

Podsumowanie działalności ULC w 2023 roku w zakresie zarządzania bezpieczeństwem

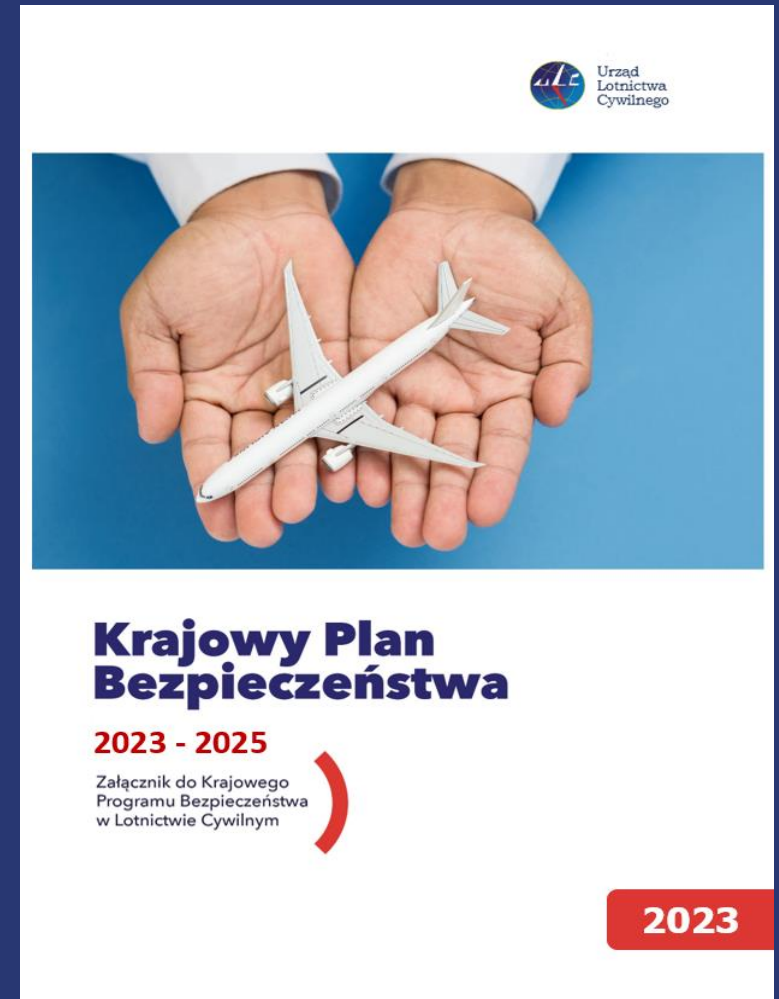


Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

30.11.2023



Zarządzanie bezpieczeństwem na poziomie krajowym



Zarządzanie bezpieczeństwem na poziomie krajowym

Obszary zagrożeń z Krajowego Planu Bezpieczeństwa





1. Do obszarów wskaźników systemowych zaliczono:

- a) Ruch lotniczy / Liczba zdarzeń ogółem / finansowanie i zasoby krajowego nadzoru lotniczego (ULC);
- b) Standardy określone w Załącznikach ICAO do Konwencji Chicagowskiej obowiązujące na terytorium RP (w %);
- c) Poziom wdrożenia KPBwLC wg *SSP Assessment Tool*;
- d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia *SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA*;
- e) Zadania systemowe z EPAS;

2. Do obszarów zagrożeń europejskich zaliczono:

- a) Wtargnięcie na drogi startowe (*Runway Incursion – RI*);
- b) Wypadnięcie z dróg startowych (*Runway Excursion – RE*);
- c) Nieprawidłowy kontakt z drogą startową (*Abnormal Runway Contact – ARC*);
- d) Pożar, dym i opary (*Fire, Smoke & Fumes – FS&F*);
- e) Bezpieczeństwo na ziemi (*Ground Safety*);
- f) Kontrolowany lot ku ziemi (*Controlled Flight Into Terrain – CFIT*);
- g) Utrata kontroli podczas lotu (*Loss of Control in Flight – LOC-I*);
- h) Zderzenie w powietrzu i niebezpieczne zbliżenia (*Mid-Air Collision / Aircraft Proximity – MAC / AIRPROX*);
- i) Stan techniczny statków powietrznych (innych niż śmigłowce) SCF-NP oraz SCF-PP;
- j) Language Proficiency Requirements Implementation (LPRI);
- k) Oszustwa podczas egzaminów (m.in. w PART-147);
- l) Implementacja rozwiązań SESAR.

3. Do obszarów krajowych zaliczono:

- a) Zderzenia z ptakami (*Birdstrike – BS*);
- b) Zagrożenia ze strony zwierząt (*Wildlife hazard*);
- c) Operacje bezałogowych statków powietrznych (RPAS);
- d) Oślepienia pilotów światłami z ziemi (LASER);
- e) Zdarzenia lotnicze związane z holowaniem szybowca (GTOW);
- f) Wykonywanie operacji przy ograniczonej widzialności tzw. „*Approach below RVR minima*” (ApBRM) - jako prekursor do obszaru zagrożeń CFIT z pkt 2f) obszaru europejskiego lub CTOL;
- g) Zdarzenia związane z przewozem materiałów niebezpiecznych (DG);
- h) Zdarzenia na śmigłowcach (HELI);
- i) Zdarzenia FOD.



Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023-2025



Urząd Lotnictwa Cywilnego



Krajowy Plan Bezpieczeństwa

2023 - 2025

Załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

2023

Urząd Lotnictwa Cywilnego



Krajowy Plan Bezpieczeństwa

2023 - 2025

Załącznik 1
REJESTR ZADAŃ

2023

Krajowy Plan Bezpieczeństwa- Rejestr Zadań

Legenda:	
	zadanie nowe
	zadanie przed realizacją
	zadanie w trakcie realizacji
	zadanie zrealizowane

Obszar zagrożeń	Nr działania	Zadanie	Odpowiedzialny	Termin realizacji
1a) Ruch lotniczy / Liczba zdarzeń ogółem / finansowanie i zasoby krajowego nadzoru lotniczego (ULC)	RES.1a.001	Poddać analizie niezgodności ujawniane w toku czynności inspektorskich w ujęciu 5 letnim.	ULC	4Q 2024
1a) Ruch lotniczy / Liczba zdarzeń ogółem / finansowanie i zasoby krajowego nadzoru lotniczego (ULC)	FO.1a.001	Włączenie ciągłego monitorowania obszaru zagrożeń związanych z prowadzeniem nadzoru niewystarczającą liczbą zasobów do Zintegrowanego Systemu Zarządzania (ZSI) ULC.	ULC	4Q 2024
1a) Ruch lotniczy / Liczba zdarzeń ogółem / finansowanie i zasoby krajowego nadzoru lotniczego (ULC)	FO.1a.001a	Ciągle monitorowanie obszaru zagrożeń związanych z prowadzeniem nadzoru niewystarczającą liczbą zasobów z wykorzystaniem ZSI-ULC	ULC	4Q 2024
1a) Ruch lotniczy / Liczba zdarzeń ogółem / finansowanie i zasoby krajowego nadzoru lotniczego (ULC)	SP.1a.001	Przedstawić niniejszy Krajowy Plan Bezpieczeństwa Ministrowi właściwemu ds. transportu jako organowi odpowiedzialnemu za nadzór nad ULC.	ULC	Proces cykliczny
1a) Ruch lotniczy / Liczba zdarzeń ogółem / finansowanie i zasoby krajowego nadzoru lotniczego (ULC)	SP.1a.002	Podnoszenie świadomości bezpieczeństwa w środowisku GA (w szczególności wśród użytkowników SP na obcych znakach)	ULC	Proces cykliczny
1b) Standardy określone w Załącznikach ICAO do Konwencji Chicagowskiej obowiązujące na terytorium RP	RES.1b.001	Weryfikacja poziomu implementacji SSP wg GAP Analysis zgodnie z wdrożonym KPBwLC i KPB.	ULC	Proces cykliczny

Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023 – 2025, Załącznik 1

3

Obszar zagrożeń	Nr działania	Zadanie	Odpowiedzialny	Termin realizacji
1d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA;	FO.1d.001a	Cykliczne monitorowanie w ramach inspekcji obszaru pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych oparte na narzędziu EASA Management System Assessment Tool.	ULC	Proces cykliczny
1d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA;	FO.1d.002	Wprowadzenie do obszaru techniki lotniczej inspekcje z zakresu pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych oparte na narzędziu EASA Management System Assessment Tool.	ULC	4Q 2023
1d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA;	SP.1d.003	Ocena EASA Management Assessment Tool jest wykonywana corocznie przez organizację i przesłana po wykonaniu do Prezesa ULC.	ADR, ATM, OPS, ATO	Proces cykliczny
1d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA;	SP.1d.004	Przeszkolenie inspektorów ULC z nadzoru nad wykorzystaniem przez organizację EASA Management Assessment Tool.	ULC	Proces cykliczny
1d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA;	SP.1d.006	Organizowanie przez ULC warsztatów dla organizacji z wykorzystaniem EASA Management Assessment Tool.	ULC	Proces cykliczny
1d) Poziom efektywności SMS w organizacjach lotniczych na podstawie narzędzia SMS Evaluation Tool SM-ICG / EASA;	RES.1d.001b	Monitorowanie SPIs na potrzeby KPB: Wskaźnik SPI dla EASA Management System Assessment Tool uwzględniający stopień spełnienia wymogów z zakresu wdrożenia SMS w organizacjach lotniczych na podstawie danych przesłanych przez podmioty; Wskaźnik SPI dla EASA Management System Assessment Tool uwzględniający stopień raportowalności.	ULC	Proces cykliczny

Krajowy Plan Bezpieczeństwa 2023 – 2025, Załącznik 1

4

30.11.2023

Zmiana systemu z CBZ na ECCAIRS

Od dnia 1 lutego 2023 r. zgłaszanie zdarzeń lotniczych możliwe jest za pośrednictwem portalu ECCAIRS 2.0.



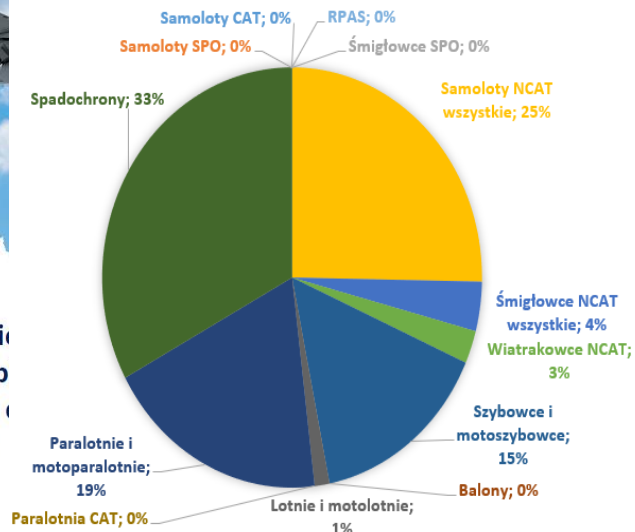
Link do strony operacyjnej: <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa za 2022



Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie za 2022 rok

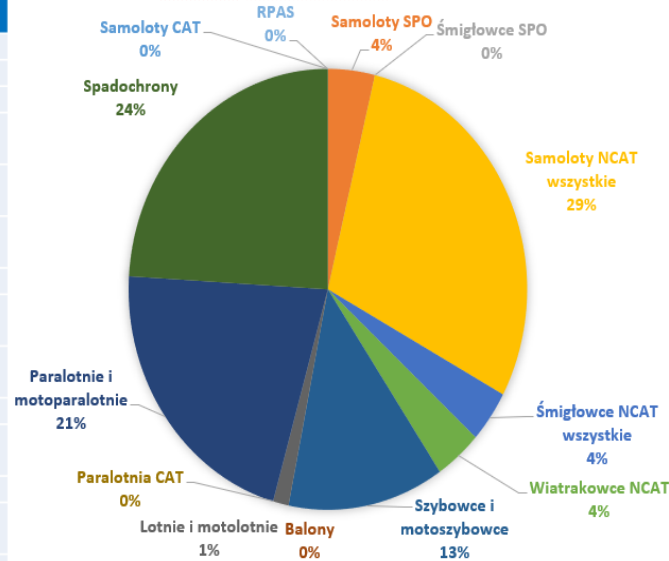
LICZBA WYPADKÓW 2021



Liczba Wypadków w których brały udział SP danej kategorii:

2021	Rodzaj SP	2022
0	Samoloty CAT	0
0	Samoloty SPO	3*
0	Śmigłowce SPO	0
20	Samoloty NCAT wszystkie	23
3	Śmigłowce NCAT wszystkie	3
12	Szybowce i motoszybowce	10
0	Balony	0
1	Lotnie i motolotnie	1
15	Paralotnie i motoparalotnie	17***
26	Spadochrony	19
0	Lotnictwo Państwowe	1
0	Paralotnia CAT	0
2	Wiatrakowce NCAT	3
0	RPAS	0

LICZBA WYPADKÓW 2022



Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa za 2022

Liczba SP - stan rejestru na dzień:

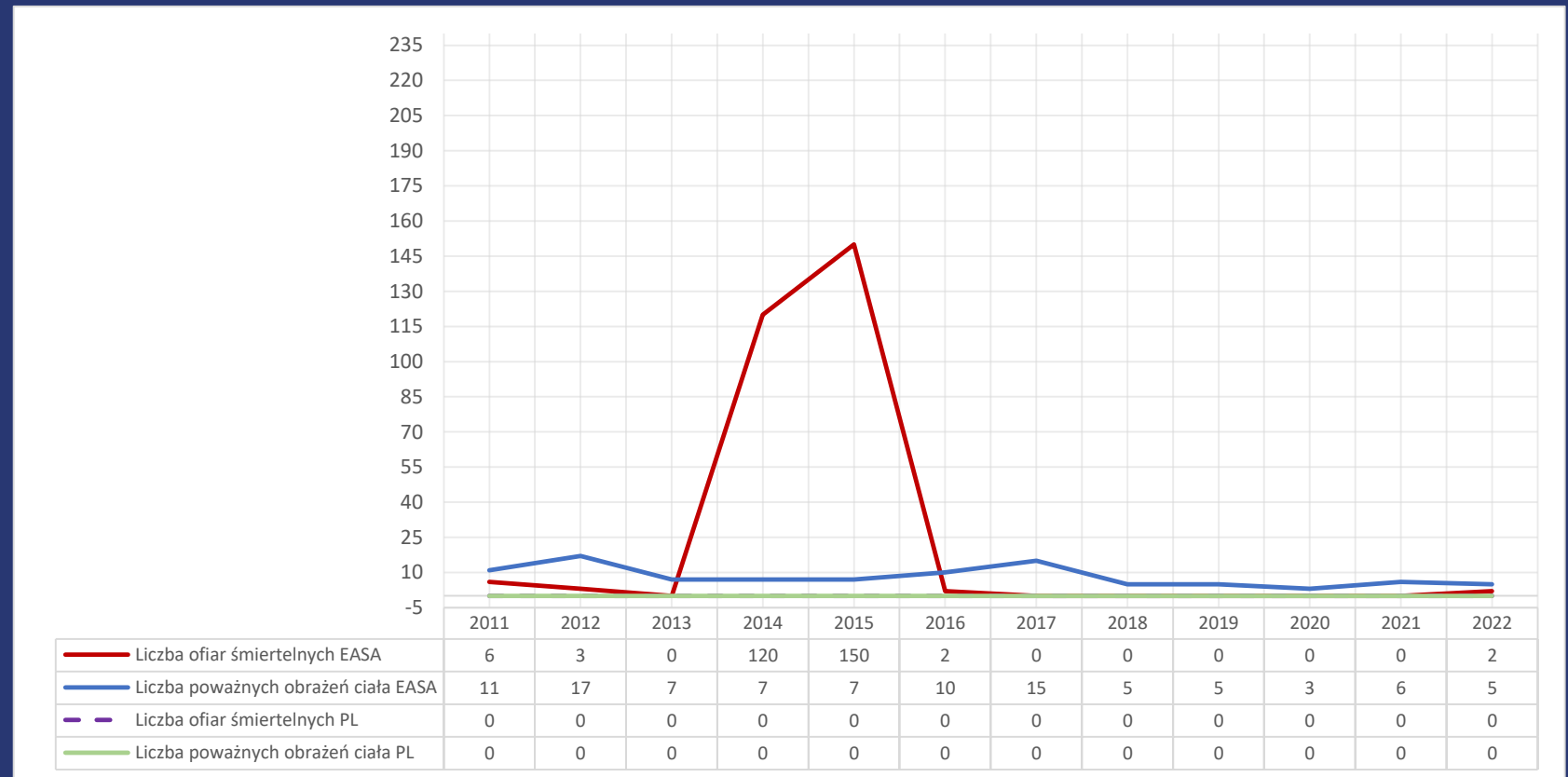
	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Razem statków powietrznych w rejestrze	2501	2560	2651	2762	2899	3032	3150	3239

Liczba SP - stan rejestru na dzień:

	31.12.2015	31.12.2016	31.12.2017	31.12.2018	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2021	31.12.2022
Razem statków powietrznych w ewidencji	846	889	941	1018	1464	1785	1930	1994

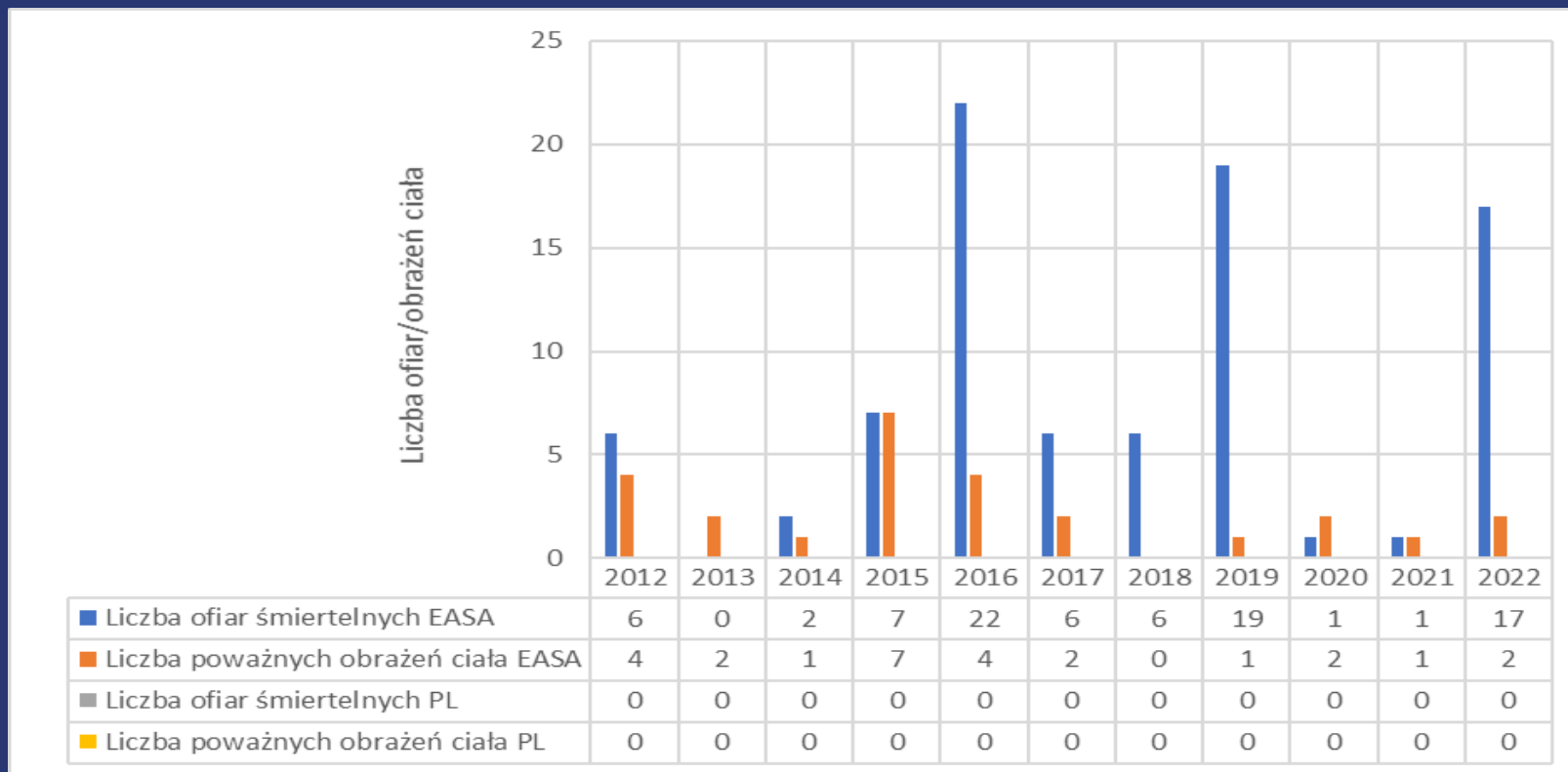
30.11.2023

Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa za 2022



Liczby ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń ciała – przewozy pasażerskie, towarowe (cargo) - CAT i taksówki powietrzne – duże samoloty, Rzeczypospolita Polska vs Państwa Członkowskie EASA, lata 2012-2022.

Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa za 2022



Ofiary śmiertelne i poważne obrażenia w innych operacjach komercyjnych śmigłowców, Rzeczypospolita Polska vs Państwa Członkowskie EASA, w latach 2012-2022.

Sprawozdania z wykonania zadań lotniczych



Art. 135d. Ustawy Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. Użytkownicy statków powietrznych, które podlegają wpisowi do rejestru statków, składają Prezesowi Urzędu w terminie do dnia **31 stycznia każdego roku** sprawozdania, za rok ubiegły, z wykonywania operacji lotniczych.

Sprawozdawczość w 2022 roku

Typ certyfikatu	Wykaz ULC	Zgłoszone	Udział % (zmiana roczna)
AOC	31	26	84% (-6%)
SPO	45	27	60% (+3%)
SAO	26	21	81% (-6%)
BOP	26	14	54% (+33%)
UL	11	4	36% (+8%)
ATO	82	68	83% (+2%)
DTO	92	60	65% (-4%)
Razem	313	220	70% (+3%)

Kategoria SP	Rejestr ULC	Zgłoszone	Udział % (zmiana roczna)
Samoloty	1533	840	55% (+1%)
Śmigłowce	285	125	44% (-2%)
Szybowce	1077	400	37% (-4%)
Motoszybowce	47	14	30% (+5%)
Balony	287	55	19% (+8%)
Razem	3229	1434	44%

Podsumowanie zadań z wykonania zadań lotniczych

- Podsumowanie z wykonywania zadań lotniczych za 2021 rok – opublikowane na stronie ULC
- Podsumowanie z wykonywania zadań lotniczych za 2022- materiał w Biuletynie bezpieczeństwa 1(22) 2023

