

Z A T W I E R D Z A M


.....
DYREKTOR
DEPARTAMENTU
ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
Wiesław BĄCZEWSKI

31.03...... 2014 r.

ROCZNY RAPORT

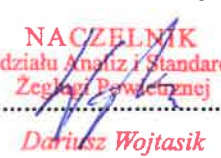
Z NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM

za okres 1.01–31.12.2013

sporządzony na podstawie art. 15 Rozporządzenia Komisji (WE) 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

NACZELNIK WYDZIAŁU
ANALIZ I STANDARDÓW ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
Dariusz Wojtasik

NACZELNIK
Wydziału Analiz i Standardów
Żeglugi Powietrznej


.....
Dariusz Wojtasik

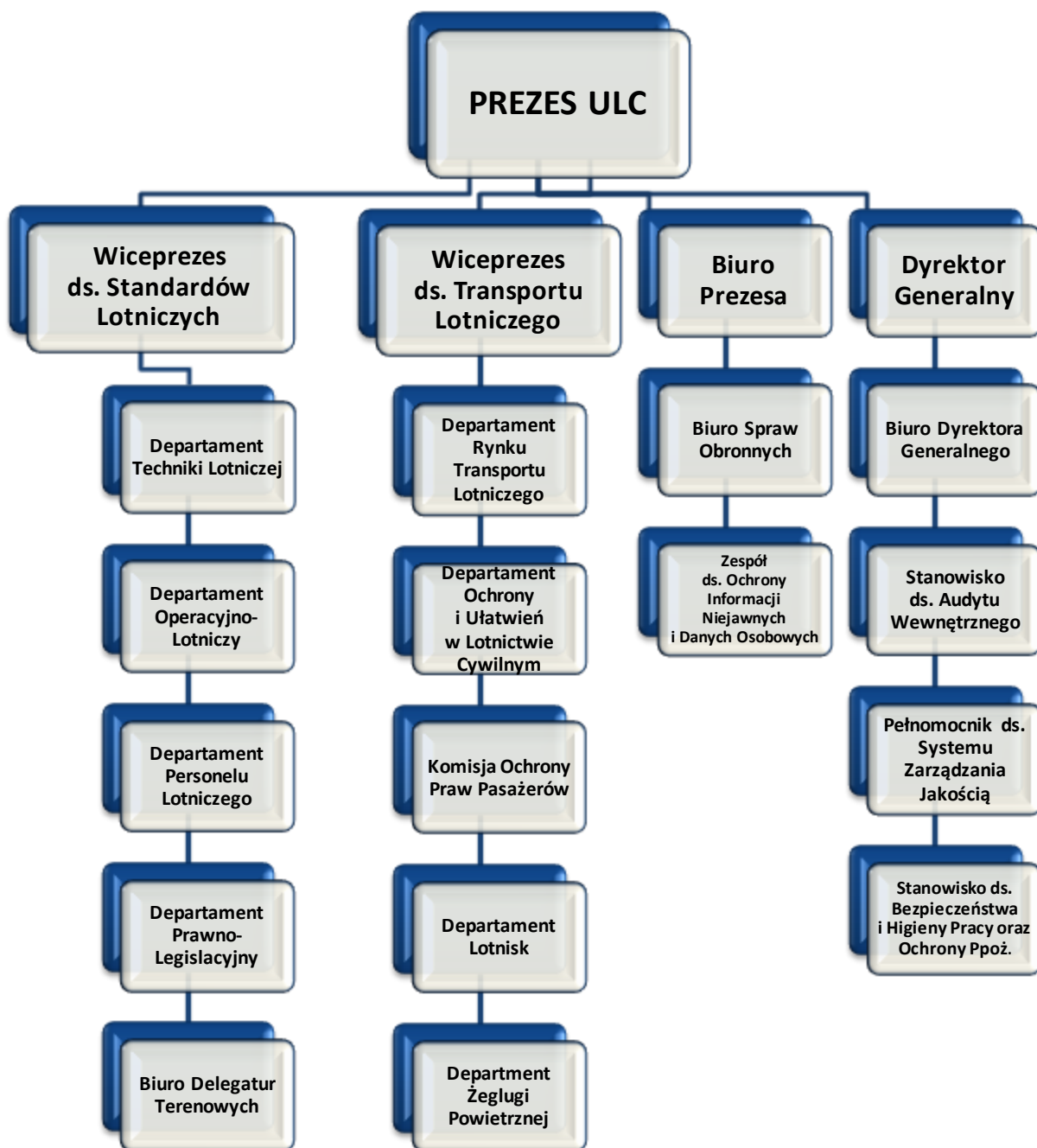
31.03...... 2014 r.

