

Z A T W I E R D Z A M



PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
Piotr SAMSON

12. 02. 2018 r.

ROCZNY RAPORT Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2017 r.

sporządzony na podstawie art. 15 Rozporządzenia Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 691/2010

DYREKTOR DEPARTAMENTU
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
Marek CIŚŁOWSKI



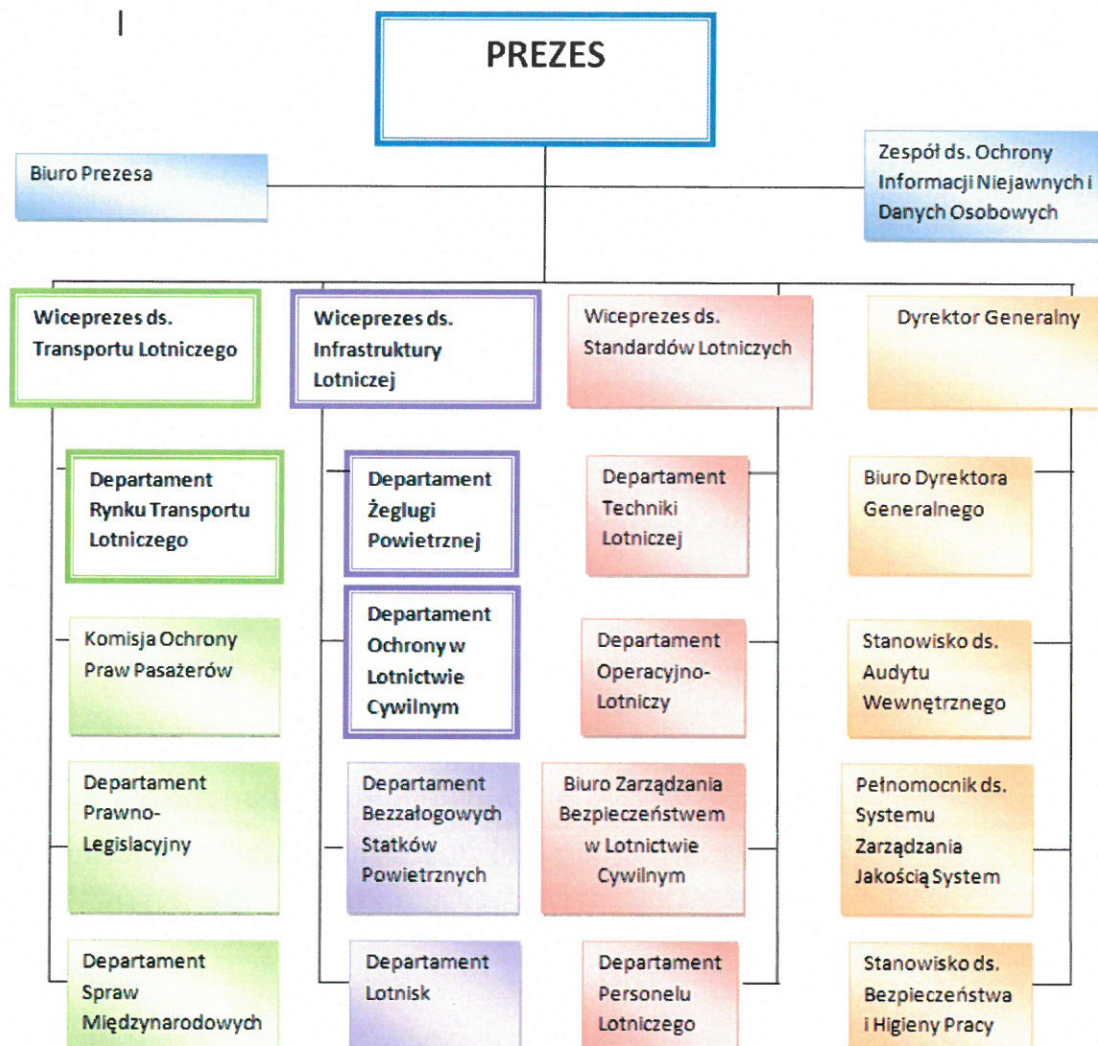
07. 02. 2018 r.

