

Z A T W I E R D Z A M

PREZES
Urzedu Lotnictwa Cywilnego

.....

PREZES

URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Piotr SAMSON

18.03

..... 2020 r.

ROCZNY RAPORT

Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

za okres od 1 stycznia do 31 grudnia 2019 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 CISŁOWSKI

Cisłowski

.....

16.03.

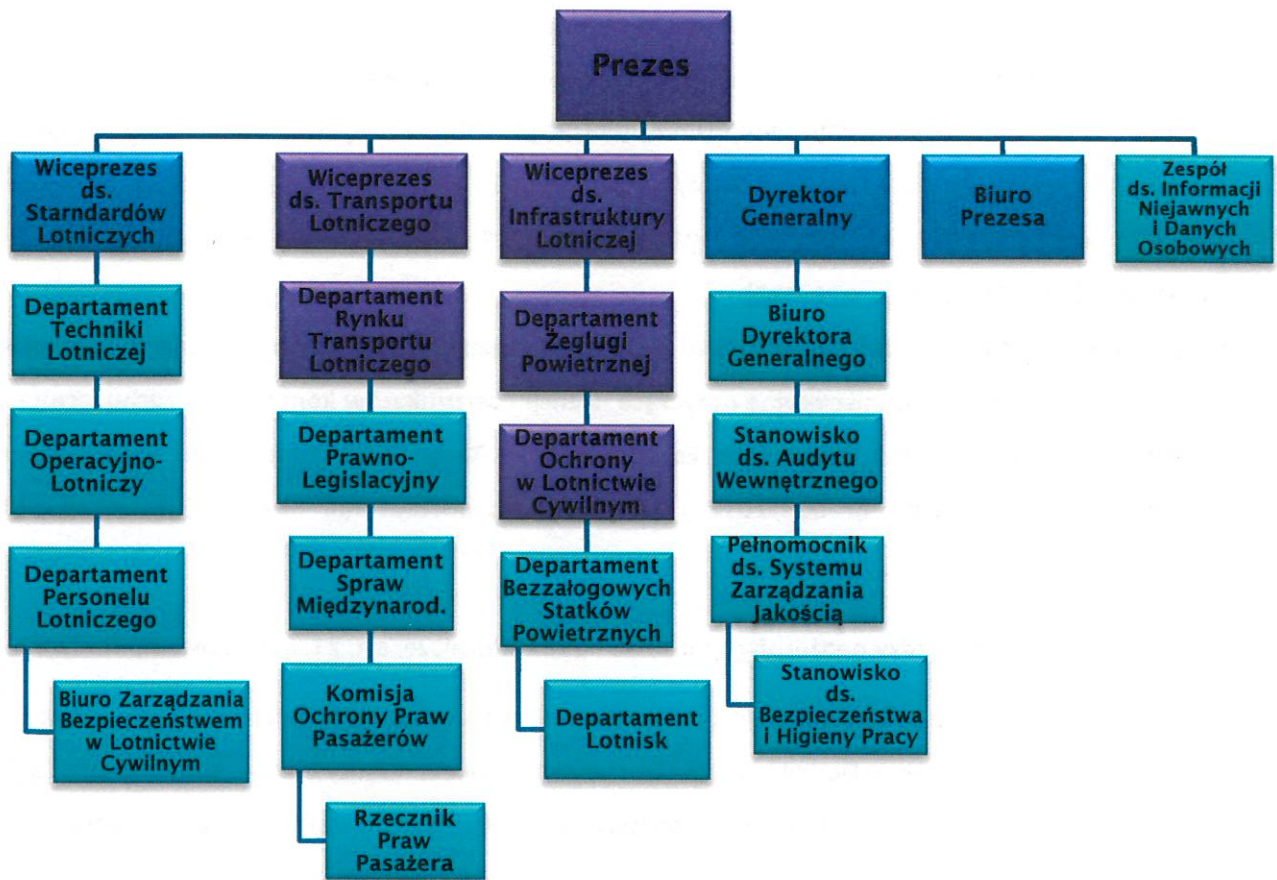
..... 2020 r.

