

System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) na Lotnisku Chopina w Warszawie

WARSAW
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA

Piotr Czech

Kierownik Działu Zarządzania Bezpieczeństwem
SAFETY MANAGER

Wojciech Ociesa

p.o. Szefa Służby Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych

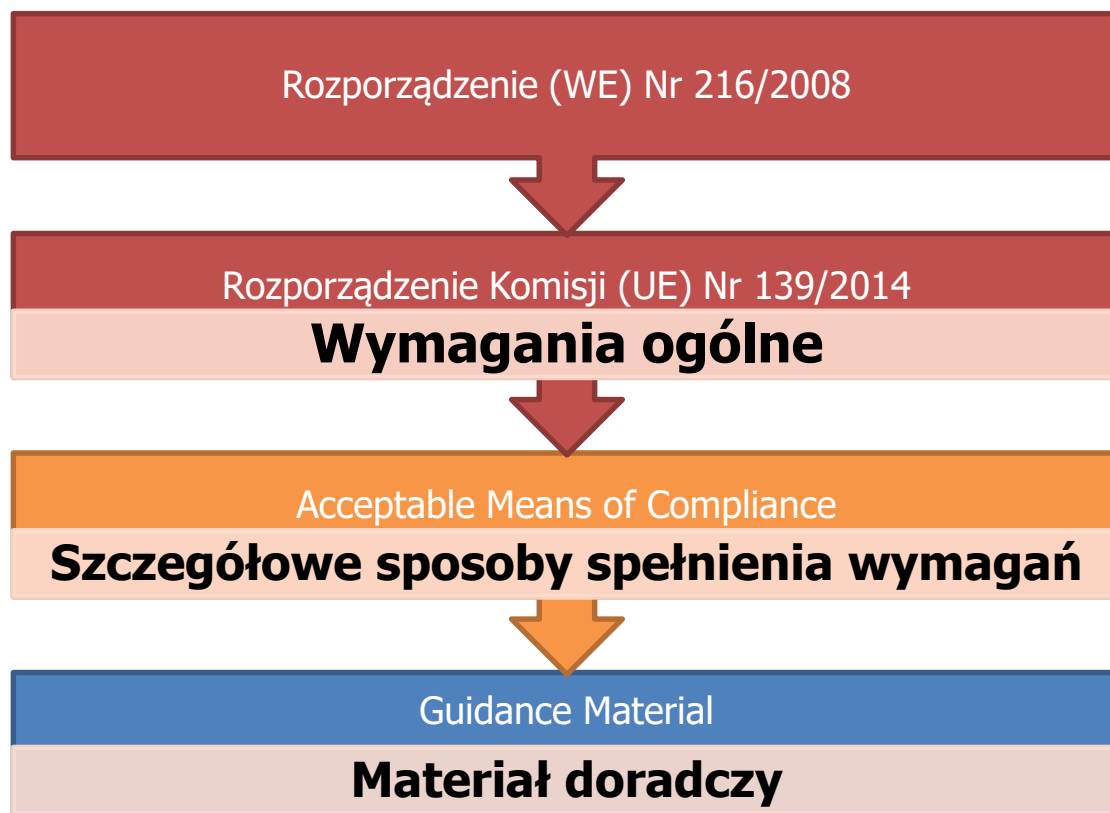


Podstawy prawne





Podstawy prawne





ROZPORZĄDZENIE KOMISJI (UE) NR 139/2014

z dnia 12 lutego 2014 r.

**ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne
dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu
Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008**



Zintegrowany System Zarządzania



Zintegrowany System Zarządzania

W Przedsiębiorstwie Państwowym „Porty Lotnicze” wdrożono **Zintegrowany System Zarządzania** obejmujący:

- System Zarządzania Jakością (SZJ)
- System Zarządzania Środowiskowego (SZŚ)
- System Zarządzania Bezpieczeństwem i Higiena Pracy (SZBiHP)
- **System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS)**
- System Zarządzania Ryzykiem (SZR)
- System Zarządzania Bezpieczeństwem Informacji (SZBI)
- System Planu Ciągłości Zarządzania (BCMS)



Personel funkcyjny SMS Lotniska Chopina w Warszawie

- **Dyrektor Odpowiedzialny**
(ang. Accountable Manager)
- **Kierownik Działu Zarządzania Bezpieczeństwem**
(ang. Safety Manager)
- **Dyrektor Biura Operacyjnego Portu**
- **Dyrektor Biura Bezpieczeństwa Operacji Lotniczych**
- **Dyrektor Biura Technicznego**
- **Kierownik Działu Monitorowania Zgodności**
(ang. Compliance Monitoring Manager)



Centralna Rada ds. Przeglądów Bezpieczeństwa (ang. Safety Review Board).





Zadania SRB

- Zapewnia odpowiednie środki w celu osiągnięcia ustalonej skuteczności działań w zakresie bezpieczeństwa i stale promuje politykę bezpieczeństwa wśród wszystkich pracowników.
- Monitoruje działania w zakresie bezpieczeństwa w stosunku do polityki i celów bezpieczeństwa.
- Weryfikuje, czy wszelkie działania z zakresu bezpieczeństwa są podejmowane w odpowiednim czasie.
- Ocenia skuteczność systemu zarządzania bezpieczeństwem w organizacji.