Warszawa

2018

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I PROCEDURY PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Struktura państwowej władzy nadzorującej:



Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2017 r. poz. 959 oraz 1089 z późn. zm.);
- Zarządzenie nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 listopada 2017 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 7 lipca 2017 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz.U z 2017 r. poz. 1400);

- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego (Dz.U. z 2003 r. nr 168 poz. 1640 i z 2005 nr 197 poz. 1638);
- Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) nr 1034/2011 z dnia 17 października 2011 r. w sprawie nadzoru nad bezpieczeństwem w zarządzaniu ruchem lotniczym i służbach żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 691/2010;
- Rozporządzenie Wykonawcze 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;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 maja 2017 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz.U. 2017 r. poz. 1115);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- Rozporządzenie Komisji (UE) 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).

Organizacja państwowej władzy nadzorującej: ustawa – Prawo lotnicze, art. 21, ust. 2, pkt. 3), 4) i 15).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego jest centralnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Do jego zadań i kompetencji należy, między innymi, sprawowanie funkcji państwowej władzy nadzorującej (*National Supervisory Authority, NSA*) w zakresie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Procedury działania państwowej władzy nadzorującej: ustawa – Prawo lotnicze (art. 21, 160–162), Rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym.

Certyfikacja jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej. Certyfikacji podlega między innymi szkolenie personelu lotniczego oraz zapewnianie służb żeglugi powietrznej, zgodnie z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 550/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 10 marca 2004 r. z późniejszymi zmianami w sprawie zapewniania służb żeglugi powietrznej w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej. Certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej.

Certyfikację w zakresie zapewniania służb żeglugi powietrznej przeprowadza Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu, po upewnieniu się o zgodności ze wspólnymi wymaganiami i warunkami niezbędnymi do uzyskania certyfikatu.

Prezes Urzędu przeprowadza okresowe i – w razie potrzeby – doraźne kontrole w celu sprawdzenia, czy posiadacz certyfikatu nadal spełnia ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne do wydania i utrzymania ważności certyfikatu. W razie stwierdzenia uchybień, Prezes Urzędu może wezwać zainteresowany podmiot do ich usunięcia w określonym terminie – pod rygorem cofnięcia certyfikatu. Po upływie tego terminu lub w razie stwierdzenia, że dany podmiot nie spełnia wymagań określonych w certyfikacie, Prezes Urzędu może cofnąć certyfikat.

Kontrole okresowe prowadzone są zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa Urzędu planem nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS). Plan taki określa zakres merytoryczny kontroli i częstotliwość ich powtarzania w poszczególnych obszarach działalności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, ze szczególnym uwzględnieniem tych, w których podczas wcześniejszych kontroli stwierdzono niezgodności.

2. PRZESTRZEŃ POWIETRZNA ORAZ INSTYTUCJE PODLEGAJĄCE NADZOROWI PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Podstawa prawna:

- **Ustawa Prawo lotnicze, art. 121;**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 25 listopada 2008 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz.U z 2014 r., poz. 351);**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2010 nr 106 poz. 678 i z 2011 nr 251 poz. 1507);**
- **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 15 grudnia 2017 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2017 poz. 959 i 1089).**

Polska przestrzeń powietrzna, dostępna dla żeglugi powietrznej, jest klasyfikowana zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej oraz umowami i przepisami międzynarodowymi. W polskiej przestrzeni powietrznej działają instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, a w wydzielonych częściach tej przestrzeni – cywilne lub wojskowe lotniskowe organy służb ruchu lotniczego lub właściwe organy wojskowe.

Instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego, działające w przestrzeni kontrolowanej.

W skład przestrzeni powietrznej kontrolowanej, stanowiącej część przestrzeni, w której wszystkim statkom powietrznym zapewnia się służbę kontroli ruchu lotniczego (*Air Traffic Control* – ATC), zgodnie z klasyfikacją ICAO, wchodzi:

1) obszar kontrolowany (*Control Area* – CTA) obejmujący:

- a)** rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk (*Terminal Control Area* – TMA) – ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk;
- b)** stałe drogi lotnicze (*Airway* – AWY);
- c)** warunkowe drogi lotnicze kategorii pierwszej (*Conditional Route* – CDR), możliwe do planowania stałego i dostępne w okresach podanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication* – AIP Polska);
- d)** przestrzeń powietrzną, rozciągającą się od poziomu FL095 do poziomu FL660, z wyjątkiem TSA, TRA oraz CBA, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane;

2) strefy kontrolowane lotnisk (*Control Zone* – CTR) oraz strefy kontrolowane lotnisk wojskowych (*Military CTR*, MCTR) – umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;

3) strefy czasowo rezerwowane (*Temporary Reserved Area* – TRA) i rejony lotów po obu stronach granicy państwa, będące rejonami czasowo wydzielonymi lub rezerwowanymi, ustanowionymi ze względu na szczególne wymogi operacyjne (*Cross-Border Area* – CBA), dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.

