

Załącznik 2

## **EUROPEJSKA ORGANIZACJA BEZPIECZEŃSTWA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

---

**WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE  
PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA  
(ESARR)**

### **ESARR 3**

**WYKORZYSTYWANIE SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM  
PRZEZ ORGANY  
ZARZĄDZANIA RUCHEM LOTNICZYM**

***Edycja: 1.0  
Data edycji oryginału: 17-07-2000***

## LISTA ZMIAN

Niniejsze wydanie uwzględnia wszystkie zmiany tego dokumentu do 2000 roku.

## SPIS TREŚCI

Lista zmian .....	55
Spis treści .....	55
Streszczenie.....	55
1. Zakres .....	56
2. Uzasadnienie.....	56
3. Zastosowanie.....	56
4. Cel Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem .....	56
5. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa.....	56
6. Termin wprowadzenia .....	58
7. Wyjątki.....	58
8. Materiały dodatkowe.....	58

## STRESZCZENIE

Niniejszy dokument został przygotowany przez Komisję ds. Przepisów Bezpieczeństwa.

Wymagania Przepisów Bezpieczeństwa EUROCONTROL dotyczą wprowadzania Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) przez organy zarządzania ruchem lotniczym (w Polsce – Państwowy Organ Zarządzania Ruchem Lotniczym POZRL).

Niniejsze wymagania powinny być spełnione przez wszystkie organy zarządzania ruchem lotniczym podlegające jurysdykcji narodowych organizacji nadrzędnych, właściwych do spraw zarządzania ruchem lotniczym (Urząd Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwo Infrastruktury). Organy zarządzania ruchem lotniczym zobowiązane są do wprowadzenia SMS, zgodnie z niniejszymi wymaganiami.

Postanowienia niniejszego dokumentu powinny zostać wprowadzone w terminie 3 lat od daty przyjęcia ich przez Komisję EUROCONTROL.

## WYMAGANIA EUROCONTROL W ZAKRESIE PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA

### Wykorzystywanie SMS przez organy zarządzania ruchem lotniczym

#### 1. Zakres

Niniejsze wymagania dotyczą wprowadzania SMS przez POZRL.

#### 2. Uzasadnienie

Podstawowa odpowiedzialność za bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym spoczywa na organie zarządzania ruchem lotniczym. Zarządzający tym organem odpowiada za zapewnienie odpowiednio wysokiego poziomu bezpieczeństwa oraz za przedstawienie odpowiednich dokumentów potwierdzających ten poziom.

Zarządzanie bezpieczeństwem jest elementem zapewniania służb zarządzania ruchem lotniczym, gwarantującym zidentyfikowanie i dokonanie oceny wszystkich zagrożeń, w celu podjęcia odpowiednich działań profilaktycznych. Oficjalne i systematyczne podejście (w udokumentowany sposób) do zarządzania bezpieczeństwem w ATM zwiększy korzyści wynikające z podnoszenia poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

#### 3. Zastosowanie

Niniejsze przepisy stosuje się do wszystkich dostawców usług zarządzania ruchem lotniczym, podlegających prawnie krajowemu organowi nadrzędnemu w sprawach bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym.

#### 4. Cel Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem

Głównym celem SMS jest zapewnienie podniesienia poziomu bezpieczeństwa w zakresie świadczenia usług zarządzania ruchem lotniczym, w zadowalający sposób i w zadowalającym zakresie.

#### 5. Wymagania w zakresie bezpieczeństwa

##### 5.1 Wymagania ogólne

POZRL powinien ustanowić w swojej strukturze SMS o następujących cechach:

##### 5.1.1 Mechanizmy zarządzania bezpieczeństwem:

- a) zapewnienie sformalizowanego, jednoznacznego i twórczego podejścia do systemowego zarządzania bezpieczeństwem w celu osiągnięcia wymaganego poziomu odpowiedzialności POZRL za bezpieczeństwo w ruchu lotniczym,
- b) objęcie działaniem wszystkich służb zarządzania ruchem lotniczym oraz służb pomocniczych, pozostających pod zarządkiem POZRL,
- c) przyjęcie za podstawę działania dokumentu dotyczącego polityki w kwestiach bezpieczeństwa, definiującego podstawowe zasady zarządzania bezpieczeństwem.

