

Z A T W I E R D Z A M

P. Samson

PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
Piotr SAMSON

1.07. 2017 r.

**ROCZNE SPRAWOZDANIE
DOTYCZĄCE NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM**

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2016 r.

sporządzone 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 CISŁOWSKI

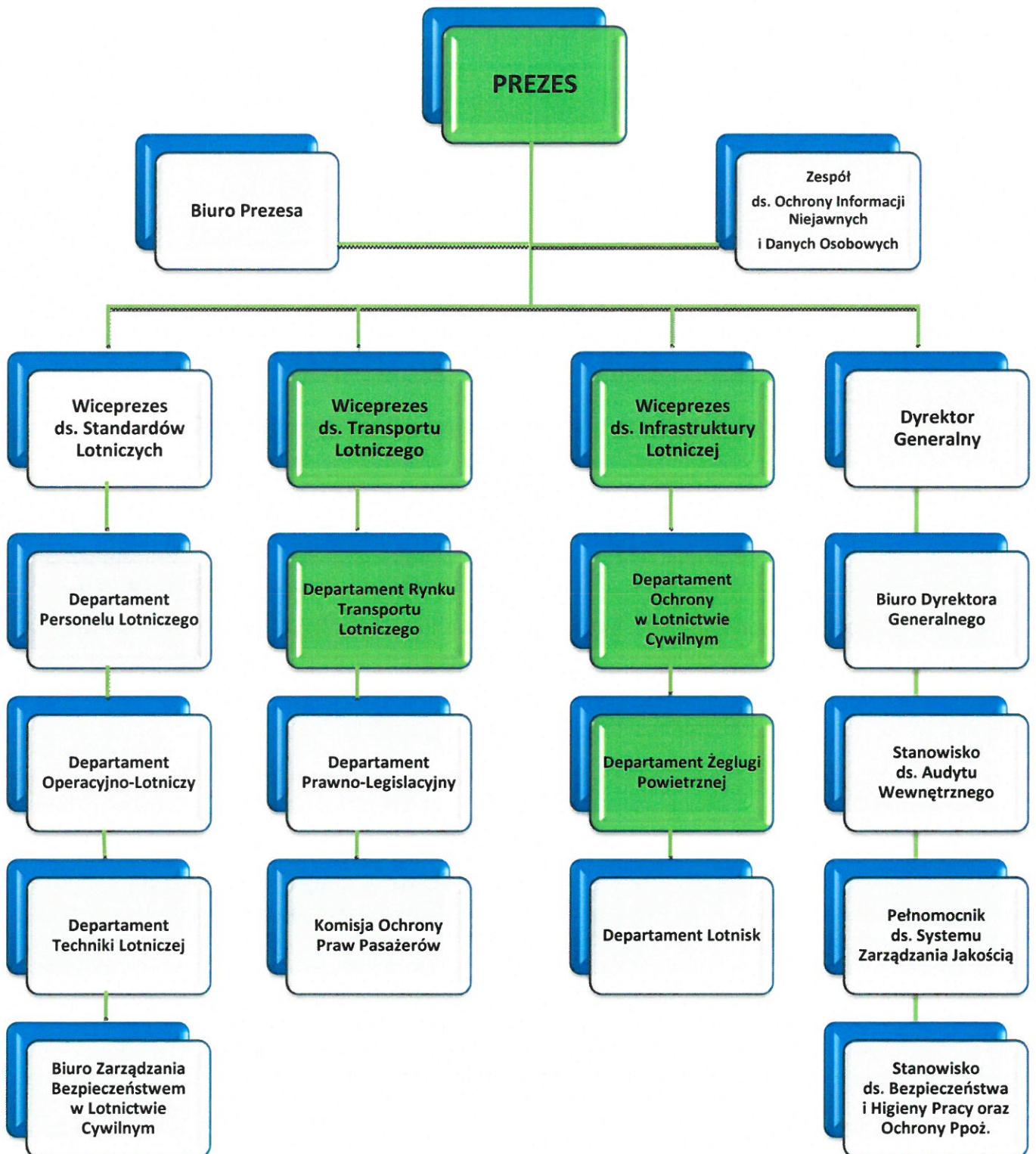
Cisłowski

31.05. 2017 r.

Warszawa
2017

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 2016 r. poz. 605 z późn. zm.);
- 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) Nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. L 206 z 11.08.2011 r., s. 21), dalej rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011;
- 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 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) dalej rozporządzenie 421/2013;
- 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 Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2013 r. poz. 471, z późn. zm.), dalej rozporządzenie 471/2013;
- Zarządzenie nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 sierpnia 2016 r., zmieniające zarządzenie w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

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

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (dalej Prezes Urzędu) 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.