Warszawa

2014

1. STRUKTURA ORGANIZACYJNA I PROCEDURY KRAJOWEGO ORGANU NADZORCZEGO (PAŃSTWOWEJ WŁADZY NADZORUJĄCEJ)

Struktura państwowej władzy nadzorującej:



Podstawa prawna:

- *Ustawa Prawo lotnicze;*
- *Zarządzenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2010 r. ws. ustalenia regulaminu organizacyjnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego z późn. zm.;*
- *Rozporządzenie Ministra transportu, budownictwa i gospodarki morskiej z dnia 25 marca 2013 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym Na podstawie art. 163 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2012 r. poz. 933, z późn. zm.).*

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 w zakresie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Procedury działania państwowej władzy nadzorującej: *Ustawa Prawo lotnicze, art. 160–162, Rozporządzenie w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym, §33 i następne, Podręcznik Nadzoru Bieżącego; Podręcznik certyfikacji.*

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 dokonywane są 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 zawartymi w certyfikacie.

Prezes Urzędu przeprowadza okresowe i – w razie potrzeby – doraźne kontrole w celu sprawdzenia, czy posiadacz certyfikatu nadal spełnia ustalone przepisami prawa wymagania potrzebne dla 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 programem nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej. Program taki określa zakres merytoryczny audytów, 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 KRAJOWEGO ORGANU NADZORCZEGO (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. Nr 210, poz. 1324).***

Polska przestrzeń powietrzna, dostępna dla żeglugi powietrznej, jest klasyfikowana zgodnie z przepisami prawa Unii Europejskiej w zakresie Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, 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. Zarządzający lotniskami tworzą cywilne lotniskowe organy służb ruchu lotniczego, działające w przestrzeni niekontrolowanej, przydzielanej danym lotniskom.

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) rejon kontrolowany lotniska lub węzła lotnisk (*Terminal Control Area* – TMA) –** ustanawiany zwykle u zbiegu tras ATS w pobliżu jednego lotniska lub kilku lotnisk;
- b) stałą drogę lotniczą (*Airway* – AWY);**
- c) warunkową drogę lotniczą (*Conditional Route* – CDR), która może być ustanowiona w jednej lub więcej spośród następujących kategorii:**
 - kategoria pierwsza (CDR 1) – warunkowa droga lotnicza kategorii pierwszej możliwa do planowania stałego i dostępna w okresach podanych w Zbiorze Informacji Lotniczych (*Aeronautical Information Publication* – AIP Polska);
 - kategoria druga (CDR 2) – warunkowa droga lotnicza kategorii drugiej, możliwa do planowania w okresach podanych w planie użytkowania przestrzeni powietrznej (*Airspace Use Plan* – AUP);

- kategoria trzecia (CDR 3) – warunkowa droga lotnicza kategorii trzeciej, niemożliwa do planowania, która może być użytkowana tylko według instrukcji organów kontroli ruchu lotniczego;
- d) przestrzeń powietrzną rozciągającą się od poziomu FL095 do poziomu FL660, z wyjątkiem TSA, TRA oraz CBA, dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane;
- 2) strefa kontrolowana lotniska (*Control Zone* – CTR) oraz strefa lotniska wojskowego (*Military CTR* – MCTR) – umożliwiające manewr podejścia do lądowania, startu i nabrania wysokości;
- 3) strefa czasowo wydzielona (*Temporary Segregated Area* – TSA), strefa czasowo rezerwowana (*Temporary Reserved Area* – TRA) i rejon lotów po obu stronach granicy państwa, będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne (*Cross-Border Area* – CBA), dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni kontrolowanej.