Kategorie dla warunkowych dróg lotniczych określa Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). PAŻP opracowuje: AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA w uzgodnieniu z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP (SSRL SZ RP). PAŻP przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekt: AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie. Planowanie i ustalanie AWY i CDR prowadzi się w ramach skoordynowanej współpracy ogólnoeuropejskiej struktury dróg. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania służb ATC w TMA albo w CTR lub MCTR, rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jego/jej przestrzeń przyjmuje klasę odpowiednią do zapewnianej służby ruchu lotniczego. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego strukturę przestrzeni powietrznej kontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

W skład przestrzeni powietrznej niekontrolowanej wchodzi:

- 1) przestrzeń powietrzna dostępna dla żeglugi powietrznej, inna niż przestrzeń powietrzna kontrolowana;
- 2) strefy ruchu lotniskowego (*Aerodrome Traffic Zone – ATZ*), stanowiące przestrzeń powietrzną nad cywilnymi lotniskami niekontrolowanymi i przylegającymi terenami, niezbędnymi do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych, dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;
- 3) strefy ruchu lotniskowego lotniska wojskowego (*Military ATZ – MATZ*), stanowiące przestrzeń powietrzną nad wojskowymi lotniskami niekontrolowanymi i przylegającymi terenami, niezbędnymi do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych, dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana;
- 4) strefy czasowo rezerwowane (*Temporary Reserved Area – TRA*) i rejony lotów po obu stronach granicy państwa, będące rejonami czasowo wydzielonymi lub rezerwowanymi, ustanowionymi ze względu na szczególne wymogi operacyjne (*Cross-Border Area – CBA*), dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej.

Wszystkie elementy struktury przestrzeni powietrznej opracowuje PAŻP w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i przedkłada do akceptacji Prezesowi ULC w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

W raportowanym okresie, tj. 1.01–31.12.2017 r., nadzorowi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlegały następujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (ATS, CNS, AIS);
- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (MET);
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o. o. (AFIS);
- Port Lotniczy Radom S.A. (AFIS, COM w zakresie ruchomej łączności powietrze-ziemia);
- Centrum Usług Logistycznych (AFIS);
- Lotnisko Mielec Sp. z o. o. (AFIS);
- Radom Meteo Sp. z o. o. (MET);
- Warmia i Mazury Sp. z o.o. (AFIS, COM, MET).

3. UPRAWNIONE PODMIOTY, WYZNACZONE DO PRZEPROWADZANIA REGULACYJNYCH AUDYTÓW Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA

W raportowanym okresie Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie wyznaczył do przeprowadzania regulacyjnych audytów z zakresu bezpieczeństwa żadnych organizacji.

4. AKTUALNE ZASOBY PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Nazwa NSA:	Urząd Lotnictwa Cywilnego
Zakres zadań NSA:	liczba etatów:
licencjonowanie personelu i certyfikacja ośrodków szkolenia	2
certyfikacja i nadzór nad bezpieczeństwem w ATM/ANS	10
W sumie :	12
Liczba wykwalifikowanych audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem:	
12	

Po analizie zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Brak dwóch inspektorów z obszaru licencjonowania co nastręcza trudności w pełnej i efektywnej realizacji planu nadzoru bieżącego w obszarze objętym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/340.

5. KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA USTALONE W PROCESACH NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM, REALIZOWANE PRZEZ PAŃSTWOWĄ WŁADZĘ NADZORUJĄCĄ, W TYM:

A. Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa, realizowane w ramach nadzoru bieżącego (Załącznik 1: Plan nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej, ATFM, ASM i pozostałymi funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS), realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017r.)

Program nadzoru nad ANSP jest opracowywany w oparciu o rezultaty analiz oceny ryzyka (załącznik nr 1). Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa w służbach ATM/ANS realizowane są w obszarach zgodnych z wymaganiami rozporządzenia (UE) nr 1035/2011, które obejmują:

- strukturę organizacyjną i zarządzanie;
- zarządzanie bezpieczeństwem i jakością;
- bezpieczeństwo służb;
- jakość służb;
- zasoby ludzkie;

- potencjał i kompetencje techniczne i operacyjne;
- metody działania i procedury postępowania.

