

KRAJOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM



Ministerstwo
Infrastruktury



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

**STAN AKTUALIZACJI DOKUMENTU**

Nr wydania dokumentu	Data wydania	Wprowadzone zmiany
1	2016	
2	2020	Dopasowanie do obecnych wymagań i regulacji międzynarodowych (w szczególności II Wydania Załącznika 19), europejskich i krajowych z zakresu Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie cywilnym, uwzględnienie zmian wynikających z rozwoju lotnictwa cywilnego – zwłaszcza sektora bezzałogowych statków powietrznych.
3	2024	Aktualizacja w związku z przewidzianym trybem czteroletnim, uwzględniająca zmiany w uregulowaniach prawnych krajowych i międzynarodowych



PRZEDMOWA

Przekazuję Państwu kolejne wydanie Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Pierwsze wydanie tego dokumentu ukazało się w 2016 roku – wtedy też przyjęto czteroletni tryb jego aktualizacji. W 2020 roku dokonano przeglądu norm prawnych, na których opiera się system zarządzania bezpieczeństwem na poziomie krajowym i zaktualizowany Program ukazał się w styczniu 2021 roku. Niniejsze wydanie uwzględnia przede wszystkim zmiany jakie zaszły w wymaganiach ICAO i UE w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, w tym najbardziej istotne w obszarze techniki lotniczej, bezałogowych statków powietrznych, zmiany w systemie raportowania i analizie zdarzeń na poziomie krajowym (ECCAIRS 2 oraz ERCS), a także nową strukturą ULC. Wskazano również kierunek dalszych zmian, które prowadzić mają do integracji różnych systemów w ramach jednego systemu zarządzania, aby zapewnić utrzymanie zagrożeń pod kontrolą poprzez działania i decyzje oparte o dane i wyniki analiz.

W obliczu dynamicznie zmieniających się warunków globalnych, zapewnienie bezpieczeństwa i ochrony w transporcie lotniczym pozostaje priorytetem dla wszystkich zainteresowanych stron, począwszy od przemysłu lotniczego, poprzez operatorów lotniczych, a skończywszy na społeczeństwie będącym bezpośrednim beneficjentem tego sektora transportu.

Zastosowanie w przemyśle lotniczym innowacyjnych technologii, a także uwzględnienie wyzwań związanych ze zmianami klimatycznymi oraz ochroną środowiska, wymaga zmian w podejściu do systemu nadzoru, które zapewnią zarówno zrównoważony rozwój sektora lotniczego, jak również skuteczne egzekwowanie realizacji przepisów przez rosnącą branżę.

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym wskazuje na ramy prawne pozwalające na wdrażanie oraz monitorowanie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem w podmiotach lotniczych. Określa też strukturę standardów nadzoru lotniczego na poziomie krajowym.

Zawarta w Programie polityka bezpieczeństwa oraz cele bezpieczeństwa stanowią kierunek działania zarówno Ministerstwa Infrastruktury jak i Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w celu zapewnienia bezpieczeństwa oraz ochrony zgodnie z najlepszymi praktykami oraz standardami światowymi.

Publikacja zaktualizowanego Programu stanowi kolejny krok w kierunku nieustannego doskonalenia polskiego systemu lotnictwa cywilnego, zgodnie z zasadą ciągłej weryfikacji i oceny efektywności osiągniętych wyników.

Julian Rotter

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego



WSTĘP

Transport lotniczy jest globalnym środkiem transportu, a system lotniczy składa się z wielu współzależnych systemów. Oznacza to, że różne kraje i kontynenty są ze sobą powiązane, a współpraca w zakresie zarządzania bezpieczeństwem jest niezbędna. Aby to osiągnąć, stworzono poziom globalny, na którym opracowano Normy i Zalecane Metody Postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) dotyczące krajowych programów bezpieczeństwa lotniczego poszczególnych państw oraz zobowiązania na poziomie regionalnym ICAO oraz UE w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. Programy i plany na poziomie globalnym i unijnym określają cele, strukturę i działania w zakresie bezpieczeństwa. Aby osiągnąć pełną harmonizację w zakresie zarządzania bezpieczeństwem na wszystkich poziomach, wymagane jest, by niektóre kwestie bezpieczeństwa rozwiązywać na poziomie poszczególnych podmiotów lub państw, inne wymagają globalnych zasad i reguł.

Zgodnie z powyższym każde państwo powinno opracować krajowy program bezpieczeństwa zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej. Musi on być proporcjonalny do skali i złożoności działalności lotniczej wchodzącej w zakres odpowiedzialności państwa członkowskiego oraz spójny z Europejskim Programem Bezpieczeństwa Lotniczego (EASP). W 2022 roku Komisja Europejska opublikowała trzecią edycję EASP, który jest funkcjonalnym odpowiednikiem na szczeblu UE Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym dla Rzeczypospolitej Polskiej uwzględnia wymogi załącznika 19 oraz jest spójny z EASP poprzez zawarcie w nim następujących elementów odnoszących się do polskiego systemu lotniczego:

- 1) obowiązujących regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- 2) obowiązków państwa polskiego w zakresie zarządzania bezpieczeństwem lotniczym;
- 3) polityki bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- 3) systemu zarządzania bezpieczeństwem (SMS) w podmiotach lotniczych;
- 4) zapewniania bezpieczeństwa, w tym sposobu prowadzenia nadzoru nad bezpieczeństwem w Polsce;
- 5) działań podejmowanych w związku z promowaniem bezpieczeństwa w Polsce;

Dodatkowo, Rozdział II Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 „ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM LOTNICZYM” w art. 7 „Krajowy program bezpieczeństwa” wprowadza do przepisów europejskich normy i zalecane metody Postępowania z Rozdziału III Załącznika 19 „ODPOWIEDZIALNOŚĆ PAŃSTWA ZA ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM”. Wspominany art. 7 zobowiązuje każde państwo członkowskie do tego, by w konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami, ustanowiło i utrzymywało krajowy program bezpieczeństwa w celu zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w związku z działalnością lotniczą wchodzącą w zakres jego odpowiedzialności.



Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym wskazuje, z uwzględnieniem celów określonych w art. 1 rozporządzenia bazowego i poziomu skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa wskazanego w aktualnym EASP oraz zgodnie z art. 7 ust. 3 rozporządzenia bazowego, poziom skuteczności działania w zakresie bezpieczeństwa, który należy osiągnąć na poziomie krajowym w odniesieniu do prowadzonej w Polsce działalności wchodzącej w zakres odpowiedzialności RP.

Polski krajowy program bezpieczeństwa – KPBwLC jest więc narzędziem, które pozwala Polsce będącej państwem członkowskim UE skutecznie zarządzać bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego, zapewniając spójność działań w tej dziedzinie, zarówno na poziomie krajowym, jak i w ramach całego systemu europejskiego. Program ten ma również kluczowe znaczenie w kontekście międzynarodowej współpracy, gdyż zapewnia, że każde państwo w sposób odpowiedzialny i zgodny z międzynarodowymi standardami podchodzi do kwestii bezpieczeństwa lotniczego.

Urząd kontynuuje prace nad nieustannym doskonaleniem Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. W związku z dynamicznym rozwojem lotnictwa cywilnego, system nadzoru musi nieustannie ewoluować. Dlatego, mając na uwadze zmieniające się otoczenie prawne, technologiczne i ekonomiczne, aktualne wyzwania w zarządzaniu bezpieczeństwem oraz sugestie środowiska lotniczego, Urząd Lotnictwa Cywilnego będzie stale monitorować aktualność tego dokumentu i opracowywać szczegółowe rozwiązania praktyczne, publikowane w Załączniku do KPBwLC – Krajowym Planie Bezpieczeństwa (KPB).



Spis treści

ROZDZIAŁ I – Uregulowania prawne	8
I.1. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym.....	8
I.1.1. Regulacje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem	9
I.1.2 Regulacje europejskie dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem.....	14
I.1.3. Regulacje krajowe dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem	19
I.2. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie państwowym	22
I.3. Nadzór nad bezałogowymi statkami powietrznymi	23
ROZDZIAŁ II – Polityka i cele bezpieczeństwa	28
II.1. Polityka bezpieczeństwa dla lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej.....	28
II.2. Akceptowalny poziom bezpieczeństwa.....	30
II.3. Polityka egzekwowania przepisów	31
II.4. Badanie zdarzeń lotniczych	32
II.5. Odpowiedzialność i kompetencje organów państwa.....	33
II.5.1. Minister właściwy do spraw transportu.....	33
II.5.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego	34
II.5.3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.....	36
II.5.4. Organ ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.....	37
II.6. Odpowiedzialność za Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym	39
II.7. Aktualizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym	39
ROZDZIAŁ III – Zarządzanie bezpieczeństwem	40
III.1. Wymagania z zakresu Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem.....	40
III.1.1. Operatorzy lotniczy	41
III.1.2. Zarządzający lotniskami.....	42
III.1.3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej	43
III.1.4. Organizacje szkolenia lotniczego.....	43
III.1.5. Centra Medycyny Lotniczej	44
III.1.6. Organizacje obsługowe, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, produkujące i projektujące – czyli początkowa i ciągła zdadność do lotu	44
III.1.7. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej.....	47
III.2. Ocena poziomu bezpieczeństwa w podmiotach lotniczych.....	47
III.3. Profilowanie podmiotów lotniczych pod kątem bezpieczeństwa	49



ROZDZIAŁ IV – Zapewnienie bezpieczeństwa.....	51
IV.1. Nadzór nad bezpieczeństwem	51
IV.2. Obieg informacji związanych z bezpieczeństwem	51
IV.2.1 Obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń lotniczych	52
IV.2.2. Kultura Sprawiedliwego Traktowania („ <i>Just Culture</i> ”).....	54
IV.2.3. Dobrowolny i poufny / anonimowy system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym	56
IV.2.4. Udostępnianie informacji dotyczących zdarzeń lotniczych	58
ROZDZIAŁ V – Promocja bezpieczeństwa	60
V.1. Deklaracja w sprawie kultury bezpieczeństwa w lotnictwie.....	61
V.2. Porozumienie w ramach przystąpienia do Forum Wymiany Danych SMS.	62
V.3. Szkolenia, warsztaty i seminaria	62
V.4. Materiały promujące bezpieczeństwo	63
V.6. Zalecane dobre praktyki w obszarze bezpieczeństwa	66
PODSUMOWANIE	67



ROZDZIAŁ I – Uregulowania prawne

I.1. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym

Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym początkowo opierał się na weryfikacji i egzekwowaniu przez organy państwowe norm i standardów z zakresu prawa lotniczego w podmiotach lotniczych i lotnictwie ogólnym. W związku z rozwojem technologiczno-gospodarczym i organizacyjnym, wprowadzono nowoczesne podejście do zarządzania bezpieczeństwem, w ramach którego uzupełniono weryfikację poziomu bezpieczeństwa w podmiocie lotniczym o proaktywne działania zarządzającego tym podmiotem.

Przy powyższym założeniu, wewnętrzne monitorowanie przez organizację swojego poziomu bezpieczeństwa jest uzupełnieniem nadzoru państwowego. Obecne podejście do zagadnień bezpieczeństwa opiera się więc na dwóch podstawowych elementach:

1. Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC), wdrożonym i rozwijanym przez Państwo,
2. Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), wdrożonych i rozwijanych przez organizacje lotnicze.

