń lotniczych związanych z UAV monitoringowi.

## LATANIE SPORTOWE I REKREACYJNE BEZZAŁOGOWYMI STATKAMI POWIETRZNYMI



## ROZDZIAŁ II – Polityka i cele bezpieczeństwa

### II.1. Polityka bezpieczeństwa

W celu osiągnięcia wysokiego poziomu bezpieczeństwa, Prezes Urzędu w ramach prowadzonego przez siebie nadzoru nad lotnictwem cywilnym:

- aktywnie współpracuje z EASA oraz ICAO celem minimalizowania ryzyka wykonywania operacji lotniczych, w których biorą udział polscy obywatele, polskie organizacje lotnicze i są zaangażowane polskie statki powietrzne;
- organizuje konferencje i warsztaty tematyczne na terenie Rzeczypospolitej Polskiej, podczas których są przedstawiane i omawiane międzynarodowe standardy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem lotniczym;
- wpływa na zredukowanie poziomu ryzyka w polskim przemyśle i środowisku lotniczym w porozumieniu i współpracy z podmiotami lotniczymi;
- kieruje się efektywnością przy tworzeniu nowych regulacji prawnych, aby nowe wymogi związane z bezpieczeństwem uwzględniały osiągnięcie celu przy możliwie niskich nakładach i obciążeniach finansowych podmiotów lotniczych i obywateli;
- prowadzi ocenę bezpieczeństwa w obszarze lotnictwa cywilnego i krajowego nadzoru lotniczego, opartą na mierzalnych wynikach, w obszarach związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa, występowaniem czynnika ludzkiego i kultury sprawiedliwego traktowania (Just Culture);
- dokumentuje i przedstawia korzyści związane z redukowaniem ryzyka.

Prezes Urzędu wdraża procesy monitorowania i planowania bezpieczeństwa lotniczego oraz podejmuje działania mające na celu rozwój wszelkich inicjatyw związanych z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa.

Jednocześnie Prezes Urzędu zobowiązuje się do wdrażania oraz stosowania norm i zalecanych metod postępowania wydawanych przez ICAO wszędzie tam, gdzie będzie to administracyjnie i technicznie możliwe.

W przypadku braku takich możliwości, Prezes Urzędu zapewnia, że każde odstępstwo od norm ICAO będzie niezwłocznie zgłaszane zgodnie z art. 38 Konwencji chicagowskiej.

## **II.2. Akceptowalny poziom wyników w zakresie bezpieczeństwa**

Standardy ICAO wymagają od Państw sygnatariuszy Konwencji chicagowskiej ustanowienia własnych programów bezpieczeństwa w celu osiągnięcia tzw. akceptowalnego poziomu wyników w zakresie bezpieczeństwa (Acceptable Level Of Safety Performance – ALoSP).

Wyznaczenie ALoSP jest związane z uprzednim:

1. Wybraniem krajowych wskaźników bezpieczeństwa (Safety Performance Indicator – SPI);
2. Określeniem dla nich celów bezpieczeństwa (Safety Performance Target – SPT);
3. Ustaleniem poziomów alarmowych (Alert Level – AL).

Jeżeli wartość wybranego wskaźnika (*SPI*) będzie znajdowała się pomiędzy wartościami granicznymi – celem i poziomem alarmowym, to można mówić o osiągnięciu akceptowalnego poziomu wyników w zakresie bezpieczeństwa (ALoSP) tego wskaźnika.

Rzeczpospolita Polska obecnie znajduje się w fazie definiowania krajowych wskaźników bezpieczeństwa. Ich publikacja będzie miała miejsce w Krajowym Planie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (dalej zwany „Planem Bezpieczeństwa”), jako krajowym odpowiedniku europejskiego EASp (o którym mowa w I.1.3. „Regulacje krajowe dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”).

Plan Bezpieczeństwa opracowuje Prezes Urzędu w oparciu o analizę zidentyfikowanych zagrożeń w lotnictwie cywilnym Rzeczypospolitej Polskiej oraz wskazane i zdefiniowane SPI przez EASA w EASp.

## **II.3. Polityka egzekwowania przepisów**

Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność lotnicza jest, niemalże w każdym obszarze, przedmiotem nadzoru i objęta jest obowiązkiem posiadania stosownych licencji, świadectw kwalifikacji oraz upoważnień z nich wynikających, a także upoważnień, certyfikatów, koncesji, zezwoleń, wydanych przez Prezesa Urzędu.

Powyższe obowiązuje pod warunkiem, że podmiot lub osoba fizyczna znajdują się w obszarze podlegającym pod polski nadzór lotniczy, zgodnie z zasadami przewidzianymi w ustawie – Prawo lotnicze oraz regulacjach europejskich.

Prezes Urzędu wydaje decyzje w w/w obszarach na zasadach określonych w Kodeksie postępowania administracyjnego oraz ustawie o swobodzie działalności gospodarczej. Powyższe regulacje zapewniają m.in. możliwość czynnego uczestnictwa w tym procesie podmiotu uprawnionego oraz przewidziano stosowny tryb odwoławczy od decyzji Prezesa Urzędu w sprawie. Prezes Urzędu wydaje decyzje, zarówno na podstawie prawa krajowego (ustawa - Prawo lotnicze oraz wydane na jej podstawie rozporządzenia), jak i przepisów UE (rozporządzenie bazowe i rozporządzenia wykonawcze),.

Odstępstwa i zwolnienia od przepisów krajowych lub europejskich są dopuszczalne jedynie wówczas, kiedy przepisy wprost przewidują taką możliwość. W zakresie AMC Dyrektora Wykonawczego EASA, podmioty mogą stosować własne AltMoC, o których mowa w rozdziale I.1.2 „Regulacje europejskie dotyczące Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem”. Jednakże nawet wtedy nie mogą one naruszać przepisów rozporządzenia bazowego i rozporządzeń wykonawczych.

Naruszanie zasad i wymogów prawa lotniczego może podlegać odpowiedzialności karnej. Zagadnienia te są uregulowane w ustawie – Prawo lotnicze, w oddzielnej części poświęconej przepisom karnym. W polskim systemie prawnym Prezes Urzędu nie posiada

kompetencji związanych z postępowaniem wyjaśniającym opartym na odpowiedzialności karnej, co nie wyłącza możliwości stosowania sankcji administracyjnych, w tym kar pieniężnych.

Prezes Urzędu posiada ustawowe kompetencje do ograniczania, zawieszania i cofania wydanych licencji, upoważnień, certyfikatów, koncesji, zezwoleń, świadectw kwalifikacji i uprawnień w sytuacji, kiedy powyższe informacje świadczące o tym, że podmiot przestał spełniać wymogi, na podstawie których otrzymał stosowne kompetencje po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego i zebraniu stosownych dowodów.

Na mocy przepisów europejskich, EASA oraz Komisja Europejska posiadają uprawnienia do nakładania kar pieniężnych na podmioty, które w rażący sposób nie przestrzegają przepisów przewidzianych w rozporządzeniu bazowym oraz rozporządzeniach wykonawczych do niego. Szczegółowe zasady związane z tym postępowaniem reguluje Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 646/2012 z dnia 16 lipca 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące grzywien i okresowych kar pieniężnych nakładanych na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 187 z 17.07.2012, str. 29).

#### **II.4. Badanie wypadków lotniczych**

Badanie wypadków lotniczych w RP jest procesem sformalizowanym i wykonywane jest na podstawie:

1. Ustawy – Prawo lotnicze i aktów wykonawczych do tej ustawy;
2. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35 z późn. zm.);
3. Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, które ma zastosowanie od dnia 15 listopada 2015 r.

Organem odpowiedzialnym za badanie wypadków lotniczych jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), szerzej omówiona w rozdziale II.5.3. Proces badania wypadków lotniczych jest oparty na założeniach i wymogach Załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej i ma na celu zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym. PKBWL nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych, zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa wyżej, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub administracyjnego za zgodą sądu.

Obowiązkiem badania objęte są wypadki i poważne incydenty lotnicze:

1. Cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej;
2. Cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał PKBWL uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku.