Warszawa

2020

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 2019 r. poz. 1580 i 1593);
- Zarządzenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 lutego 2020 r. 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 z późn. zm.);
- 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 z późn. zm.);
- 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 z późn. zm.);
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 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) nr 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 późn. zm. 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), realizowanym w okresie 1 stycznia 2019 – 31 grudnia 2020”. Plan taki określa zakres merytoryczny kontroli i częstotliwość ich powtarzania w poszczególnych obszarach działalności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej oraz organizacji szkoleniowych, 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 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz.U z 2019 r., poz. 619);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2019 poz. 617);
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 stycznia 2019 r. w sprawie ograniczeń lotów na czas nie dłuższy niż 3 miesiące (Dz.U. 2019, poz. 618).

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, z zastrzeżeniem pkt SERA.5005 i pkt SERA.6001 załącznika do rozporządzenia SERA, wchodzi:

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

- a) rejony kontrolowane lotnisk lub węzłów lotnisk (*Terminal Control Area – TMA*) oraz MTMA (*Military TMA*) – ustanawiane zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk;
- b) stałe drogi lotnicze (*Airway – AWY*);
- c) warunkową drogę lotniczą (*Conditional Route – CDR*), która może być zaplanowana i wykorzystywana pod określonymi warunkami, z przydzieloną kategorią, w zależności od jej

przewidywanej dostępności, możliwości planowania i spodziewanych poziomów aktywności związanych z nią TSA albo TRA;

d) przestrzeń powietrzna rozciągająca się od FL 095/9500 ft AMSL do FL 660, z wyjątkiem TSA, TRA, TFR, MRT 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 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 zostały one sklasyfikowane;
- 4) strefy czasowo wydzielone (*Temporary Segregated Area – TSA*), strefy czasowo rezerwowane (*Temporary Reserved Area – TRA*), trasy lotnicze umożliwiające lot do TSA albo TRA oraz przelot między tymi strefami (*TSA or TRA Feeding Route – TFR*), trasy lotnictwa wojskowego (*Military Route – MRT*) oraz rejon lotów po obu stronach granicy państwa, będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymagania operacyjne (*Conditional Route – CBA*) –

dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

Wszystkie elementy struktury przestrzeni powietrznej opracowuje PAŻP w uzgodnieniu z SSRL SZ RP i przedkłada do akceptacji Prezesowi ULC 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. 1.01–31.12.2019 r., nadzorowi Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlegały następujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej:

- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (ATS, CNS, AIS);
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o. o. (AFIS);
- Przedsiębiorstwo Państwowe – Porty Lotnicze (COM w zakresie ruchomej łączności powietrze-ziemia),
- Centrum Usług Logistycznych (AFIS);
- Lotnisko Mielec Sp. z o. o. (AFIS);
- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (MET);
- Radom Meteo Sp. z o. o. (MET);
- Warmia i Mazury Sp. z o.o. (AFIS, COM w zakresie ruchomej łączności powietrze-ziemia, MET);
- PL Bydgoszcz S.A. (AFIS, 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	12
łącznie:	16
Liczba wykwalifikowanych audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem:	16

Po analizie zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Ograniczone zasoby w Inspektoracie ATM oraz w obszarze licencjonowania nastrożają 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 służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS), realizowany w okresie 1 stycznia 2019 – 31 grudnia 2020”.)

Program nadzoru nad ANSP jest opracowywany w oparciu o rezultaty analiz oceny ryzyka. Regulacyjne audyty w zakresie bezpieczeństwa w służbach ATM/ANS realizowane były 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 2019 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej i funkcjami zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS), realizowany w okresie 1 stycznia 2019 – 31 grudnia 2020”. W ramach procesu nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby ATM/ANS inspektorzy Departamentu Żeglugi Powietrznej wykonali w raportowanym okresie:

- w zakresie ATM (z wyłączeniem FIS i AFIS): **10** kontroli z tytułu nadzoru bieżącego w różnych organach nadzorowanych instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej i **dwie** kontrole doraźne. Ponadto, z tytułu nadzoru nad bezpieczeństwem wdrażanych zmian w systemach funkcjonalnych wykonano **siedem** kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa;
- w zakresie CNS: **28** kontroli z tytułu nadzoru bieżącego (w tym: COM – 11, NAV – 10, SUR – siedem), **40** kontroli w związku ze zmianą w systemie funkcjonalnym oraz **117** kontroli z tytułu nadzoru nad RLUN;
- w zakresie FIS i AFIS: **jedną** kontrolę,
- w zakresie AIS: **osiem** kontroli,
- w zakresie MET: **16** 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 2019 roku przez Departament Żeglugi Powietrznej, w ramach prowadzonego nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, wykazały:

- w zakresie ATM: **siedem** niezgodności poz. II i **siedem** obserwacji (ponadto wydano 15 zaleceń),
- w zakresie CNS: **jedną** niezgodność poz. II i **85** obserwacji, w tym:
 - COM: zero niezgodności i 50 obserwacji,
 - NAV: jedną niezgodność i 17 obserwacji,
 - SUR: zero niezgodności i 18 obserwacji,
- w zakresie AIS: **pięć** niezgodności,
- w zakresie MET: **dwie** niezgodności i **siedem** obserwacji.