Zgodnie z założeniami Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organization – ICAO*), wszystkie umawiające się państwa zostały zobowiązane do opracowania i implementowania Krajowych Programów Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (ang. *State Safety Programmes – SSPs*) i tym samym dopasowywania własnych modeli zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym do standardów światowych. Systemy Zarządzania Bezpieczeństwem (ang. *Safety Management System – SMS*) w podmiotach lotniczych mają za zadanie przede wszystkim zwrócić uwagę osób zarządzających w nich odpowiednimi zasobami (personelem, czasem, środkami finansowymi etc.) na zdarzenia niepożądane, które mogą mieć miejsce w danym środowisku w przyszłości i nakłonić je do podjęcia działań „wyprzedzająco-zapobiegawczych” (tzw. podejście proaktywne). Identyfikowanie przyszłych zagrożeń i zapobieganie im jest formą zarządzania znacznie bardziej efektywną od podejmowania działań o charakterze korygującym i naprawczym (tzw. podejście reaktywne), kiedy już doszło do zdarzeń niepożądanych, a tym samym nie można cofnąć ich skutków.



ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM



System zakłada podjęcie stosownych działań zapobiegawczych przez konkretny podmiot, w sytuacji identyfikacji możliwości zaistnienia konkretnego zagrożenia. Działania obejmują indywidualną ocenę prawdopodobieństwa i możliwych skutków zdarzenia w oparciu o doświadczenia własne lub innych podmiotów.

Tym samym w nowej koncepcji ustanowionej przez ICAO oraz Parlament Europejski i Radę Unii Europejskiej przyjęto rozwiązanie polegające na objęciu przez Państwo nadzoru nad Systemami Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) określonych podmiotów lotniczych. Weryfikacja stanu bezpieczeństwa poprzez audyt SMS w organizacji jest efektywną formą oceny, w jaki sposób dany podmiot jest w stanie zapewnić utrzymanie właściwego akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa wykonywanych przez siebie działań.

I.1.1. Regulacje Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem



Podstawowe zasady dotyczące SMS początkowo znajdowały się w Załącznikach 1, 6, 8, 11, 13, 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212 i 214, z późn. zm.), zwanej dalej „Konwencją chicagowską”. Jednakże ze względu na rosnącą rolę jaką odgrywa zarządzanie bezpieczeństwem w podmiotach lotniczych, ICAO podjęło działania polegające na konsolidacji wymagań w zakresie SSP i SMS w jednym dokumencie, tj. w Załączniku 19 do Konwencji chicagowskiej. Publikacja pierwszego wydania Załącznika 19 do Konwencji chicagowskiej nastąpiła w obwieszczeniu nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 kwietnia 2014 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 28 i poz. 77). Obecnie obowiązuje drugie wydanie tego załącznika z lipca 2016 r., opublikowane w obwieszczeniu Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 marca 2017 r. w sprawie ogłoszenia sprostowanego tłumaczenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 471), które zastępuje od dnia 7 stycznia 2019 r. poprzednie wydanie Załącznika 19 do Konwencji chicagowskiej.



Niezależnie od faktu, iż podstawowe wymagania w zakresie zarządzania bezpieczeństwem zawarte są w Załącznikach do Konwencji chicagowskiej, w tym w specjalnie dedykowanym tej materii Załączniku 19 do Konwencji chicagowskiej, standardy SMS są rozwijane i poszerzane o najlepsze praktyki wskazane w dokumencie ICAO SMM Doc. 9859 (*Safety Management Manual – Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem*) stanowiącym materiał doradczy. Wszystkie wydania Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem zostały przetłumaczone i opublikowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, w formie wytycznych:

1) SMM Edycja I – Wytyczne nr 6 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 maja 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC poz. 40);

2) SMM Edycja II – Wytyczne nr 10 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 22 września 2011 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC poz. 94);

3) SMM Edycja III – Wytyczne nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 grudnia 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC poz. 66);

4) SMM Edycja IV – Wytyczne nr 13 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 września 2020 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) – Doc 9859 (Dz. Urz. ULC poz. 48).

Wspomniany Załącznik 19 do Konwencji chicagowskiej reguluje nie tylko kwestię systemu zarządzania bezpieczeństwem w podmiotach lotniczych, ale również na poziomie krajowym w ramach wdrażania wymagań SSP (State Safety Programme), a oba „systemy” są ze sobą ściśle powiązane. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym – zwany dalej „KPBwLC” – jest zbiorem regulacji i działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa, służącym do zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym na poziomie całego państwa, jako jednego podmiotu.

Warunkiem zapewniającym skuteczność zarządzania bezpieczeństwem na poziomie krajowym jest wdrożenie SMS w poszczególnych typach organizacji, takich jak:

- organizacje szkolenia lotniczego,
- operatorzy lotniczy,
- organizacje zarządzające zdolnością do lotu,
- organizacje obsługowe,
- organizacje zajmujące się projektowaniem oraz produkcją,
- instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego,
- zarządzający lotniskami certyfikowanymi,



- użytkownicy skomplikowanych technicznie statków powietrznych z napędem silnikowym.

Tym samym należy przyjąć, że SMS w podmiotach lotniczych, jako narzędzie zarządzania bezpieczeństwem w skali mikro, jest warunkiem koniecznym dla efektywnego funkcjonowania KPBL, jako zarządzania bezpieczeństwem w skali makro.

ICAO wskazuje, że SMS powinien być tworzony w oparciu o następujące elementy:

1. Polityka i cele bezpieczeństwa;
2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa;
3. Zapewnianie bezpieczeństwa;
4. Promowanie bezpieczeństwa.

Rozwijając wyżej wymienione elementy zgodnie z koncepcją ICAO należy mieć na uwadze, że:

1. Polityka bezpieczeństwa ma na celu określenie metod i procesów, które będzie stosować podmiot w celu osiągnięcia pożądaných wyników w zakresie bezpieczeństwa. Polityka bezpieczeństwa ma być deklaracją i wyrazem zasad stanowiących Kulturę Bezpieczeństwa organizacji, jakimi zamierza się kierować dyrektor odpowiedzialny / kierownictwo / zarządzający daną organizacją. Zasady te mają być zakomunikowane i znane całemu personelowi organizacji.
2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa w ramach SMS obejmuje dwa podstawowe obszary:
 - a) Procesy identyfikowania zagrożeń – podmiot opracowuje i prowadzi formalny proces, który zapewnia, że zagrożenia związane z działalnością podmiotu lotniczego zostały zidentyfikowane (chodzi przede wszystkim o działalność lotniczą). Identyfikacja ta opiera się na połączeniu metod reaktywnych, proaktywnych i prognozowaniu.
 - b) Procesy oceny i ograniczania ryzyka bezpieczeństwa – formalny proces analizy, oceny i kontroli ryzyka podczas działalności organizacji / podmiotu lotniczego.
3. Zapewnianie bezpieczeństwa obejmuje ocenę wyników osiągniętych w trakcie zarządzania bezpieczeństwem, a także umożliwia ich stałą poprawę. W ramach zapewniania bezpieczeństwa wyróżnia się trzy elementy:
 - a) Mierzenie i monitorowanie Poziomu Bezpieczeństwa – podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie sposobów weryfikowania Poziomu Bezpieczeństwa w organizacji i potwierdzania skuteczności kontroli ryzyk bezpieczeństwa. Poziom Bezpieczeństwa podmiotu lotniczego ma być weryfikowany w odniesieniu do Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa – SPIs i Celów Poziomu Bezpieczeństwa (*Safety Performance Targets - SPTs*) wyznaczonych w ramach SMS w celu wsparcia celów bezpieczeństwa organizacji, oraz przypisanych do nich Poziomów Alarmowych.



- b) Zarządzanie zmianą – podmiot lotniczy opracowuje i zapewnia funkcjonowanie procesu mającego na celu identyfikację zmian, mogących mieć wpływ na poziom ryzyka bezpieczeństwa związanego z jego produktami lub usługami lotniczymi, oraz mający na celu identyfikację i zarządzanie ryzykami, które mogą wynikać z tych zmian. Celem tej identyfikacji jest dokładne opisanie rozpatrywanych zmian wraz z ich konsekwencjami, tak aby odpowiednio przygotować procesy kontroli ryzyka.
- c) Ciągłe doskonalenie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem – podmiot lotniczy monitoruje i ocenia procesy w ramach swojego SMS w celu utrzymania lub ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS, a także podejmuje działania mające na celu jego rozwój i poprawę efektywności działań zapobiegawczych.

4. Promowanie bezpieczeństwa obejmuje dwa aspekty:

- a) Konieczność opracowania przez organizację programu szkolenia z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wyszkolenia i kompetencji personelu organizacji do wykonywania swoich obowiązków w związku z funkcjonowaniem SMS. Zakres takiego programu szkolenia powinien być dostosowany do zakresu obowiązków i pozycji danej osoby w strukturze organizacji i SMS.
- b) W ramach działań związanych z promowaniem bezpieczeństwa podmiot powinien opracować oraz utrzymywać formalne sposoby wymiany informacji dotyczące zagadnień związanych z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, które zapewnią, że:
 - cały personel posiada pełną świadomość dotyczącą zasad działania SMS, a także Kultury Bezpieczeństwa funkcjonującej w organizacji, na poziomie odpowiednim do zajmowanego stanowiska,
 - informacje krytyczne dla bezpieczeństwa są rozpowszechniane w całej organizacji,
 - działania mające na celu podnoszenia bezpieczeństwa są podejmowane niezwłocznie i skutecznie,
 - działania zmierzające do wprowadzania lub zmieniania procedur bezpieczeństwa są wyjaśniane całemu personelowi organizacji.

Dyrektor / Kierownik odpowiedzialny (*Accountable Manager*) odpowiada przed organem nadzoru lotniczego za ustanowienie SMS w organizacji oraz przydział środków i zasobów niezbędnych do jego funkcjonowania.

Pełnomocnik ds. zarządzania bezpieczeństwem / kierownik ds. bezpieczeństwa (*Safety Manager*) odpowiada przed dyrektorem / kierownikiem odpowiedzialnym za wdrożenie oraz działanie SMS oraz realizuje funkcje umożliwiające:

- identyfikację zagrożeń oraz analizy i zarządzanie ryzykami,



- monitorowanie wdrażania działań podejmowanych w celu ograniczania ryzyk, zgodnie z listą zawartą w planie działań bezpieczeństwa,
- zapewnianie okresowych raportów na temat wyników w zakresie bezpieczeństwa,
- zapewnianie utrzymania dokumentacji w zakresie zarządzania bezpieczeństwem,
- zapewnianie dostępności szkolenia w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz spełnianiu przez nie akceptowalnych standardów,
- dostarczanie informacji w kwestiach związanych z bezpieczeństwem,
- zapewnianie rozpoczęcia i sprawdzenia końcowego efektu działania wewnętrznego systemu badań zdarzeń lotniczych (w tym wypadków).

Procedury identyfikacji zagrożeń powinny obejmować takie sposoby obiegu informacji w podmiocie, aby pełnomocnik ds. zarządzania bezpieczeństwem / kierownik ds. bezpieczeństwa mógł zidentyfikować zagrożenia na wczesnym etapie. Obieg informacji uwzględnia audyty i inspekcje komórek wewnętrznych, posiedzenia komisji lub komitetów bezpieczeństwa oraz zgłoszenia zidentyfikowanych zagrożeń przez pracowników.

