**Realizacja Planu strategicznego Urzędu Lotnictwa Cywilnego w latach 2015−2019**

W dniu 31 grudnia 2019 roku dobiegła końca realizacja Planu strategicznego Urzędu Lotnictwa Cywilnego na lata 2015−2019, który został wprowadzony decyzją nr 9 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 29 stycznia 2015 roku. Na przestrzeni lat treść Planu ulegała pewnym zmianom. Korekty Planu wprowadzano formalnie poprzez publikowane w Dzienniku Urzędowym ULC decyzje zmieniające ww. decyzję z dnia 29 stycznia 2015 roku. Ostatnia opublikowana aktualizacja Planu strategicznego została wprowadzona decyzją nr 15 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 lipca 2018 roku.

Plan strategiczny ULC na lata 2015−2019 określał między innymi misję i wartości ULC. Zawierał rozdział poświęcony uwarunkowaniom funkcjonowania lotnictwa cywilnego w Polsce z analizą interesariuszy ULC, analizą SWOT oraz analizą problemów i potencjalnych celów, a także wyznaczał cele strategiczne i operacyjne ULC oraz zadania mające służyć realizacji tych celów.

Plan strategiczny ULC opierał się na trzech celach strategicznych, do których przyporządkowano cztery wskaźniki[[1]](#footnote-1). W 2019 roku – ostatnim roku obowiązywania Planu – realizacja wskaźników przedstawiała się następująco:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Cel strategiczny** | **Definicja wskaźnika** | **Wartość wskaźnika** | |
| **Planowana do osiągnięcia na koniec 2019 roku** | **Osiągnięta w 2019 roku** |
| 1. **Skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym** | 1. Stopień realizacji rocznych planów kontroli w nadzorowanych podmiotach (%) | nie mniej niż 85% | 94% |
| 1. **Zrównoważony rozwój rynku lotniczego** | 1. Liczba połączeń w ruchu regularnym w letnim sezonie rozkładowym do/z polskich portów lotniczych (połączenia krajowe liczone tylko raz) | 579 | 605 |
| 1. **Wysoka sprawność działania Urzędu** | 1. Liczba decyzji administracyjnych, zakwestionowanych oraz zakończonych negatywnym dla ULC, prawomocnym wyrokiem przez sąd ostatniej instancji, w stosunku do liczby wszystkich decyzji wydanych przez Prezesa Urzędu (%) | nie więcej niż 0,1% | 0,0001% |
| 1. Poziom satysfakcji klienta Urzędu – wyniki ankiety dotyczącej działalności ULC (z wyłączeniem działalności szkoleniowej) (%) | nie mniej niż 55% | 58,53% |
| Poziom satysfakcji klienta Urzędu – wyniki ankiety dotyczącej działalności szkoleniowej ULC (%) | nie mniej niż 80% | 84,6% |

Poniżej przedstawiono wykaz zadań projektowych ukończonych w latach 2015−2019 w ramach realizacji Planu strategicznego ULC:

| **Cel strategiczny** | **Cel operacyjny** | **Zadanie realizacyjne wykonane** |
| --- | --- | --- |
| **1. Skuteczny nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym** | 1.1. Spełnianie przez podmioty rynku lotniczego wymagań z zakresu bezpieczeństwa (w tym ochrony środowiska) adekwatnych do rodzaju i skali działania | 1.1.1. Stworzenie metodyki opracowywania „profilu ryzyka” nadzorowanych podmiotów [w zakresie operacyjno-lotniczym i żeglugi powietrznej].  1.1.3. Opracowanie pakietu wytycznych dotyczących koncesjonowania i nadzoru bieżącego.  1.1.4. Wdrożenie programu nadzoru nad obcymi statkami powietrznymi lotnictwa ogólnego. |
| 1.2. Wdrożony Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym | 1.2.1. Opracowanie projektu Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym w zakresie kompetencji Urzędu. |
| 1.4. Skuteczne i szybkie reagowanie na zagrożenia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym | 1.4.1. Zainicjowanie zmiany przepisów krajowych umożliwiających skuteczne i szybkie reagowanie na zagrożenia bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym [w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, operacyjno-lotniczym, techniki lotniczej, żeglugi powietrznej i lotnisk]. |
| 1.4.2. Wdrożenie do przepisów krajowych skutecznego systemu sankcji z tytułu naruszania przepisów lotnictwa cywilnego [w zakresie rynku transportu lotniczego, operacyjno-lotniczym, lotnisk i personelu lotniczego]. |
| 1.5. Zwiększenie efektywności nadzoru nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym | 1.5.4. Formalne uregulowanie zasad współpracy między Urzędem a innymi władzami nadzorującymi w zakresie transgranicznego zapewnienia służb zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej. |
| 1.6. Pełna standaryzacja nadzoru w zakresie zgodności z przepisami i standardami (dwustopniowa: ICAO i EASA oraz wewnętrzna krajowa) | 1.6.2. Opracowanie i wdrożenie procedury wzajemnej wymiany informacji między Urzędem a nadzorami lotniczymi innych państw [w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, techniki lotniczej, personelu lotniczego i operacyjno-lotniczym]. |
| **2. Zrównoważony rozwój rynku lotniczego** | 2.2. Dostęp do infrastruktury lotniczej dla wszystkich użytkowników na równych i ekonomicznie uzasadnionych warunkach | 2.2.1. Wypracowanie zasad i procedur ograniczania (na wniosek zarządzającego) liczby agentów obsługi naziemnej w portach lotniczych oraz procedur dotyczących postępowań konkursowych (przez Prezesa Urzędu albo zarządzającego). |
| 2.2.2. Wypracowanie na poziomie Bałtyckiego FAB-u sposobów monitorowania skuteczności działania służb żeglugi powietrznej. |
| 2.2.3. Rewizja Planu skuteczności działania (PSD) służb żeglugi powietrznej dla Bałtyckiego FAB na drugi okres odniesienia (2015-2019). |
| 2.2.4. Opracowanie – we współpracy z interesariuszami – Planu skuteczności działania służb żeglugi powietrznej na trzeci okres odniesienia (2020–2024). |
| 2.3. Ograniczenie nieadekwatnych wymagań w stosunku do podmiotów lotniczych | 2.3.2. Podejmowanie działań na rzecz dostosowania wymagań do rodzajów i skali działalności podmiotów lotniczych [w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, personelu lotniczego, techniki lotniczej, operacyjno-lotniczym i lotnisk]. |
| 2.4. Ochrona praw pasażerów | 2.4.1. Wdrożenie pozasądowych metod rozwiązywania sporów pomiędzy pasażerami a przewoźnikami. |
| **3. Wysoka sprawność działania Urzędu** | 3.1. Wysoka jakość usług Urzędu i efektywne procesy wewnętrzne | 3.1.1. Opracowanie i wdrożenie planów pracochłonności w poszczególnych komórkach organizacyjnych [w zakresie operacyjno-lotniczym, personelu lotniczego i techniki lotniczej].  3.1.5. Doskonalenie zasad współpracy i wymiany informacji pomiędzy komórkami organizacyjnymi Urzędu. |
| 3.2. Wysoki poziom kompetencji pracowników Urzędu | 3.2.1. Wdrożenie Programu Zarządzania Wiekiem.  3.2.3. Wdrożenie Programu Sukcesji. |
| 3.3. Wysoka jakość działalności legislacyjnej Urzędu | 3.3.2. Wdrożenie narzędzi informatycznych umożliwiających monitorowanie realizacji harmonogramów tworzenia projektów aktów prawnych. |
| 3.3.5. Opracowanie ujednoliconej terminologii lotniczej. |
| 3.4. Skuteczne narzędzia Zintegrowanego Systemu Zarządzania | 3.4.2. Doskonalenie systemu kontroli zarządczej |
| 3.5. Pozytywny wizerunek Urzędu | 3.5.2. Opracowanie i wdrożenie nowej koncepcji praktyk studenckich. |

1. W wyniku zmian dokonywanych w Planie na przestrzeni lat zrezygnowano z mierzenia trzech innych wskaźników celów strategicznych: Liczba przeprowadzonych pozaplanowych kontroli w podmiotach lotniczych do liczby kontroli planowanych, Stopień realizacji planu inicjatyw legislacyjnych oraz Liczba uzasadnionych skarg na działanie lub bezczynność Urzędu w stosunku do liczby wszystkich wydanych decyzji administracyjnych przez Prezesa Urzędu. [↑](#footnote-ref-1)