Certyfikacja jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej. Szkolenie personelu służb ruchu lotniczego podlega certyfikacji na podstawie art. 18 rozporządzenia Komisji (UE) nr 805/2011 oraz rozporządzenia 421/2013.

Zapewnianie służb żeglugi powietrznej podlega certyfikacji zgodnie z art. 7 rozporządzenia (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. Certyfikacja instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej dokonywana jest zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej. Certyfikację przeprowadza Prezes Urzędu na wniosek zainteresowanego podmiotu, po dokonaniu formalnej oceny zgodności dostarczonych przez podmiot dokumentów z przepisami prawa oraz wymaganiami ustalonymi dla wnioskowanego procesu certyfikacji.

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” (załącznik 1). 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*) – obejmują część obszaru kontrolowanego ustanowionego zwykle u zbiegu dróg lotniczych w pobliżu jednego lotniska lub kilku (węzła) 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 poziomem FL660, z wyjątkiem TSA, TRA oraz CBA (*Cross-Border Area*), 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, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.

Kategorie dla warunkowych dróg lotniczych określa Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (dalej: PAŻP). PAŻP opracowuje: AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA w uzgodnieniu z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP (dalej: 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 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 Urzędu 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. 1.01–31.12.2016 r., nadzorowi Prezesa Urzędu 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 i COM, MET).

3. UPRAWNIONE PODMIOTY, KTÓRYM ZLECONO PRZEPROWADZANIE REGULACYJNYCH AUDYTÓW Z ZAKRESU BEZPIECZEŃSTWA

W raportowanym okresie Prezes Urzędu nie zlecił przeprowadzania regulacyjnych audytów z zakresu bezpieczeństwa żadnym podmiotom.

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	13
W sumie :	15
Liczba audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem:	15

Po analizie zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Zmniejszony stan osobowy w składzie inspektorów z obszaru licencjonowania nie gwarantuje pełnej i efektywnej realizacji planu nadzoru bieżącego w tym obszarze.

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

A. Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa, realizowane w ramach nadzoru bieżącego: *Plan nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej, ATFM, ASM i pozostałymi funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS), realizowany w okresie od 1 stycznia 2016 r. do 31 grudnia 2017 r.)*

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 2016 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 2016 r. do 31 grudnia 2017 r.”. W ramach procesu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby ATM/ANS inspektorzy Departamentu Żeglugi Powietrznej wykonali w okresie 1.01–31.12.2016 łącznie **87** kontroli, w tym:

- w zakresie ATM (z wyłączeniem FIS i AFIS): **24** kontroli,
- w zakresie CNS: **31** kontroli, w tym:
 - COM: **12** kontroli,
 - NAV: **11** kontroli,

- SUR: **8** kontroli,
- w zakresie FIS i AFIS: **8** kontroli,
- w zakresie AIS: **4** kontrole,
- w zakresie MET: **20** kontroli.

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

Kontrole przeprowadzone w 2016 roku przez Departament Żeglugi Powietrznej, w ramach prowadzonego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykazały:

- w zakresie ATM (z wyłączeniem FIS i AFIS): **32** niezgodności i **24** obserwacje,
- zakresie CNS: **8** niezgodności i **49** obserwacji, w tym:
 - COM: **2** niezgodności i **23** obserwacje,
 - NAV: **3** niezgodność i **18** obserwacji,
 - SUR: **3** niezgodność i **8** obserwacji,
- w zakresie FIS i AFIS: **13** niezgodności i **10** obserwacji,
- w zakresie AIS: **3** niezgodności i **3** obserwacje,
- w zakresie MET: **6** niezgodności oraz **9** obserwacji.

W odniesieniu do stwierdzonych w 2016 roku niezgodności podmioty nadzorowane przedstawiły programy działań naprawczych, które zostały zaakceptowane przez NSA. Wprowadzanie działań naprawczych zostało zakończone, a raporty niezgodności zostały zamknięte – odpowiednio:

- ATM: **10** niezgodności,
- CNS: **6** niezgodności,
- FIS i AFIS: **7** niezgodności,
- AIS: **3** niezgodności,
- MET: **4** niezgodności.

Do dnia 31 grudnia 2016 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły dowodów obiektywnych potwierdzających usunięcie **32** niezgodności stwierdzonych w 2016 roku, w tym w obszarach:

- ATM: **22** niezgodności,
- CNS: **2** niezgodności,

- FIS i AFIS: **6** niezgodności,
- AIS: **0** niezgodności,
- MET: **2** niezgodności,

Ponadto, do dnia 31 grudnia 2016 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły dowodów obiektywnych potwierdzających usunięcie **13** niezgodności przeniesionych z rejestru niezgodności z 2015 roku.