Opisane powyżej tzw. 4 filary SMS odpowiadają komponentom zarządzania bezpieczeństwem na poziomie krajowym. W celu ustanowienia i utrzymania SSP, normy i zalecane metody postępowania ICAO posiadają strukturę, w skład której wchodzi cztery poniższe komponenty:

Komponent nr 1 SSP: Polityka bezpieczeństwa Państwa, cele i zasoby

Komponent nr 2 SSP: Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez Państwo

Komponent nr 3 SSP: Zapewnianie bezpieczeństwa przez Państwo

Komponent nr 4 SSP: Promowanie bezpieczeństwa przez Państwo

Skuteczne wdrożenie SSP ma na celu:

- zapewnienie, że Państwo posiada odpowiednie ramy prawne wraz z wspierającymi przepisami operacyjnymi;
- zapewnienie koordynacji pomiędzy zarządzaniem ryzykiem bezpieczeństwa (SRM) a zapewnieniem bezpieczeństwa, oraz synergii pomiędzy odpowiednimi organami ds. lotnictwa w danym Państwie;
- wsparcie skutecznego wdrożenia i odpowiednią interakcją pomiędzy systemami zarządzania bezpieczeństwem podmiotów lotniczych;
- ułatwienie monitorowania i pomiaru poziomu bezpieczeństwa branży lotniczej Państwa oraz
- utrzymywanie i/lub ciągłą poprawę ogólnego poziomu bezpieczeństwa Państwa.

Obecnie coraz szersze kręgi na arenie międzynarodowej zatacza koncepcja wprowadzenia tzw. Zintegrowanych Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (*integrated Safety Management Systems - iSMS*), którą w dużej (choć wciąż jeszcze niepełnej) mierze sygnalizują już uregulowania europejskie dotyczące Systemów Zarządzania. Można założyć, że



w związku z tym, iż Panel Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO został obarczony zadaniem wypracowania odpowiednich rozwiązań w tym zakresie, w kolejnym wydaniu Załącznika 19 do Konwencji chicagowskiej należy się spodziewać zmian właśnie w tym kierunku.

Warto w tym miejscu wspomnieć o stosunkowo nowym obszarze zagrożeń, mających również wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczych - a mianowicie o Bezpieczeństwie Teleinformatycznym (*Cybersecurity*), które zostało jednak uwzględnione w Programie Ochrony Lotnictwa Cywilnego i dlatego w KPBwLC tymi kwestiami postanowiono nie zajmować się oddzielnie.

W ramach wspomnianej powyżej koncepcji Zintegrowanych Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (*integrated Safety Management Systems – iSMS*, kwestie Bezpieczeństwa Teleinformatycznego (*Cybersecurity*) są właśnie jednym z obszarów zainteresowań, a w ramach prac dąży się do jak najbardziej kompleksowego potraktowania spraw *Compliance, Safety, Security i Cybersecurity*.

I.1.2 Regulacje europejskie dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem



Idąc za wytycznymi ICAO opisanymi powyżej, Parlament Europejski wraz z Radą Unii Europejskiej wprowadziły do przepisów związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem stosowne obowiązki zarówno dla samej UE na poziomie europejskim, dla państw członkowskich UE na poziomie krajowym, jak i dla nadzorowanych podmiotów lotniczych. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w Rozdziale II „ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM LOTNICZYM”, w art. 5 wskazuje, że Komisja, po konsultacji z Agencją oraz państwami członkowskimi, przyjmuje, publikuje i aktualizuje, stosownie do potrzeb, dokument opisujący funkcjonowanie europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, obejmujący zasady, działania i procesy stosowane do celów zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w Unii - Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego. Ma on obejmować co najmniej elementy dotyczące obowiązków państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisane w międzynarodowych normach i zalecanych metodach postępowania czyli te same komponenty, które obowiązują na poziomie państwa i organizacji lotniczej.

Obecnie obowiązujący Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego (European Aviation Safety Programme – EASP) został przyjęty w Sprawozdaniu Komisji dla Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 17.10.2022 roku (ANNEX to the REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL „The European Aviation Safety Programme”). W dokumencie tym przedstawiono zbiór przepisów lotniczych mających zastosowanie na poziomie Unii, wraz z działaniami i procesami wykorzystywanymi do wspólnego zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego na poziomie europejskim. Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego funkcjonalnie odpowiada, na poziomie UE, krajowemu programowi bezpieczeństwa opisanemu w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej.

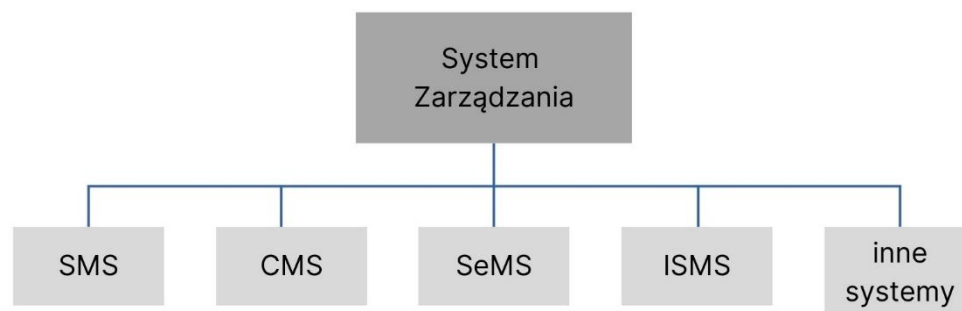
Program wyjaśnia sposób zarządzania bezpieczeństwem lotniczym z perspektywy europejskiej. Ponieważ wiele przepisów i działań związanych z bezpieczeństwem lotniczym



jest obecnie przyjmowanych i koordynowanych na szczeblu UE, państwa członkowskie powinny odnosić się do europejskiego programu bezpieczeństwa lotniczego w swoich własnych krajowych programach bezpieczeństwa. Jest to powód, dla którego Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego powinien zawierać co najmniej elementy związane z obowiązkami państwa w zakresie zarządzania bezpieczeństwem opisanymi w międzynarodowych normach i zalecanych praktykach. Ponadto, w związku z tym, że w wielu obszarach objętych konwencją chicagowską, państwa członkowskie UE przekazały swoje kompetencje Unii Europejskiej, EASP wyjaśnia również w jaki sposób UE wypełnia międzynarodowe zobowiązania wynikające z tego przekazania odpowiedzialności.

Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego jest zgodny z formatem i strukturą opisu krajowego programu bezpieczeństwa wyszczególnionego w załączniku 19 do konwencji chicagowskiej.

Prawidłowe podejście do zarządzania bezpieczeństwem wymaga właściwego zrozumienia pojęcia „Systemu Zarządzania” (*Management System*), w skład którego wchodzi również System Zarządzania Bezpieczeństwem. System Zarządzania ma się składać m.in. z Systemu Monitorowania Zgodności (*Compliance Monitoring System – CMS*), Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (*Safety Management System – SMS*), a także elementów zarządzania ryzykiem związanym z bezpieczeństwem informacji o potencjalnym wpływie na bezpieczeństwo lotnicze (*Information Security Management System – ISMS*) czy ochrony lotnictwa przed aktami bezprawnej ingerencji (*Security Management System – SeMS*). Wszystkie te obszary powinny współpracować, by dążyć do stworzenia efektywnego Zintegrowanego Systemu Zarządzania (*Integrated Management System – IMS*), a w nim zintegrowanego / holistycznego podejścia do zarządzania ryzykiem (*Integrated Risk Management*).



Podstawowe przepisy dotyczące Systemu Zarządzania można odnaleźć w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. Urz. UE L 212 z 22.08.2018, str. 1, z późn. zm.), zwanym dalej „rozporządzeniem bazowym”.



Najważniejszym celem ujętym w rozporządzeniu jest ustanowienie i utrzymanie ujednoliconego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej. Wymogi dotyczące wdrożenia Systemów Zarządzania zostały opisane w następujących załącznikach do przedmiotowego rozporządzenia:

- załącznik II – określający zasadnicze wymagania z zakresu zdatności do lotu, w części poświęconej wymaganiom wobec organizacji wykonujących projektowanie, produkcję lub obsługę,
- załącznik IV – określający zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów:
 - w części poświęconej wymaganiom dotyczącym organizacji szkolenia lotniczego,
 - w części poświęconej wymaganiom dotyczącym centrum medycyny lotniczej,
- załącznik V – określający zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, w części poświęconej operatorowi,
- załącznik VI – określający zasadnicze wymagania dotyczące kwalifikowanych jednostek,
- załącznik VII – określający zasadnicze wymagania dotyczące lotnisk,
- załącznik VIII – określający zasadnicze wymagania dotyczące ATM/ANS oraz kontrolerów ruchu lotniczego.

Wymogi wynikające z rozporządzenia bazowego są precyzowane w tzw. rozporządzeniach wykonawczych Komisji Europejskiej (*Implementing Rules – IR*).

Do rozporządzeń wykonawczych do rozporządzenia bazowego związanych z SMS zalicza się również:

- rozporządzenie Komisji (UE) nr **1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r.** ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011, str. 1, z późn. zm.),
- rozporządzenie Komisji (UE) nr **748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r.** ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdatności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 224 z 21.08.2012, str. 1, z późn. zm.),
- rozporządzenie Komisji (UE) nr **965/2012 z dnia 5 października 2012 r.** ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 wraz ze zmianami (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm.),
- 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 (Dz. Urz. UE L 44 z 14.02.2014, str. 1),
- rozporządzenie Komisji (UE) nr **1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r.** w sprawie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części



- i wyposażenia, a także w sprawie zezwoleń udzielanych instytucjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania (Dz. Urz. UE L 362 z 17.12.2014, str. 1),
- rozporządzenie Komisji (UE) nr **2015/340 z dnia 20 lutego 2015 r.** ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne dotyczące licencji i certyfikatów kontrolerów ruchu lotniczego zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008, zmieniające rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 i uchylające rozporządzenie Komisji (UE) nr 805/2011 (Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str. 1),
 - rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) **2017/373 z dnia 1 marca 2017 r.** ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.).

Oprócz rozporządzenia bazowego oraz rozporządzeń wykonawczych wydanych przez Komisję Europejską, stanowiących tzw. *hard law* – „wiążące” prawo, Dyrektor Wykonawczy Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (*European Union Aviation Safety Agency - EASA*) wydaje w formie decyzji (*Executive Director Decision – ED Decision*) tzw. akceptowalne sposoby spełnienia wymagań (*Acceptable Means of Compliance – AMC*) oraz materiały stanowiące wytyczne (*Guidance Material – GM*) określane jako *soft law* – przepisy o charakterze niewiążącym (wspomagającym). AMC i GM można wykorzystywać do uzyskania zgodności z wymaganiami rozporządzenia bazowego i jego rozporządzeń wykonawczych.