Kategorie dla poszczególnych warunkowych dróg lotniczych przydziela instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – PAŻP). PAŻP opracowuje: AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA lub MTMA w uzgodnieniu z Szefostwem Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (SSRL SZ RP). PAŻP przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekt: AWY, CDR, CTR, MCTR, TMA lub MTMA w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie. Planowanie i ustalanie AWY i CDR prowadzi się w ramach skoordynowanej współpracy ogółouropejskiej struktury dróg. W przypadku zawieszenia lub zakończenia zapewniania służb ATC w TMA lub MTMA albo w CTR lub MCTR, rejon ten albo ta strefa ulega likwidacji, a jej przestrzeń przyjmuje klasę przestrzeni powietrznej 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) strefa ruchu lotniskowego (*Aerodrome Traffic Zone* – ATZ), stanowiąca przestrzeń powietrzną nad cywilnym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych – dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej;

- 3) strefa ruchu lotniskowego lotniska wojskowego (*Military ATZ – MATZ*), stanowiąca przestrzeń powietrzną nad wojskowym lotniskiem niekontrolowanym i przylegającym terenem niezbędnym do wykonania procedur startów i lądowań oraz zadań szkoleniowych, dla których określono klasę przestrzeni właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie została ona sklasyfikowana;
- 4) strefa czasowo wydzielona (*Temporary Segregated Area – TSA*), strefa czasowo rezerwowana (*Temporary Reserved Area – TRA*) i rejon lotów po obu stronach granicy państwa, będący rejonem czasowo wydzielonym lub rezerwowanym, ustanowiony ze względu na szczególne wymogi operacyjne (*Cross-Border Area – CBA*), dla których określono klasę przestrzeni powietrznej właściwą dla przestrzeni niekontrolowanej lub nie zostały one sklasyfikowane.

PAŻP opracowuje ATZ i MATZ w uzgodnieniu z SSRL SZ RP. PAŻP przedkłada do akceptacji Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego projekt ATZ i MATZ w terminie 91 dni przed ich planowanym wejściem w życie. Dopuszcza się utworzenie ATZ lub MATZ w geograficznych granicach odpowiedniego CTR lub MCTR, w którym zawieszono lub zakończono zapewnianie służby kontroli ruchu lotniczego. Zaakceptowaną przez Prezesa Urzędu strukturę przestrzeni powietrznej niekontrolowanej oraz jej zmiany publikuje się w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego i w AIP Polska.

W raportowanym okresie tj. 01–31.12.2013 r. nadzorowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlegały następujące instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej – zgodnie z Rozporządzeniem (WE) 549/2004):

- Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (ANS);
- Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy (MET);
- IBCOL Polska Sp. z o.o. (MET);
- Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa – Modlin (AFIS).

3. UZNANE ORGANIZACJE UPOWAŻNIONE DO PRZEPROWADZANIA AUDYTÓW W ZAKRESIE PRZEPISÓW BEZPIECZEŃSTWA

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w raportowanym okresie nie uznał i nie wyznaczył do przeprowadzania państwowych audytów bezpieczeństwa żadnych organizacji.

4. AKTUALNE ZASOBY KRAJOWEGO ORGANU NADZORCZEGO

Nazwa NSA:	Urząd Lotnictwa Cywilnego
Zakres zadań NSA:	Ilość etatów:
Licencjonowanie personelu i certyfikacja ośrodków szkolenia	2.5
Certyfikacja i nadzór nad bezpieczeństwem w ATM	14
Administracja	1
Skuteczność działania	2
Inne	10
W sumie :	
Liczba wykwalifikowanych audytorów/inspektorów w zakresie nadzoru nad bezpieczeństwem: 16.5	

Po przeprowadzeniu analizy zasobów kadrowych w zakresie wykwalifikowanych inspektorów bezpieczeństwa stwierdzono, że są one niewystarczające. Brak jednego Inspektora z zakresu meteorologii powoduje trudności w pełnej realizacji programu nadzoru bieżącego w tym obszarze. W zakresie CNS brak Inspektora ds. przetwarzania danych i łączności stałej, powoduje znaczne obciążenie pracą pozostałych inspektorów oraz utrudnia realizację nadzoru bieżącego w obszarze przetwarzania danych i łączności stałej.