Rada zwoływana jest przez Dyrektora Odpowiedzialnego nie rzadziej niż 1 razy w roku.



Skład SRB

Dyrektor Odpowiedzialny – Przewodniczący

Członkowie:

Szefowie następujących obszarów funkcjonalnych:

- operacyjnego;
- technicznego;
- handlowego;
- finansowego;
- inwestycyjnego;
- administracyjnego;
- personalnego;
- bezpieczeństwa (safety);
- ochrony (security).



Stały Zespół ds. Bezpieczeństwa Operacji Lotniskowych i Badania Zdarzeń Lotniczych (ang. Safety Action Group)





Stały Zespół ds. Bezpieczeństwa Operacji Lotniskowych i Badania Zdarzeń Lotniczych

(ang. Safety Action Group)

W ramach Zespołu działają trzy Podzespoły:

a) Podzespół ds. Bezpieczeństwa na Drogach Startowych

(ang. *Runway Safety Team* - RST);

b) Podzespół ds. Bezpieczeństwa na Płytach Postojowych

(ang. *Apron Safety Team* – AST);

c) Podzespół ds. Bezpieczeństwa w Otoczeniu Lotniska

(ang. *Surroundings Safety Team* – SST).





Zadaniem Zespołu jest m.in.:

- a) monitorowanie bezpieczeństwa operacyjnego;
- b) określenie przyczyn i okoliczności zdarzenia, w szczególności zlecanego Zarządzającemu Lotniskiem do zbadania przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych;
- c) analiza i wdrażanie wytycznych Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych przekazywanych w raporcie z badania zdarzeń na Lotnisku Chopina w Warszawie;
- d) opracowanie zaleceń profilaktycznych, zapobiegających powstawaniu zdarzeń, z uwzględnieniem zaleceń ULC, EASA, ICAO i monitorowanie ich skuteczności realizacji;
- e) współpraca z PAŻP, przewoźnikami, AON i innymi podmiotami w zakresie badania zaistniałych zdarzeń oraz zapobiegania ich powstawaniu i wdrażanie działań profilaktycznych;



Zadaniem Zespołu jest m.in.:

- f) prezentowanie wyników prac Zespołu na forum wewnętrznym i zewnętrznym, w tym na Radzie ds. Przeglądów Bezpieczeństwa;
- g) prowadzenie bazy danych zdarzeń wraz z informacją o statusie fazy badawczej i monitoring wdrażania zaleceń profilaktycznych;
- h) gromadzenie materiałów i dokumentacji dotyczących badanych zdarzeń;
- i) ograniczanie zagrożeń FOD na Lotnisku Chopina w Warszawie poprzez m.in. analizę zdarzeń z udziałem FOD, przegląd i analizę skuteczności podejmowanych działań, przegląd i proponowanie aktualizacji procedur w tym zakresie.



Podzespoły

Zadaniem Podzespołów jest badanie wszelkich niebezpiecznych zdarzeń w obszarze ich działania, wydawanie zaleceń profilaktycznych zapobiegających wystąpieniu tego typu zdarzeń w przyszłości i monitorowanie ich realizacji.

W pracach Zespołu badającego określone zdarzenie nie może uczestniczyć osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w badanym zdarzeniu, nadzorowała proces, podczas którego badane zdarzenie nastąpiło i/lub mogła mieć wpływ na jego zaistnienie i/lub przebieg.

Zespół kieruje zalecenia profilaktyczne do zainteresowanych w formie pisemnej, z prośbą o ich realizację i przekazanie informacji zwrotnej o wykonaniu oraz ich skuteczności.

Zadaniem Stałego Zespołu jest składanie raportów Radzie ds. Przeglądów Bezpieczeństwa i przyjmowanie od niej strategicznych kierunków działania.



Komitet Bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie





Komitet Bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie

Celem powołania i działania Komitetu jest utworzenie odpowiednio szerokiego i interdyscyplinarnego forum do omawiania zagadnień dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych na Lotnisku Chopina.





Komitety Bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie

Do merytorycznego zakresu zadań Komitetu Bezpieczeństwa należy w szczególności formułowanie wniosków i rekomendacji w odniesieniu do:

- a) wyników identyfikacji potencjalnych zagrożeń i analiz ryzyka;
- b) adekwatności, skuteczności i efektywności działań podjętych w związku z zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi;
- c) raportów z wewnętrznych audytów bezpieczeństwa;
- d) harmonizacji planów, procedur i działań dotyczących zapewnienia bezpieczeństwa pomiędzy Zarządzającym Lotniskiem Chopina, a służbami państwowymi i podmiotami zewnętrznymi, których przedstawiciele są członkami Komitetu;
- e) założeń i celów „polityki bezpieczeństwa” i „kultury bezpieczeństwa”;
- f) promocji „kultury bezpieczeństwa”.