Uzyskanie zgodności z AMC oznacza spełnienie odpowiednich wymagań przepisów wykonawczych. Jednakże nic nie stoi na przeszkodzie, aby podmiot spełniający wymagania określone jako „twarde” / „obowiązujące” / „wiążące” prawo (ang. *hard law*) opracował i przedstawił własne rozwiązania, niekoniecznie te wskazane w AMC lub GM. Podmiot musi jednak wcześniej udowodnić, że zaproponowane przez niego rozwiązania spełniają wymagany – ekwiwalentny z rozwiązaniami opisanymi w AMC – poziom bezpieczeństwa, oraz że nie są one sprzeczne z przepisami rozporządzenia bazowego i rozporządzeń wykonawczych. Własne rozwiązania noszą nazwę Alternatywnych Sposobów Spełnienia Wymagań (*Alternative Means of Compliance – AltMoC*). Przed wdrożeniem takich rozwiązań podmiot zobowiązany jest uzyskać akceptację nadzoru krajowego. Nadzór krajowy, po ewentualnej akceptacji rozwiązań alternatywnych przedstawionych przez podmiot, zobligowany jest do notyfikacji EASA o zaakceptowaniu Alternatywnego Sposobu Spełniania Wymagań. AltMoC obowiązuje jedynie w państwie członkowskim, w którym został zaakceptowany. EASA publikuje na stronach internetowych notyfikowane AltMoC w poszczególnych państwach.

Jedną z podstawowych regulacji europejskich w zakresie Zarządzania Bezpieczeństwem (a zatem zarówno SSP i SMS) jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy



2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18, z późn. zm.).

Uzupełnieniem zapisów ww. rozporządzenia są następujące akty prawne:

- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 (Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2015, str. 1),
- rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2020/2034 z dnia 6 października 2020 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 w odniesieniu do wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka (Dz. Urz. UE L 416 z 11.12.2020, str. 1),
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/2082 z dnia 26 listopada 2021 r. ustanawiające zasady wdrożenia rozporządzenia (UE) nr 376/2014 w odniesieniu do wspólnego europejskiego systemu klasyfikacji ryzyka (Dz. Urz. UE L 426 z 29.11.2021, str. 32).

Oprócz powyżej wskazanych dokumentów, Komisja Europejska oraz EASA nie stworzyły własnego podręcznika związanego z Systemem Zarządzania, ani jego podstawowej części składowej, czyli podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem, odwołując się w tym przypadku do SMM ICAO.

W związku z powyższym wymagane od podmiotów lotniczych standardy wskazywane w rozporządzeniach Unii Europejskiej oraz proponowane praktyki zawarte w AMC i GM Dyrektora Wykonawczego EASA opierają się na standardzie SMS zaproponowanym przez ICAO.

Tym samym, znajomość samych przepisów europejskich, nawet wspartych odpowiednimi AMC i GM, powinna być uzupełniana o zalecenia Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (SMM, Doc 9859) w celu pełnego i efektywnego wdrożenia wymagań Systemów Zarządzania (obejmujących SMS) w podmiotach lotniczych.

W zakresie zarządzania ruchem lotniczym, przepisy dotyczące zarządzania bezpieczeństwem w regulacjach europejskich były wzorowane na przepisach ustanowionych przez Europejską Organizację ds. Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej (EUROCONTROL). Wymagania te, określane mianem ESARR (*European Safety Regulatory Requirements*) stanowiły podstawę do wdrożenia SMS w ANSP (*Air Navigation Service Provider*). Aktem prawnym zawierającym wymagania dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem (w zakresie szerszym niż ESARR) jest m. in. rozporządzenie (UE) nr 2017/373.



I.1.3. Regulacje krajowe dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem



W krajowym porządku prawnym kwestie SSP oraz SMS w podmiotach lotniczych są regulowane dwupłaszczyznowo. Rzeczpospolita Polska, jako sygnatariusz Konwencji chicagowskiej, ma obowiązek wdrażać do przepisów krajowych normy i zalecane metody postępowania (*Standards and Recommended Practices – SARPs*) zawarte w Załącznikach do Konwencji chicagowskiej.

Równocześnie Rzeczpospolita Polska, jako członek Unii Europejskiej, **stosuje wprost** rozporządzenia unijne (w tym rozporządzenie bazowe i rozporządzenia wykonawcze do niego oraz rozporządzenie (UE) nr 376/2014 i akty wykonawcze do niego), zgodnie z art. 90 Konstytucji Rzeczypospolitej.

Zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.), zwaną dalej „ustawą Prawo lotnicze”, wiążące uchwały organizacji międzynarodowych ustanowionych na podstawie ratyfikowanych umów międzynarodowych, w tym przyjęte przez ICAO Załączniki do Konwencji chicagowskiej oraz ich zmiany, ogłaszane są bez zbędnej zwłoki wraz z oświadczeniami rządowymi dotyczącymi ich obowiązywania. W/w. oświadczenia rządowe ogłaszane są w Dzienniku Ustaw Rzeczypospolitej Polskiej ze wskazaniem miejsca publikacji uchwał będących przedmiotem ogłoszenia.

Stosownie do postanowień przywołanego artykułu Prezes Urzędu opublikował w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego wszystkie Załączniki do Konwencji chicagowskiej.

W oświadczeniach rządowych:

- z dnia **20 sierpnia 2003 r.** w sprawie mocy obowiązującej załączników do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. opublikowanym w Dzienniku Ustaw z dnia **22 sierpnia 2003 r.** (Dz. U. poz. 1413),
- z dnia **7 kwietnia 2016 r.** w sprawie mocy obowiązującej Załącznika 19 – „Zarządzanie bezpieczeństwem” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. opublikowanym w Dzienniku Ustaw z dnia **19 kwietnia 2016 r.** (Dz. U. poz. 541),

podano do wiadomości, że Rzeczpospolita Polska jest związana w/w Załącznikami do Konwencji chicagowskiej oraz że teksty w/w Załączników podlegają ogłoszeniu w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Rzeczpospolita Polska wdrożyła już podstawowy zestaw elementów składających się na Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) i nieustannie je modyfikuje w celu poprawy jego funkcjonowania i podniesienia poziomu bezpieczeństwa. Osiągnięcie kolejnych poziomów wdrożenia KPBwLC w ciągu najbliższych lat wymaga zaplanowania akcji korygujących w stosunku do obszarów zidentyfikowanych w następnej analizie luk i braków - jako wymagających wsparcia ze strony Państwa, oraz przeprowadzenia i ukończenia wszystkich zaplanowanych działań z tym związanych.



Oprócz zasad wynikających z Konwencji chicagowskiej, na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej obowiązują przepisy europejskie. Jednakże w odróżnieniu od regulacji ICAO, mających charakter rekomendacji, przepisy europejskie wynikające zarówno z rozporządzenia bazowego jak i rozporządzeń wykonawczych, obowiązują w Rzeczypospolitej Polskiej bezpośrednio i bez wyjątków, zatem stanowią bezpośrednią i wymagalną podstawę prawną zarówno dla KPBwLC, jak i Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS).

Państwa członkowskie mają jedynie możliwość przedłużenia terminu wejścia w życie niektórych przepisów wykonawczych (zastosowanie czasowego odstępstwa od stosowania przepisów), o ile zostało to w tych przepisach przewidziane.

Tym samym przepisy dotyczące SMS wynikające z rozporządzeń unijnych wymienionych w rozdziale I.1.2 – „Regulacje europejskie dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem” obowiązują już od kilku lat, a Prezes Urzędu prowadzi bieżący nadzór nad ich przestrzeganiem.

W zakresie Zarządzania Bezpieczeństwem założenia europejskie przewidują dwa uzupełniające się elementy:

1. Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego (*European Aviation Safety Programme - EASP*),
2. Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (*European Plan for Aviation Safety - EPAS*).

Tworząc KPBwLC przyjęto założenie, że zakres merytoryczny będzie opierał się na Załączniku 19 do Konwencji chicagowskiej, natomiast forma będzie kompatybilna z najważniejszymi odpowiednikami europejskimi: EASP oraz EPAS, z którymi wzajemnie się uzupełniają tworząc razem jeden spójny system (pełen SSP w rozumieniu ICAO może być w przypadku Państw UE zrealizowany tylko poprzez wzajemnie komplementarne EASP i KPBwLC danego Państwa Członkowskiego). Tym samym powstały dwa dokumenty – o nazwie Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (niniejszy materiał) oraz Krajowy Plan Bezpieczeństwa, będący załącznikiem do KPBwLC. Dla obu tych dokumentów przyjęto dokładnie takie same cykle aktualizacyjne jak dla ich europejskich odpowiedników – cztery lata dla Programu i jeden rok w przypadku Planu.

Wiążące regulacje EU w zakresie implementacji SSP przez Państwa Członkowskie pojawiły się w najnowszej nowelizacji rozporządzenia bazowego. Odsyłają one właściwie do wymagań stawianych przez SARP's ICAO, wskazanych w Załączniku 19 do Konwencji chicagowskiej. Zgodnie z artykułem 7 rozporządzenia bazowego Krajowy Program Bezpieczeństwa, wymaga, na poziomie państw członkowskich konsultacji z odpowiednimi zainteresowanymi stronami. W przypadku RP odpowiednimi zainteresowanymi stronami są organy kompetentne w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, tj. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) oraz Minister właściwy ds. transportu. W ramach ministerstwa Departament Lotnictwa (DL) został wskazany jako właściwy w zakresie nadzoru nad lotnictwem cywilnym.



Rysunek 1 Schemat relacji GASP, RASP, EPAS, EASP - KPBwLC, KPb.
Źródło: Opracowanie własne Urzędu Lotnictwa Cywilnego.



ICAO GASP i RASP

Analogicznie do Globalnego Planu Bezpieczeństwa Lotniczego (GASP - *Global Aviation Safety Plan*), dotyczącego całego świata, Regionalny Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (RASP - *Regional Aviation Safety Plan*) jest głównym dokumentem wskazującym działania na poziomie regionalnym (w rozumieniu ICAO), zawierając strategiczne kierunki zarządzania bezpieczeństwem lotniczym, sugerując wszystkim zainteresowanym stronom, na jakie cele różne podmioty regionalne zaangażowane w zarządzanie bezpieczeństwem lotniczym powinny kierować zasoby przez najbliższe lata.

RASP pozwala na wzajemne wsparcie regionalne oraz koordynację inicjatyw mających na celu poprawę bezpieczeństwa w regionie. Regionalne Grupy ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (RASG) są głównymi forami planowania i wdrażania inicjatyw na rzecz poprawy bezpieczeństwa (SEI) na poziomie regionalnym. Są również odpowiedzialne za opracowanie i wdrożenie RASP. Krajowy Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (NASP – *National Aviation Safety Plan*) każdego państwa w regionie powinien być dostosowany i skoordynowany z RASP oraz innymi działaniami mającymi na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego. Polskim odpowiednikiem NASP jest KPB.

Dlatego przy tworzeniu Krajowego Planu Bezpieczeństwa (KPB) brany pod uwagę jest nie tylko EPAS, ale również RASP.

1.2. Nadzór nad bezpieczeństwem w lotnictwie państwowym

Co do zasady, KPBwLC nie obejmuje swym zakresem działań lotnictwa państwowego, mimo iż w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej operują zarówno statki powietrzne lotnictwa cywilnego, jak i lotnictwa państwowego, niejednokrotnie korzystając również z tych samych lotnisk. Ze względu na powyższe, dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego koniecznym jest utrzymywanie i doskonalenie współpracy z obszarem lotnictwa państwowego.

Pojęcie lotnictwa państwowego obejmuje lotnictwo wojskowe, lotnictwo służb specjalnych oraz lotnictwo służb porządku publicznego, w tym Policji i Straży Granicznej.