<https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/sprawozdania-z-wykonywania-zadan-lotniczych>



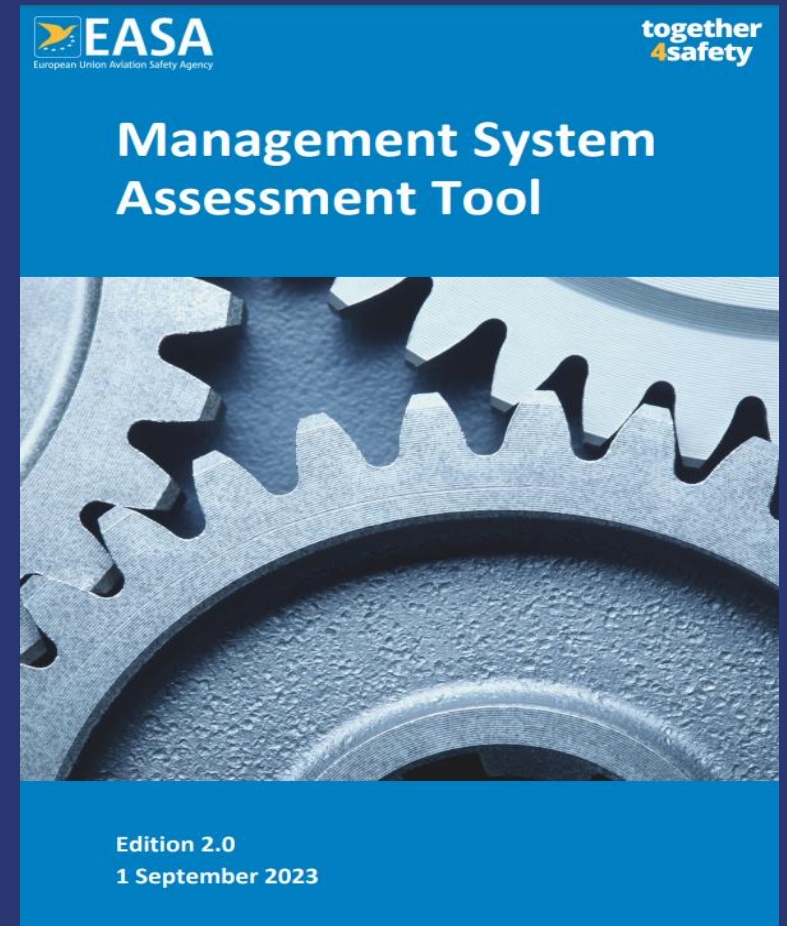
Podsumowanie danych ze sprawozdań z wykonywania zadań lotniczych za 2021 rok złożonych do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Opracowanie:
Wydział Analiz Bezpieczeństwa Lotniczego
Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym

EASA Management System Assessment Tool

Wydanie 2 Narzędzia Oceny Systemu Zarządzania EASA, obejmuje obecnie także organizacje CAMO, Part 145, DOA i POA. Zostało poprawione m.in. w celu:

- przeprowadzenia ww. organizacji przez proces wdrażania Systemu Zarządzania (Management System);
- promowania wspólnego podejścia do oceny Systemu Zarządzania i ciągłego doskonalenia SMS-a w różnych obszarach lotnictwa



EASA Management System Assessment Tool

Jedną z kluczowych zdolności wymaganych do wsparcia skutecznego wdrażania zarządzania bezpieczeństwem jest zdolność do **monitorowania skuteczności systemów zarządzania organizacją**.

Narzędzie MSAT służy więc do samooceny skuteczności systemu zarządzania organizacji lub jej podwykonawców (podmiot lotniczy).

Oparte na wynikach przepisy (*performance-based provisions*) uzupełniają tradycyjne podejście oparte na zgodności z przepisami.

MOCNE STRONY ULC

- ✓ Dobra struktura współpracy dotycząca wdrażania KPB
- ✓ Wysoki standard działań promocyjnych dotyczących bezpieczeństwa
- ✓ Dobrze udokumentowany i kompleksowy system zarządzania ULC, w tym KPB
- ✓ Kompetentny i zaangażowany personel z prawdziwym zainteresowaniem dobrymi wynikami i doskonaleniem



OBSZARY DO POPRAWY

- Jakość danych dotyczących zdarzeń przetwarzanych za pomocą E2
- Kompleksowe i systematyczne zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa na poziomie krajowym w celu ustalenia priorytetów na poziomie państwa
- Jednolite wdrażanie i koordynacja procesów międzydomenowych w ULC

STWIERDZONE NIEZGODNOŚCI

W efekcie finalnym stwierdzono 6 niezgodności między innymi w obszarze:

- metodyki identyfikacji i analizy zagrożeń na poziomie krajowym uwzględniającej zagrożenia pozyskane z poziomu organizacji oraz innych krajowych instytucji zaangażowanych w lotnictwo,
- jakości danych raportowanych zgłoszeń w ECCAIRS, z uwzględnieniem podmiotów, PKBWL oraz ULC
- organu „Just Culture” w zakresie niezależności organu jakim jest Prezes ULC w odniesieniu do spraw zgłaszanych przez pracowników

ULC

Laser to nie zabawka



Od kilku lat Urząd Lotnictwa Cywilnego obserwuje niepokojący trend polegający na kierowaniu wiązki lasera w kierunku startujących i lądujących samolotów.

222

W 2022 roku w Polsce zgłoszono 216 incydentów kierowania lasera w stronę samolotu. To ponad 92 proc. więcej niż w 2021 roku.



Pilot podczas podchodzenia do lądowania i startu wykonuje szereg czynności, które wymagają skupienia, dlatego dekoncentracja w tym momencie może stworzyć zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu, a w konsekwencji życia i zdrowia załogi oraz pasażerów na pokładzie samolotu.