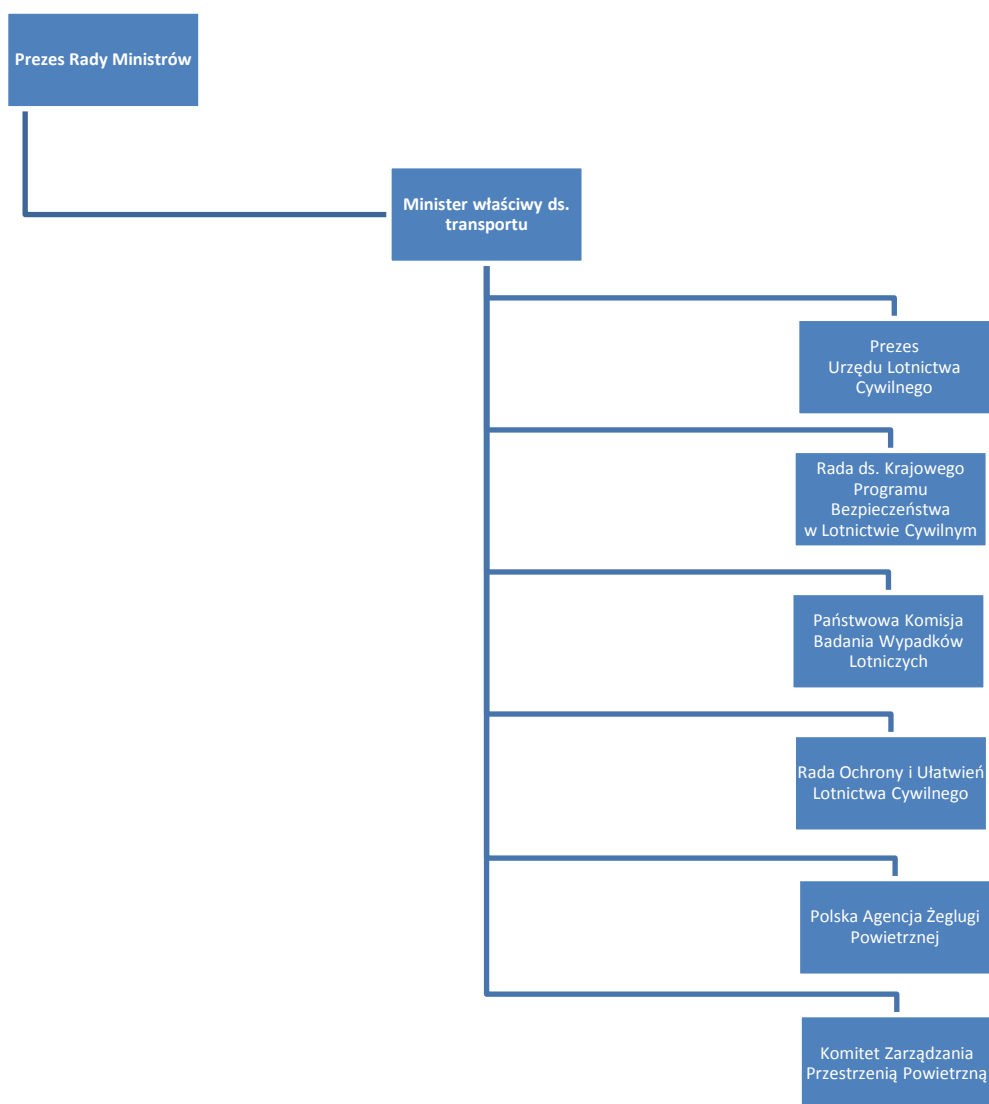
PKBWL obowiązkowo powiadamia każdorazowo Prezesa Urzędu o wszczęciu badania, a następnie w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego, przesyła Prezesowi Urzędu raport wstępny. Raport końcowy z badania jest wydawany w formie uchwały PKBWL.

## II.5. Odpowiedzialność i kompetencje organów państwa

W kontekście odpowiedzialności i kompetencji organów państwa w zakresie lotnictwa cywilnego należy wskazać trzy podmioty odgrywające podstawową rolę w kształtowaniu i realizowaniu polityki bezpieczeństwa:

1. Minister właściwy ds. transportu;
2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.

Powyższe podmioty działają na podstawie przepisów ustawy – Prawo lotnicze oraz aktów wykonawczych. Układ instytucjonalny przedstawia poniższy schemat:



### **II.5.1. Minister właściwy do spraw transportu**

Naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Minister właściwy ds. transportu. Sprawuje on nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce, w zakresie ustalonym w ustawie – Prawo lotnicze i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych. Posiada także kompetencje prawodawcze, w tym m.in. wydaje akty wykonawcze do ustawy – Prawo lotnicze. Minister właściwy ds. transportu sprawuje również nadzór nad działalnością Prezesa Urzędu.

W ramach systemu instytucjonalnego lotnictwa cywilnego w Polsce, przy Ministrze właściwym ds. transportu funkcjonuje wspomniana Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych.

Przy Ministrze właściwym ds. transportu działają także Rada Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, będące jego organami opiniodawczo-doradczymi.

Aktualnie trwają prace nad powołaniem Rady do spraw Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

### **II.5.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego**

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Jego kompetencje określa szczegółowo art. 21 ustawy – Prawo lotnicze. Należą do nich wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w w/w ustawie, innych aktach prawnych oraz umowach międzynarodowych na rzecz Ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie – Prawo lotnicze, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych.

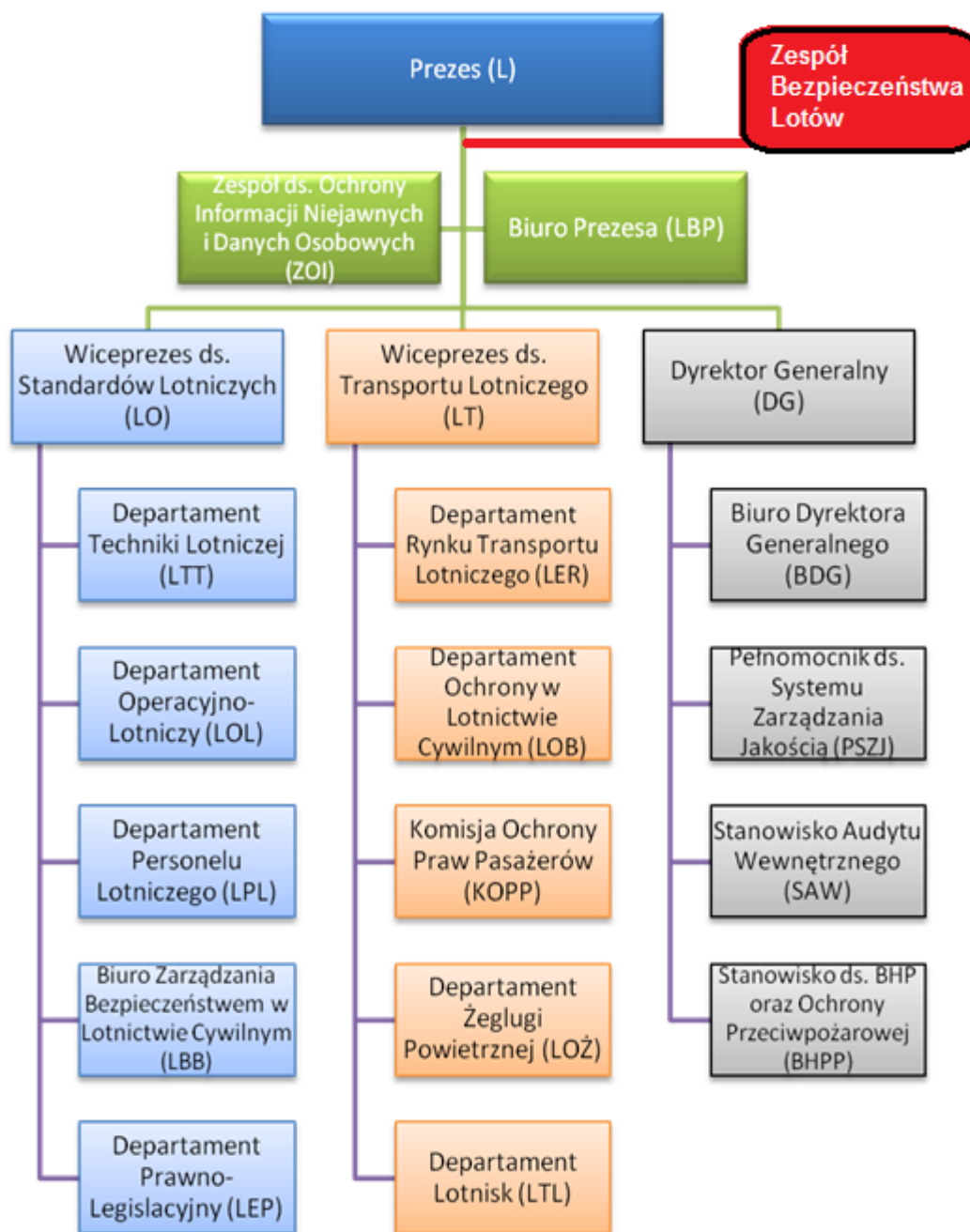
Podkreślenia wymaga fakt, że jako organ centralny Prezes Urzędu nie posiada uprawnień prawodawczych w obszarze lotnictwa cywilnego. Posiada je jedynie Sejm, Rada Ministrów i Minister właściwy ds. transportu. Prezesowi Urzędu przysługuje prawo inicjowania aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego oraz ich zmian, a także bierze czynny udział w ich przygotowaniu.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami obsada kierowniczych stanowisk państwowych następuje w wyniku otwartego i konkurencyjnego naboru. Prezesa Urzędu powołuje Prezes Rady Ministrów na wniosek Ministra właściwego ds. transportu, a Wiceprezesów, na wniosek Prezesa Urzędu – Minister właściwy ds. transportu.