W zakresie lotnictwa wojskowego, ustawa Prawo lotnicze przypisuje Ministrowi Obrony Narodowej, w pewnym zakresie, obowiązki związane z zarządzaniem lotnictwem wojskowym.

Nadzór Ministra Obrony Narodowej jest związany m.in. z:

- prowadzeniem rejestru wojskowych statków powietrznych,
- prowadzeniem rejestru lotnisk i lądowisk wojskowych,
- usuwaniem przeszkód w otoczeniu lotniska wojskowego,
- prowadzeniem rejestru wojskowych lotniczych urządzeń naziemnych,
- tworzeniem wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego działających w przestrzeni przydzielonej danemu lotnisku,



- wykorzystaniem przestrzeni powietrznej,
- pracą Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego,
- lotniczymi zespołami poszukiwawczo-ratowniczymi.

31 stycznia 2022 r. decyzją Ministra Obrony Narodowej Inspektorat Ministerstwa Obrony Narodowej ds. Bezpieczeństwa Lotów (IMON ds. BL) został przeformowany we Władzę Lotnictwa Wojskowego (WLW). WLW kontynuuje tradycje i przejęła wszystkie zadania Inspektoratu MON ds. Bezpieczeństwa Lotów, w tym zabezpieczenie funkcjonowania Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (KBWL LP).

Władza Lotnictwa Wojskowego jest jednostką organizacyjną MON właściwą do:

- pełnienia funkcji wojskowego organu nadzoru w zakresie systemu zdatności do lotu w SZ RP,
- zarządzania bezpieczeństwem i jakością w lotnictwie wojskowym,
- zarządzania procesami licencjonowania i certyfikacji personelu i sprzętu lotniczego.

Misję WLW stanowi zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie wojskowym poprzez spójne i kompleksowe rozwiązania organizacyjno-prawne zmierzające do osiągania wysokiej zdolności operacyjnej oraz zdatności wojskowych statków powietrznych poprzez stworzenie zintegrowanego systemu nadzoru nad lotnictwem wojskowym.

Adekwatne zasady obowiązują w przypadku lotnictwa służb porządku publicznego w odniesieniu do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji.

Ze względu na konieczność zapewnienia współpracy w zakresie zarządzania bezpieczeństwem pomiędzy wszystkimi rodzajami lotnictwa, przedstawiciele obu w/w ministrów będą brać udział w posiedzeniach organu kompetentnego w sprawach Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, o którym mowa w rozdziale II.5.4. KPBwLC.

I.3. Nadzór nad bezzałogowymi statkami powietrznymi

Od dnia 31 grudnia 2020 r. na terenie krajów Unii Europejskiej oraz w Liechtensteinie, Norwegii i Szwajcarii obowiązują wspólne przepisy dotyczące systemów bezzałogowych statków powietrznych (SBSP), które zostały określone w następujących aktach prawnych:

- rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2019/945 z dnia 12 marca 2019 r. w sprawie systemów bezzałogowych statków powietrznych oraz operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 1, z późn. zm.),
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2019/947 z dnia 24 maja 2019 r. w sprawie przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz. Urz. UE L 152 z 11.06.2019, str. 45, z późn. zm.),



- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2021/664 z dnia 22 kwietnia 2021 r. w sprawie ram regulacyjnych dotyczących U-space (Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 161),
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) 2017/373 z dnia 1 marca 2017 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym oraz nadzoru nad nimi, uchylające rozporządzenie (WE) nr 482/2008, rozporządzenia wykonawcze (UE) nr 1034/2011, (UE) nr 1035/2011 i (UE) 2016/1377 oraz zmieniające rozporządzenie (UE) nr 677/2011 (Dz. Urz. UE L 62 z 08.03.2017, str. 1, z późn. zm.),
- rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010 (Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012, str. 1, z późn. zm.)
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 748/2012 z dnia 3 sierpnia 2012 r. ustanawiające przepisy wykonawcze dotyczące certyfikacji lub deklaracji zgodności statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdolności do lotu i ochrony środowiska, a także dotyczące wymogów odnoszących się do zdolności organizacji projektujących i produkujących (Dz. Urz. UE L 204 z 21.08.2012 str. 1, z późn. zm.),
- rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 311 z 25.11.2011 str. 1, z późn. zm.),

które kompleksowo określają warunki użytkowania bezzałogowych statków powietrznych. Wprowadziły one podział operacji lotniczych ze względu na analizę ryzyka.

Najbardziej powszechna jest kategoria otwarta. Kategoria Otwarta – jest kategorią o niskim ryzyku. Oznacza to, że wykonywanie operacji w tej kategorii nie wymaga złożenia oświadczenia lub uzyskania zezwolenia od Prezesa Urzędu. W tej kategorii można wykonywać operacje w zasięgu widoczności wzrokowej pilota lub z pomocą obserwatora (VLOS), dronami o masie poniżej 25 kg w odległości nie większej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi. Wymagana jest rejestracja w rejestrze operatorów SBSP, którzy posiadają drony o masie powyżej 250 g lub są wyposażone w czujnik zdolny do zbierania danych osobowych (np. kamerę).

Loty o podwyższonym ryzyku i nie mieszczące się swoim charakterem w kategorii otwartej mogą być wykonywane w kategorii szczególnej. Wykonanie operacji w tej kategorii wymaga złożenia oświadczenia lub w niektórych przypadkach weryfikacji i zezwolenia Prezesa Urzędu.

W kategorii szczególnej można wykonywać operacje SBSP po spełnieniu wybranego wariantu:

- a) złożenia oświadczenia o operacji zgodnej ze scenariuszem standardowym (STS),



- b) złożenia oświadczenia o operacji zgodnej z krajowym scenariuszem standardowym (NSTS) - oświadczenia można było składać do końca 2023 roku, a będą one miały ważność do 1 stycznia 2026 roku; oznacza to, że podmioty, które złożyły oświadczenia w podanym terminie nadal będą mogły prowadzić operacje zgodne z NSTS do 1 stycznia 2026 roku,
- c) otrzymania zezwolenia na operacje w kategorii szczególnej,
- d) uzyskania certyfikatu operatora lekkich systemów bezzałogowych statków powietrznych (certyfikat LUC).

Najwyższa pod względem skomplikowania operacji i używanego sprzętu jest kategoria certyfikowana. Kategoria certyfikowana – jest kategorią w której, operacje wymagają certyfikacji BSP na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/945 oraz

- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/665 z dnia 22 kwietnia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do wymogów dla instytucji zapewniających zarządzanie ruchem lotniczym/służby żeglugi powietrznej i inne funkcje sieciowe zarządzania ruchem lotniczym w przestrzeni powietrznej U-space wyznaczonej w przestrzeni powietrznej kontrolowanej (Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021, str. 184–186),

- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2021/666 z dnia 22 kwietnia 2021 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 923/2012 w odniesieniu do wymogów dotyczących załogowych statków powietrznych eksploatowanych w przestrzeni powietrznej U-space (Dz.U. L 139 z 23.4.2021, str. 187–188),

- rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1107 z dnia 13 marca 2024 r. uzupełniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 poprzez ustanowienie szczegółowych przepisów dotyczących ciągłej zdatności do lotu certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych i ich podzespołów, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w te zadania (Dz.U. L, 2024/1107, 23.5.2024),

- rozporządzenia delegowanego Komisji (UE) 2024/1108 z dnia 13 marca 2024 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do początkowej zdatności do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych podlegających certyfikacji oraz rozporządzenie delegowane (UE) 2019/945 w odniesieniu do systemów bezzałogowych statków powietrznych i operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych z państw trzecich (Dz.U. L, 2024/1108, 23.5.2024),

- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1109 z dnia 10 kwietnia 2024 r. ustanawiającego zasady stosowania rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 w odniesieniu do wymogów i procedur administracyjnych mających zastosowanie do właściwych organów, dotyczących certyfikacji, nadzoru i egzekwowania przepisów w zakresie ciągłej zdatności do lotu certyfikowanych systemów bezzałogowych statków powietrznych, oraz zmieniające rozporządzenie wykonawcze (UE) 2023/203 (Dz. Urz. UE L, 2024/1109 z, 23.05.2024),



- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1110 z dnia 10 kwietnia 2024 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do początkowej zdatności do lotu systemów bezzałogowych statków powietrznych podlegających certyfikacji oraz rozporządzenie wykonawcze (UE) 2019/947 w odniesieniu do przepisów i procedur dotyczących eksploatacji bezzałogowych statków powietrznych (Dz.U. L, 2024/1110, 23.5.2024),

- rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2024/1111 z dnia 10 kwietnia 2024 r. zmieniającego rozporządzenie (UE) nr 1178/2011, rozporządzenie wykonawcze (UE) nr 923/2012, rozporządzenie (UE) nr 965/2012 i rozporządzenie wykonawcze (UE) 2017/373 w odniesieniu do ustanowienia wymogów dotyczących eksploatacji załogowych statków powietrznych zdolnych do wykonywania lotów VTOL (Dz.U. L, 2024/1111, 23.5.2024

W stosownych przypadkach, jeżeli właściwy organ, w oparciu o ocenę ryzyka uzna to za konieczne może być również wymagana certyfikacja operatora oraz uzyskanie licencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Ponadto operacje klasyfikuje się w kategorii certyfikowanej wyłącznie wówczas, gdy wykonuje się je w którychkolwiek z następujących warunków:

- a) nad zgromadzeniami osób,
- b) wiąże się z przewozem osób,
- c) wiąże się ona z przewozem materiałów niebezpiecznych, które w razie wypadku mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.

Zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym (UE) nr 2019/947 wprowadzona została także obowiązkowa rejestracja operatorów bezzałogowych statków powietrznych. Podlegają jej:

1. Operatorzy SBSP, którzy wykonują operacje w kategorii „otwartej” dronami:
 - a) które mają MTOM od 250 g lub które w przypadku uderzenia mogą przekazać człowiekowi energię kinetyczną o wartości powyżej 80 dżuli;
 - b) które wyposażono w czujnik zdolny do zbierania danych osobowych (np. kamerę), chyba że dany statek powietrzny spełnia wymogi dyrektywy 2009/48/WE (zabawki).
2. Operatorzy SBSP, jeżeli wykonują operację w kategorii „szczególnej” bez względu na masę drona.

Rejestracja operatorów systemów bezzałogowych statków powietrznych jest bezpłatna i dostępna na stronie drony.gov.pl.

Każda osoba, która ma zamiar wykonywać operacje dronem o masie 250 g lub więcej w kategorii otwartej, przed lotem musi odbyć szkolenie online oraz zaliczyć test online potwierdzający zdobycie wymaganej wiedzy. Są one bezpłatne i dostępne w systemie ULC. Kwalifikacje pilota są ważne przez 5 lat.

Egzamin online składa się z 40 pytań wielokrotnego wyboru, warunkiem zaliczenia testu jest uzyskanie 75% poprawnych odpowiedzi. Kompetencje dla kategorii otwartej:



- A1 i A3 – szkolenie i test online;
- A2 – szkolenie i test online, ukończenie szkolenia praktycznego w trybie samokształcenia, zaliczenie dodatkowego egzaminu teoretycznego prowadzonego przez wyznaczony podmiot. Piloci, którzy chcą latać w kategorii szczególnej, muszą odbyć szkolenie oraz zdać egzamin przeprowadzony przez podmiot wyznaczony.

