

## WYTYCZNE NR..<sup>3</sup>

### PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 1. kwietnia 2019 r.

#### **w sprawie zalecanych sposobów monitorowania terenu w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych**

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 oraz art. 23 ust. 2 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235) ogłasza się, co następuje:

§ 1. W celu skutecznego i efektywnego zapewniania bezpieczeństwa eksploatacji lotniska w zakresie monitorowania terenu w granicach powierzchni ograniczających przeszkody pod względem obecności przeszkód lotniczych i innych zagrożeń dla statków powietrznych, zgodnie z art. 68 ust. 2 pkt 14 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2018 r. poz. 1183, 1629 i 1637 oraz z 2019 r. poz. 235), oraz w odniesieniu do lotnisk podlegających wymaganiom rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 1139/2018 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/03/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1), również zgodnie z ADR.OPS.B.075 załącznika IV do rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1) i AMC3 ADR.OR.E.005 decyzji Dyrektora Wykonawczego EASA nr 2016/2009/R, zaleca się stosowanie wytycznych.

§ 2. Ilekroć w wytycznych jest mowa o:

1) monitorowaniu zagrożeń – należy przez to rozumieć systematyczną obserwację oraz zbieranie i analizowanie informacji na temat potencjalnych zagrożeń w ujęciu ilościowym i jakościowym;

2) zewnętrznym kontekście ryzyka – należy przez to rozumieć zdefiniowanie w środowisku czynników niezależnych od zarządzającego lotniskiem, które powinny być uwzględniane podczas zarządzania ryzykiem, jak również podczas określania zakresu i kryteriów ryzyka oraz polityki bezpieczeństwa;

3) postępowaniu z ryzykiem lub łagodzeniu ryzyka – należy przez to rozumieć proces modyfikacji ryzyka w tym: unikanie ryzyka poprzez decyzję o nierozpoczynaniu albo niekontynuowaniu działalności, usunięcie źródła ryzyka lub zagrożenia, zmianę prawdopodobieństwa; zmianę następstw; dzielenie ryzyka z inną stroną lub retencję ryzyka;

4) właścicielu ryzyka – należy przez to rozumieć osobę lub jednostkę rozliczaną z zarządzania ryzykiem i uprawnioną do zarządzania tym ryzykiem.

**§ 3. 1.** Zaleca się, aby działania w zakresie monitorowania zagrożeń i łagodzenia ryzyka stanowiły integralny proces zarządzania lotniskiem oparty na procedurach udokumentowanych w zatwierdzonej instrukcji operacyjnej lotniska.

2. Zaleca się, aby proces, o którym mowa w ust. 1, obejmował swoim zakresem również kontrolę przeszkód lotniczych oraz zagrożeń związanych z działalnością ludzką i korzystaniem z gruntów.

**§ 4. 1.** Zaleca się, aby proces, o którym mowa w § 3, był zgodny z wdrożonym w systemie zarządzania bezpieczeństwem procesem zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, określonym w Podręczniku ICAO Doc 9859 – w przypadku, gdy system taki został wdrożony przez zarządzającego lotniskiem.

2. Zaleca się, aby proces, o którym mowa w § 3, był systemowo zgodny z modelem procesu zarządzania ryzykiem określonym w normie PN-ISO 31000 i obejmował komponenty:

- 1) komunikacji i konsultacji;
- 2) ustalenia zewnętrznego kontekstu ryzyka;
- 3) oceny ryzyka obejmującej: identyfikację zagrożeń, analizę ryzyka i ewaluację

ryzyka;

- 4) planu postępowania z ryzykiem;
- 5) oceny skuteczności realizacji planu postępowania z ryzykiem.

§ 5. 1. Zaleca się, aby wyniki identyfikacji zagrożeń, analizy i oceny ryzyka oraz realizacji działań w zakresie łagodzenia ryzyka, określone w planie postępowania z ryzykiem, dokumentować, z wykorzystaniem ustalonych w Krajowym Planie Bezpieczeństwa wskaźników poziomu bezpieczeństwa, zwanych dalej „SPIs – Safety Performance Indicators” oraz poddawać regularnym przeglądom i ocenom skuteczności podejmowanych działań w zakresie identyfikacji zagrożeń i łagodzenia ryzyka w ustalonych odstępach czasu.

2. Zaleca się stosowanie dodatkowych SPIs – Safety Performance Indicators ustalonych adekwatnie do celów bezpieczeństwa i wyników ustalenia zewnętrznego kontekstu ryzyka.

