

Z A T W I E R D Z A M

Alw Samson

PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO
Piotr SAMSON

14.03.
..... 2019 r.

ROCZNY RAPORT Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2018 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

Cislowski

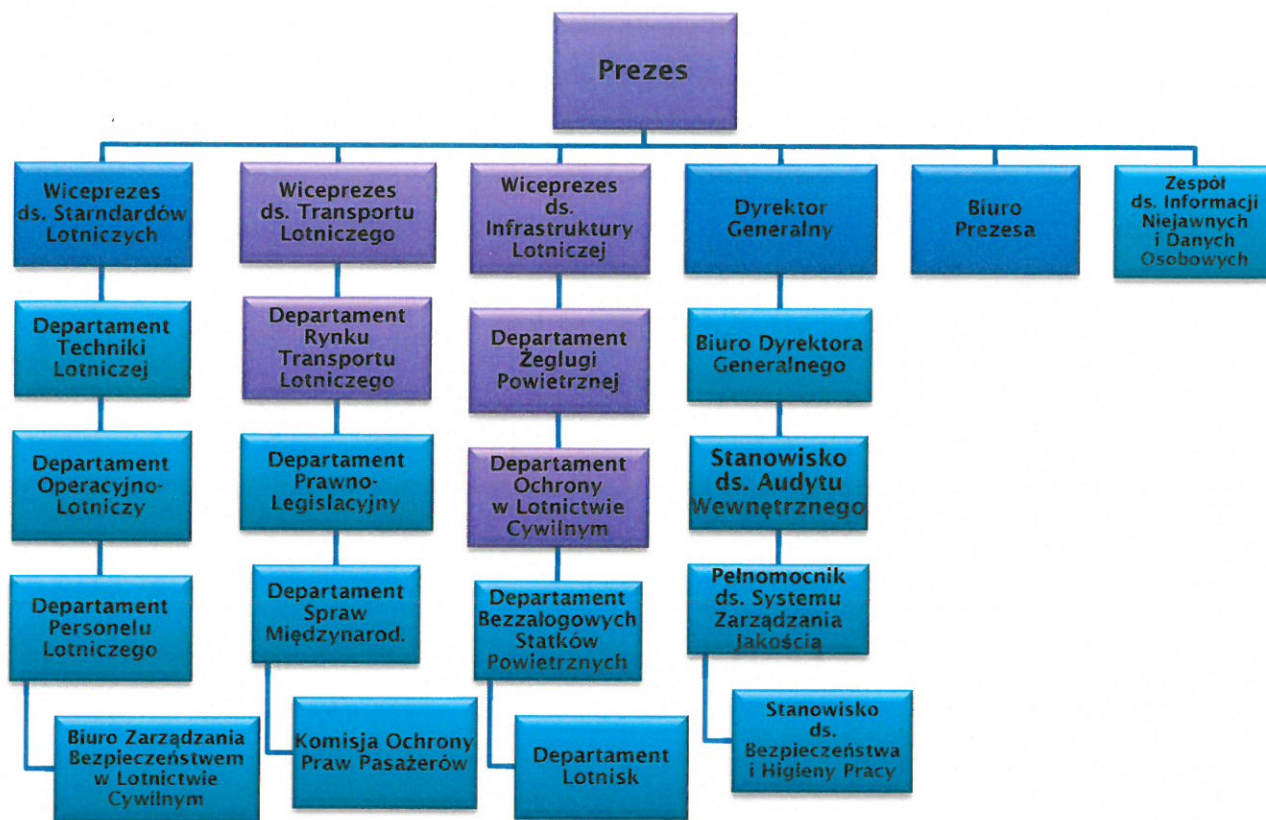
12.03.
..... 2019 r.

Warszawa

2019

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I PROCEDURY PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ

Struktura państwowej władzy nadzorującej:



** Przy pomocy koloru fioletowego wyodrębnione zostały komórki sprawujące funkcję państwowej władzy nadzorującej.*

Podstawa prawna:

- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz.U. z 2018 r. poz. 1183 z późn. zm.);
- Zarządzenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 12 stycznia 2017 r. w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego z późniejszymi zmianami;
- 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);
- 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 (Dz. U. UE L 271, z 18.10.2011 r., ss. 15–22);
- 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 (Dz. U. UE L 271, 18.10.2011 r., ss. 23–41);

- 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 (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. UE L 212, z 22.8.2018 r., ss. 1–122);
- 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), 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 r., ss. 1–122).

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 organizacjami szkoleniowymi oraz instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i pozostałe funkcje sieciowe (ATM/ANS), realizowanym w okresie 1.01.2018–31.12.2019”. 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 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 9 października 2003 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2003.183.1794).