Do zadań Prezesa Urzędu należy m.in.: kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej, nadzorowanie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, certyfikowanie podmiotów prowadzących działalność lotniczą, sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów oraz kwalifikacji personelu lotniczego. Prezes Urzędu realizuje również zadania związane ze sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych oraz prowadzeniem rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urządzeń naziemnych, personelu lotniczego oraz ewidencji lądowisk. Ponadto, Prezes Urzędu publikuje wytyczne i instrukcje w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów z zakresu lotnictwa cywilnego.

Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Wiceprezesów do spraw: Standardów Lotniczych oraz Transportu Lotniczego, Dyrektora Generalnego a także dyrektorów komórek organizacyjnych Urzędu. Szczegółowy podział kompetencji pomiędzy członków kierownictwa Urzędu określony jest decyzją Prezesa Urzędu w sprawie szczegółowego podziału zadań pomiędzy Prezesa, Wiceprezesów i Dyrektora Generalnego Urzędu.

Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Struktura Urzędu prezentuje się następująco:



Dodatkowo, Prezes Urzędu inicjuje przedsięwzięcia służące realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, współuczestniczy w tworzeniu projektów aktów prawnych.

Ponadto Prezes Urzędu inicjuje projekty międzynarodowych umów lotniczych i ich zmian, a także bierze udział w ich przygotowaniu i negocjowaniu, współpracuje z ICAO,

EASA i innymi podmiotami oraz organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego, a także z organami administracji lotniczej i nadzorami lotniczymi innych państw.

W Urzędzie funkcjonuje Zespół Bezpieczeństwa Lotów (ZBL) składający się z Prezesa Urzędu, Wiceprezesów, Dyrektorów Departamentów, Dyrektora Biura Prezesa oraz Dyrektora Biura Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym. ZBL ma charakter doradczy dla Prezesa Urzędu i jest odpowiednikiem Rady Bezpieczeństwa (Safety Board), wymaganej normami ICAO. Na cyklicznych posiedzeniach ZBL omawia się najważniejsze kwestie związane z bezpieczeństwem lotniczym. Przy pomocy ZBL, Prezes Urzędu podejmuje decyzje kierunkowe i strategiczne dla poszczególnych obszarów nadzoru nad lotnictwem cywilnym oraz corocznie uaktualnia Plan Bezpieczeństwa.

Oprócz ZBL, Prezes Urzędu powołuje zespoły zadaniowe do rozwiązania określonych zagadnień związanych ze zidentyfikowanymi zagrożeniami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, w skład których to zespołów wchodzi specjalistów z poszczególnych Departamentów Urzędu. Zespoły zadaniowe są krajowym odpowiednikiem SAG (Safety Action Group), o których mowa w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO.

### **II.5.3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**



Zgodnie z postanowieniami zawartymi w art. 26 Konwencji chicagowskiej, a także międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania wydanymi przez ICAO na podstawie art. 37 tej Konwencji, Rzeczpospolita Polska jest zobowiązana do przeprowadzania badania zdarzeń lotniczych zaistniałych na jej terytorium w celach profilaktycznych. W tym celu ustawa – Prawo lotnicze powołała do życia Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Komisja ta jest organem do spraw badania zdarzeń lotniczych w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej. PKBWL jest ciałem odpowiedzialnym za badanie wypadków i poważnych incydentów lotniczych i funkcjonuje zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej, jak również rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35 z późn. zm). W skład PKBWL wchodzi: przewodniczący, dwóch zastępców przewodniczącego, sekretarz oraz członkowie będący specjalistami w poszczególnych obszarach lotnictwa. PKBWL jest niezależna w swoich działaniach. Podlega jednakże kontroli Najwyższej Izby Kontroli. PKBWL posiada niezbędne wyposażenie do prowadzenia badań wypadków i poważnych incydentów oraz współpracuje w ramach specjalistycznych badań z instytutami i organizacjami badawczymi. Szerzej o podstawach prawnych i procesie badania zdarzeń lotniczych w rozdziale II.4. „Badanie wypadków lotniczych”.

### **II.5.4. Rada ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym**

Rada ds. KPBwLC stanowi organ o charakterze opiniodawczo-doradczym Ministra właściwego ds. transportu.

W skład Rady ds. KPBwLC wchodzi przedstawiciele:

- 1) Ministra właściwego ds. transportu;
- 2) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- 3) Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych;
- 4) Ministra Sprawiedliwości;

- 5) Ministra Obrony Narodowej;
- 6) Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Na zaproszenie Przewodniczącego Rady, w posiedzeniach Rady ds. KPBwLC mogą uczestniczyć przedstawiciele:

- Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
- Związku Regionalnych Portów Lotniczych,
- Zespołu Lokalizacji Zagrożeń w Lotnictwie Cywilnym,
- organizacji reprezentujących środowiska lotnicze,
- inni eksperci z zakresu lotnictwa, mogący swoją wiedzą i doświadczeniem służyć podnoszeniu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Udział przedstawiciela Ministra właściwego ds. transportu jest związany ze sprawowanym nadzorem nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce za KPBwLC oraz nadzorem nad działalnością Prezesa Urzędu jak również możliwością podejmowania działań legislacyjnych na szczeblu rządowym.

Obecność w Radzie ds. KPBwLC Prezesa Urzędu jest związana z odpowiedzialnością tego organu za wdrożenie i realizację KPBwLC na poziomie instytucji krajowego nadzoru nad lotnictwem cywilnym.

Uczestnictwo na posiedzeniach Rady ds. KPBwLC przedstawiciela PKBWL ma zagwarantować obecność eksperta z dziedziny badań wypadków lotniczych, a zarazem przedstawiciela organu wydającego zalecenia profilaktyczne na podstawie przeprowadzanych badań wypadków lotniczych.

Udział przedstawiciela Ministra Sprawiedliwości jest niezbędny ze względu na aspekty *Just Culture* w procesie zgłaszania i badania zdarzeń lotniczych, związane z odpowiedzialnością karną podmiotów lotniczych oraz ich pracowników.

Obecność przedstawiciela Ministra Obrony Narodowej oraz przedstawiciela Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji ma związek ze wspólnym wykorzystywaniem przestrzeni powietrznej oraz wykonywaniem operacji na lotniskach współużytkowanych przez lotnictwo cywilne oraz państwowe.

Do zadań Rady ds. KPBwLC będzie należeć w szczególności:

- opiniowanie zmian do KPBwLC;
- inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- opracowywanie stanowiska w sprawach zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, wskazanych przez Ministra właściwego ds. transportu;
- opiniowanie Planu Bezpieczeństwa (w tym wartości SPI, SPT i ALoSP), stanowiącego załącznik do KPBwLC, przedstawianego przez Prezesa Urzędu.

Organizację i tryb działania Rady określi regulamin ustalony przez Ministra właściwego ds. transportu w drodze zarządzenia.

## **II.6. Odpowiedzialność w zakresie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym**

Odpowiedzialność za KPbWLC spoczywa zarówno na Ministrze właściwym ds. transportu, jako naczelnym organie administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, oraz na Prezesie Urzędu, pełniącym funkcję organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego w rozumieniu przepisów ustawy – Prawo lotnicze oraz funkcję władzy lotniczej, w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych.

Ze względu na zadania, które ustawa – Prawo lotnicze nakłada na Prezesa Urzędu, oraz mając na uwadze kompetencje i możliwość wykorzystania specjalistycznej wiedzy w obszarze zarządzania bezpieczeństwem posiadanej przez pracowników Urzędu, opracowanie, wdrożenie i aktualizację KPbWLC powierza się Prezesowi Urzędu.