Komitety Bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie

Komitety w swoich pracach uwzględnia w szczególności aspekty związane z:

- a) inicjowaniem i podejmowaniem działań mających na celu zwiększenie świadomości bezpieczeństwa,
- b) inicjowaniem i podejmowaniem właściwych działań zapobiegawczych, korygujących i doskonalących, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa;
- c) oceną przebiegu i skutków realizacji działań zapobiegawczych, korygujących i doskonalących;
- d) planowaniem i realizacją rozbudowy Lotniska Chopina w Warszawie lub prac remontowych;
- e) procesami i procedurami utrzymania infrastruktury na Lotnisku Chopina w Warszawie w letnim i zimowym sezonie eksploatacyjnym;



Komitet Bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie

Komitet w swoich pracach uwzględnia w szczególności aspekty związane z:

- f) zaistniałymi zdarzeniami lotniczymi lub innymi niebezpiecznymi zidentyfikowanymi w obszarze pola ruchu naziemnego;
- g) udostępnianiem innym podmiotom wiedzy o działaniach podejmowanych przez zarządzającego Lotniskiem Chopina w zakresie SMS oraz stałej wymiany informacji między stronami zainteresowanymi;
- h) koordynacją i harmonizacją procedur zarządzania kryzysowego przewoźników lotniczych i agentów obsługi naziemnej z procedurami zarządzającego.



Komitet Bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie

W skład Komitetu wchodzi przedstawiciele:

- Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
- Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej;
- Polskich Linii Lotniczych LOT S.A.;
- Jednostki wojskowej 4198;
- WELCOME Airport Services Sp. z o.o.;
- LS Airport Services S.A.;
- Baltic Ground Services PL. Sp. z o.o.;
- Petrolot Sp. z o.o.;
- LOTOS AIR BP Polska Sp. z o.o.;
- LOT Aircraft Maintenance Services Sp. z o.o.;
- Placówki Straży Granicznej Warszawa-Okęcie im. Gen. Bryg. Waleriana Czumy;
- Urzędu Celnego III „Port Lotniczy” w Warszawie;
- Airlines Operator Committee (AOC) Warsaw;
- Innych podmiotów prowadzących działalność na Lotnisku Chopina w Warszawie.



Polityka bezpieczeństwa Lotniska Chopina w Warszawie





POLITYKA BEZPIECZEŃSTWA LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE

Jako Dyrektor Odpowiedzialny wraz z całą kadrą kierowniczą dokładam wszelkich starań, aby zapewnić najwyższe, możliwe do osiągnięcia standardy bezpieczeństwa. Służy temu, jako element systemu zarządzania bezpieczeństwem, monitorowanie stanu bezpieczeństwa operacji na Lotnisku Chopina w Warszawie.

Polityka Bezpieczeństwa, którą chcemy promować i wypełniać każdego dnia na Lotnisku Chopina w Warszawie, w trosce o bezpieczeństwo ludzi, sprzętu, infrastruktury i każdej operacji, realizowana jest w szczególności poprzez:

- traktowanie bezpieczeństwa na lotnisku jako najwyższego priorytetu codziennej działalności tak, aby kwestie biznesowe, społeczne oraz środowiskowe były efektywnie realizowane, zapewniając rozwój Lotniska Chopina;
- zaangażowanie od najwyższego do najniższego szczebla kadry kierowniczej w naszej organizacji, która ponosi indywidualną odpowiedzialność za zapewnianie bezpieczeństwa w zarządzanych przez siebie obszarach;
- zapewnienie zasobów (finansowych, ludzkich, szkoleniowych, sprzętowych) właściwych do osiągnięcia określonych celów bezpieczeństwa;
- odpowiednie adresowanie informacji o celach bezpieczeństwa w naszej organizacji;
- ustanowienie odpowiedniej struktury organizacyjnej wraz z jednoznacznym przypisaniem obowiązków, odpowiedzialności i kompetencji w dziedzinie bezpieczeństwa na każdym szczeblu organizacji Zarządzającego;
- uwzględnianie celów bezpieczeństwa przy tworzeniu procedur operacyjnych;
- nadawanie właściwych kompetencji, motywacji i świadomości bezpieczeństwa wszystkim pracownikom, na każdym szczeblu organizacji m.in. poprzez szkolenia i promocje bezpieczeństwa;
- sprawowanie skutecznego nadzoru nad zewnętrznymi dostawcami wyrobów i usług, w aspekcie spełniania określonych standardów bezpieczeństwa;
- utrzymywanie zintegrowanego systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz jego ciągłą aktualizację w zgodzie z obowiązującymi przepisami i normami;
- zapewnienie możliwości raportowania zdarzeń, wypadków i potencjalnych zagrożeń bez wyciągania konsekwencji (kultura sprawiedliwego traktowania - Just Culture);
- dokonywanie przeglądów stanu bezpieczeństwa, założeń i celów oraz podejmowanie odpowiednich działań korygujących.

NACZELNIK DYREKTOR
Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”

Mariusz Szpakowski

Dyrektor Odpowiedzialny
Lotnisko Chopina w Warszawie



ZGŁASZANIE ZDARZEŃ na LOTNISKU CHOPINA w WARSZAWIE

Zgłaszanie incydentów, wypadków i błędów jest jednym z najważniejszych elementów działania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem. Informacje o zagrożeniach pozwalają zidentyfikować obszary wymagające poprawy, podjąć działania naprawcze i zapewnić utrzymanie maksymalnie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

**Dlatego bardzo ważne jest, aby każdy informował o zauważeniu zdarzenia
zagrożającego bezpieczeństwu.**

Swoje spostrzeżenia można zgłaszać w ramach **obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń** (bezpośrednio do Dyżurnego Operacyjnego Portu: tel. 650 15 55), lub chcąc zachować poufność danych osobowych, w ramach **dobrowolnego systemu zgłaszania zagrożeń bezpieczeństwa** (za pośrednictwem skrzynek SMS, mailowo na adres: sms@polish-airports.com lub faxem nr +48 22 650 49 38).

