

Z A T W I E R D Z A M
PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Piotr Ołowski
.....
Piotr Ołowski

PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
Piotr OŁOWSKI

12.04..... 2016 r.

ROCZNY RAPORT

Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2015 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

ZASTĘPCA DYREKTORA DEPARTAMENTU
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
Paweł MARSZAŁEK

ZASTĘPCA DYREKTORA
Departamentu Żeglugi Powietrznej
Paweł Marszałek
.....
Paweł Marszałek

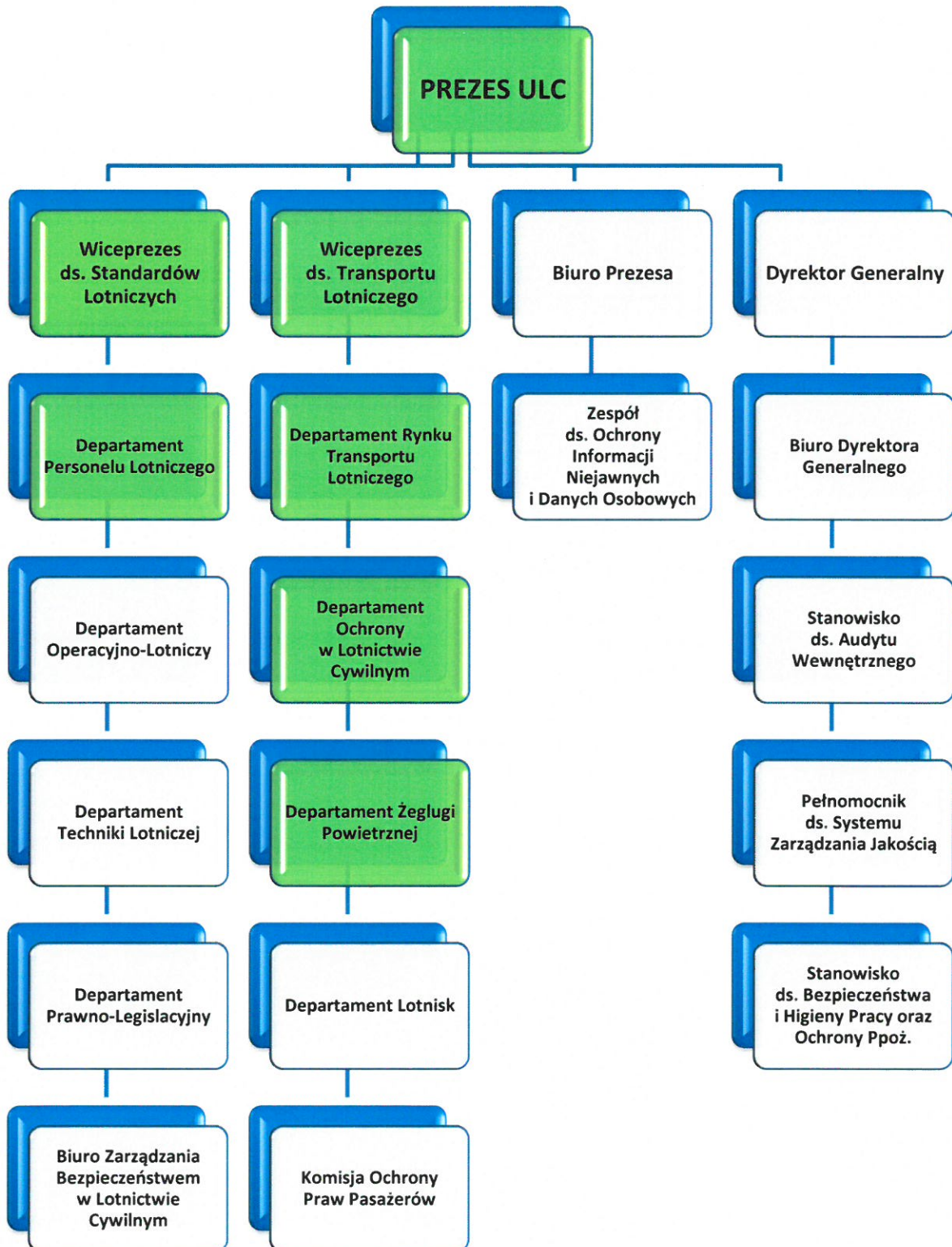
11.04..... 2016 r.

Warszawa

2016

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 2013 r. poz. 1393, z 2014 r. poz. 768 oraz z 2015 r. poz. 978, 1221, 1586 i 1893);
- Zarządzenie nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 listopada 2015 r. zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2013 r. poz. 421);
- 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.

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 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2003 nr 183 poz. 1794).**

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 wymagania 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 wymagania 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. 1.01–31.12.2015 r., nadzorowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlegały następujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

- o Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (ATS, CNS, AIS);
- o Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (MET);
- o Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o. o. (AFIS);
- o 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).

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	3
certyfikacja i nadzór nad bezpieczeństwem w ATM/ANS	12
W sumie :	15
Liczba wykwalifikowanych audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem:	15

Po analizie zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Brak dwóch inspektorów z obszaru zarządzania ruchem lotniczym (z zakresu służb ruchu lotniczego) oraz trzech inspektorów z obszaru CNS (z zakresu nawigacji oraz przetwarzania danych i łączności stałej) nastęrcza trudności w pełnej i efektywnej realizacji planu nadzoru bieżącego w tych obszarach.