##### 5.1.2 Zadania związane z bezpieczeństwem

Zapewnienie, iż każdy pracownik zaangażowany w procesy związane z zapewnianiem przez POZRL usług ATM, ponosi - w swoim zakresie działania - indywidualną odpowiedzialność związaną z bezpieczeństwem, i że kadra kierownicza jest odpowiedzialna za poziom bezpieczeństwa zapewnianego przez podległe komórki organizacyjne.

##### 5.1.3 Priorytety

Zapewnienie przez POZRL wymaganego poziomu bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym musi być najwyższym priorytetem i być niezależne od nacisków komercyjnych, operacyjnych, środowiskowych i socjalnych.

#### **5.1.4 Cele zapewnienia bezpieczeństwa w organach zarządzania ruchem lotniczym**

W procesie zarządzania ruchem lotniczym podstawowym celem jest zminimalizowanie, w racjonalny sposób, udziału organów zarządzania ruchem lotniczym w wypadkach statków powietrznych.

### **5.2 Wymagania osiągnięcia właściwego poziomu bezpieczeństwa**

W ramach działania SMS, POZRL w niżej określonym zakresie, powinien:

#### **5.2.1. Kwalifikacje**

Zapewnić wyszkolony, zmotywowany, wykwalifikowany oraz, tam gdzie jest to wymagane, licencjonowany personel.

#### **5.2.2. Zadania zarządzających bezpieczeństwem:**

- a) powołać w strukturze organizacyjnej komórkę SMS z zadaniem rozwoju i utrzymania SMS,
- b) zapewnić komórce SMS niezależność od szczebla operacyjnego i jej podporządkowanie możliwie najwyższemu szczeblowi kierownicznemu w organizacji,
- c) w przypadku niewielkich organizacji, w których nakładanie się obowiązków może uniemożliwić osiągnięcie niezależności określonej w punkcie b), zapewnić w inny sposób niezależność służbową w zakresie bezpieczeństwa,
- d) zapewnić zaangażowanie kierownictwa najwyższego szczebla POZRL w zarządzanie bezpieczeństwem.

#### **5.2.3. Mierzalne poziomy bezpieczeństwa**

Zapewnić, tam gdzie to będzie możliwe, określenie i utrzymanie dla wszystkich systemów mierzalnych/ilościowych poziomów bezpieczeństwa.

#### **5.2.4. Ocena i ograniczanie ryzyka**

- a) zapewnić przeprowadzanie oceny i ograniczanie ryzyka, z uwzględnieniem wszystkich aspektów zarządzania ruchem lotniczym,
- b) zapewnić ocenianie zmian w systemach zarządzania ruchem lotniczym pod względem ich znaczenia dla bezpieczeństwa oraz klasyfikowanie funkcji systemu zarządzania ruchem lotniczym pod względem ich wpływu na bezpieczeństwo,
- c) jeśli, na podstawie oceny ryzyka, okaże się to konieczne, należy podjąć działania profilaktyczne dotyczące zagrożeń spowodowanych wprowadzeniem zmian w systemie zarządzania ruchem lotniczym.

#### **5.2.5. Dokumentacja SMS**

Zapewnić systematyczne dokumentowanie działania SMS oraz podporządkowanie go polityce bezpieczeństwa POZRL.

#### **5.2.6. Usługi zewnętrzne**

Zapewnić bezstronną ocenę poziomu bezpieczeństwa usług zewnętrznych, mających wpływ na bezpieczeństwo zarządzania ruchem lotniczym.

#### **5.2.7. Zdarzenia wpływające na bezpieczeństwo**

Zapewnić niezwłoczne zbadanie i podjęcie niezbędnych działań wobec operacyjnych lub technicznych zdarzeń w zarządzaniu ruchem lotniczym, wpływających w istotny sposób na bezpieczeństwo w zarządzaniu ruchem lotniczym.

### **5.3 Wymagania dotyczące zapewniania bezpieczeństwa**

W ramach działania SMS, POZRL w odpowiednim zakresie powinien:

### **5.3.1 Przeglądy bezpieczeństwa**

Zapewnić rutynowe przeprowadzanie wszystkich przeglądów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym - w celu rekomendowania kierownictwu koniecznych zmian, jak również dla informowania kierownictwa o poziomie bezpieczeństwa w ich obszarach odpowiedzialności oraz dla potwierdzania zgodności istniejącego stanu z założeniami odpowiednich części SMS.