Każda operacja bezałogowym statkiem powietrznym musi zostać zgłoszona przez aplikację [Drone Tower](https://drony.gov.pl/drone-tower) - <https://drony.gov.pl/drone-tower>.



ROZDZIAŁ II – Polityka i cele bezpieczeństwa

II.1. Polityka bezpieczeństwa dla lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC - SSP) określa sposób podejścia Rzeczypospolitej Polskiej do zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Został on ustanowiony w celu ochrony ludzi przed zagrożeniami i zachowania pozycji Polski między najbezpieczniejszymi systemami lotniczymi na świecie. Podstawą całego systemu jest stałe polepszanie Zarządzania Bezpieczeństwem oraz zdrowa i dojrzała Kultura Bezpieczeństwa, nadzór oparty na analizie ryzyka monitorowanych zagrożeń oraz odpowiedzialność podmiotów lotniczych za bezpieczeństwo w ramach ich własnej działalności.

Aby to osiągnąć, Rzeczpospolita Polska jest zaangażowana w:

- ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym m.in. poprzez współpracę z partnerami międzynarodowymi, europejskimi i krajowymi oraz nadzór nad lotnictwem komercyjnym i ogólnym,
- wzmocnienie pozycji Rzeczypospolitej Polskiej wśród liderów w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego na świecie,
- dążenie do osiągnięcia krajowych celów ustanowionych w ramach „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)”,
- bezpieczną integrację nowych technologii i modeli biznesowych z resztą systemu lotniczego.

W celu realizacji powyższych zobowiązań Rzeczpospolita Polska zamierza:

- efektywnie zarządzać ryzykiem oraz utrzymywać i tworzyć niezbędne struktury oraz mechanizmy organizacyjne w tym celu,
- wspólnie z podmiotami lotniczymi aktywnie identyfikować nowe zagrożenia i podejmować proaktywne działania w celu zminimalizowania ich negatywnego wpływu na lotnictwo, z uwzględnieniem polskich lokalnych uwarunkowań,
- prowadzić nadzór oparty na analizach ryzyka nieustannie identyfikowanych i monitorowanych zagrożeniach,
- dążyć do ciągłej poprawy poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych, w których biorą udział polscy obywatele, polskie podmioty lotnicze lub są zaangażowane polskie statki powietrzne,
- kierować się zasadą efektywności przy opracowywaniu projektów nowych regulacji prawnych, tak by nowe wymagania związane z bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym umożliwiały osiągnięcie celu przy jak najniższych nakładach i obciążeniach finansowych podmiotów lotniczych i obywateli,
- przestrzegać międzynarodowych wymogów bezpieczeństwa (zgodnie ze standardami ICAO i regulacjami UE), a w przypadku wystąpienia ewentualnych niezbędnych różnic, zapewnić by ich przyczyny były zrozumiałe i racjonalne, a same odstępstwa niezwłocznie zgłaszane,



- nadzorować utrzymywanie światowej klasy infrastruktury lotniczej obejmującej przestrzeń powietrzną, porty lotnicze i służby ruchu lotniczego,
- wspierać i ułatwiać testowanie, a następnie wprowadzanie na rynek nowych technologii i modeli operacyjnych w celu ich bezpiecznej integracji z systemem lotnictwa i stronami trzecimi,
- ukierunkowywać i koordynować proporcjonalny nadzór oraz działania natury regulacyjnej, w zależności od stopnia narażenia na ryzyko i osiąganego poziomu bezpieczeństwa,
- ustanowić mechanizm koordynacji pomiędzy systemami zarządzania bezpieczeństwem i ochrony lotnictwa cywilnego oraz budować świadomość bezpieczeństwa poprzez szkolenia z zakresu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym, w celu zapewnienia odpowiedniego poziomu wyszkolenia i podnoszenia kompetencji personelu,
- promować pozytywną Kulturę Bezpieczeństwa i Kulturę Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*) w całym środowisku i przemyśle lotniczym Rzeczypospolitej Polskiej,
- efektywnie zarządzać zasobami i współpracą między zainteresowanymi stronami w celu osiągnięcia możliwie jak najlepszych rezultatów dla obywateli Rzeczypospolitej Polskiej,
- podejmować wszelkie wysiłki w kierunku podniesienia przez podmioty lotnicze poziomu wdrożenia odpowiednich narzędzi z zakresu zarządzania bezpieczeństwem, w tym w szczególności wskaźników SPIs rzędu I, II i III poza minimum rzędu I / II narzucone im przez Krajowy Plan Bezpieczeństwa, procesów monitorowania bezpieczeństwa lotniczego i planowania działań zapobiegawczo-naprawczych, metod prowadzenia analiz ryzyka,
- aktywnie promować bezpieczeństwo i ochronę w lotnictwie cywilnym m. in. poprzez wydawanie wytycznych oraz materiałów doradczych i informacyjnych, organizowanie konferencji, seminariów i warsztatów tematycznych, podczas których są przedstawiane i omawiane międzynarodowe standardy i rozwiązania praktyczne w zakresie bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym, w tym korzyści związane z redukowaniem ryzyka,
- wspierać również inicjatywy związane z podnoszeniem poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Minister właściwy do spraw transportu oraz Prezes Urzędu są zaangażowani w utrzymanie i rozwój Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym oraz zapewnienie dostępności odpowiednich zasobów i wiedzy fachowej współmiernej do obowiązków władzy lotniczej. Ciągłe szkolenia personelu i współpraca międzynarodowa wspierają ten cel.

W dniu 21 listopada 2023 r. Rada Ministrów przyjęła uchwałę nr 228/2023 w sprawie przyjęcia „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” wraz z uchwałą nr 225/2023 uchylającą uchwałę dotyczącą „Programu rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”.



„Polityka rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040r.)” jest dokumentem definiującym główne założenia w zakresie celów, kierunków i sposobów kreowania i realizacji rządowej polityki, w myśl zasad dotyczących polityk publicznych określonych ustawą z dnia 6 grudnia 2006 r. o zasadach prowadzenia polityki rozwoju (Dz. U. z 2024 r. poz. 324, z późn. zm.).

Dokument stanowi nie tylko uaktualnienie polityki państwa wobec problemów zidentyfikowanych i uwzględnionych w dotychczasowych dokumentach programowych, ale także zawiera nowe zagadnienia tematyczne, aby zapewnić zrównoważony, dostosowany do zewnętrznych i wewnętrznych uwarunkowań oraz potrzeb, rozwój lotnictwa cywilnego.

W dokumencie wyznaczone zostały kierunki interwencji dotyczące m. in. rozwoju sieci lotnisk i rynku lotniczego, inwestycji w porty lotnicze, funkcjonowania przestrzeni powietrznej, a także wsparcia badań, edukacji i rozwoju w obszarze lotnictwa cywilnego. Ponadto polityka stwarza warunki dla zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa i ochrony w lotnictwie cywilnym, ochrony środowiska w transporcie lotniczym oraz wzmocnienia pozycji Polski i polskich podmiotów lotniczych na arenie międzynarodowej.

Przyjęcie „Polityki rozwoju lotnictwa cywilnego w Polsce do 2030 r. (z perspektywą do 2040 r.)” jest także wymagane przez Unię Europejską jako niezbędny sektorowy dokument strategiczny w obszarze transportu. Jednocześnie, uchwałą Rady Ministrów z dnia 21 listopada 2023 r. nr 225/2023 uchylony został dotychczas obowiązujący dokument programowy w zakresie lotnictwa cywilnego tj. „Program rozwoju sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych”.

II.2. Akceptowalny poziom bezpieczeństwa

Standardy ICAO oraz EU/EASA wymagają od Państw ustanowienia własnych Programów Bezpieczeństwa w celu osiągnięcia tzw. Akceptowalnego Poziomu Bezpieczeństwa (*Acceptable Level Of Safety Performance – ALoSP*).

Wyznaczenie ALoSP jest związane z uprzednim:

- wybraniem krajowych Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (*Safety Performance Indicators – SPIs*) poziomów (rzędów) I, II i III,
- określeniem dla nich Celów Poziomu Bezpieczeństwa (*Safety Performance Target – SPT*),
- ustaleniem Poziomów Alarmowych (*Alert Level – AL*).

Jeżeli wartość wybranego wskaźnika (*SPI*) będzie znajdowała się pomiędzy wartościami granicznymi – Celem i Poziomem Alarmowym, to można mówić o osiągnięciu akceptowalnego poziomu wyników w zakresie bezpieczeństwa (ALoSP) dla tego wskaźnika.

Rzeczpospolita Polska ustanowiła listy krajowych Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (SPIs KPB) dla wybranych sektorów przemysłu lotniczego. Ich publikacja ma miejsce w Krajowym Planie Bezpieczeństwa jako odpowiedniku-uzupełnieniu europejskiego



EPAS (o którym mowa w I.1.3. „Regulacje krajowe dotyczące Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem”).

Krajowy Plan Bezpieczeństwa opracowuje Prezes Urzędu w oparciu o analizę zidentyfikowanych zagrożeń w lotnictwie cywilnym Rzeczypospolitej Polskiej i związanych z nimi ryzyk, oraz SPIs wskazanych i zdefiniowanych w EPAS przez EASA, konsultując go z PKBWL i środowiskiem lotniczym.

II.3. Polityka egzekwowania przepisów

Na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej działalność lotnicza jest przedmiotem nadzoru i objęta jest obowiązkiem posiadania stosownych licencji, świadectw kwalifikacji oraz upoważnień z nich wynikających, a także upoważnień, certyfikatów, koncesji, zezwoleń, wydanych przez Prezesa Urzędu. Powyższe obowiązuje pod warunkiem, że zgodnie z zasadami przewidzianymi w ustawie Prawo lotnicze oraz regulacjach europejskich, podmiot lub osoba fizyczna znajdują się w obszarze podlegającym pod polski nadzór lotniczy.

Prezes Urzędu wydaje decyzje w w/w obszarach na zasadach określonych w Kodeksie postępowania administracyjnego oraz ustawie o swobodzie działalności gospodarczej. Powyższe regulacje zapewniają m. in. możliwość czynnego uczestnictwa w tym procesie podmiotu uprawnionego oraz przewidują stosowny tryb odwoławczy od decyzji Prezesa Urzędu w danej sprawie. Prezes Urzędu wydaje decyzje zarówno na podstawie prawa krajowego (ustawy Prawo lotnicze oraz wydanych na jej podstawie rozporządzeń), jak i przepisów UE (m. in. rozporządzenia bazowego i rozporządzeń wykonawczych).

Odstępstwa i zwolnienia od przepisów krajowych lub europejskich są dopuszczalne jedynie wówczas, kiedy przepisy wprost przewidują taką możliwość. W zakresie Akceptowalnych Sposobów Spełniania Wymagań - AMC Dyrektora Wykonawczego EASA, podmioty mogą stosować własne Alternatywne Sposoby Spełniania Wymagań - AltMoC, o których mowa w rozdziale I.1.2 „Regulacje europejskie dotyczące Zarządzania Bezpieczeństwem”. Jednakże nawet wtedy nie mogą one naruszać przepisów rozporządzenia bazowego, rozporządzeń wykonawczych i innych właściwych rozporządzeń.