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-1*), możliwe do planowania stałego i dostępne w okresach podanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication – AIP Polska*);

d) przestrzeń powietrzna, rozciągająca się od FL095 do 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. 1.01–31.12.2018 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 w zakresie ruchomej łączności powietrze-ziemia, 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	4
certyfikacja i nadzór nad bezpieczeństwem w ATM/ANS	10
łącznie:	14
Liczba wykwalifikowanych audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem:	14

Po analizie zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Ograniczone zasoby w Inspektoracie ATM oraz w obszarze licencjonowania nastroją trudności w pełnej i efektywnej realizacji planu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej oraz w obszarze objętym rozporządzeniem Komisji (UE) nr 2015/340.

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

A. Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa, realizowane w ramach nadzoru bieżącego
(Załącznik 1: „Plan nadzoru bieżącego nad organizacjami szkoleniowymi oraz instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i pozostałe funkcje sieciowe (ATM/ANS), realizowany w okresie 1.01.2018–31.12.2019”).

Program nadzoru nad ANSP jest opracowywany w oparciu o rezultaty analiz oceny ryzyka. 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 2018 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego nad organizacjami szkoleniowymi oraz instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i pozostałe funkcje sieciowe (ATM/ANS), realizowany w okresie 1.01.2018–31.12.2019”. W ramach procesu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby ATM/ANS inspektorzy Departamentu Żeglugi Powietrznej wykonali w okresie 1.01–31.12.2018 łącznie **70** kontroli, w tym:

- w zakresie ATM (z wyłączeniem FIS i AFIS): **dziewięć** kontroli,
- w zakresie CNS: **32** kontrole, w tym:
 - COM: **12** kontroli,
 - NAV: **13** kontroli,
 - SUR: **siedem** kontroli,
- w zakresie FIS i AFIS: **trzy** kontrole,
- w zakresie AIS: **siedem** kontroli,
- w zakresie MET: **19** kontroli.

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

Kontrole przeprowadzone w 2018 roku przez Departament Żeglugi Powietrznej, w ramach prowadzonego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykazały:

- w zakresie ATM: **siedem** niezgodności poziomu II,
- w zakresie CNS: **10** niezgodności i **43** obserwacji, w tym:

- COM: **jedna** niezgodność i **17** obserwacji,
- NAV: **sześć** niezgodności i **18** obserwacji,
- SUR: **trzy** niezgodności i **osiem** obserwacji,
- w zakresie AIS: **jedną** niezgodność i **dwie** obserwacje,
- w zakresie MET: **jedną** niezgodność i **dziewięć** obserwacji.

W odniesieniu do stwierdzonych w 2018 roku niezgodności podmioty nadzorowane przedstawiły programy działań naprawczych, które zostały zaakceptowane przez NSA. Wprowadzanie działań naprawczych w większości obszarów zostało zakończone, a raporty niezgodności zostały zamknięte – odpowiednio w obszarze:

- ATM: zamknięto **dwie** niezgodności, pozostałe są w terminie realizacji działań naprawczych (w tym miejscu należy również dodać niezgodność wystawioną jeszcze w 2016 roku – TWR EPBY – dla której termin realizacji CAP był już dwukrotnie przedłużany,
- CNS: **10** niezgodności,
- AIS: **0** niezgodności (raport z niezgodności został wysłany do PAŻP w grudniu – odpowiedź, w tym działania naprawcze zostały nadesłane w styczniu 2019 – czas na usunięcie niezgodności: do końca 2019),
- MET: **jedną** niezgodność.

Do dnia 31 grudnia 2018 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły obiektywnych dowodów potwierdzających usunięcie niezgodności stwierdzonych w 2018 roku, w tym w obszarach:

- ATM: **pięciu** niezgodności,
- FIS i AFIS: **dwóch** niezgodności,
- AIS: **jednej** niezgodności (czas na jej usunięcie – narzucony przez ULC – to koniec 2019 roku).

Ponadto, do dnia 31 grudnia 2018 roku podmioty nadzorowane nie przedstawiły dowodów obiektywnych potwierdzających usunięcie **jednej** niezgodności (ATM), przeniesionej z rejestru niezgodności z 2017 roku. Łącznie otwartych niezgodności na dzień 31 grudnia 2018 roku było **osiem**.

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. W odniesieniu do lat ubiegłych obserwuje się postęp w przestrzeganiu wymogów prawa krajowego i międzynarodowego przez nadzorowane instytucje i ich komórki organizacyjne. Stosowany system kontroli właściwie wpisuje się w działania Urzędu – jako władzy lotniczej – i jest systematycznie dostosowywany do nowych wyzwań i potrzeb.