§ 6. W ramach procesu monitorowania zagrożeń i łagodzenia ryzyka zaleca się uwzględnić aspekty związane z:

- 1) występowaniem przeszkód lotniczych, w tym obiektów zasłaniających świetlne systemy podejścia;
- 2) zagospodarowaniem gruntów lub zmian sposobu ich użytkowania i zmian warunków miejscowych w odniesieniu do zagrożeń powodowanych przez zwierzęta, w tym budowy lub rozbudowy obiektów budowlanych, które mogą stanowić źródło żerowania ptaków oraz hodowania ptaków mogących stanowić zagrożenie dla ruchu lotniczego;
- 3) zagospodarowaniem przestrzennym w odniesieniu do zagrożeń związanych z turbulencjami wywołanymi przez przeszkody lotnicze lub inne obiekty;
- 4) instalowaniem lub użyciem niebezpiecznych, oślepiających, dezorientujących lub świateł wprowadzających w błąd członków załóg statków powietrznych;
- 5) instalowaniem lub użyciem wysoko odbaskowych powierzchni mogących powodować oślepienie członków załóg statków powietrznych;

- 6) występowaniem urządzeń, które ze względu na emisję silnych powietrznych fal uderzeniowych lub wyrzut do atmosfery dużych ilości gazu ziemnego, dymów lub pyłów mogą stanowić potencjalne zagrożenie dla ruchu lotniczego oraz innych urządzeń i instalacji o podobnym, niebezpiecznym charakterze;
- 7) występowaniem źródeł niewidocznego promieniowania lub obecnością ruchomych lub stałych obiektów, które mogą zakłócać skuteczną łączność lotniczą, systemy nawigacji i dozoru lub negatywnie wpływać na ich działanie;
- 8) emitowaniem lub powodowaniem emisji wiązki lasera lub światła z innych źródeł w kierunku statku powietrznego w sposób mogący spowodować oślnienie, oślepienie lub wystąpienie poświaty, powodującego zagrożenie bezpieczeństwa statku powietrznego albo życia lub zdrowia załogi lub pasażerów znajdujących się na pokładzie tego statku;
- 9) nieuprawnionym wykonywaniem operacji bezzałogowymi statkami powietrznymi lub lotami innych obiektów, w tym lampionów lub balonów.

§ 7. Zaleca się, aby identyfikacji zagrożeń dokonywać z wykorzystaniem udokumentowanych wyników realizacji procedur określonych w zatwierdzonej instrukcji operacyjnej lotniska i wyników monitorowania zagrożeń oraz informacji uzyskanych od załóg statków powietrznych, personelu służb ruchu lotniczego, organów administracji i instytucji, oraz właścicieli lotniczych urządzeń naziemnych, jak również zgłoszeń dobrowolnych w zakresie systemu zarządzania bezpieczeństwem – w przypadku, gdy system taki został wdrożony przez zarządzającego lotniskiem.

§ 8. Zaleca się, aby obszar monitorowania przeszkód lotniczych lub innych obiektów stwarzających zagrożenie dla statków powietrzny obejmował zasięg wzroku osoby realizującej procedury inspekcji pola ruchu naziemnego oraz procedury kontroli przeszkód lotniczych.

§ 9. 1. Zaleca się, aby identyfikacji w terenie zagrożeń związanych z działalnością człowieka i użytkowaniem gruntów dokonywać (co najmniej: raz w roku na lotniskach o cyfrze kodu referencyjnego 1 lub 2; dwa razy w roku na lotniskach o cyfrze kodu referencyjnego 3 lub 4) poprzez przeprowadzenie inspekcji terenowej w granicach powierzchni ograniczających przeszkody i innych stref wyznaczonych w celu zapewnienia bezpieczeństwa.

2. Zaleca się przeprowadzanie inspekcji terenowych na przełomie I i II oraz III i IV kwartału roku kalendarzowego lub w terminach przyjętych na podstawie wyników analizy ryzyka.

3. Inspekcje terenowe, o których mowa w ust. 2, mogą być zastąpione kontrolą z powietrza, prowadzoną przez stronę trzecią w porozumieniu z zarządzającym lotniskiem.

§ 10. 1. W zakresie planu postępowania z ryzykiem i łagodzenia ryzyka zaleca się uwzględniać prawnie określone kompetencje podmiotów, w tym organów administracji, inspekcji i służb właściwych w szczególności w sprawach zagospodarowania przestrzennego, użytkowania gruntów, nadzoru budowlanego, w celu wyznaczania właścicieli ryzyka adekwatnie do wyników analizy ryzyka.

2. Zaleca się prowadzenie konsultacji i opracowanie, uzgodnionych z właścicielami ryzyka, procedur określających sposoby i tryb łagodzenia ryzyka, w szczególności w odniesieniu do zagrożeń o charakterze nagłym, poprzez ustalenie zasad podejmowania bezzwłocznej i skutecznej interwencji w celu eliminacji zagrożenia i ujęcia jego sprawy.

§ 11. 1. Zaleca się ścisłą współpracę i wymianę informacji z lokalnymi organami samorządowymi odpowiedzialnymi za kształtowanie ładu przestrzennego oraz organami nadzoru budowlanego.

2. Zaleca się prowadzenie adresowanych do społeczności lokalnych prewencyjnych kampanii medialnych mających na celu uświadomienie porządku prawnego i odpowiedzialności prawnej oraz istoty skutków powodowania zagrożeń.

3. Zaleca się podejmowanie działań adresowanych, do właściwych w przedmiocie działalności organizacji i stowarzyszeń, w tym spotterskich, w celu zachęcania do bieżącego zgłaszania zidentyfikowanych potencjalnych zagrożeń.

§ 12. Wytyczne wchodzi w życie z dniem ogłoszenia i podlegają publikacji w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

**PREZES**

**URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

Wiceprezes ds. Standardów Lotniczych

*Michał Witkowski*