Zapewniam, że za ujawnianie zagrożeń wobec zgłaszającego nie zostaną wyciągnięte żadne konsekwencje. Dodatkowo wszyscy mogą być pewni, że w ramach dobrowolnego systemu zgłaszania zagrożeń bezpieczeństwa dane osobowe oraz ujawnione informacje podlegają zasadom całkowitej poufności. Nie oznacza to, że tolerowane będzie rażące zaniedbanie lub umyślne naruszanie procedur operacyjnych, zasad i przepisów (np. poruszanie się pojazdem pod wpływem alkoholu).

Proszę wszystkich, którzy widzą zdarzenie lub zagrożenie związane z bezpieczeństwem operacji na naszym lotnisku o przekazywanie takich informacji (np. o uszkodzeniu samolotu, zderzeniu z ptakiem, innych kolizjach lub awariach, które mogą wpłynąć na bezpieczeństwo ruchu lotniczego) oraz jakichkolwiek uwag dotyczących działalności lotniska.

**Liczy się każda informacja, nawet pozornie drobna i nieistotna,
a jej ujawnienie może okazać się kluczowe dla bezpieczeństwa!**

mgr inż. S. DYREKTOR
Odpowiedzialny za Bezpieczeństwo Lotnicze

Marcin Szpikowski
Dyrektor Odpowiedzialny



Wskaźniki bezpieczeństwa





Kluczowe wskaźniki efektywności

KPI (ang.: *key performance indicators*).

W celu redukcji potencjalnych zagrożeń dla bezpieczeństwa na Lotnisku Chopina w Warszawie wprowadza się miejscowe programy zmniejszania zagrożeń, takich jak:

- a) Nieuprawnione wtargnięcia na drogi startowe (ang. *Runway Incursion* – RI);
- b) Kolizje statków powietrznych ptakami;
- c) Kolizje statków powietrznych ze zwierzętami;
- d) Kontrola i zmniejszanie zagrożeń ze strony FOD;
- e) Wypadnięcie statku powietrznego z drogi startowej (ang. *Runway Excursion* – RE).

Na podstawie danych statystycznych szacuje się wskaźniki efektywności.



Działania zmniejszające zagrożenia wystąpienia wtargnięć na drogi startowe to m. in.:

- a) zapewnienie właściwego i czytelnego oznakowania poziomego, świateł nawigacyjnych oraz znaków pionowych pola manewrowego lotniska poprzez regularne kontrole stanu technicznego oznakowania;
- b) przegląd systemów takich jak Advanced-Surface Movement Guidance and Control Systems (A-SMGCS), Runway Status Lights, pod kątem ewentualnego wdrożenia;
- c) monitorowanie łączności pomiędzy kierowcami pojazdów poruszających się w obszarze pola manewrowego lotniska z kontrolerem ruchu lotniczego, ze szczególnym uwzględnieniem stosowania prawidłowej frazeologii;
- d) wprowadzanie ograniczeń dostępu do pola manewrowego lotniska poprzez redukcję liczby wydawanych zezwoleń na poruszanie się po polu manewrowym;



Działania zmniejszające zagrożenia wystąpienia wtargnięć na drogi startowe to m. in.:

- e) doskonalenie, publikacja i dystrybucja mapy miejsc szczególnie niebezpiecznych na lotnisku (mapa HOT SPOT);
- f) wykonywanie dodatkowego oznakowania poziomego i/lub znaków pionowych w miejscach szczególnie niebezpiecznych;
- g) doskonalenie metod zgłaszania zdarzeń w obszarze pola manewrowego;
- h) promowanie i dystrybucja map przedstawiających aktualną dostępność poszczególnych części PRN wśród użytkowników lotniska.



Cele bezpieczeństwa

Celem bezpieczeństwa jest utrzymanie średniej wartości wskaźnika na dotychczasowym poziomie, przy czym określa się:

Definicja poziomów

Poziom I stopnia (średnia wartość + odchylenie standardowe);

Poziom II stopnia (średnia wartość + 2 x odchylenie standardowe);

Poziom III stopnia (średnia wartość + 3 x odchylenie standardowe).

Aktywacja poziomów:

Poziom I przy trzykrotnym z rzędu przekroczeniu wskaźnika,

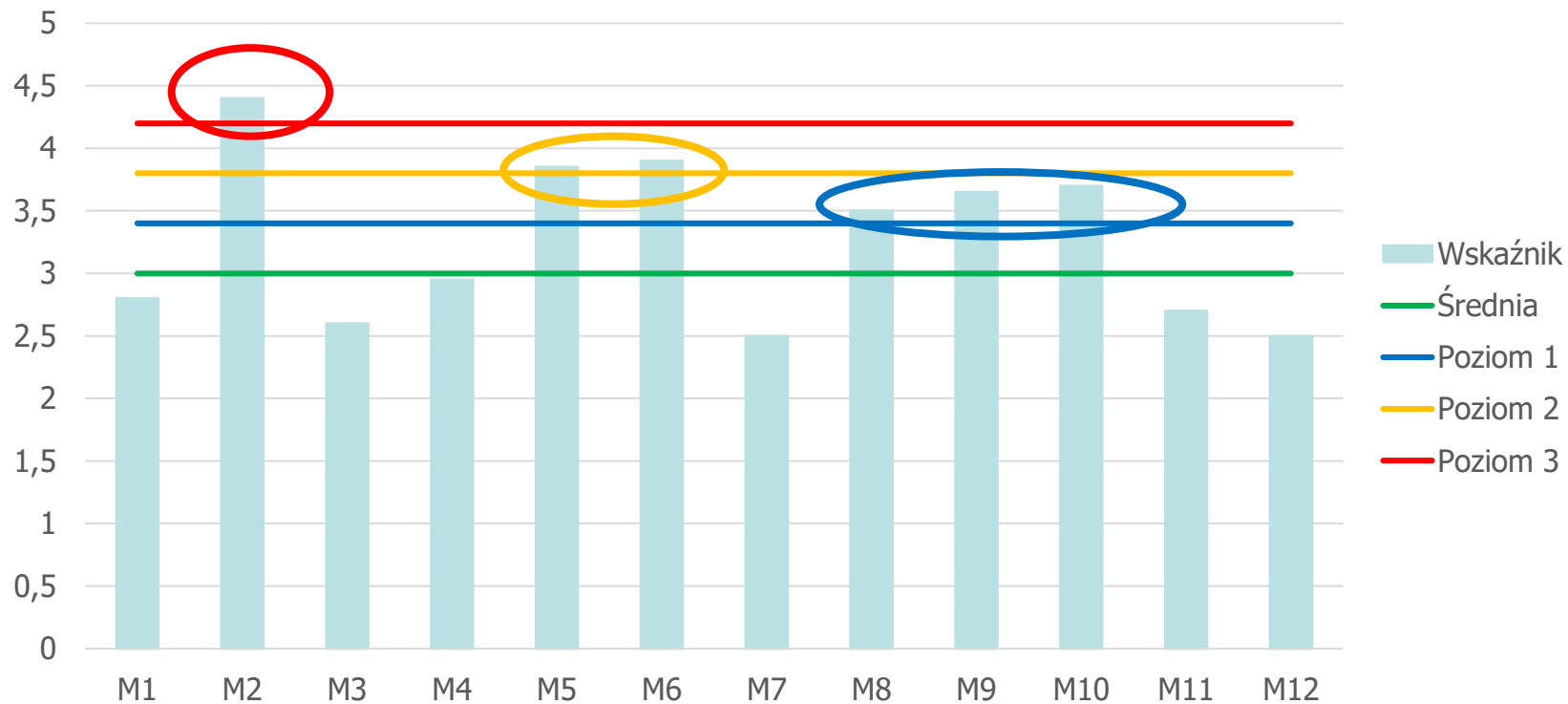
Poziom II przy dwukrotnym z rzędu przekroczeniu wskaźnika,

Poziom III przy jednorazowym przekroczeniu wskaźnika.



Cele bezpieczeństwa

KPI





Zarządzanie zmianą



Zarządzanie zmianą

Procedura jest stosowana w każdym przypadku, gdy

- zmiana dotyczy
 - warunków wydania certyfikatu,
 - podstawy certyfikacyjnej,
 - wyposażenia lotniska, które może mieć wpływ na krytyczne pod względem bezpieczeństwa wyposażenie lotniska (np. sprzęt i infrastruktura)
- w sposób istotny może wpłynąć na elementy systemu zarządzania lotniskiem w tym dokumentację, strukturę organizacyjną, procedury, mechanizmy kontroli ryzyka, które nie są już skuteczne lub potrzebne z racji zmian w otoczeniu operacyjnym.

Procedura zarządzania zmianą:

- opis zakresu zmiany,
- plan wdrożenia,
- harmonogram wdrożenia.



Zarządzanie zmianą

- Kierownik Działu Monitorowania Zgodności (Compliance Monitoring Manager – CMM) dokonuje analizy otrzymanych materiałów oraz wydaje opinię czy proponowana zmiana jest zgodna z obowiązującymi przepisami/wymaganiami.
- Po pozytywnej decyzji CMM kontynuowany jest proces wdrożenia zmiany oraz przygotowanie Raportu Wdrożenia.
- Jeżeli zmiana wymaga decyzji ULC to podejmowane są działania w celu uzyskania takiej decyzji.
- Wdrożenie zmiany.
- Przekazanie informacji (wraz z planami postępowania z ryzykiem) wszystkim zainteresowanym stronom oraz formalnego poinformowania Prezesa ULC o wdrożeniu zmiany.



Po wprowadzeniu zmiany zaleca się:

- a) archiwizować wszystkie dokumenty dotyczące przedmiotowej zmiany;
- b) przeprowadzić audyt, którego celem powinna być ocena stopnia wdrożenia i adekwatności wprowadzonej zmiany;
- c) w ramach bieżącego nadzoru i inspekcji operacyjnych należy zwrócić szczególną uwagę na zakres i obszar, których dotyczyła wprowadzona zmiana.