5. KWESTIE BEZPIECZEŃSTWA USTALONE W PROCESACH NADZORU NAD BEZPIECZEŃSTWEM, REALIZOWANE PRZEZ KRAJOWY ORGAN NADZORCZY (PAŃSTWOWĄ WŁADZĘ NADZORUJĄCĄ), w tym:

A. Program państwowych audytów bezpieczeństwa, łącznie z informacjami o audytach przeprowadzonych oraz ich zakresie (Załącznik 1: Program nadzoru bieżącego).

ATS, ATFM, ASM: Państwowy audyt bezpieczeństwa realizowany jest w ramach nadzoru bieżącego nad służbami ruchu lotniczego oraz wykonywany w oparciu o zatwierdzony przez Prezesa ULC Program nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej, realizowany w okresie od 1.01–31.12.2013 przez Departament Żeglugi Powietrznej.

W ramach tego nadzoru inspektorzy Inspektoratu Nadzoru ATM wykonali w okresie 1.01–31.12.2013 29 kontroli, w tym:

1. służb kontroli obszaru (ACC): –;
2. służb kontroli zbliżania (APP): trzy;
3. służb kontroli lotniska (TWR): 10;
4. służb informacji powietrznej (FIS): cztery;
5. ATFM: jedną;
6. ASM-1: jedną;
7. AMC Polska (ASM-2: i ASM-3): jedną;
8. ARO: osiem.

Kontrole realizowano w nw. obszarach:

- zarządzanie bezpieczeństwem i jakością;
- bezpieczeństwo służb;
- jakość służb;
- zasoby ludzkie;
- potencjał i kompetencje techniczne i operacyjne;
- metody działania i procedury postępowania.

CNS: Nadzór nad bezpieczeństwem w dziedzinie łączności, nawigacji, dozoru oraz przetwarzania i zobrazowania danych (radarowych i o planach lotów) prowadzony jest w ramach kontroli przed wpisem danego urządzenia do rejestru lotniczych urządzeń naziemnych oraz w ramach kontroli z tytułu nadzoru bieżącego zgodnie z „Programem nadzoru bieżącego Departamentu Żeglugi Powietrznej nad Instytucjami Zapewniającymi Służby Żeglugi Powietrznej na rok 2013”, przede wszystkim poprzez kontrolę spełniania wymogów rozporządzenia Komisji (UE) 1035/2011 i w sposób określony w rozporządzeniu Komisji (UE) 1034/2011. W okresie 1.01–31.12.2013 w komórkach na obiektach CNS przeprowadzono cztery audyty i 38 inspekcji z tytułu nadzoru bieżącego oraz 42 inspekcje z tytułu wpisu do Rejestru LUN. W odniesieniu do poszczególnych obszarów wykonano łącznie poniższe inspekcje:

- a. COM: 15 (nadzór bieżący), 32 (wpis do RLUN);
- b. NAV: 13 (nadzór bieżący), osiem (wpis do RLUN);
- c. SUR i DP: 10 (nadzór bieżący), dwa (wpis do RLUN).

Zakres audytów i inspekcji obejmował w szczególności:

- strukturę organizacyjną i zarządzanie, w tym: strukturę instytucji, zakres obowiązków i odpowiedzialność pracowników, sprawozdawczość wewnętrzną i plany roczne, w tym: informacje o nowej infrastrukturze, ograniczaniu zagrożeń i, wskaźnikach skuteczności;
- zarządzanie bezpieczeństwem i jakością, w tym: formalne kontakty z podmiotami zewnętrznymi, bezpieczeństwo nowych systemów i zmian;
- zasoby ludzkie, w tym: odpowiednie kwalifikacje personelu, politykę szkolenia oraz rekrutacji pracowników;
- jakość służb, w tym: przejrzystość zapewniania służb, publikacje warunków dostępu do służb, coroczne konsultacje z użytkownikami służb, plany interwencyjne dla zapewnianych służb;
- potencjał i kompetencje techniczne, w tym: ciągłość, dokładność i wiarygodność służby, utrzymanie należytego stanu LUN i obiektów;