Łącznie: otwartych niezgodności na dzień 31 grudnia 2016 roku: **45**.

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

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 2016 w bazie ECCAIRS zarejestrowano **1356** zdarzenia z udziałem ATM. Z tej liczby **569** zdarzenia nie miały wpływu na bezpieczeństwo. Pozostałych **773** zdarzeń zakwalifikowano jako incydenty – z czego **111** jako incydenty znaczące, **29** jako ważne, a **8** jako poważne, wymagające zbadania.

W **56** przypadkach odnotowano zdarzenia typu AIRPROX, w tym **3** dotyczyło RVSM; w przypadku **21** system ATM miał bezpośredni wpływ na wystąpienie zdarzenia.

W **16** przypadkach odnotowano wtargnięcia na drogi startowe (*Runway Incursion – VAP*) – w tym **2** poważne incydenty, **4** ważne oraz dwa znaczące.

W 72 przypadkach miały miejsce zdarzenia związane ze świadczeniem służby ATM/ANS i funkcji pomocniczych. W tym odnotowano 24 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 (nieznaczne zmiany).

ATM: w okresie 1.01–31.12.2016 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła **124** zmiany w systemach funkcjonalnych w zakresie ATM, w tym **14** w zakresie procedur lotu, **17** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej, **84** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej na czas krótszy niż 3 miesiące oraz **9** w innym zakresie z obszaru ATM.

Prezes Urzędu wydał łącznie **35** decyzji zatwierdzających wprowadzenie zmian w zakresie ATM, przy czym przed wydaniem **6** decyzji przeprowadzono kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa, związane z wdrażanymi zmianami w systemach funkcjonalnych, a pozostałe decyzje wydano bez kontroli w terenie.

CNS: w okresie 1.01–31.12.2016r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła **27** zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie CNS, w tym: **14** zmian w zakresie COM, **6** zmian w zakresie NAV, **7** zmian w zakresie SUR. Po analizie charakteru i zakresu zgłoszonych zmian przeprowadzono **16** kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa (odpowiednio **7**, **7** i **2**) oraz wydano **17** decyzji Prezesa Urzędu o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian, w tym w odniesieniu do poszczególnych służb: COM – **7**, NAV – **8**, SUR – **2**.

MET: w okresie 1.01–31.12.2016 r. zgłoszone zostały **4** zmiany w systemach funkcjonalnych. Po analizie ich charakteru i zakresu przeprowadzono dwie kontrole potwierdzeń bezpieczeństwa i wydano **3** decyzje Prezesa Urzędu o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian. Ponadto **5** zmian zgłoszonych w 2015 roku, polegających na wdrożeniu nowych systemów AWOS, zostało objętych kontrolą potwierdzeń bezpieczeństwa i w roku 2016 wydano decyzje Prezesa Urzędu o zatwierdzeniu ich wejścia w życie zmian.

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:

- 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) Nr 805/2011 z dnia 10 sierpnia 2011 r. ustanawiające szczegółowe zasady licencjonowania kontrolerów ruchu lotniczego oraz wydawania określonych certyfikatów na podstawie rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. L 206 z 11.08.2011 r., s. 21)
- Ustawa Prawo lotnicze, art. 160-162;
- Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 12 kwietnia 2013 r. w sprawie licencji i świadectw kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego (Dz. U. z 2013 r. poz. 471, z późn. zm.).

W raportowanym okresie, tj. 1.01–31.12.2016 r., nadzorowi Prezesa Urzędu podlegały następujące ośrodki szkolenia personelu ATS:

- 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).

Realizacja audytów w zakresie bezpieczeństwa w roku 2016 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan audytów w ramach bieżącego nadzoru Inspektoratu Personelu Służb Ruchu Lotniczego” (Załącznik 2). Ponadto, w ramach procesu nadzoru bieżącego inspektorzy Inspektoratu Personelu Służb Ruchu Lotniczego wykonali szereg kontroli doraźnych, co w okresie 1.01–31.12.2016 r. dało łącznie **11** audytów i kontroli:

1. **4** audyty certyfikacyjne;
2. **2** audyty w ramach bieżącego nadzoru,
3. **2** kontrole doraźne związane z zatwierdzeniem zmiany,

4. **1** kontrola doraźna związana sytuacją problemową,
5. **2** kontrole doraźne mające na celu sprawdzenie stopnia wdrożenia rozporządzenia Komisji (UE) 2015/340.

W powyższym zakresie stwierdzono **2** niezgodności, z czego **1** pozostaje niezamknięta na dzień 31.12.2016 r.