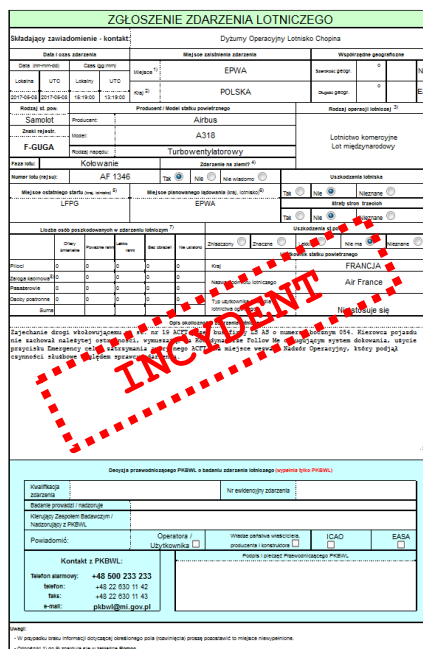
System raportowania





Raporty funkcjonujące w ramach Organizacji oraz obowiązkowy system zgłoszeń

Zgłoszenie



Dekretacja





Badanie zdarzeń lotniczych



Przedsiębiorstwo Państwowe „Porty Lotnicze”
“Polish Airports” State Enterprise

Strona 1 z 22 [576/17]

RAPORT KOŃCOWY Z BADANIA ZDARZENIA LOTNICZEGO				
nr 576/17				
Kwalifikacja zdarzenia wg PKBWL: INCYDENT				
Data zaistnienia zdarzenia:	04.04.2017	Czas UTC:	04:18	Miejsce zdarzenia: AD EPWA
Informacje o uczestniku/uczestnikach zdarzenia				
Rodzaj i typ a/c:	Znaki rejestracyjne a/c:	Miejsce startu i przemieszczania:	Rodzaj lotu:	Faza lotu:
samolot A333	A7-AEI	OTHH - EPWA	rozkładowy	kołowanie
Podstawy prawne badania incydentu lotniczego.				
Ustawa Prawo Lotnicze, Rozdział 3, Art. 134. 1. W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Komisje nie orzekają co do winy i odpowiedzialności. ◆ ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 996/2010 z dnia 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE. Artykuł 1. Niniejsze rozporządzenie ma na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego poprzez zapewnienie w Europie wysokiego poziomu skuteczności, staranności i wysokiej jakości badania zdarzeń lotniczych, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom w przyszłości bez orzekania co do winy lub odpowiedzialności, w tym poprzez ustanowienie Europejskiej Sieci Organów ds. Badania Zdarzeń Lotniczych w Lotnictwie Cywilnym.{...} Artykuł 2. „przyczyny” oznaczają działania, niedopatrzenia, wydarzenia, warunki lub połączenie tych czynników, które doprowadziły do zaistnienia wypadku lub incydentu; określenie przyczyn nie skutkuje orzeczeniem winy lub stwierdzeniem odpowiedzialności administracyjnej, cywilnej lub karnej; ◆ INSTRUKCJA OPERACYJNA LOTNISKA CHOPINA W WARSZAWIE CZĘŚĆ B – SYSTEM ZARZĄDZANIA LOTNISKA ORAZ WYMAGANIA W ZAKRESIE KWALIFIKACJI I SZKOLENIA 2.2.8.9 Jedynym celem zgłaszania zdarzeń jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie przypisywanie winy lub odpowiedzialności.				

Ustawa Prawo Lotnicze, Rozdział 3, Art. 134. 1.

W celu zapobiegania wypadkom i incydentom lotniczym komisje, o których mowa w art. 17 oraz art. 140, prowadzą badania okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych.

Komisje nie orzekają co do winy i odpowiedzialności.



Dobrowolny – anonimowy system zgłoszeń w ramach SMS

- Skrzynki SMS
- Adres e-mail do zgłoszeń (sms@polish-airports.com)
- Fax zgłoszeniowy
- Formularz on-line na stronie Intranet





Planowanie działań w sytuacji zagrożenia



Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia na Lotnisku Chopina w Warszawie (PDSZ-EPWA).

Koordinacja PDSZ z organizacjami współpracującymi zapewniana jest poprzez:

- 1) Uzgadnianie PDSZ z pomiotami bezpośrednio współdziałającymi i wydzielającymi siły i środki;
- 2) Wymianę informacji na forum Komitetu ds. Bezpieczeństwa, AOC lub w kontaktach dwustronnych, w szczególności z przewoźnikami lotniczymi, agentami obsługi naziemnej nt. procedur i zasobów wydzielonych do reagowania w sytuacjach zagrożenia. Za przekazywanie informacji odpowiedzialny jest Kierownik ds. Bezpieczeństwa;
- 3) Wspólne ćwiczenia, testy, symulacje, o których informuje uczestników komórka organizująca ćwiczenia. Wyniki ćwiczeń przekazywane są do Kierownika ds. Bezpieczeństwa i podlegają stosownym analizom w zakresie ryzyka.



Plan Działania w Sytuacji Zagrożenia na Lotnisku Chopina w Warszawie (PDSZ-EPWA).