Laser to nie zabawka

01.

Cele kampanii

02.

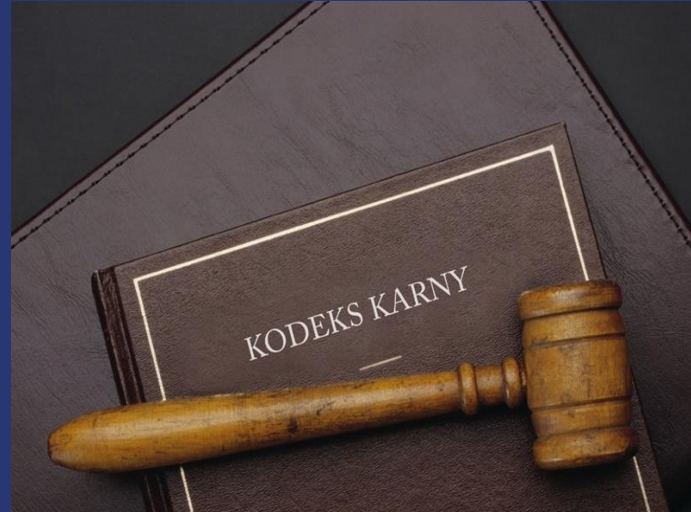
Zwiększenie bezpieczeństwa w polskiej przestrzeni powietrznej.

03.

Uświadomienie osobom, które dla zabawy kierują laser w stronę samolotu, że takie nieodpowiedzialne zachowanie może spowodować oślepienie pilota, co stanowi zagrożenie dla bezpieczeństwa załogi oraz pasażerów na pokładzie samolotu.

30.11.2023

Laser to nie zabawka



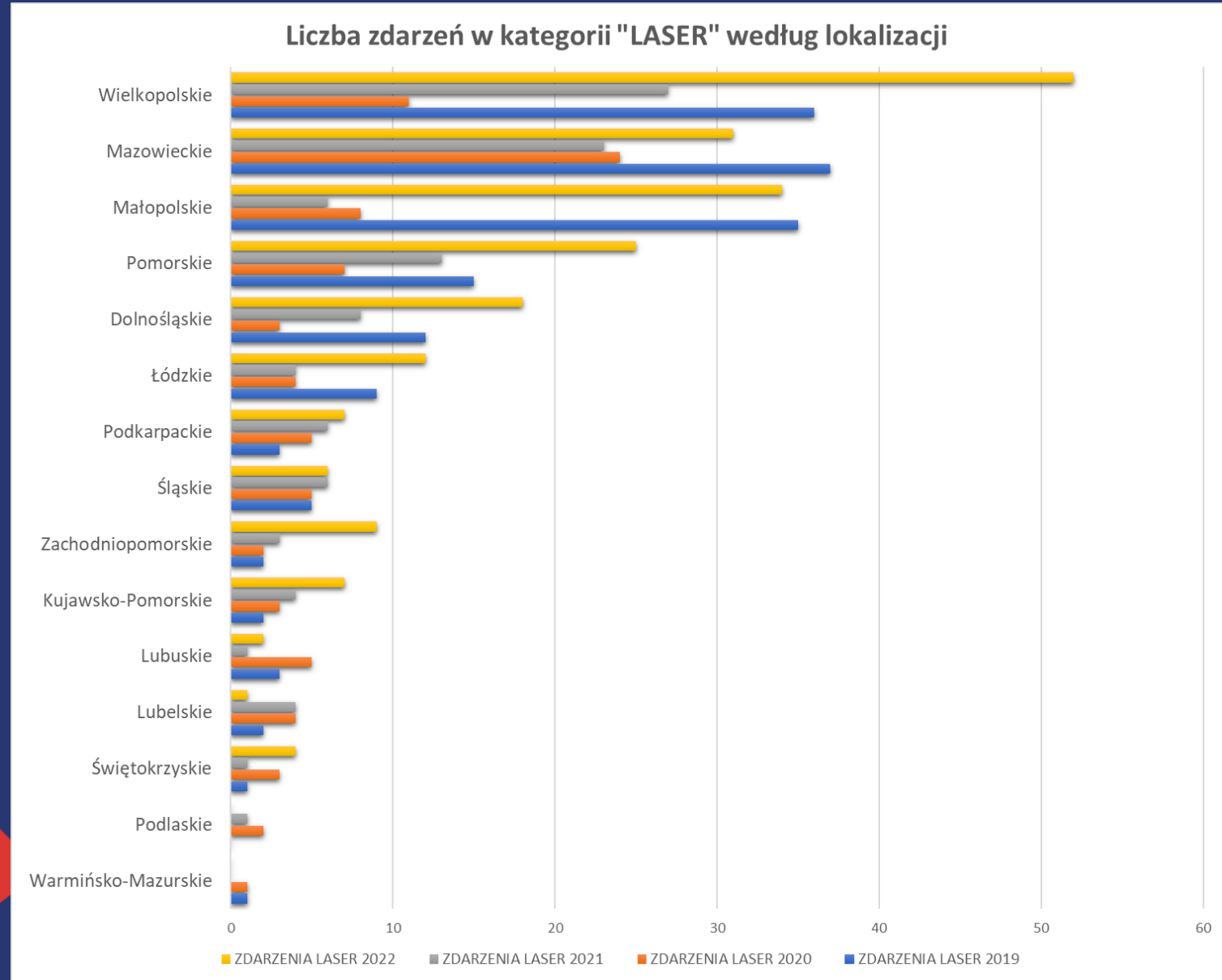
USTAWA

z dnia 3 lipca 2002 r.