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: Aktualizacja planu nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym, realizowanego w okresie 1.01–31.12.2015).*

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 2015 odbywała się w oparciu o zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Aktualizację planu nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym, realizowanego w okresie 1.01–31.12.2015”. W ramach procesu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby ATM/ANS inspektorzy Inspektoratu Certyfikacji i Nadzoru ATM/ANS wykonali w okresie 1.01–31.12.2015 łącznie 46 kontroli, w tym:

- w zakresie ATM: 24 kontrole,
- w zakresie CNS: 10 kontroli, w tym:
 - COM: sześć,
 - NAV: trzy,
 - SUR: jedną,
- w zakresie MET: 12 kontroli;
- w zakresie AIS: cztery kontrole.

B. Zgodność instytucji zapewniających służby ATM/ANS, działających w rejonie odpowiedzialności państwowej władzy nadzorującej, ze stosownymi wymogami w zakresie przepisów bezpieczeństwa (Załącznik 2: Rejestr kontroli wykonanych przez Departament Żeglugi Powietrznej w ramach nadzoru bieżącego)

Kontrole przeprowadzone w 2015 roku przez Inspektorat Certyfikacji i Nadzoru ATM/ANS, w ramach prowadzonego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykazały:

- w zakresie ATM: 18 niezgodności i 19 obserwacji,
- w zakresie CNS: cztery niezgodności i 11 obserwacji, w tym:
 - COM: dwie niezgodności i siedem obserwacji,
 - NAV: jedną niezgodność i cztery obserwacje,
 - SUR: jedną niezgodność (żadnych obserwacji),

- w zakresie MET: 15 niezgodności oraz 10 obserwacji,
- w zakresie AIS: jedną niezgodność i trzy obserwacje.

W odniesieniu do stwierdzonych niezgodności podmioty nadzorowane przedstawiły programy działań naprawczych, które zostały zaakceptowane przez NSA. Wprowadzanie działań naprawczych zostało zakończone, a raporty niezgodności zostały zamknięte – odpowiednio:

- ATM: sześć niezgodności,
- CNS: dwie niezgodności;
- MET: 13 niezgodności.

Do dnia 31 grudnia 2015 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły dowodów na usunięcie 22 niezgodności, w tym w obszarach:

- ATM: 12 niezgodności,
- CNS: dwóch niezgodności,
- AIS: jednej niezgodności,
- MET: dwóch niezgodności,

w tym pięciu niezgodności procedowanych w 2014 roku.

Skuteczność wprowadzonych przez podmioty nadzorowane działań naprawczych jest potwierdzana w trakcie nadzoru bieżącego oraz kontroli uzupełniających. Nie stwierdzono niezgodności, które mogłyby mieć znaczące 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 2015 w bazie ECCAIRS zarejestrowano 323 zdarzenia z udziałem ATM. Z tej liczby 264 zdarzenia nie miały wpływu na bezpieczeństwo. Pozostałych 59 zdarzeń zakwalifikowano jako incydenty – z czego 33 jako incydenty znaczące, 11 jako ważne, a 15 jako poważne, wymagające zbadania.

W 31 przypadkach odnotowano zdarzenia typu AIRPROX, w tym 15 dotyczyło RVSM; w przypadku 16 system ATM miał bezpośredni wpływ na wystąpienie zdarzenia.

W 13 przypadkach odnotowano wtargnięcia na drogi startowe (*Runway Incursion* – VAP) – w tym dwa poważne incydenty, jeden ważny oraz dwa znaczące.

W 34 przypadkach miały miejsce zdarzenia związane ze świadczeniem służby ATM/CNS i funkcji pomocniczych. W tym odnotowano 15 zdarzeń prowadzących do częściowej degradacji służby ATM. W dwóch przypadkach miały miejsce znaczące 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 (nieznaczące zmiany).

ATM: w okresie 1.01–31.12.2015 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał 21 decyzji zatwierdzających wprowadzenie zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie ATM, w tym 14 – w zakresie procedur lotu, siedem – w zakresie struktury przestrzeni powietrznej oraz trzy – w innym zakresie z obszaru ATM, przy czym przed wydaniem trzech decyzji przeprowadzono kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa, związane z wdrażanymi zmianami w systemach funkcjonalnych, a pozostałe decyzje wydano bez kontroli w terenie. Ponadto, w raportowanym okresie Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła 144 zmiany w systemach funkcjonalnych w oparciu o rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 roku w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż trzy miesiące (Dz.U. nr 183 poz. 1794).

CNS: w okresie 1.01–31.12.2015 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła 34 zmiany w systemach funkcjonalnych, dotyczących CNS, w tym: COM – 18, NAV – dziewięć, SUR – siedem. Po analizie charakteru i zakresu zgłoszonych zmian przeprowadzono 15 kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa i wydano 22 decyzje Prezesa ULC o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian, w tym w odniesieniu do poszczególnych służb: COM – 10, NAV – osiem, SUR – cztery.

MET: w okresie 1.01–31.12.2015 r. zgłoszonych zostało dziewięć zmian w systemach funkcjonalnych. Po analizie ich charakteru i zakresu przeprowadzono dwie kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa i wydano trzy decyzje Prezesa ULC o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian. Pięć zmian, polegających na wdrożeniu nowych systemów AWOS, zostało objętych kontrolą potwierdzeń bezpieczeństwa, które będą realizowane w 2016 roku.

AIS: w okresie 1.01–31.12.2015 r. zgłoszono dwie zmiany w systemach funkcjonalnych w zakresie AIS, które nie wymagały objęcia kontrolą bezpieczeństwa.

E. Wytyczne bezpieczeństwa wydane przez państwową władzę nadzorującą.

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