- bezpieczeństwo służb, w tym: zarządzanie SMS, indywidualną odpowiedzialność, bezpieczeństwo usług zewnętrznych, przeglądy bezpieczeństwa, informacje dotyczące bezpieczeństwa, badanie nieprawidłowości dotyczących bezpieczeństwa, wymogi bezpieczeństwa dotyczące oceny i ograniczania ryzyka w odniesieniu do zmian, wymogi bezpieczeństwa dotyczące personelu;
- metody działania i procedury postępowania, w tym: zapewnianie metody działania i procedur postępowania, zgodnie z normami zawartymi w załączniku 10 ICAO.

MET: Nadzór nad bezpieczeństwem osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego w analizowanym okresie prowadzony był w ramach nadzoru bieżącego nad instytucjami zapewniającymi służby żeglugi powietrznej, zgodnie z „Program nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej, realizowanym w okresie 01.01–31.12.2013”, „Planem kontroli realizacji osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego na rok 2013” oraz „Harmonogram nadzoru bieżącego nad służbami meteorologicznymi wg obszarów Rozporządzenia Komisji (WE) nr 1035/2011 i rozporządzenia o osłonie meteorologicznej lotnictwa rok 2013”.

W okresie 1.12–31.12.2013 r. przeprowadzono 12 kontroli w komórkach IMGW PIB oraz dwie w komórkach spółki IBCOL Polska.

AIS: Nadzór nad bezpieczeństwem służby informacji lotniczej prowadzony jest w ramach bieżącego nadzoru nad PAŻP, zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa ULC „Programem nadzoru bieżącego nad służbami żeglugi powietrznej, realizowanym w okresie 01.01–31.12.2013”, „Planem kontroli służby informacji lotniczej (AIS) na rok 2013” oraz „Harmonogram nadzoru bieżącego nad służbą informacji lotniczej, wg obszarów rozporządzenia komisji (WE) nr 1035/2011 rok 2013”.

W okresie 1.01–31.12.2013 r. przeprowadzono dziewięć kontroli służby informacji lotniczej, w tym dwie z zakresu map lotniczych.

B. Zgodność organów zarządzania ruchem lotniczym, działających w rejonie odpowiedzialności państwowej władzy nadzorującej, ze stosownymi wymogami w zakresie przepisów bezpieczeństwa (Załącznik 2: Rejestr kontroli wykonanych przez Departament Żeglugi Powietrznej w ramach nadzoru bieżącego)

ATS, ATFM, ASM: Kontrole przeprowadzone w 2013 roku przez inspektorów Inspektoratu Certyfikacji i Nadzoru ATM/CNS, w ramach nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej, potwierdziły, że służby ruchu lotniczego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej spełniają wymagania

w zakresie przepisów bezpieczeństwa, w szczególności rozporządzeń (WE) 1034/2011 i 1035/2011 oraz są zdolne do zapewniania usług zgodnie z przyznanym certyfikatem. Przeprowadzone kontrole nie wykazały niezgodności, które jednoznacznie naruszałaby wymagania w zakresie przepisów bezpieczeństwa, stawiane instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. W pewnych przypadkach wykryto istnienie drobnych niezgodności z przepisami krajowymi, które nie nawiązują bezpośrednio do wymagań bezpieczeństwa. W odniesieniu do stwierdzonych naruszeń przepisów Polska Agencja Żeglugi Powietrznej podjęła stosowne działania, które usunęły niezgodności. Inspektorat Nadzoru ATM na bieżąco prowadzi nadzór nad skutecznością wprowadzonych działań naprawczych oraz stanu bezpieczeństwa zapewnianych służb wykorzystując między innymi informacje o zdarzeniach lotniczych z udziałem personelu ATM zawarte w bazie ECCAIRS.