W ramach Urzędu funkcjonuje Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, którego rolą jest m.in. koordynacja spraw dot. KPbWLC w Urzędzie.

## **II.7. Aktualizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym**

KPbWLC jest dokumentem opisującym zasady, jakimi kieruje się Rzeczpospolita Polska w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Ze względu na dynamikę zmian w wymogach, normach i przepisach w tym obszarze, koniecznym jest systematyczne uaktualnianie KPbWLC wraz z jego załącznikiem – Planem Bezpieczeństwa.

Źródłem zmian mogą być nie tylko nowe przepisy krajowe związane z dostosowywaniem nadzoru prowadzonego przez Prezesa Urzędu do koncepcji proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem, ale również normy ICAO związane z nowelizacją Załącznika 19 oraz przepisy w nowych rozporządzeniach unijnych. Podmiotem odpowiedzialnym za aktualizację KPbWLC jest Prezes Urzędu, który przedstawia projekt zmian KPbWLC Ministrowi właściwemu ds. transportu i Radzie ds. KPbWLC.

## **ROZDZIAŁ III – Zarządzanie bezpieczeństwem**

### **III.1. Wymagania z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem**

SMS jest filarem Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, dlatego bez efektywnego wdrożenia, utrzymywania i ciągłego doskonalenia SMS w podmiotach lotniczych nie ma możliwości zagwarantowania efektywności KPbWLC.

Nadzór nad SMS w podmiotach lotniczych jest kluczowym zadaniem Prezesa Urzędu w zarządzaniu bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w skali kraju.

Obowiązkiem wdrożenia i utrzymania SMS objęci są:

- operatorzy lotniczy,
- zarządzający lotniskami certyfikowanymi,
- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- organizacje szkolenia lotniczego,
- operatorzy FSTD,
- centra medycyny lotniczej.

Obowiązkiem wdrożenia i utrzymania SMS docelowo objęte będą:

- organizacje obsługowe,
- organizacje zarządzania ciągłą zdolnością do lotu,
- organizacje projektujące,
- organizacje produkujące.

Obecnie podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej nie mają obowiązku wdrożenia i utrzymania SMS, niemniej jednak ze względu na współpracę z operatorami lotniczymi lub zarządzającymi lotniskami, wymóg wdrożenia i utrzymania SMS może pojawić się w ich organizacjach jako wymaganie wynikające z umów handlowych, o czym więcej w rozdziale III.1.7. „Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej”.

### **III.1.1. Operatorzy lotniczy**

Podstawowe przepisy dotyczące Systemu Zarządzania w operacjach lotniczych można odnaleźć w Załączniku IV rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych.

Rozporządzeniem wykonawczym precyzującym wymagania w zakresie wykonywania operacji lotniczych jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012r. zmienione rozporządzeniami:

1. rozporządzeniem Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. (Dz. Urz. UE L 227 z 24.08.2013 r. str. 1);
2. rozporządzeniem Komisji (UE) nr 71/2014 z dnia 27 stycznia 2014r. (Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014 r. str. 27);
3. rozporządzeniem Komisji (UE) nr 83/2014 z dnia 29 stycznia 2014r. (Dz. Urz. UE L 28 z 31.01.2014 r. str. 17);
4. rozporządzeniem Komisji (UE) nr 379/2014 z dnia 24 kwietnia 2014 r. (Dz. Urz. UE L 124 z 24.04.2014 r. str. 1);
5. rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/140 z dnia 29 stycznia 2015 r. (Dz. Urz. UE L 24 z 30.01.2015 r. str. 5);
6. rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/640 z dnia 23 kwietnia 2015 r. w sprawie dodatkowych specyfikacji zdatowności do lotu dla danego rodzaju operacji oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 965/2012. (Dz. Urz. UE nr L 106/18 z 24 kwietnia 2015).

Podstawowym dokumentem, określającym obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania jest ORO.GEN.200 umieszczony w Części ORO Podczęści GEN Sekcji II Załącznika III rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012.

Niezależnie od generalnej zasady dostosowania Systemu Zarządzania do wielkości i złożoności organizacji, w której został wdrożony, przepisy europejskie dzielą podmioty pod kątem wymagań związanych z Systemem Zarządzania na dwie grupy:

- organizacje typu non-complex,
- organizacje typu complex.

Kryteria powyższego podziału wskazane są w AMC1 ORO.GEN.200(b) uzupełnionym przez Wytyczne Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 marca 2014 r. w sprawie określenia kryteriów małej i dużej organizacji (Dz. Urz. ULC poz. 24).

Wytyczne zawierają listę sytuacji, w których nadzór lotniczy dokonuje ustalenia wielkości organizacji oraz procedurę jaką powinna zastosować. Wskazują ponadto kryteria podmiotowe, według których organizacje będą mogły zostać zakwalifikowane jako małe oraz szczegółowe kryteria odnoszące się do ilości personelu zaangażowanego w działalność organizacji – jako czynnika mającego wpływ na kwalifikację podmiotu.

Niezależnie od powyższych wymogów, wytyczne przewidują możliwość określenia wielkości organizacji przez samego Kierownika odpowiedzialnego. Możliwość ta jest

uwarunkowana złożonością czynności, jakie organizacja dodatkowo wykonuje w ramach swojej działalności.

### **III.1.2. Zarządzający lotniskami certyfikowanymi**

Wymogi dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania przez zarządzających lotniskami zostały opisane w Załączniku Va do rozporządzenia bazowego, który określa zasadnicze wymagania dotyczące lotnisk.

Rozporządzeniem wykonawczym w zakresie zarządzania lotniskami jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008. Podstawowym przepisem, określającym obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania jest przepis ADR.OR.D.005 umieszczony w Podczęści D Załącznika III wspomnianego rozporządzenia wykonawczego. Wejście w życie przepisów dotyczących Systemu Zarządzania, zawartych w rozporządzeniu wykonawczym wraz z zasadami konwersji obowiązujących certyfikatów wskazane jest odpowiednio w art. 6 i 11 w/w rozporządzenia.

Dla lotnisk posiadających certyfikat wydany w oparciu o przepisy krajowe, na podstawie ustawy - Prawo lotnicze oraz § 3 rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. poz. 1420), wymagane jest spełnienie wymogów określonych w Załączniku 19 – Dodatek 2 – Struktura Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. SMS ma być dostosowany do wielkości organizacji i złożoności świadczonych usług.

Zarządzający lotniskami spełniający warunki określone w rozporządzeniu bazowym, którzy zdecydują się poddać procesowi konwersji certyfikatów powinni spełniać wymagania określone w pkt. ADR.OR.D.005 z uwzględnieniem odpowiednich AMC.

Pozostali zarządzający lotniskami, na podstawie obowiązujących przepisów art. 68 ust. 2 pkt 11 ustawy - Prawo lotnicze obowiązani są koordynować prace lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego.

Dla lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji oraz na lotniskach użytku wyłącznego, tj. lotniskach niepodlegających przepisom dotyczącym Systemu Zarządzania, opublikowanych w rozporządzeniu bazowym i wykonawczym, SMS został jedynie określony w rozdziałach 3 i 4 w/w rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju w sprawie warunków eksploatacji lotnisk, które obowiązuje od dnia 1 czerwca 2015 roku. Powyższe procedury zawarte są w instrukcjach operacyjnych w/w lotnisk.

### **III.1.3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej**

Przepisy dotyczące SMS w zarządzaniu ruchem lotniczym zostały określone w:

1. Rozporządzeniach ramowych dotyczących Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej tj.:

a) rozporządzeniu (WE) nr 549/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 1, z późn. zm.),

b) rozporządzeniu (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 10, z późn. zm.),

c) rozporządzeniu (WE) nr 551/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 w sprawie organizacji i użytkowania przestrzeni powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 20, z późn. zm.),



d) rozporządzeniu (WE) nr 552/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. w sprawie interoperacyjności Europejskiej Sieci Zarządzania Ruchem Lotniczym (Dz. Urz. UE L 96 z 31.03.2004, str. 26, z późn. zm.),

zmienionych przez rozporządzenie nr 1070/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 21 października 2009 r. zmieniające rozporządzenia (WE) nr 549/2004, (WE) nr 550/2004, (WE) nr 551/2004 oraz (WE) nr 552/2004 w celu poprawienia skuteczności działania i zrównoważonego rozwoju europejskiego systemu lotnictwa (Dz. Urz. UE L 300 z 14.11.2009, str. 34);

2. Rozporządzeniu nr 1108/2009 Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) z dnia 21 października 2009 r. zmieniającym rozporządzenie (WE) nr 216/2008 w zakresie lotnisk, zarządzania ruchem lotniczym i służb żeglugi powietrznej oraz uchylające dyrektywę 2006/23/WE (Dz. Urz. UE L 309 z 24.11.2009, str. 51);

3. Rozporządzeniu Komisji (UE) Nr1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiającym wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej oraz zmieniającym rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011 str. 23, z późn. zm.).