W odniesieniu do stwierdzonych w 2019 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 jedną niezgodność (pozostałe są w terminie realizacji działań naprawczych),
- CNS: nie zamknięto żadnej niezgodności,
- AIS: zamknięto jedną niezgodność,
- MET: zamknięto dwie niezgodności.

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 2: 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 uchylenia 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 sieciowych¹, 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 2019 Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP) zaraportowała do Urzędu Lotnictwa Cywilnego 67 zdarzeń ATM/CNS w trzech kategoriach: wtargnięcie na pas startowy (Runway Incursion, RI), naruszenie minimów separacji (Separation Minima Infringement, SMI) i odchylenie od nakazanego poziomu lotu (Level Bust, LB). Dodatkowo 33 zgłoszone przez PAŻP zdarzenia zakwalifikowano jako „inne związane z ATM” (Other ATM Related).

Służba GAT ACC zgłosiła:

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

Służba APP zgłosiła:

- jeden przypadek wtargnięcia na pas startowy,
- 19 przypadków naruszenia minimów separacji,
- dwa przypadki odchylenia od nakazanego poziomu lotu,
- pięć innych zdarzeń związanych z ATM.

¹ Uchylone rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) 2019/317 z dnia 11 lutego 2019 r. ustanawiającym system skuteczności działania i opłat w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej oraz uchylający rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 390/2013 i (UE) nr 391/2013.

Służba TWR zgłosiła:

- **25** przypadków wtargnięcia na pas startowy,
- **siedem** przypadków naruszenia minimów separacji,
- **19** innych zdarzeń związanych z ATM.

Służba FIS zgłosiła:

- **dwa** przypadki 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 1.01–31.12.2019 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej złożyła **211** wniosków o zatwierdzenie zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie ATM, w tym:

- **pięć** w zakresie procedur lotu,
- **119** w zakresie zmian w strukturze przestrzeni powietrznej,
- **78** w związku z wprowadzeniem rejonu ograniczeń lotów,
- **dziewięć** w innym zakresie z obszaru ATM.

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

CNS: w okresie 1.01–31.12.2019 r. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zgłosiła **40** zmian w systemach funkcjonalnych w zakresie CNS, w tym:

- **14** – w zakresie COM,
- **dziewięć** – w zakresie NAV,
- **17** – w zakresie SUR.

Po analizie charakteru i zakresu zgłoszonych zmian przeprowadzono **21** kontroli potwierdzeń bezpieczeństwa:

- **14** – w zakresie COM,

■ **dwie** – w zakresie NAV,

■ **pięć** – w zakresie SUR

oraz wydano **29** decyzji Prezesa ULC o zatwierdzeniu wejścia w życie zmian, w tym w odniesieniu do poszczególnych służb:

■ COM – **14**,

■ NAV – **trzy**,

■ SUR – **dwanaście**.

MET: w okresie 1.01–31.12.2019 r. zgłoszonych zostało pięć zmian w systemach funkcjonalnych. Przed wydaniem jednej decyzji przeprowadzono kontrolę potwierzeń bezpieczeństwa, związaną z wdrażaną zmianą w systemie funkcjonalnym, a pozostałe cztery decyzje wydano bez kontroli w terenie.

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. 1.01–31.12.2019 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;
- Lotnisko Mielec Sp. z o.o.;
- Centrum Usług Logistycznych Lotnisko Warszawa-Babice;
- Warmia i Mazury Sp. z o.o.,
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa-Modlin Sp. z o.o.

Realizacja audytów i kontroli w zakresie bezpieczeństwa w roku 2019 odbywała się w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego „Plan nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej w funkcjach zarządzania ruchem lotniczym (ATM/ANS), realizowany w okresie 1 stycznia 2019 – 31 grudnia 2020” dało łącznie 37 audytów i kontroli, w tym:

- **trzy** audyty certyfikacyjne,
- **34** audyty i kontrole 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 **dwie** pozostawały niezamknięte na dzień 31.12.2019 r.