CNS: Przeprowadzone w omawianym okresie kontrole potwierdziły, że zarządzanie bezpieczeństwem świadczonych przez PAŻP usług jest zgodne z wymaganiami Rozporządzenia (UE) 1035/2011 oraz że instytucja ta jest zdolna do zapewniania usług zgodnie z przyznanym certyfikatem.

MET: Kontrole przeprowadzone w 2013 roku przez inspektora Inspektoratu Nadzoru MET i AIS w ramach nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej (IMGW PIB, IBCOL Polska Sp. z o.o.) potwierdziły, że instytucje zarządzają bezpieczeństwem świadczonych usług zgodnie z wymaganiami rozporządzenia (WE) 1035/2011 oraz są zdolne do zapewniania usług zgodnie z przyznanymi certyfikatami.

AIS: W trakcie kontroli przeprowadzonych w 2013 roku przez inspektora Inspektoratu Nadzoru MET i AIS w ramach nadzoru nad instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej (w zakresie AIS) stwierdzono występowanie następujących niezgodności, naruszających przepisy bezpieczeństwa:

- wciąż aktywna jest niezgodność w zakresie p. 3.1 „Zarządzanie bezpieczeństwem” Zał. 1 do rozporządzenia Komisji (UE) nr 1035/2011 – brak podpisanych porozumień SLA (Service Level Agreements) z podmiotami dostarczającymi danych do publikacji;
- proces podpisywania porozumień SLA z podmiotami dostarczającymi danych lotniczych do publikacji jest nadzorowany przez ULC i odbywa się zgodnie z zaakceptowanym przez NSA harmonogramem (nastąpiło przedłużenie terminu);
- służba Informacji Lotniczej zawarła dotychczas porozumienia z 13 lotniskami z procedurami IFR oraz IMGW PIB (MET SP); porozumienia te zostały zweryfikowane przez NSA; służba informacji lotniczej w celu zamknięcia niezgodności musi jeszcze zawrzeć porozumienie ze stroną wojskową dostarczającą informacji lotniczych istotnych dla ruchu GAT;

- w zakresie map lotniczych: na mapach minimalnych wysokości radarowych ATC brakuje ostrzeżenia, że ten rodzaj map służy wyłącznie do weryfikacji przydzielonych przez ATC wysokości bezwzględnych.

C. Monitoring dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa w blokach przestrzeni powietrznej za które państwowa władza nadzorująca ponosi odpowiedzialność (Załącznik 4: Rejestr Zdarzeń)

Na obecnym etapie prowadzony jest monitoring specyficznych zdarzeń w ATM, które mają bezpośredni wpływ na utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa.

D. Kwestie bezpieczeństwa stwierdzone w procesach nadzoru nad bezpieczeństwem, stosowanych przez państwową władzę nadzorującą.

ATM: W procesie nadzoru bieżącego Inspektorat Nadzoru ATM przeprowadził kontrole w poszczególnych obszarach ujętych w procesie certyfikacji z zakresu:

- zarządzanie bezpieczeństwem i jakością: 29 kontroli;
- bezpieczeństwo służb: 29 kontroli;
- jakość służb: 12 kontroli;
- zasoby ludzkie: 10 kontroli;
- potencjał i kompetencje techniczne i operacyjne: siedem kontroli;
- metody działania i procedury postępowania: osiem ... kontroli.

W trakcie realizacji nadzoru bieżącego stwierdzono osiem niezgodności. Po zaakceptowaniu propozycji i weryfikacji skuteczności działań korygujących przeprowadzonych przez PAŻP, wszystkie niezgodności zostały usunięte. Raporty niezgodności zamknięto.