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1035/2011 zawiera wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej (ANS), w szczególności zobowiązanie, zgodnie z którym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zarządzają bezpieczeństwem wszystkich swoich służb. W związku z tym faktem ustanawiają formalne kontakty ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami mogącymi mieć bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ich służb. Dodatkowo zgodnie z Załącznikiem II do w/w rozporządzenia, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego posiadają SMS stanowiący integralną część zarządzania swoimi służbami. SMS ma zapewniać systematyczne zarządzanie bezpieczeństwem w sposób sformalizowany, wyraźnie określony i proaktywny. Musi opierać się na zadeklarowanej polityce bezpieczeństwa, określającej podstawowe podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem.

Eurocontrol opracowała szereg dokumentów GM, zawierających m.in. omówienie wymogów rozporządzenia Komisji (UE) nr 1035/2011, wraz z gotowymi listami kontrolnymi.

#### **III.1.4. Organizacje szkolenia lotniczego**

Wymogi dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania w organizacjach szkolenia lotniczego zostały opisane w Załączniku III do rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów.

Rozporządzeniem wykonawczym w zakresie organizacji szkolenia lotniczego jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmienione rozporządzeniami:

1. Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 290/2012 z dnia 30 marca 2012 r. (Dz. Urz. UE L 100 z 05.04.2012 r. str. 1, z późn. zm.);
2. Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 70/2014 z dnia 27 stycznia 2014 r. (Dz. Urz. UE L 23 z 28.01.2014 r. str. 25);
3. Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 245/2014 z dnia 13 marca 2014 r. (Dz. Urz. UE L 74 z 14.03.2014 r. str. 33);
4. Rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/445 z dnia 17 marca 2015 r. (Dz. Urz. UE L 74 z 18.03.2015 r. str. 1).

Podstawowymi przepisami określającymi obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania są art. 10a wspomnianego rozporządzenia wykonawczego oraz przepis ORA.GEN.200 umieszczony w Sekcji II Podczęści GEN Załącznika VII do tego rozporządzenia.

Podobnie jak w przypadku operatorów lotniczych (patrz rozdział III.1.1. Operatorzy lotniczy), niezależnie od generalnej zasady dostosowania Systemu Zarządzania do wielkości i złożoności organizacji, w której został wdrożony, przepisy europejskie dzielą organizacje szkolenia lotniczego pod kątem wymagań związanych z Systemem Zarządzania na grupy:

- 1) organizacje typu *non-complex*;
- 2) organizacje typu *complex*.

Kryteria powyższego podziału wskazane są w AMC1 ORA.GEN.200(b) uzupełnione przez wspomniane już Wytyczne Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 marca 2014 r.

Dodatkowo wyróżnionym rodzajem organizacji szkolenia lotniczego, pod kątem wymagań dla zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i monitorowania zgodności, są organizacje prowadzące szkolenie tylko w zakresie LAPL, PPL, SBL lub BPL.

### **III.1.5. Centra Medycyny Lotniczej**

Wymogi dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania w centrach medycyny lotniczej zostały opisane w Załączniku III do rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów.

Rozporządzeniem wykonawczym regulującym kwestie centrów medycyny lotniczej jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 zmienione wskazanymi w rozdziale III.1.4 rozporządzeniami. Podstawowymi przepisami, określającymi obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania są art. 10c wspomnianego rozporządzenia wykonawczego oraz przepis ORA.AeMC.200 umieszczony w Sekcji II, Podczęści AeMC, Załącznika VII do w/w rozporządzenia.

Niezależnie od generalnej zasady dostosowania Systemu Zarządzania do wielkości i złożoności organizacji, w której został wdrożony, przepisy europejskie kwalifikują centra medycyny lotniczej do grupy typu *non-complex*.

### **III.1.6. Organizacje obsługowe, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, produkujące i projektujące**

W przypadku zatwierdzonych organizacji obsługowych, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, produkujących i projektujących nie obowiązują jeszcze na poziomie europejskim sprecyzowane wymagania w zakresie SMS, jak ma to miejsce w przypadku organizacji szkolenia lotniczego czy operatorów lotniczych.

Jednakże należy wskazać, że Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego podjęła już stosowne działania legislacyjne mające na celu wpisanie elementów składających się na SMS do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1321/2014 oraz rozporządzenia Komisji (UE) Nr 748 /2012. W tym zakresie należy wskazać między innymi na dokument EASA tj. NPA–2013–01 (B) "*Embodiment of Safety Management System (SMS) requirements into Commission Regulation (EC) No 2042/2003*" (obecnie 1321/2014) oraz NPA 2015–03 "*Embodiment of Level of Involvement (LOI) and Safety Management System (SMS)*"

*requirements into Part-21*”. Analiza nowych projektów w zakresie organizacji zarządzania ciągłą zdadnością do lotu oraz organizacji obsługowych, produkujących i projektujących, wskazuje na ich duże podobieństwo do rozwiązania zawartego w rozporządzeniu Komisji UE nr 965/2012. Zgodnie z projektowanym przepisem, organizacje zaangażowane w obsługę, produkcję, projektowanie i zarządzanie ciągłą zdadnością do lotu statków powietrznych będą musiały ustanowić własny system zarządzania i wyraźnie określić zakresy obowiązków i odpowiedzialności w ramach struktury organizacji, w tym bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczeństwo spoczywającą na kierowniku odpowiedzialnym.

Warto wskazać, że zgodnie z przepisem ORO.GEN.200 a(3), operator lotniczy (o którym mowa w rozdziale III.1.1. „Operatorzy lotniczy”) musi wprowadzić system SMS, obejmujący kwestie zdadności do lotu. Na podstawie przepisu M.A.712(e) dla operatorów lotniczych, system zarządzania operatora lotniczego powinien obejmować również działania związane z zarządzaniem ciągłą zdadnością do lotu, nawet jeżeli współpracująca z operatorem lotniczym organizacja CAMO nie wprowadziła własnego SMS. Tym samym procedury SMS operatora lotniczego powinny zapewniać integralność w zarządzaniu bezpieczeństwem związanym ze zdadnością do lotu.

Dodatkowo operator lotniczy, w zakresie własnego SMS, powinien zapewnić poprzez warunki zawartej umowy obsługowej z AMO, należyte przestrzeganie zasad przepływu informacji i koordynacji działań związanych z bezpieczeństwem.

### **III.1.7. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej**

Na chwilę obecną podmioty świadczące obsługę naziemną (ground handling service providers) nie mają obowiązku wdrożenia i posiadania SMS. Nie oznacza to jednak, że ten rodzaj podmiotów jest całkowicie zwolniony z konieczności zarządzania bezpieczeństwem.

Z istoty działań podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej wynika konieczność współpracy z zarządzającym lotniskiem i stosowania się do Instrukcji Operacyjnej Lotniska (INOP)

Zgodnie z przepisem ADR.OR.D.025 rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r., zarządzający lotniskiem certyfikowanym jest zobowiązany do zapewnienia, że jego system zarządzania uwzględnia koordynację i współdziałanie z procedurami bezpieczeństwa innych organizacji działających lub świadczących usługi na terenie lotniska. Dodatkowo, na podstawie punktu (b) do wspomnianego przepisu, zarządzający lotniskiem ma zapewnić, aby organizacje działające lub świadczące usługi na terenie lotniska (np. podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej) posiadały procedury bezpieczeństwa, zgodne ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia bazowego i jego przepisów wykonawczych oraz z wymaganiami określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska. Tym samym, na podstawie powyższego przepisu, zarządzający lotniskiem może wprowadzić elementy SMS w instrukcji operacyjnej lotniska, a organizacje działające i świadczące usługi na terenie lotniska zobowiązane są do ich przestrzegania.

Podobna sytuacja występuje w przypadku operatorów lotniczych, mających podpisane umowy handlowe z podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej. W ramach zawartej umowy, operator lotniczy może wymagać, aby procedury związane z zarządzaniem bezpieczeństwem podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej były zgodne z polityką bezpieczeństwa i procedurami SMS operatora lotniczego. Tym samym podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej muszą być przygotowane do sytuacji, w której wdrożenie SMS – nieobowiązkowe z punktu widzenia przepisów SMS, będzie jednak konieczne do realizacji ich działań wobec operatora lotniczego, z którym mają podpisaną umowę lub na konkretnym lotnisku, które takie wymogi przewidziało w swojej instrukcji operacyjnej.