Realizacja regulacyjnych audytów w zakresie bezpieczeństwa w roku 2017 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej, ATFM, ASM i pozostałymi funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS), realizowany w okresie od 1 stycznia 2017 r. do 31 grudnia 2017 r.”. W ramach procesu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby ATM/ANS inspektorzy Departamentu Żeglugi Powietrznej wykonali w okresie 1.01–31.12.2017 łącznie **81** kontrole, w tym:

- w zakresie ATM (z wyłączeniem FIS i AFIS): **22** kontrole,
- w zakresie CNS: **32** kontrole, w tym:
 - COM: **15** kontrole,
 - NAV: **14** kontrole,
 - SUR: **3** kontrole,
- w zakresie FIS i AFIS: **7** kontrole,
- w zakresie AIS: **4** kontrole,
- w zakresie MET: **16** kontrole.

B. Zgodność instytucji zapewniających służby ATM/ANS, działających w rejonie odpowiedzialności państwowej władzy nadzorującej, ze stosownymi wymogami w zakresie przepisów bezpieczeństwa.

Kontrole przeprowadzone w 2017 roku przez Departament Żeglugi Powietrznej, w ramach prowadzonego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykazały:

- w zakresie ATM (z wyłączeniem FIS i AFIS): **49** niezgodności i **12** obserwacji,
- w zakresie CNS: **4** niezgodności i **37** obserwacji, w tym:
 - COM: **0** niezgodności i **19** obserwacji,
 - NAV: **4** niezgodności i **13** obserwacji,
 - SUR: **0** niezgodności i **5** obserwacji,
- w zakresie FIS i AFIS: **8** niezgodności i **3** obserwacje,
- w zakresie AIS: **1** niezgodność i **0** obserwacji,
- w zakresie MET: **2** niezgodności i **4** obserwacje.

W odniesieniu do stwierdzonych w 2017 roku niezgodności podmioty nadzorowane przedstawiły programy działań naprawczych, które zostały zaakceptowane przez NSA.

Wprowadzanie działań naprawczych zostało zakończone, a raporty niezgodności zostały zamknięte – odpowiednio w obszarze:

- ATM: **7** niezgodności,
- CNS: **4** niezgodności,
- FIS i AFIS: **8** niezgodności,
- AIS: **0** niezgodności,
- MET: **1** niezgodność.

Do dnia 31 grudnia 2017 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły dowodów obiektywnych potwierdzających usunięcie **5** niezgodności stwierdzonych w 2017 roku, w tym w obszarach:

- ATM: **4** niezgodności,
- CNS: **0** niezgodności,
- FIS i AFIS: **0** niezgodności,
- AIS: **0** niezgodności,
- MET: **1** niezgodność.

Ponadto, do dnia 31 grudnia 2017 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły dowodów obiektywnych potwierdzających usunięcie **11** niezgodności przeniesionych z rejestru niezgodności z 2016 roku.

Łącznie otwartych niezgodności na dzień 31 grudnia 2017 roku: **16**.

Skuteczność wprowadzonych przez podmioty nadzorowane działań naprawczych jest potwierdzana w trakcie nadzoru bieżącego oraz kontroli uzupełniających. Nie stwierdzono niezgodności, które mogłyby mieć poważne implikacje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem.

C. Monitoring dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa w blokach przestrzeni powietrznej za które państwowa władza nadzorująca ponosi odpowiedzialność (Załącznik 3: Rejestr zdarzeń)

Na obecnym etapie prowadzony jest monitoring specyficznych zdarzeń w ATM, które mają bezpośredni wpływ na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

Zgodnie z celami ustalonymi w oparciu o rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 390/2013 z dnia 3 maja 2013 r., ustanawiające system skuteczności działania dla służb żeglugi powietrznej i funkcji sieciowych, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, począwszy od roku 2015, stosuje klasyfikację dotkliwości w oparciu o metodologię analizy ryzyka (*Risk Analysis Tool, RAT*), co najmniej w stosunku do następujących zdarzeń:

- naruszeń minimów separacji;

- wtargnięć na pas startowy;
- szczególnych zdarzeń związanych z ATM.

W roku 2017 w bazie ECCAIRS zarejestrowano **1024** zdarzenia z udziałem ATM. Z tej liczby **312** zdarzeń nie miało wpływu na bezpieczeństwo. **679** zdarzeń zakwalifikowano jako incydenty – z czego **57** jako incydenty znaczące, **10** jako ważne, a **6** jako poważne, wymagające zbadania.