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

Zgodnie z art. 4 ust. 2 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 uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007, zwanym dalej rozporządzeniem 376/2014, każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim (np. PAŻP) ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, o których mowa w pkt. 7 procedury wewnętrznej Departamentu Żeglugi Powietrznej: „Analiza informacji dotyczących zdarzeń lotniczych w służbach ATM/ANS”. Natomiast, zgodnie z art. 4 ust. 3 rozporządzenia 376/2014, każde państwo członkowskie ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, w tym gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych przez organizacje zgodnie z ust. 2. W rozumieniu art. 4 ust. 3 rozporządzenia 376/2014, w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego za gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, zgromadzonych przez organizacje odpowiada Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym.

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 2018 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) zraportowała do Urzędu Lotnictwa Cywilnego 64 zdarzenia ATM/CNS w trzech kategoriach: wtargnięcie na pas startowy, naruszenie minimów separacji i odchylenie od nakazanego poziomu lotu. Dodatkowo 33 zgłoszone przez PAŻP zdarzenia zakwalifikowano jako „inne związane z ATM”.

Służba GAT ACC zgłosiła:

- 29 przypadków naruszenia minimów separacji,
- trzy przypadki odchylenia od nakazanego poziomu lotu,
- osiem innych zdarzeń związanych z ATM.

Służba APP zgłosiła:

- dziewięć przypadków naruszeń minimów separacji,
- trzy przypadki odchylenia od nakazanego poziomu lotu,

- cztery inne zdarzenia związane z ATM.

Służba TWR zgłosiła:

- piętnaście przypadków wtargnięcia na pas startowy,
- trzy przypadki naruszenia minimów separacji,
- trzynaście innych zdarzeń związanych z ATM.

Służba FIS zgłosiła:

- jeden przypadek naruszenia minimów separacji,
- osiem innych zdarzeń związanych z ATM.

Celem monitoringu jest zespół wzajemnie skoordynowanych czynności zmierzających do odpowiedniego wykorzystania wpływających z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej do Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji dotyczących zdarzeń lotniczych. Dane z analiz informacji w formie określonego zakresu czynności kontrolnych lub ewentualnych zaleceń profilaktycznych z zakresu bezpieczeństwa zapewniana służb wykorzystuje się w procesie nadzoru bieżącego, zgodnie z „Procedurą planowania nadzoru w oparciu o ryzyko” (5/LOŻ-1).

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 1.01–31.12.2018 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej złożyła **140** wniosków o zatwierdzenie zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie ATM, w tym **cztery** w zakresie procedur lotu, **30** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej, **93** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej na czas krótszy niż trzy miesiące oraz **13** w innym zakresie z obszaru ATM.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał łącznie **cztery** decyzje administracyjne, zatwierdzające wprowadzenie zmian w zakresie 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.

CNS: w okresie 1.01–31.12.2018 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła **26** zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie CNS, w tym: **dziewięć** zmian w zakresie COM, **sześć** – w zakresie NAV, **11** – w zakresie SUR.

Po analizie charakteru i zakresu zgłoszonych zmian przeprowadzono **11** kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa (odpowiednio: **sześć, dwie, trzy**) oraz wydano **11** decyzji Prezesa ULC o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian, w tym w odniesieniu do poszczególnych służb: COM – **sześć**, NAV – **dwie**, SUR – **trzy**.

MET: w okresie 1.01–31.12.2018 r. zgłoszonych zostało **pięć** zmian w systemach funkcjonalnych. Okres ich realizacji został zadeklarowany na czas do końca roku 2018.

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, z późn. zm.);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91;
- 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. 1.01–31.12.2018 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 Lotniczej Akademii Wojskowej (OSLSRL LAW);
- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (nadzór nad kompetencjami personelu ATS);
- Szkoła lotnicza – Bisek Aerospace;
- Port Lotniczy Radom S.A. (nadzór nad kompetencjami personelu ATS).

Realizacja audytów i kontroli w zakresie bezpieczeństwa w roku 2018 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego nad organizacjami szkoleniowymi oraz instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej i pozostałe funkcje sieciowe

(ATM/ANS), realizowany w okresie 1.01.2018–31.12.2019”, co w okresie 1.01–31.12.2018 r., dało łącznie 18 audytów i kontroli, w tym:

- dwa audyty certyfikacyjne,
- 16 audytów i kontroli w ramach bieżącego nadzoru.

Audyty i kontrole w ramach bieżącego nadzoru przeprowadzono w następujących obszarach:

- szkolenie personelu ATS,
- przeprowadzanie egzaminów i ocen personelu ATC,
- funkcjonowanie systemu zarządzania organizacją szkoleniowych dla personelu ATS,
- zmiany w systemach zarządzania organizacją szkoleniowych,
- utrzymywanie kompetencji personelu ATS.

W powyższym zakresie stwierdzono **siedem** niezgodności, z czego **siedem** pozostawało niezamkniętych na dzień 31.12.2018 r.