### III.2. Ocena poziomu bezpieczeństwa w podmiotach lotniczych

Zastosowanie standardowych szkoleń, procedur i narzędzi oceny przez nadzór lotniczy może znacznie pomóc w ocenie różnych organizacji. Dotyczy to również oceny tych organizacji, które wykonują działalność lotniczą w więcej niż jednym obszarze wymienionym w rozporządzeniu bazowym. Tym samym nadzór Prezesa Urzędu nad SMS w podmiotach będzie zintegrowany, a nie prowadzony w odizolowanych od siebie procesach. Ocena SMS w podmiocie zawiera ocenę sposobu organizacji opracowania i monitorowania swojego własnego bezpieczeństwa i przeglądu wskaźników (SPI) organizacji.

Aby pomóc organizacjom we wdrażaniu SMS oraz opracowaniu metod identyfikacji zagrożeń, Prezes Urzędu organizuje warsztaty i seminaria, podczas których omawiana jest tematyka SMS. Są to m.in. warsztaty standaryzacyjne dla inspektorów Urzędu oraz konferencje dla przedstawicieli środowiska lotniczego. Na stronie internetowej Urzędu można odnaleźć materiały promocyjne i szkoleniowe z w/w zakresu.

Ocena SMS podmiotów przebiega w dwóch etapach:

1. W pierwszej kolejności oceniana jest cała dokumentacja operacyjna organizacji pod kątem spełnienia wymogów SMS, określonych w rozporządzeniach wykonawczych Komisji Europejskiej oraz standardów wymaganych na podstawie wspomnianego w rozdziale I.1.1. Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO – *SMM Doc. 9854*. Do dokumentacji podlegającej akceptacji Prezesa Urzędu należy:

- a) Podręcznik Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem,
- b) Podręcznik Monitorowania Zgodności,
- c) procedury zarządzania w Instrukcji Operacyjnej, w tym zarządzania zmianą;

2. W przypadku akceptacji w/w dokumentacji, Prezes Urzędu weryfikuje podczas kolejnej kontroli podmiotu:

- a) czy postanowienia wewnętrznych procedur są rzeczywiście realizowane wewnątrz podmiotu, zgodnie z zaakceptowaną dokumentacją;
- b) czy System Zarządzania Bezpieczeństwem jest w danej organizacji efektywny.

Badanie efektywności SMS polega na sprawdzeniu, czy identyfikacja zagrożeń, analiza ryzyka i działania z tym związane mają rzeczywiste odzwierciedlenie w poziomie bezpieczeństwa organizacji. Do oceny efektywności SMS Prezes Urzędu wykorzystuje narzędzie oceny opracowane przez międzynarodową grupę ds. zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management International Colaboration Group – SM ICG). Narzędzie to opiera się na szeregu wskaźników, które mają pomóc władzom nadzoru lotniczego ocenić skuteczność SMS funkcjonujących w różnych typach organizacji. Wymaga ono interakcji z organizacją obejmującej rozmowy z całym personelem organizacji w ramach prowadzonej oceny. Narzędzie to przewiduje możliwość posługiwania się różnymi metodologiami prowadzenia nadzoru, począwszy od tradycyjnego nadzoru opartego na sprawdzeniu zgodności aż do nadzoru opartego na sprawdzeniu działania, co stanowi ocenę nie tylko zgodności, ale również skuteczności SMS.

Narzędzie to ma na celu wskazanie przewidywanego standardu systemu SMS działającego w organizacji w kontekście zgodności z regulacjami SMS oraz jego działania w celu skutecznego zarządzania ryzykiem.

Narzędzie zostało opracowane w celu harmonizacji podejścia do systemu SMS w skali globalnej, ustanawiając równoważny standard w nadzorze SMS. Członkowie SM ICG podjęli

i będą podejmować wysiłki mające na celu zapewnienie, że branża lotnicza osiąga ten sam poziom skuteczności.

W obszarze SPI ustanawianych przez samą organizację przyjęto koncepcję wdrażania SMS, opublikowaną w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO, polegającą na tym, że podmiot określa własne SPI dopiero po uprzednim wdrożeniu i ustabilizowaniu SMS. Tym samym spełnienie wymogów związanych z ustaleniem SPI, SPT, AL, etc. będzie wymagane od organizacji dopiero po 12–24 miesiącach od wdrożenia samego SMS. Takie podejście pozwala na wdrożenie i rozwinięcie SMS w organizacji zgodnie z ogólnymi zasadami, a nie pod kątem konkretnych wartości liczbowych wybranych wskaźników.

ALoSP stosowany do poziomu SMS wymaganego w podmiotach jest określony w Planie Bezpieczeństwa.

### **III.3. Profilowanie podmiotów lotniczych pod kątem bezpieczeństwa**

Prezes Urzędu prowadzi profilowanie podmiotów lotniczych pod kątem bezpieczeństwa w obszarach:

1. Personelu lotniczego;
2. Operacji lotniczych.

Profilowanie polega na objęciu podmiotu nadzorem bieżącym, opartym o:

1. Program Prowadzenia Nadzoru, w przypadku o którym mowa w pkt. 1;
2. Ciągły Nadzór Operacyjny, w przypadku o którym mowa w pkt 2;

zgodnie z zasadami *Performance Based Oversight*.

Audyty w ramach nadzoru bieżącego wykonywane są w każdym podmiocie w zakresie wymienionych obszarów w oparciu o właściwe dla tego podmiotu przepisy i procedury, z uwzględnieniem jego wielkość oraz stopnia skomplikowania, szybkości i sposobu reagowania na występujące zagrożenia, złożoności floty, rodzaju wykonywanych operacji oraz zakresu prowadzonej działalności (profil ryzyka).

Zarówno Program Prowadzenia Nadzoru, jak i Ciągły Nadzór Operacyjny określają częstotliwość audytów w danym cyklu nadzoru. Zakres audytów opracowywany jest na podstawie analizy ryzyka bezpieczeństwa dla danej organizacji.

Analiza prowadzona jest każdego roku dla każdego posiadacza certyfikatu oraz dodatkowo w następujących przypadkach:

- 1) Po wprowadzeniu zatwierdzonej zmiany;
- 2) Po zdarzeniu lotniczym;
- 3) Po uzyskaniu jakiegokolwiek informacji związanej z bezpieczeństwem prowadzonych operacji lotniczych w danej organizacji;
- 4) Po stwierdzeniu nieprawidłowości poziomu 1.

Źródłami informacji dla prowadzonej analizy są:

- raporty z audytów, kontroli okresowych i doraźnych,
- rejestr niezgodności, w tym m.in. informację o przeterminowanych niezgodnościach,
- dokumentacja organizacji,

- informacje o zdarzeniach lotniczych,
- rejestr zmian w organizacjach,
- raporty z audytów wewnętrznych,
- wyniki w zakresie bezpieczeństwa i przestrzegania przepisów,
- inne uzyskane przez ULC informacje o organizacji.

Zgodnie z wymogami unijnymi, pierwszy cykl planowania nadzoru po wydaniu certyfikatu nie może przekroczyć 24 miesięcy. Maksymalny interwał audytów przewidziany przepisami europejskimi to 4 lata.

W zakresie profilowania zarządzających lotniskami i organizacji świadczących usługi lotnicze (AWC i AHAC) trwają prace nad stosownymi procedurami i kryteriami.

## **ROZDZIAŁ IV – Zapewnienie bezpieczeństwa**

### **IV.1. Nadzór nad bezpieczeństwem**

Inspektorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego działają w oparciu o opracowane procedury wykonywania czynności nadzoru nad organizacjami. Procedury te są publikowane w wytycznych Prezesa Urzędu oraz Podręcznikach Certyfikacji i Nadzoru. Szczegóły można odnaleźć w regulacjach „Polityki wdrażania i egzekwowania przepisów” (patrz rozdział II.3), która podkreśla, że nadzór działa w celu osiągnięcia przez podmioty zgodności z przepisami i wymogami. Niestosowanie się do tych przepisów i wymogów może skutkować zastosowaniem przewidzianych prawem sankcji, z odpowiedzialnością karną włącznie.