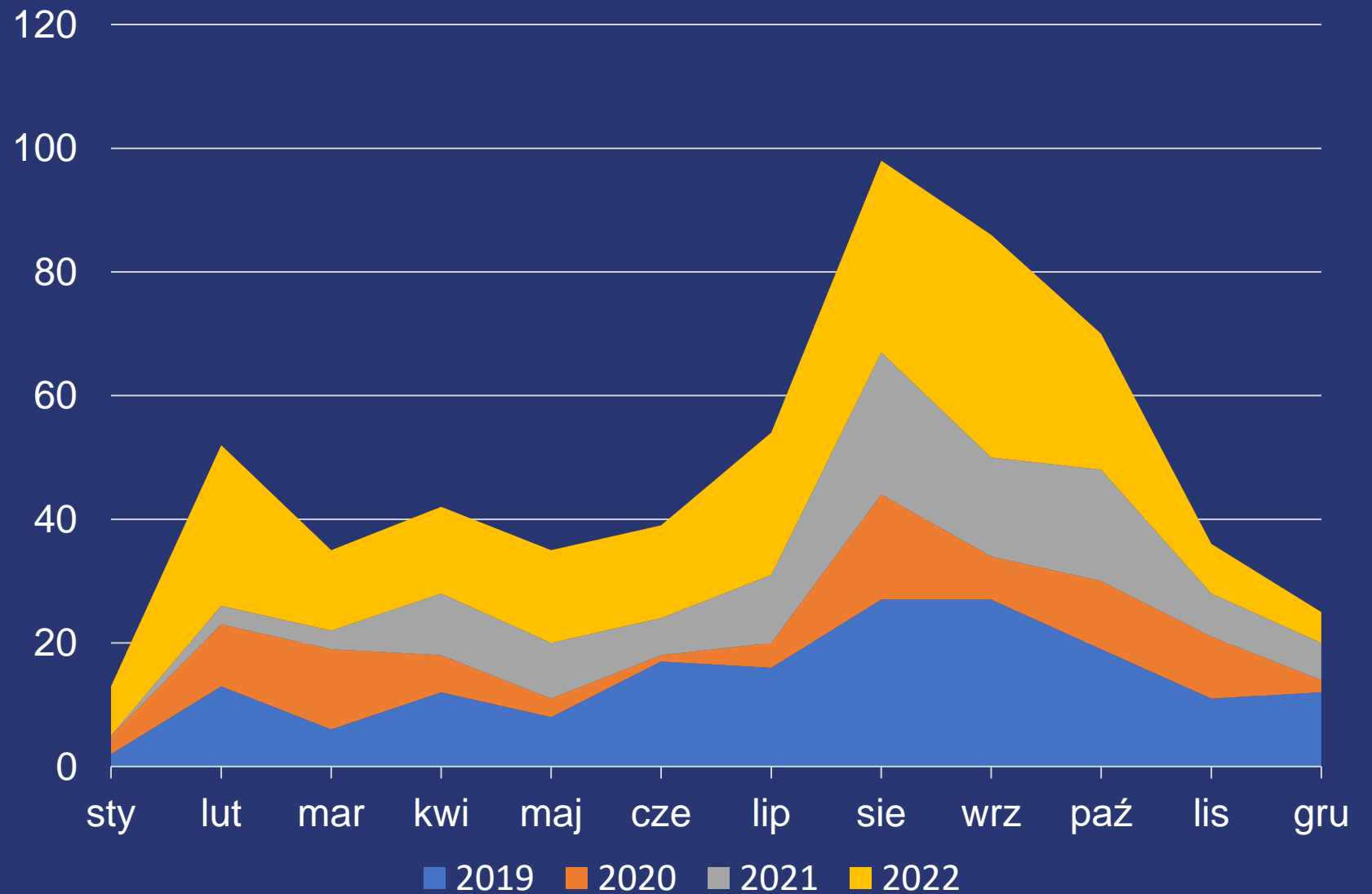
Prawo lotnicze¹⁾

Uświadomienie konsekwencji karnych za emitowanie wiązki lasera w kierunku samolotu – grzywna, kara ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