CNS: Audyty i inspekcje w PAŻP w okresie 1.01–31.12.2013 r. w obszarze CNS nie wykazały niezgodności, które mogłyby mieć znaczące implikacje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Stwierdzono jednak szereg niezgodności i obserwacji. Charakterystyczne niezgodności to:

- nieaktualne lub niezatwierdzone procedury postępowania dla personelu terenowych zespołów technicznych;
- nieaktualne wykazy sprzętu oraz osób upoważnionych i uprawnionych do ich obsługi;
- wyznaczanie do obsługi urządzeń osób nieposiadających stosownych upoważnień;
- niezgłoszenie do wpisu do Rejestru LUN eksploatowanego urządzenia;
- niezgłoszenie do wykreślenia z Rejestru LUN urządzenia wycofanego z eksploatacji;

- brak aktualnych deklaracji WE o zgodności części składowych;
- brak aktualnych deklaracji WE o weryfikacji systemu;
- brak aktualnych zapisów w dziennikach eksploatacji urządzeń;
- brak aktualnych lub poprawnych zapisów w kartach pomiarowych;
- brak publikacji warunków dostępu do zapewnianych służb;
- brak ustanowienia systemu okresowych konsultacji z użytkownikami służb.

W odniesieniu do stwierdzonych niezgodności kontrolowane podmioty przedstawiły propozycje działań naprawczych lub korygujących, które zostały zaakceptowane, a następnie wdrożone. Obecnie wszystkie niezgodności stwierdzone w omawianym okresie zostały usunięte. W odniesieniu do stwierdzonych obserwacji kontrolowane podmioty zobowiązały się do ich usunięcia w najbliższym możliwym terminie.

MET: W ramach przeprowadzonych dotychczasowych audytów w IMGW PIB i IBCOL Polska Sp. z o. o. stwierdzone niezgodności były usuwane, a podejmowane działania naprawcze wydają się skuteczne. Problemami, które mogą mieć implikacje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, mogą być procedury wprowadzania zmian w systemach funkcjonalnych (które są aktualnie w fazie opracowywania), zgłaszane i wprowadzane przez ww. instytucje. Problem ten wystąpił przy podjęciu decyzji przez IMGW BIP o wprowadzeniu, bezpośrednio przez meteorologów LSM, danych meteorologicznych do automatycznych systemów ATIS bez wykonania analiz bezpieczeństwa oraz przekazania informacji do ULC. Szczególnie istotny jest on w związku z planowanymi w 2014 r. wymianami systemów AWOS na lotniskach.

AIS: W ramach przeprowadzonych dotychczasowych audytów stwierdzono niezgodności, które mogą mieć znaczące implikacje w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Te niezgodności to:

- lokalizacja zapasowa MB NOTAM, potrzebna do zabezpieczenia pracy w związku z zaistnieniem zdarzenia awaryjnego, nie posiada wymaganego wyposażenia technicznego;
- czas wznowienia pracy MB NOTAM określono w Planach Awaryjnych NOF Warszawa na pięć dni – co nie zapewnia ciągłości i bezpieczeństwa pracy MB NOTAM.

E. Przegląd argumentów bezpieczeństwa dotyczących nowych systemów lub zmian w systemach ATM, łącznie z informacjami o nowych systemach i zmianach do istniejących systemów zaakceptowanych przez państwową władzę nadzorującą oraz o tych, które zostały zaakceptowane wewnętrznie przez organy zarządzania ruchem lotniczym, zgodnie z określonymi procedurami (nieznaczące zmiany).

ATM: W okresie 1.01–31.12.2013 siedmioma Decyzjami Prezesa ULC zatwierdzone zostały zmiany w strukturze przestrzeni powietrznej.

L. p	Numer decyzji	Data
1.	2	10.01.2013
2.	9	13.02.2013
3.	14	5.03.2013
4.	18	18.03.2013
5.	24	18.06.2013
6.	32	10.09.2013
7.	55	13.12.2013

CNS: Kontrole argumentów bezpieczeństwa, dotyczących zmian w istniejących systemach i urządzeniach CNS realizowane są w komórkach i na obiektach CNS w ramach kontroli z tytułu nadzoru bieżącego oraz w ramach inspekcji z tytułu wpisu do Rejestru LUN. Kontrole argumentów bezpieczeństwa dotyczących nowej infrastruktury CNS (radiostacje, urządzenia radionawigacyjne, radary, systemy przetwarzania i zobrazowania danych) realizowane są w ramach inspekcji przed wpisem urządzenia do Rejestru LUN. Ponadto, argumenty bezpieczeństwa w zakresie CNS sprawdzane są w ramach audytu związanego z certyfikacją służby AFIS. W okresie 1.01–31.12.2013 Prezes Urzędu wydał poniższe decyzje o wpisie (lub zmianie wpisu) do Rejestru lotniczych urządzeń naziemnych:

Decyzja o:	COM	NAV	SUR	DP	łącznie
wpisie do RLUN	67	8	2	0	77
zmianie wpisu w RLUN	28	0	2	2	31
Wykreśleniu z RLUN	13	4	0	1	18
Razem	108	12	4	3	126

MET: Kontrole argumentów bezpieczeństwa, dotyczących zmian w istniejących systemach i urządzeniach MET, realizowane są w ramach kontroli z tytułu nadzoru bieżącego oraz kontroli doraźnych przed wpisem urządzenia do rejestru LUN w komórkach służby meteorologicznej i na lotniskach, na których te obiekty są posadowione. Ponadto, argumenty bezpieczeństwa sprawdzane są w ramach audytu związanego z certyfikacją służb ruchu lotniczego i służby AFIS na nowych lotniskach. W okresie 1.01–31.12.2013 Prezes ULC wydał jedną decyzję o wpisie oraz jedną – o zmianie wpisu do Rejestru LUN/MET. Do 18.09.2011 r. wystawiane były zezwolenia operacyjne (ZO) na użytkowanie automatycznych systemów pomiarowych parametrów meteorologicznych (AWOS) oraz czujników pomiarowych. W związku ze zmianami w ustawie Prawo lotnicze, ZO nie są już wymagane, co utrudnia nadzór nad systemami, a zwłaszcza czujnikami parametrów

meteorologicznych, niewchodzących w skład systemów oraz wymusza zmianę formy nadzoru nad nimi. W czerwcu 2012 roku podjęta została, przez PAŻP w uzgodnieniu z IMGW, decyzja w sprawie wprowadzeniu do wykorzystania operacyjnego nowego systemu ATIS na ośmiu lotniskach. Decyzja ta została podjęta mimo dużej ilości uwag zgłoszonych do funkcjonowania systemu, szczególnie dotyczących „ręcznego wprowadzania” przez personel lotniskowych stacji meteorologicznych (LSM) IMGW danych o parametrach meteorologicznych zmierzonych przez systemy AWOS do systemu ATIS. Problem błędu „czynnika ludzkiego” nadal nie został usunięty. Informacja o podjęciu decyzji o wprowadzeniu do wykorzystania operacyjnego systemu ATIS przez LSM nie został przez IMGW przekazana do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a stwierdzona podczas kontroli.

AIS: W okresie sprawozdawczym nie zostały wprowadzone operacyjnie w służbie AIS nowe systemy czy zmiany w istniejących systemach. Sytuacja w tym zakresie jest monitorowana przez NSA w związku z tym, że służba AIS w okresie tym testowała nowy bazodanowy system informatyczny, służący do produkcji AIP Polska.

F. Wytyczne bezpieczeństwa wydane przez państwową władzę nadzorującą

ATS, ATFM, ASM: Państwowa władza nadzorująca nie wydała wytycznych bezpieczeństwa w zakresie ATS, ATFM, ASM.

CNS: Państwowa władza nadzorująca nie wydała wytycznych bezpieczeństwa w zakresie CNS.

MET: Państwowa Władza Nadzorująca nie wydała wytycznych z zakresu bezpieczeństwa w zakresie MET.

AIS: Państwowa Władza Nadzorująca nie wydała własnych wytycznych z zakresu bezpieczeństwa w zakresie AIS.

G. Uznane organizacje, wyznaczone do prowadzenia państwowych audytów bezpieczeństwa, ich wykaz wraz z udokumentowanymi podstawami wydania decyzji o zleceniu im prowadzenia państwowych audytów bezpieczeństwa.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w raportowanym okresie nie uznał i nie wyznaczył do przeprowadzania państwowych audytów bezpieczeństwa żadnych organizacji.