Zgodnie z modelem nadzoru przyjętym w regulacjach Komisji Europejskiej, niezgodności są kwalifikowane według ich wpływu na bezpieczeństwo – zaczynając od niezgodności, która nie ma wpływu na poziom bezpieczeństwa, a tym samym wymaga od podmiotu co najwyżej przedstawienia harmonogramu działań naprawczych, kończąc na niezgodności poziomu krytycznego, gdzie działanie Prezesa Urzędu może polegać na zawieszeniu nadanych uprawnień i/lub wstrzymaniu wykonywania operacji.

W przypadku organizacji, która ma problemy z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa możliwe jest objęcie jej dodatkowymi działaniami nadzorczymi oraz zwiększenie liczby kontroli (np. ustanowienie harmonogramu kontroli podmiotu raz na miesiąc). Działania takie były już stosowane przez Prezesa Urzędu.

Powyższy model stopniowości sankcji wraz z progresywnym podziałem działań z zakresu nadzoru ma się przyczynić do utrzymania właściwych standardów przez podmioty lotnicze.

### **IV.2. Obieg informacji związanych z bezpieczeństwem**

Podstawowy obieg informacji związanych z bezpieczeństwem na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest oparty na obowiązkowym zgłaszaniu zdarzeń lotniczych. Niezależnie od powyższego procesu istnieją dodatkowe procedury zgłaszania, nie tylko zdarzeń lotniczych, ale wszelkich okoliczności mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym. Procedury te oparte są na zasadzie dobrowolności i poufności. Przewidziana została możliwość przekazywania takich informacji w postaci anonimowej.

Dane ze wszystkich tych systemów podlegają analizie pod kątem identyfikowania zagrożeń, przewidywania możliwych scenariuszy ich wystąpienia oraz ocenie ryzyka.

#### IV.2.1 Obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń lotniczych

Ustawa – Prawo lotnicze w art. 135a wskazuje podmioty, które w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania obowiązane są zgłaszać PKBWL zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu. Zgłoszenie takiego zdarzenia powinno być dokonane do PKBWL w ciągu 72h od momentu zaistnienia. W oparciu o przepis ORO.GEN.160, operator lotniczy zgłasza dodatkowo w/w zdarzenia do organu nadzoru lotniczego oraz ma obowiązek zgłaszania wszelkich niesprawności i usterek technicznych do organizacji projektującej.

W oparciu o obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń, działania Prezesa ULC polegają między innymi na gromadzeniu i przetwarzaniu informacji o zdarzeniach lotniczych w komputerowej bazie danych (European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems – „ECCAIRS”), a w szczególności:

- gromadzeniu i analizowaniu zgłoszeń zdarzeń lotniczych, raportów z badania zdarzeń i informacji pozyskanych z innych źródeł dla potrzeb kodowania zdarzeń lotniczych;
- standaryzowaniu danych (dot. zdarzeń), z wykorzystaniem taksonomii ICAO ADREP (Accident/Incident Data Reporting), HEIDI (Harmonisation of European Incident Definitions Initiative for ATM), CAST (Commercial Aviation Safety Team) i ATA (Air Transport Association of America);
- przygotowywaniu krótkich analiz na podstawie posiadanych danych;
- integracji i rozpowszechnianiu danych pomiędzy krajowymi i unijnymi organami i instytucjami lotniczymi.

Wprowadzanie danych do systemu polega przede wszystkim na standaryzacji – przetłumaczeniu danych, zakodowaniu informacji ze zdarzeń w jednoznacznych dla wszystkich użytkowników pojęciach, co umożliwia wymianę informacji między użytkownikami i daje możliwość prowadzenia analiz na spójnych danych na różnych poziomach, zależnie od potrzeb instytucji posiadających w/w dane.

Wprowadzaniem danych do ECCAIRS zajmuje się wyspecjalizowana komórka Biura Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, na podstawie formularzy zgłoszeń zdarzeń lotniczych od polskich i (gdzie ma to zastosowanie) zagranicznych podmiotów lotniczych, do czego zobowiązuje je rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady UE nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych (stosowane od 15 listopada 2015 r.) jak i ustawa – Prawo lotnicze.

Zgodnie z taksonomią ICAO ADREP, HEIDI, CAST, ATA, w 2014 r. wprowadzono do systemu ECCAIRS 2265 zdarzeń lotniczych, które wpłynęły na 2794 drukach zgłoszeń (różnica wynika z różnych źródeł zgłoszeń tego samego zdarzenia).

W bazie danych nie rejestruje się danych osobowych. Z bazy tej korzystają niezależnie, w zakresie swoich kompetencji, Prezes Urzędu oraz PKBWL. Z bazy danych mogą korzystać także właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisja Europejska, jako podmioty uczestniczące w systemie wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów.

W ramach „*Just Culture*” w obszarze obowiązkowego systemu zgłaszania, w ustawie – Prawo lotnicze wprowadzono zakaz dyskryminowania pracowników, którzy dokonali

zgłoszenia. Dodatkowo istotny jest przepis art. 135a ust. 5 ustawy – Prawo lotnicze, który przewiduje, że z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia dokonanego zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania. Powyższe mechanizmy mają zapewnić bezpieczeństwo zgłaszającym, a tym samym umożliwić zgłaszania zdarzeń, o których w inny sposób nie można byłoby się dowiedzieć. Ocenę czy zachodzi „rażące niedbalstwo” pozostawiono organom ścigania nie precyzując tego pojęcia w przepisach europejskich, ani krajowych. Analiza zgłoszeń powinna doprowadzić do ustalenia wszelkich wymaganych działań zapobiegawczych. Tym samym niezbędna jest klasyfikacja poziomu ryzyka każdego zgłoszenia do bazy, która zapewni podstawowe informacje dla procesu zarządzania ryzykiem w skali kraju.

Analizy tych danych dokonuje zespół specjalistów ds. analizy stanu bezpieczeństwa, którego zadanie polega na:

- opracowaniu i monitorowaniu SPI dla wszystkich głównych zagrożeń bezpieczeństwa,
- identyfikacji trendów,
- opracowaniu szczegółowych analiz dotyczących konkretnych zagadnień bezpieczeństwa,
- promowaniu wyników.

Dane uzyskane z analiz mają wpływ na działalność nadzoru, a dzięki dostępności dla środowiska lotniczego stanowią wsparcie dla SMS w podmiotach lotniczych.

Zgodnie z przepisami unijnymi CAT.GEN.MPA.200 lit. e) rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r., operator lotniczy ma obowiązek niezwłocznego zgłoszenia Prezesowi ULC oraz odpowiednim organom państwa:

1. Wszelkich wypadków lub incydentów z materiałami niebezpiecznymi;
2. Wykrycia niezgłoszonego lub nieprawidłowo zgłoszonego ładunku lub poczty zawierającej materiały niebezpieczne;
3. Znalezienia materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez pasażerów lub członków załogi, bądź w ich bagażu, niezgodności z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (ICAO Dok. 9284–AN/905).

W przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa powyżej, Prezes Urzędu podejmuje działania mające na celu zapobieżenie powtarzalności wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych transportowanych drogą powietrzną, w szczególności poprzez przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego w sprawie okoliczności takiego zdarzenia, w zakresie, jaki uzna za stosowny wobec wagi przypadku.

Zgodnie z w/w rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, każda organizacja mająca siedzibę na terenie Polski jest zobowiązana opracować procedurę analizy zdarzeń w celu identyfikacji zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z określonymi zdarzeniami lub grupami zdarzeń. W oparciu o tę analizę organizacja określa wszelkie odpowiednie działania naprawcze lub zapobiegawcze w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego, a następnie ustanawia procedurę monitorowania wdrażania tych działań oraz oceny ich skuteczności. Ponadto organizacja, bez uszczerbku dla innych przepisów, ma obowiązek zgłaszać do Prezesa Urzędu zdarzenia oraz wszelkie analizy ich dotyczące.



#### **IV.2.2. Dobrowolny i poufny/anonimowy system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym**

Zgodnie z art. 135c ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze prowadzony jest dobrowolny i poufny system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym, który umożliwia zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako istniejące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

Powyższe rozwiązanie prawa krajowego spójne jest z regulacjami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowania w związku z nimi działań następczych. Zgodnie z art. 5 przedmiotowego rozporządzenia, państwo członkowskie ustanawia system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń ułatwiającego gromadzenie danych dotyczących zdarzeń nieraportowanych w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

Artykuł 6 w/w rozporządzenia nakłada na państwo członkowskie obowiązek wyznaczenia podmiotu, który w sposób niezależny zajmować się będzie gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem danych, a obsługa zgłoszeń ma się odbywać w sposób zapobiegający wykorzystywaniu informacji do celów innych niż bezpieczeństwo i zabezpieczać poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniu. Ta gwarancja anonimowości źródła – powtórzona również w art. 16 w/w rozporządzenia – jest niezwykle istotna dla promowania systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń.