Z **1024** zarejestrowanych zdarzeń z udziałem ATM, odnotowano **39** zdarzeń typu AIRPROX w przypadku **13** ATM miał bezpośredni a w przypadku **2** pośredni wpływ.

13 zdarzeń w ramach **1024** dotyczyło RVSM przy czym **8** zdarzeń nie miało wpływu na bezpieczeństwo, a przypadku **3** system ATM miał bezpośredni wpływ na wystąpienie zdarzenia.

W **34** przypadkach odnotowano wtargnięcia na drogi startowe (*Runway Incursion – VAP*) w tym **6** incydentów z **1** znaczącym.

W **64** przypadkach miały miejsce zdarzenia związane ze świadczeniem służby ATM/CNS i funkcji pomocniczych. W tym odnotowano **20** zdarzeń prowadzących do częściowej degradacji służby ATM. W **6** przypadkach miały miejsce poważne incydenty.

D. Kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa w odniesieniu do nowych systemów lub zmian w systemach funkcjonalnych, mających wpływ na bezpieczeństwo, łącznie z informacjami o nowych systemach i zmianach w już istniejących, zaakceptowanych przez państwową władzę nadzorującą oraz o tych, które zostały zaakceptowane wewnętrznie przez instytucje zapewniające służby ATM/ANS, zgodnie z określonymi procedurami (nieznaczne zmiany).

ATM: w okresie 1.01–31.12.2017 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła **142** zmiany w systemach funkcjonalnych w zakresie ATM, w tym **8** w zakresie procedur lotu, **16** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej, **115** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej na czas krótszy niż 3 miesiące oraz **3** w innym zakresie z obszaru ATM.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał łącznie **22** decyzje zatwierdzające wprowadzenie zmian w zakresie ATM, przy czym przed wydaniem **4** decyzji przeprowadzono kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa, związane z wdrażanymi zmianami w systemach funkcjonalnych, a pozostałe decyzje wydano bez kontroli w terenie.

CNS: w okresie 1.01–31.12.2017r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła **19** zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie CNS, w tym: **10** zmian w zakresie COM, **3** zmiany w zakresie NAV, **6** zmian w zakresie SUR. Po analizie charakteru i zakresu zgłoszonych zmian przeprowadzono **8** kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa (odpowiednio **4**, **1** i **3**) oraz wydano **8** decyzji Prezesa ULC

o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian, w tym w odniesieniu do poszczególnych służb: COM – 4, NAV – 1, SUR – 3.

MET: w okresie 1.01–31.12.2017 r. zgłoszona została 1 zmiana w systemach funkcjonalnych. Okres jej realizacji został zadeklarowany na I kwartał 2018 roku.

E. Wytyczne bezpieczeństwa wydane przez państwową władzę nadzorującą.

Państwowa władza nadzorująca nie wydała wytycznych bezpieczeństwa w zakresie ATM/ANS.

6. OŚRODKI SZKOLENIA (ORGANIZACJE SZKOLENIOWE) PERSONELU SŁUŻB RUCHU LOTNICZEGO PODLEGAJĄCE NADZOROWI PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ.

Podstawa prawna:

- Ustawa Prawo lotnicze, art. 160-162;
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 19 maja 2017 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2017 r. poz. 1115);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylające dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE;
- Rozporządzenie Komisji (UE) 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. U. UE L 63 z 6.3.2015, str. 1).

W raportowanym okresie, tj. 1.01–31.12.2017 r., nadzorowi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlegały następujące podmioty:

- Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (OSPA PAŻP);
- Ośrodek Szkolenia Lotniczego Personelu Służb Ruchu Lotniczego Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych (OSLSRL WSOSP);
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (nadzór nad kompetencjami personelu ATS).

Realizacja audytów w zakresie bezpieczeństwa w roku 2017 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego na 2017”. Ponadto, w ramach procesu nadzoru bieżącego inspektorzy Inspektoratu Personelu Służb Ruchu Lotniczego wykonali szereg kontroli doraźnych, co w okresie 1.01–31.12.2017 r. dało łącznie 9 audytów i kontroli:

1. 3 audyty certyfikacyjne;
2. 2 audyty w ramach bieżącego nadzoru,
3. 4 kontrole doraźne.

W powyższym zakresie stwierdzono 2 niezgodności, z czego jedna pozostaje niezamknięta na dzień 31.12.2017 r.