### **5.3.2 Monitoring**

Ustanowić metody wykrywania zmian w systemach zarządzania ruchem lotniczym lub w procedurach operacyjnych, które mogą obniżyć poziom bezpieczeństwa poniżej ustalonych norm oraz zastosować działania korygujące.

### **5.3.3 Rejestracja**

Podczas działania SMS, zapewnić prowadzenie rejestrów wskaźników bezpieczeństwa, jako dowodów na zapewnienie bezpieczeństwa, w celu przedstawienia wszystkim organom i osobom związanym z/odpowiedzialnym za/zależnym od dostarczanych usług w zakresie zarządzania ruchem lotniczym, a także w celu przedstawienia ich nadrzędnemu organowi wydającemu przepisy w zakresie bezpieczeństwa ATM.

### **5.3.4 Dokumentacja oceny i ograniczania ryzyka**

Zapewnić prowadzenie dokumentacji wyników i wniosków na podstawie oceny i ograniczania ryzyka dla nowych systemów lub zmian w już istniejących systemach mających wpływ na bezpieczeństwo ATM, w trakcie całego cyklu życia tych systemów.

## **5.4 Wymagania dotyczące promowania idei bezpieczeństwa**

W ramach działania SMS, POZRL w odpowiednim zakresie powinien:

### **5.4.1 Rozpowszechnianie doświadczeń pochodzących z badania zdarzeń**

Zapewnić rozpowszechnianie w całej organizacji, na poziomie kierowniczym i operacyjnym, wniosków wynikających z badania zdarzeń mających wpływ na bezpieczeństwo oraz z innych działań w zakresie bezpieczeństwa.

### **5.4.2. Podnoszenie poziomu bezpieczeństwa**

- a) zachęcić cały personel do współpracy w zakresie propozycji rozwiązań zidentyfikowanych zagrożeń,
- b) w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa zapewnić wprowadzanie wszystkich zmian wszędzie tam, gdzie jest to konieczne.

## **6. Termin wprowadzenia**

Wymagania tego dokumentu należy wprowadzić w terminie 3 lat od zaakceptowania ich przez EUROCONTROL.

## **7. Wyjątki**

Brak.

## **8. Materiały dodatkowe**

### **8.1 Przepisy równoważne (*Acceptable Means Of Compliance*)**

Akceptuje się dotychczasowo obowiązujące przepisy w zakresie bezpieczeństwa dotyczące wojskowych służb ruchu lotniczego, pod warunkiem dokonania oceny skuteczności ich oddziaływania w zestawieniu z wymaganiami ESARR 3.

(Wymaganie to zostanie uszczegółowione po zidentyfikowaniu i przeprowadzeniu formalnej oceny dotyczącej innych proponowanych przepisów równoważnych.)

## **8.2 Definicje**

Definicje specyficznych terminów użytych w dokumentach ESARR są podane w „*Słowniku określeń i definicji, opracowanym na potrzeby ESARR*”.

## **8.3 Materiały informacyjne**

- a) Komisja ds. Przepisów Bezpieczeństwa opracuje materiały wspomagające niniejszy dokument oraz przedstawi materiały informacyjne dotyczące adaptacji ram prawnych w zarządzaniu ruchem lotniczym - pod względem wprowadzania i działania SMS przez organy zarządzania ruchem lotniczym.
- b) Dokument „Polityka EATMP w zakresie bezpieczeństwa (SAF.ET1.ST01.1000POL0100, wydanie 1.1. sierpień 1999 r.)” razem z dokumentem „Polityka EATMP w zakresie bezpieczeństwa materiały przewodnie (SAF.ET1.ST01.1000GUI0100, wydanie 1.2. sierpień 1999 r.)” są dokumentami nadrzędnymi przy wprowadzaniu SMS. Ponadto, dokumenty te mogą być wykorzystane jako przepisy równoważne przy wprowadzaniu zaleceń ESARR 3.
- c) Propozycje poprawek do Załącznika 11 do Konwencji Chicagowskiej oraz PANS – RAC (Doc 4444) będą zawierać przepisy dotyczące wprowadzania i działania zarządzania bezpieczeństwem w Zarządzaniu Ruchem Lotniczym.