**LATAJMYBEZPIECZNIE.ORG** Zgodnie z decyzją nr 2 Prezesa ULC z dnia 21 stycznia 2014 r. w sprawie Zespołu do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym, powołany został Zespół do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym - zwany dalej „Zespołem” m.in. prowadzący powszechnie dostępną stronę [www.latajmybezpiecznie.org](http://www.latajmybezpiecznie.org), za pośrednictwem której Zespół ten przyjmuje zgłoszenia, publikuje opracowania i analizy oraz propaguje szeroko pojętą kulturę bezpieczeństwa. Zespół zrzesza niezależnych specjalistów posiadających zarówno teoretyczną jak i praktyczną wiedzę z różnych obszarów lotnictwa i gwarantuje poufność danych zgłaszającego. Dopuszczalne jest także zgłoszenie informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym w sposób pełni anonimowy. Takie zgłoszenia również podlegają pełnej analizie.

Podstawowym założeniem funkcjonowania Zespołu jest zbieranie informacji pochodzących od środowiska lotniczego pozwalających na wskazanie potencjalnych obszarów zagrożeń dla bezpieczeństwa działalności lotniczej. Zgłaszanie informacji w ramach dobrowolnego i poufnego systemu umożliwia Zespołowi analizowanie określonych problemów, które wpływają lub mogą wpływać na bezpieczeństwo lotnicze.

## **ROZDZIAŁ V – Promocja bezpieczeństwa**

Kultura sprawiedliwego traktowania *Just Culture* to wszelkie działania prowadzące do podniesienia świadomości z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, mające na celu zwiększanie liczby zgłaszanych zdarzeń, zarówno w ramach obowiązkowego, jak i dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. Zakłada się bowiem, że ludzie popełniali i będą popełniać błędy, jednak istotne jest, żeby przyznawali się do nich, gdyż dzięki temu przyczyniają się do usprawnienia procedur mających na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego.

*Just culture* zapewniany jest poprzez regulacje prawne. Wspierany jest praktycznymi działaniami mającymi na celu podnoszenie świadomości z zakresu bezpieczeństwa.

Załącznik 19 do Konwencji chicagowskiej stanowi wprost, że ochrona informacji dotyczącej bezpieczeństwa przed jej nieprawidłowym użyciem jest podstawą dla zapewnienia jej ciągłej dostępności – użycie takiej informacji do innych celów może ograniczyć jej dostępność w przyszłości. Podkreśla się, że takie informacje zbierane są jedynie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Wykorzystanie tych informacji w postępowaniach dyscyplinarnych / cywilnych / administracyjnych / karnych jest co do zasady wyjątkiem możliwym do zrealizowania jedynie w przypadkach udowodnienia świadomego spowodowania szkody lub rażącego niedbalstwa. Powyższe postanowienia Załącznika 19 mają szczegółowe odzwierciedlenie w art. 134 ustawy – Prawo lotnicze podkreślającym, że PKBWL nie orzeka co do winy i odpowiedzialności prowadząc badanie okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych uzyskanych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego do innych celów niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym może być dokonane jedynie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub administracyjnego za zgodą sądu. Wówczas właściwym do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Warszawie, a orzekając o udostępnieniu wyników badań PKBWL bierze pod uwagę, czy takie udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wynikać z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych. Zgodnie z art. 134 ust. 1f ustawy – Prawo lotnicze członkowie PKBWL mają również zapewnioną ochronę i nie mogą być przesłuchiwi w charakterze świadków.

Nie bez znaczenia w promowaniu idei kultury sprawiedliwego traktowania pozostają działania takie jak:

- konferencje, warsztaty i seminaria organizowane przez Prezesa Urzędu poświęcone zagadnieniom zarządzania bezpieczeństwem;
- biuletyny informacyjne dla użytkowników wydawane przez Zespół , o którym mowa w rozdziale IV.2.2;
- szkolenia pracowników Urzędu;
- komunikaty wydawane przez Prezesa Urzędu;
- analizy bezpieczeństwa prowadzone przez Urząd;
- wymiana informacji mających istotny wpływ na bezpieczeństwo na poziomie Unii Europejskiej.

### **V.1. Szkolenia, warsztaty i seminaria**

Prezes Urzędu organizuje cyklicznie konferencje i warsztaty poświęcone zagadnieniom związanym z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Celem tych spotkań

jest omówienie zagadnień aktualnie poruszanych przez środowisko lotnicze dotyczących bezpieczeństwa. W konferencjach biorą udział przedstawiciele organizacji lotniczych (m. in. organizacji szkolenia lotniczego, zarządzających lotniskami, operatorów lotniczych) piloci oraz inni użytkownicy przestrzeni powietrznej. Część spotkań organizowana jest w formule warsztatowej – tak, aby położyć większy nacisk na aspekty praktyczne omawianych zagadnień. Spotkania organizowane są z uwzględnieniem podziału na lotnictwo komercyjne i ogólne – celem dotarcia do poszczególnych grup odbiorców.

Tematyka konferencji skupia się jednak przede wszystkim na promowaniu *Just Culture* i uświadamianiu wszelkich aspektów z tym związanych – zarówno praktycznych, jak i formalno-prawnych regulacji w tym zakresie. Udział w konferencjach przedstawicieli środowiska lotniczego, jak również PKBWL sprzyja pełnej wymianie wiedzy i dobrych praktyk. Konferencje są także dobrą okazją do omówienia aktualnych inicjatyw Urzędu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz przedstawienia nowych propozycji Unii Europejskiej.

Zgodnie z obowiązującą w Urzędzie Polityką Szkoleniową cyklicznie organizowane są też szkolenia wewnętrzne dla pracowników, mające na celu aktualizowanie wiedzy z zakresu „Just Culture”.

Wewnętrzne regulacje i procedury Urzędu zapewniają, że pracownicy:

- będą świadomi istnienia KPBwLC,
- mają dostęp do informacji dotyczących bezpieczeństwa,
- posiadają informacje o przyczynie podejmowanych działań z zakresu bezpieczeństwa,
- posiadają informacje o przyczynie wprowadzanych/ zmienianych procedur z zakresu bezpieczeństwa.

Z inicjatywy Urzędu, we współpracy z Ministerstwem Sprawiedliwości, organizowana była także seria warsztatów poświęconych *Just Culture* dla przedstawicieli prokuratury.

## **V.2. Materiały promujące bezpieczeństwo**

Prezes Urzędu aktywnie wspiera wydawanie wszelkiego rodzaju materiałów mających na celu promowanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Zespół do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym wydaje – w oparciu o analizę otrzymywanych zgłoszeń – Biuletyn Bezpieczeństwa udostępniany szerokiemu gronu użytkowników.

Urząd współpracuje również z Zespołem do spraw bezpieczeństwa w zakresie Lotnictwa Ogólnego (European General Aviation Safety Team - EGAST) przy wydawaniu publikacji, których zadaniem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa.

## **V.3. Komunikaty Prezesa ULC**

Wydawane przez Prezesa Urzędu komunikaty oraz wytyczne mają na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa w oparciu o wnioski wyciągnięte z wyników prowadzonych analiz bezpieczeństwa, jak również w oparciu o zaistniałe zdarzenia lotnicze, a także współpracę z PKBWL. Komunikaty publikowane są na stronie internetowej Urzędu.

## **Podsumowanie**

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym jest odbiciem tego, w jaki sposób Rzeczpospolita Polska zarządza bezpieczeństwem w obszarze lotnictwa cywilnego. Zgodnie z przyjętą międzynarodową praktyką, przetłumaczenie tego materiału na język angielski i jego publikacja na stronie internetowej EASA pozwoli zainteresowanym na całym świecie zaznajomić się z obowiązującymi na terytorium RP standardami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego. Warto mieć na uwadze, że KPBwLC jako odzwierciedlenie norm i wymogów dotyczących nadzoru nad bezpieczeństwem będzie systematycznie ewoluował, tak jak zmieniają się przepisy i standardy w tym zakresie. Niezależnie od powyższego, coroczna aktualizacja Planu Bezpieczeństwa - stanowiącego załącznik do niniejszego Programu, pozwoli na bieżąco zorientować się wszystkim zainteresowanym zarówno co do zakresu obszarów objętych monitorowaniem w zakresie poziomu bezpieczeństwa przez nadzór krajowy, jak i wyznaczonych celów i osiągniętych wyników.