Szkolenia SMS



Szkolenia SMS

Rodzaje szkoleń w zakresie SMS realizowane przez Zarządzającego Lotniskiem:

- a) Szkolenie z Zakresu Zarządzania Bezpieczeństwem dla Kadry Kierowniczej Wyższego Szczebla Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
- b) Szkolenie z Zakresu Zarządzania Bezpieczeństwem dla Kadry Kierowniczej Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”
- c) Szkolenie z Zakresu Zarządzania Bezpieczeństwem dla Personelu Przedsiębiorstwa Państwowego „Porty Lotnicze”



Szkolenia SMS

- Za realizację i nadzór nad szkoleniami z zakresu SMS odpowiada Dział Szkolenia Służb Lotniskowych i Ochrony.
- Za merytoryczną zawartość szkoleń w zakresie SMS odpowiada Safety Manager.
- Raz do roku realizowany jest przegląd w zakresie adekwatności programu szkoleń SMS w stosunku do obowiązującego w przedsiębiorstwie systemu zarządzania bezpieczeństwem;
- Przegląd szkoleń dokonywany jest szczególnie po zmianach dotyczących funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym w szczególności związanych ze zmianą Polityki Bezpieczeństwa i/lub Dyrektora Odpowiedzialnego.



Szkolenia metodą e-learning



Centralny Ośrodek Szkolenia Skutów Lotniczych
Lotnisko Chopina
Central Aerodrome Services Training Centre
Chopin Airport

Wprowadzenie



Szkolenie z zakresu systemu zarządzania bezpieczeństwem
dla Personelu Przedsiębiorstwa Państwowego
"Porty Lotnicze"



Nawigacja
Navigation





Ekran
Screen

1/4



Komunikacja w sprawach bezpieczeństwa



Metody promocji bezpieczeństwa zapewniają, że:

- pracownicy czerpią korzyści z nabytych doświadczeń,
- rozumieją system zarządzania bezpieczeństwem:
 - dlaczego wprowadzane są procedury zarządzania bezpieczeństwem,
 - co oznacza zarządzanie bezpieczeństwem,
 - dlaczego podejmowane są konkretne działania.



Witryna intranetowa

W ramach stałej promocji kultury bezpieczeństwa prowadzona jest **witryna intranetowa**, składająca się z 4 paneli tematycznych:

- a) System Zarządzania Bezpieczeństwem zawierający w szczególności ogólne informacje o systemie oraz Politykę Bezpieczeństwa;
- b) Zgłaszanie zdarzeń zawiera opis obowiązkowego i dobrowolnego/anonimowego systemu zgłaszania zdarzeń, lotniskowy formularz zgłaszania zdarzeń, mapa lokalizacji skrzynek SMS, podstawy prawne, formularz zgłoszeń PKBWL oraz przykładowe zgłoszenia na Lotnisku Chopina w Warszawie;
- c) Badanie zdarzeń przedstawia informacje o Podzespołach badających zdarzenia w ramach Stałego Zespołu ds. Bezpieczeństwa Operacji Lotniskowych i Badania Zdarzeń Lotniczych na Lotnisku Chopina w Warszawie;
- d) Promowanie bezpieczeństwa – wszystkie Biuletyny Bezpieczeństwa wydane przez Zarządzającego i polecane strony dotyczące bezpieczeństwa.



Witryna intranetowa

Systemy

SMS

W witrynie poświęconej Systemowi Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) można znaleźć wiele ciekawych i przydatnych informacji. Od wprowadzenia, czym dokładnie jest Safety Management System, poprzez nasze działania na rzecz zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych na Lotnisku Chopina, aż do szczegółowych analiz bezpieczeństwa i badania zidentyfikowanych zagrożeń. Można się dowiedzieć dlaczego należy zgłaszać potencjalne zdarzenia zagrażające bezpieczeństwu operacji lotniczych, w jaki sposób to zrobić oraz jak przebiega badanie takiego zgłoszenia. W zakładce dotyczącej Promowania Bezpieczeństwa będziemy przybliżać zagadnienia związane z funkcjonowaniem Systemu oraz omawiać i ilustrować je poprzez wybrane zdarzenia, które miały miejsce na naszym Lotnisku.

Wszelkie sugestie i uwagi do funkcjonowania witryny można zgłaszać na adres:

sms@polish-airports.com

System Zarządzania
Bezpieczeństwem

Zgłaszanie zdarzeń

Badanie Zdarzeń

Promowanie
bezpieczeństwa



ZGŁOŚ ZDARZENIE



Biuletyny Bezpieczeństwa

WARSZAWA
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA

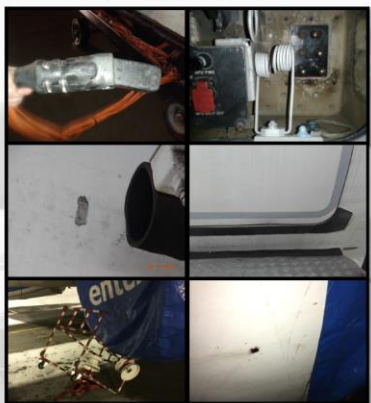
Biuletyn Bezpieczeństwa
01/2017

W listopadzie i grudniu 2016 r. w wyniku nieprawidłowej obsługi doszło do uszkodzenia 3 statków powietrznych!
In November and December 2016 three aircraft were damaged due to faulty operation!