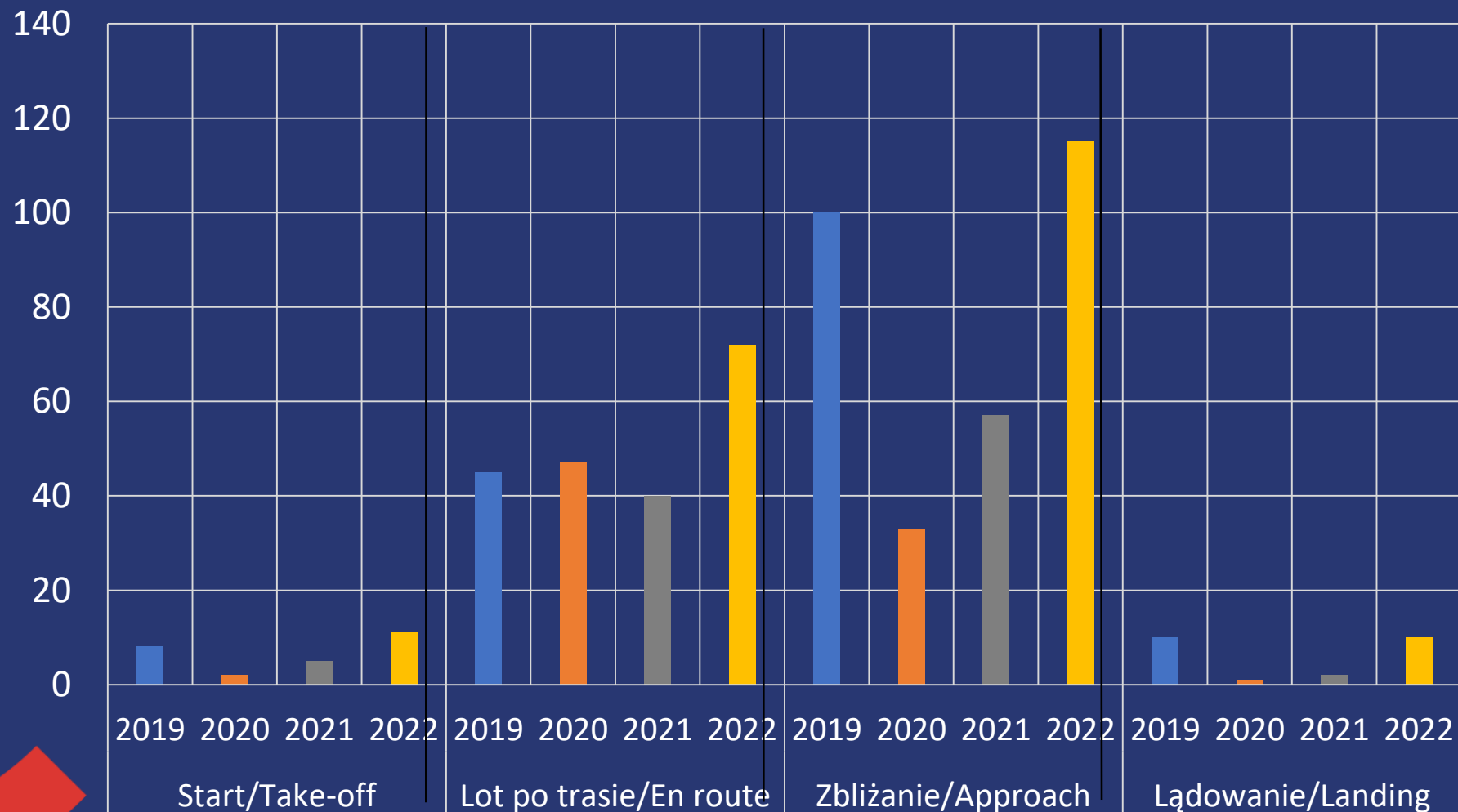
Liczba zdarzeń w kategorii "LASER" według lokalizacji



Liczba zdarzeń w kategorii "LASER" w ujęciu miesięcznym



Zdarzenia w kategorii LASER w zależności od fazy lotu



1.01.2023

Zdarzenia lotnicze związane z użyciem lasera w Polsce w latach 2019 – 2022

	sty	lut	mar	kwi	maj	cze	lip	sie	wrz	paź	lis	gru	TTL
2019	2	13	6	12	8	17	16	27	27	19	11	12	170
2020	3	10	13	6	3	1	4	17	7	11	10	2	87
2021	0	3	3	10	9	6	11	23	16	18	7	6	112
2022	8	26	13	14	15	15	23	31	36	22	8	5	216



Laser to nie zabawka

KIEROWANIE WIĄZKI LASERA W SAMOŁOT GROZI KARĄ POZBAWIENIA WOLNOŚCI

*Ustawa z dnia 31 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zmianami)
Artykuł 87a ustawy - Prawo lotnicze zabrania emitowania w strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do lotów pasażerskich wiązki lasera w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować osłabienie i mogący narazić na zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego.
Za złamanie tego przepisu, zgodnie z art. 211 ust. 1 pkt 12 ustawy - Prawo lotnicze grozi kara grzywny, kara ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.



LASER TO NIE ZABAWKA

KIEROWANIE WIĄZKI LASERA W SAMOŁOT GROZI KARĄ POZBAWIENIA WOLNOŚCI*

*Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2017 r. poz. 959, z późn. zm.):
Artykuł 87a ustawy - Prawo lotnicze zabrania emitowania w strefach przestrzeni powietrznej wykorzystywanej do żeglugi powietrznej wiązki lasera w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować osłabienie i mogący stworzyć zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego.
Za złamanie tego przepisu, zgodnie z art. 211 ust. 1 pkt 12 ustawy - Prawo lotnicze grozi kara grzywny, kara ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności do roku.

organizator akcji:  Urząd Lotnictwa Cywilnego
partnerzy akcji:  MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY  LOTNISKO CHOPINA W WARSZAWIE 



Warsztaty i spotkania grup roboczych

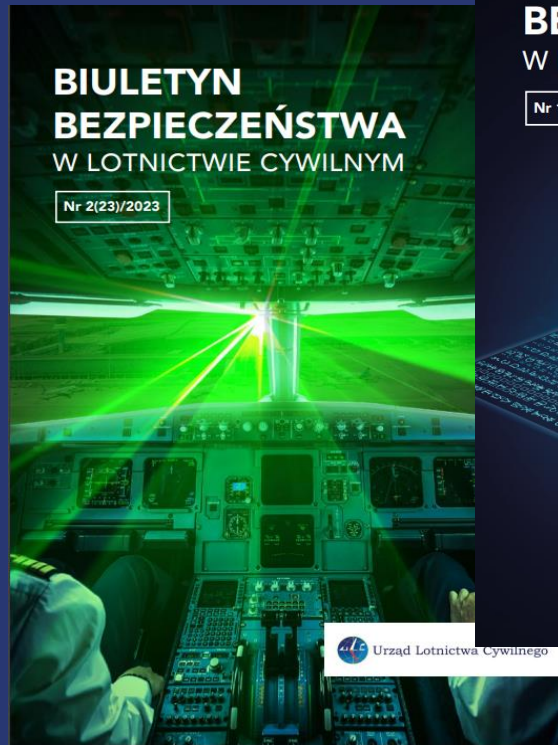
Warsztaty 2-3 lutego 2023 r.



VIII spotkanie
Grupy Roboczej SMS
12-13 września 2023 r.



Działania na rzecz bezpieczeństwa



DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Klaudia Cyran

Wydział Analiz Bezpieczeństwa Lotniczego
Departament Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie
Cywilnym

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Tel.(+48) 22 520 73 78

email: kcyran@ulc.gov.pl