- W dniu 19.11.2016 r. w wyniku odjazdu agregatem spod SP przed odłączeniem wtyku zasilanie 400 Hz uszkodzeniu uległo gniazdo zasilania 400 Hz w SP.
- On 19.11.2016, a 400 Hz power socket in A/C was damaged as a result of a GPU being driven away before disconnecting the 400 Hz power plug.
- W dniu 05.12.2016 r. w wyniku braku należytej kontroli nad ustawieniem trapy schodów dostawianych do SP uszkodzeniu uległy tylne lewe drzwi pasażerskie.
- On 5.12.2016 aircraft rear left door was damaged as a result of insufficient control over the setting of the boarding stairs extended to the A/C.
- W dniu 23.12.2016 r. w wyniku odjazdu schodów spod SP bez uprzedniego odłączenia taśm służących do wyznaczenia ścieżki dla pasażerów uszkodzeniu uległy silniki SP.
- On 23.12.2016 A/C engine was damaged as a result of boarding stairs being driven away from under the A/C before removing the belts used for laying out a path for passengers.

**PRZYPOMINAMY O BEZWZGLĘDNEJ KONIECZNOŚCI
PRZESTRZEGANIA OBOWIĄZUJĄCYCH PROCEDUR!**

**REMEMBER TO STRICTLY FOLLOW
APPLICABLE PROCEDURES!**



If you noticed a threat or something that should be brought to our attention – please let us know at: sm@chopin-airports.com, fax: 22 650 49 38 or call 22 650 22 54.
Your information will be anonymous and confidential, in line with the principles of the Safety Culture.

WARSZAWA
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA

Safety Bulletin
01/2017

**W ostatnim czasie poprawa nastąpiła
w następujących obszarach:**

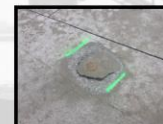
- **Znaczące zmniejszenie ilości sprzętu
pozostawionego poza miejscami do
tego przeznaczonymi.**
- **Zwiększenie ilości prawidłowo
przeprowadzonych operacji uruchomienia
silników przy użyciu ASU/GPU.**

DZIĘKUJEMY!

**Lately there has been improvement in the
following areas:**

- **Significantly less equipment is left outside
dedicated sites.**
- **More properly carried out engine launches
with the use of ASU/GPU.**

THANK YOU!



Dziękujemy Panu Sylwestrowi Rukotowi,
pracownikowi firmy Welcome za zgłoszenie
uszkodzeń nawierzchni na stanowisku 47.

Umożliwiło to podjęcie szybkiej naprawy
uszkodzenia oraz przywrócenie sprawności
operacyjnej stanowiska postojowego.

We'd like to express our thanks to
Mr Sylwester Rukat, a Welcome employee,
for reporting pavement damage at stand
47.

The feedback allowed us to promptly repair
the damage and restore the stand's
operational capacity.

If you noticed a threat or something that should be brought to our attention – please let us know at: sm@chopin-airports.com, fax: 22 650 49 38 or call 22 650 22 54.
Your information will be anonymous and confidential, in line with the principles of the Safety Culture.

WARSZAWA
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA

FOD

Biuletyn Bezpieczeństwa
03/2017

Każdy przedmiot znajdujący się w nieprzeznaczonym
do tego miejscu pola ruchu naziemnego stanowi
zagrożenie i źródło ryzyka spowodowania urazów lub
śmierci ludzi i/lub uszkodzeń statków powietrznych
lub pojazdów.

Every item misplaced or lying around in the movement area
is a source of risk and poses a threat to the health and life
of people and to aircraft or vehicles.



If you noticed a threat or something that should be brought to our attention – please let us know at: sm@chopin-airports.com, fax: 22 650 49 38 or call 22 650 30 91.
Your information will be anonymous and confidential, in line with the principles of the Safety Culture.

WARSZAWA
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA

Safety Bulletin
03/2017

Przesłanki do powstania FOD



FOD generating situations

- Upewnij się, że na stanowisku postojowym nie znajdują się jakiegokolwiek przedmioty mogące stanowić zagrożenie.
- Stanowiska postojowe podlegają inspekcji FOD przed wkołowaniem SP na stanowisko oraz po zakończeniu obsługi.
- Umieść znalezione FOD w najbliższym pojemniku do tego przeznaczonym.
- Upewnij się, że pojazd lub sprzęt, z którego korzystasz, nie posiada żadnych luźnych elementów.
- Po zakończeniu pracy upewnij się, że posiadasz wszystkie narzędzia, których używałeś.
- Jeśli nie możesz usunąć FOD samodzielnie, powiadom Dyżurnego Portu dzwoniąc pod nr 22 650 15 55.

- Make sure that a/c stand is free of any hazardous objects.
- Parking stands must be inspected for FOD both prior to parking and once the handling process is completed.
- Place any FOD in the nearest dedicated bin.
- Make sure that your vehicles and equipment do not have any loose parts that could come off.
- Once you finish work, check for all the tools used.
- If you are unable to remove FOD, report it to the Airport Duty Officer by calling the number 22 650 15 55.

If you noticed a threat or something that should be brought to our attention – please let us know at: sm@chopin-airports.com, fax: 22 650 49 38 or call 22 650 30 91.
Your information will be anonymous and confidential, in line with the principles of the Safety Culture.



WARSZAW
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA

BLISKO ŚWIATA

WARSZAW
CHOPIN
AIRPORT



LOTNISKO
CHOPINA
WARSZAWA



PRZYLOTY



ODLOTY



AKTUALNOŚCI