Naruszanie zasad i wymogów prawa lotniczego może podlegać odpowiedzialności karnej. Zagadnienia te są uregulowane w ustawie Prawo lotnicze w oddzielnej części poświęconej przepisom karnym. W polskim systemie prawnym Prezes Urzędu nie posiada kompetencji związanych z postępowaniem wyjaśniającym opartym na odpowiedzialności karnej, co nie wyłącza możliwości stosowania sankcji administracyjnych, w tym kar pieniężnych.

Prezes Urzędu posiada ustawowe kompetencje do ograniczania, zawieszania i cofania wydanych licencji, upoważnień, certyfikatów, koncesji, zezwoleń, świadectw kwalifikacji i uprawnień w sytuacji, kiedy poweźmie informacje świadczące o tym, że podmiot przestał spełniać wymogi, na podstawie których otrzymał stosowne kompetencje, po przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego i zebraniu stosownych dowodów.



II.4. Badanie zdarzeń lotniczych

Badanie zdarzeń lotniczych w RP jest procesem sformalizowanym i wykonywane jest na podstawie:

1. rozporządzenia 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 (Dz. Urz. UE L 295 z 12.11.2010, str. 35, z późn. zm.);
2. rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz. Urz. UE L 122 z 24.04.2014, str. 18, z późn. zm.);
3. rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiającego wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014 (Dz. Urz. UE L 163 z 30.06.2015, str. 1, z późn. zm.);
4. ustawy Prawo lotnicze i aktów wykonawczych do tej ustawy (w szczególności Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2017 r. poz. 1995)).

Organem odpowiedzialnym za badanie wypadków lotniczych jest Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), szerzej omówiona w rozdziale II.5.3. Proces badania wypadków lotniczych jest oparty na założeniach i wymogach Załącznika 13 do Konwencji chicagowskiej i ma na celu zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym. PKBWL nie orzeka co do winy i odpowiedzialności. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych, zebranych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego w celach innych niż cel, o którym mowa wyżej, może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub administracyjnego za zgodą sądu.

Obowiązkiem badania objęte są wypadki i incydenty lotnicze:

- cywilnych statków powietrznych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej i w polskiej przestrzeni powietrznej (Komisja może odstąpić od badania zdarzenia tylko jeśli: statek powietrzny w chwili zdarzenia był używany przez osobę nieuprawnioną, osoba używająca statku powietrznego była pod wpływem alkoholu lub środków odurzających, statek powietrzny został zbudowany lub był użytkowany niezgodnie z obowiązującymi przepisami, statek powietrzny był używany w wyniku przestępstwa, w szczególności uprowadzenia),
- cywilnych statków powietrznych polskich lub obcych, eksploatowanych przez użytkowników polskich poza granicami kraju, jeżeli przewidują to umowy lub przepisy



międzynarodowe albo właściwy organ obcego państwa przekazał PKBWL uprawnienie do przeprowadzenia badania, albo sam nie podjął badania wypadku.

PKBWL obowiązkowo powiadamia każdorazowo Prezesa Urzędu o wszczęciu badania, a następnie w terminie 30 dni od dnia otrzymania informacji o zaistnieniu wypadku lotniczego, przesyła Prezesowi Urzędu raport wstępny. Raport końcowy z badania jest wydawany w formie uchwały PKBWL.

Wnioski oraz zalecenia bezpieczeństwa formułowane przez PKBWL, a wynikające z badania wypadków i incydentów lotniczych mają bardzo istotne znaczenie w procesie zarządzania bezpieczeństwem.

Na mocy art. 140 ustawy Prawo lotnicze, badanie wypadków i poważnych incydentów w lotnictwie państwowym prowadzi Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego powoływana przez Ministra Obrony Narodowej w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych.

II.5. Odpowiedzialność i kompetencje organów państwa

W kontekście odpowiedzialności i kompetencji organów państwa w zakresie lotnictwa cywilnego należy wskazać trzy podmioty odgrywające podstawową rolę w kształtowaniu i realizowaniu polityki bezpieczeństwa:

1. Minister właściwy ds. transportu;
2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego;
3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.

Powyższe podmioty działają na podstawie przepisów ustawy Prawo lotnicze oraz aktów wykonawczych.

II.5.1. Minister właściwy do spraw transportu

Naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest minister właściwy ds. transportu. Sprawuje on nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce, w zakresie ustalonym w ustawie Prawo lotnicze i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych. Posiada także kompetencje prawodawcze, w tym m.in. wydaje akty wykonawcze do ustawy Prawo lotnicze. Minister właściwy ds. transportu sprawuje również nadzór nad działalnością Prezesa Urzędu.

W ramach systemu instytucjonalnego lotnictwa cywilnego w Polsce, przy Ministrze właściwym ds. transportu funkcjonuje Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, prowadząca badania wypadków i incydentów lotniczych.

Przy Ministrze właściwym ds. transportu działają także Rada Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, będące jego organami opiniodawczo-doradczymi.



Aktualnie trwają prace nad rozszerzeniem składu ww. Rady oraz zakresu jej kompetencji o kwestie związane z zarządzaniem bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym.

II.5.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Prezes Urzędu jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Jego kompetencje określa szczegółowo art. 21 ustawy Prawo lotnicze. Należą do nich wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w w/w ustawie, innych aktach prawnych oraz umowach międzynarodowych na rzecz Ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie Prawo lotnicze, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych.

Prezes Urzędu jako organ centralny nie posiada uprawnień prawodawczych w obszarze lotnictwa cywilnego. Posiada je jedynie Sejm, Rada Ministrów i minister właściwy ds. transportu. Prezesowi Urzędu przysługuje prawo inicjowania aktów prawnych z zakresu lotnictwa cywilnego oraz ich zmian. Bierze też czynny udział w ich przygotowaniu.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami obsada kierowniczych stanowisk państwowych następuje w wyniku otwartego i konkurencyjnego naboru. Prezesa Urzędu powołuje Prezes Rady Ministrów na wniosek Ministra właściwego ds. transportu, a Wiceprezesów, na wniosek Prezesa Urzędu – minister właściwy ds. transportu.

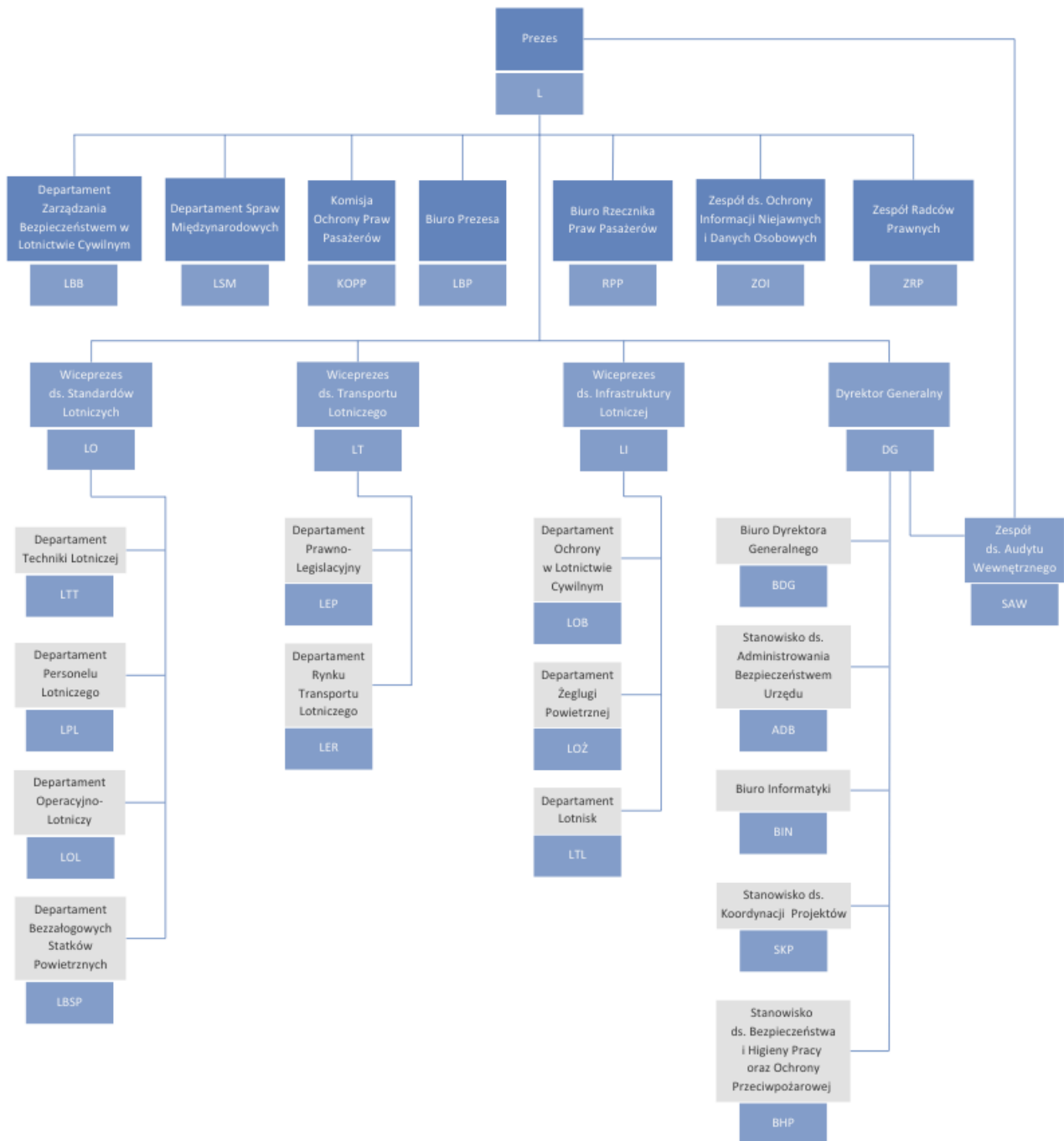
Do zadań Prezesa Urzędu należy m. in.: kontrolowanie przestrzegania przepisów prawnych w zakresie lotnictwa cywilnego i lotniczej działalności gospodarczej, nadzorowanie realizacji zadań przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, certyfikowanie podmiotów prowadzących działalność lotniczą, sprawdzanie zdatności sprzętu lotniczego do lotów oraz kwalifikacji personelu lotniczego. Prezes Urzędu realizuje również zadania związane ze sprawowaniem nadzoru nad eksploatacją statków powietrznych oraz prowadzeniem rejestrów: statków powietrznych, lotnisk, lotniczych urzędzeń naziemnych, personelu lotniczego oraz ewidencji lądowisk. Ponadto, Prezes Urzędu publikuje wytyczne i instrukcje w sprawach technicznych związanych ze stosowaniem przepisów z zakresu lotnictwa cywilnego. Prezes Urzędu jest również - w myśl art. 16 ust. 12 rozporządzenia (UE) nr 376/2014, organem odpowiedzialnym za wykonanie art. 16 ust. 6, 9 i 11 przedmiotowego rozporządzenia, w związku z czym wszelkie informacje o naruszeniach przepisów polegających na pociąganiu przez pracodawcę swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu zgłaszania zdarzeń oraz domniemanych naruszeń należy kierować właśnie do Prezesa Urzędu.

Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy wsparciu Wiceprezesów do spraw: Standardów Lotniczych, Transportu Lotniczego oraz Infrastruktury Lotniczej oraz Dyrektora Generalnego i dyrektorów komórek organizacyjnych Urzędu. Szczegółowy podział kompetencji pomiędzy członków kierownictwa Urzędu określony jest zarządzeniem Prezesa Urzędu w sprawie szczegółowego podziału zadań pomiędzy Prezesa, Wiceprezesów



i Dyrektora Generalnego Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Prezes Urzędu wykonuje swoje zadania przy pomocy Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Struktura Urzędu prezentuje się następująco:

STRUKTURA ORGANIZACYJNA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO





Dodatkowo, Prezes Urzędu inicjuje przedsięwzięcia służące realizacji rządowych programów dotyczących sieci lotnisk i lotniczych urządzeń naziemnych, współuczestniczy w tworzeniu projektów aktów prawnych.

Prezes Urzędu inicjuje też projekty międzynarodowych umów lotniczych i ich zmian, a także bierze udział w ich przygotowaniu i negocjowaniu, współpracuje z ICAO, EASA i innymi podmiotami oraz organizacjami międzynarodowymi lotnictwa cywilnego, a także z organami administracji lotniczej i nadzorami lotniczymi innych państw.

W Urzędzie funkcjonuje Zespół Bezpieczeństwa Lotniczego (ZBL) składający się z Prezesa Urzędu, Wiceprezesów, Dyrektorów Departamentów, Dyrektora Biura Prezesa oraz Sekretarza Zespołu. ZBL ma charakter doradczy dla Prezesa Urzędu i jest odpowiednikiem Rady Bezpieczeństwa (*Safety Committee* lub *Safety Review Board - SRB*), zgodnie z wymaganiami ICAO. Jego celem nadrzędnym jest usystematyzowanie, zintegrowanie i skoordynowanie aktywności w obszarze zarządzania bezpieczeństwem (*Safety Management*) poprzez działania o charakterze strategicznym w kluczowych obszarach zagrożeń lotnictwa cywilnego. Na posiedzeniach ZBL omawia się najważniejsze kwestie związane z bezpieczeństwem lotniczym. Przy pomocy ZBL Prezes Urzędu podejmuje decyzje kierunkowe i strategiczne dla poszczególnych obszarów nadzoru nad lotnictwem cywilnym oraz corocznie uaktualnia Krajowy Plan Bezpieczeństwa.

Kwestiami bardziej szczegółowymi oraz przygotowaniem kolejnych wydań załącznika do KPBWLC czyli Krajowego Planu Bezpieczeństwa zajmuje się powołany przez Prezesa Urzędu Zespół ds. realizacji założeń Krajowego Planu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, składający się z pochodzących ze wszystkich komórek merytorycznych Urzędu Lotnictwa Cywilnego ekspertów w zakresie Zarządzania Bezpieczeństwem.

Oprócz ZBL i Zespołu ds. realizacji założeń Krajowego Planu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, Prezes Urzędu powołuje zespoły zadaniowe do rozwiązywania określonych zagadnień związanych ze zidentyfikowanymi zagrożeniami dotyczącymi lotnictwa cywilnego, w skład których wchodzi specjalistów z poszczególnych Departamentów Urzędu. Zespoły zadaniowe (np. Krajowy Zespół ds. Bezpieczeństwa dróg startowych) są odpowiednikami SAG-ów (*Safety Action Groups*), o których mowa w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO.

II.5.3. Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych



Zgodnie z postanowieniami zawartymi w art. 26 Konwencji chicagowskiej, a także międzynarodowymi normami i zalecanymi metodami postępowania wydanymi przez ICAO na podstawie art. 37 tej Konwencji, Rzeczpospolita Polska jest zobowiązana do przeprowadzania badania zdarzeń lotniczych zaistniałych na jej terytorium w celach profilaktycznych. W tym celu ustawa Prawo lotnicze powołała do życia Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Komisja ta jest organem do spraw badania zdarzeń lotniczych w rozumieniu przepisów Unii Europejskiej. PKBWL jest ciałem odpowiedzialnym za badanie wypadków i incydentów lotniczych i funkcjonuje zgodnie z postanowieniami Załącznika 13 do



Konwencji chicagowskiej, jak również rozporządzenia (UE) nr 996/2010. W skład PKBWL wchodzi: przewodniczący, dwóch zastępców przewodniczącego, sekretarz oraz członkowie będący specjalistami w poszczególnych obszarach lotnictwa. PKBWL jest niezależna w swoich działaniach i działa przy Ministrze właściwym ds. transportu. Podlega jednakże kontroli Najwyższej Izby Kontroli. PKBWL posiada niezbędne wyposażenie do prowadzenia badań wypadków i incydentów oraz współpracuje w ramach specjalistycznych badań z instytutami i organizacjami badawczymi. Szerzej o podstawach prawnych i procesie badania zdarzeń lotniczych w rozdziale II.4. „Badanie zdarzeń lotniczych”.

II.5.4. Organ ds. Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

Rada Bezpieczeństwa, Ochrony i Ułatwień w zakresie realizacji swoich zadań obejmie również kwestie związane z KPBwLC. Będzie stanowił organ ds. KPBwLC – instytucję o charakterze opiniotawczo-doradczym przy Ministrze właściwym ds. transportu. Wspólna Rada Bezpieczeństwa, Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego zapewni możliwość analizowania oraz rozwiązywania zagadnień i problemów znajdujących się na granicy zakresów merytorycznych bezpieczeństwa, ochrony i ułatwień w lotnictwie podczas posiedzeń wspólnej Rady, w poszerzonym składzie osobowym.

W zakresie właściwości KPBwLC, w skład Rady będą wchodzić upoważnieni przedstawiciele niżej wymienionych organów administracji:

- 1) ministra właściwego do spraw transportu,
- 2) ministra właściwego do spraw administracji publicznej,
- 3) ministra właściwego do spraw finansów publicznych,
- 4) ministra właściwego do spraw gospodarki,
- 5) ministra właściwego do spraw klimatu,
- 6) Ministra Obrony Narodowej,
- 7) ministra właściwego do spraw rolnictwa,
- 8) ministra właściwego do spraw środowiska,
- 9) ministra właściwego do spraw wewnętrznych,
- 10) ministra właściwego do spraw zdrowia,
- 11) ministra właściwego do spraw informatyzacji,
- 12) Ministra Sprawiedliwości,
- 13) Szefa Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego,
- 14) Szefa Agencji Wywiadu,
- 15) Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- 16) Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych,
- 17) Rządowego Centrum Bezpieczeństwa;

powoływani i odwoływani przez ministra właściwego do spraw transportu w porozumieniu z właściwymi ministrami.



Zgodnie z Regulaminem Rady, Przewodniczący ma prawo zapraszać na posiedzenia Rady gości i ekspertów, z inicjatywy własnej lub na wniosek członka Rady. W związku z tym w posiedzeniach organu będą mogli uczestniczyć w szczególności:

- przedstawiciele Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej,
- przedstawiciele Związku Regionalnych Portów Lotniczych,
- przedstawiciele organizacji reprezentujących środowiska lotnicze,
- inni eksperci z zakresu lotnictwa, mogący swoją wiedzą i doświadczeniem służyć podnoszeniu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Udział przedstawiciela ministra właściwego ds. transportu jest związany ze sprawowaniem nadzoru nad:

- polskim lotnictwem cywilnym,
- działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce oraz
- nadzorem nad działalnością Prezesa Urzędu,

jak również możliwością podejmowania działań legislacyjnych na szczeblu rządowym.

Obecność w Radzie Prezesa Urzędu jest związana z odpowiedzialnością tego organu za wdrożenie i realizację KPBwLC na poziomie krajowym oraz nadzoru nad lotnictwem cywilnym.

Uczestnictwo w posiedzeniach Rady przedstawiciela PKBWL ma zagwarantować obecność eksperta z dziedziny badania wypadków lotniczych, a zarazem przedstawiciela organu wydającego zalecenia profilaktyczne na podstawie przeprowadzonych badań wypadków lotniczych.

Udział przedstawiciela Ministra Sprawiedliwości jest niezbędny ze względu na aspekty Kultury Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*) w procesie zgłaszania i badania zdarzeń lotniczych. Podstawowym założeniem Kultury Sprawiedliwego Traktowania jest karanie podmiotów lotniczych lub ich pracowników wyłącznie w sytuacjach, kiedy mamy do czynienia z rażącymi lub świadomymi zaniedbaniami (naruszeniami przepisów, procedur). Bezwzględne stosowanie prawa może bowiem doprowadzić do zmniejszenia poziomu bezpieczeństwa. Wynikać to może np. z obawy pracownika przed odpowiedzialnością karną, przez co nie zgłosi on uchybienia w systemie mogącego doprowadzić nawet do katastrofy.

Obecność przedstawiciela Ministra Obrony Narodowej oraz przedstawiciela ministra właściwego ds. wewnętrznych ma związek ze wspólnym wykorzystywaniem przestrzeni powietrznej oraz wykonywaniem operacji na lotniskach współużytkowanych przez lotnictwo cywilne oraz państwowe.

Do zadań Rady Bezpieczeństwa, Ochrony i Ułatwień, w zakresie KPBwLC, będzie należeć w szczególności:

- opiniowanie zmian do KPBwLC;



- inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń dotyczących bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
- opracowywanie stanowiska w sprawach zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, wskazanych przez ministra właściwego ds. transportu;
- opiniowanie Krajowego Planu Bezpieczeństwa (w tym wartości SPIs, SPTs i ALoSP), stanowiącego załącznik do KPBwLC, przedstawianego przez Prezesa Urzędu;
- inicjowanie i opiniowanie spraw oraz pośredniczenie w wymianie opinii i doświadczeń, dotyczących ułatwień w lotnictwie cywilnym, w szczególności usuwania zbędnych ograniczeń i upraszczania procedur administracyjnych;
- opiniowanie stanowiska w sprawach ułatwień wskazanych przez ministra właściwego do spraw transportu.

Organizację i tryb działania Rady w poszerzonym składzie określi nowy Regulamin ustalony przez ministra właściwego ds. transportu w drodze zarządzenia.

II.6. Odpowiedzialność za Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

Odpowiedzialność za zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, którego elementem jest skuteczne wdrożenie KPBwLC, spoczywa zarówno na ministrze właściwym ds. transportu, jako naczelnym organie administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, jak i Prezesie Urzędu pełniącym funkcję organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego w rozumieniu przepisów ustawy Prawo lotnicze oraz funkcję władzy lotniczej, w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych.

Ze względu na zadania, które ustawa Prawo lotnicze nakłada na Prezesa Urzędu, oraz mając na uwadze kompetencje i możliwość wykorzystania specjalistycznej wiedzy w obszarze zarządzania bezpieczeństwem posiadanej przez pracowników Urzędu, opracowanie, wdrożenie i aktualizację KPBwLC powierza się Prezesowi Urzędu.

W ramach Urzędu funkcjonuje Departament Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, którego rolą jest m. in. koordynacja spraw dotyczących KPBwLC w Urzędzie.

II.7. Aktualizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

KPBwLC jest dokumentem opisującym zasady, jakimi kieruje się Rzeczpospolita Polska w zakresie zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Ze względu na dynamikę zmian w wymogach, normach i przepisach w tym obszarze, koniecznym jest systematyczne uaktualnianie KPBwLC wraz z jego załącznikiem – Krajowym Planem Bezpieczeństwa.

Źródłem zmian mogą być nie tylko nowe przepisy krajowe związane z dostosowywaniem nadzoru prowadzonego przez Prezesa Urzędu do koncepcji proaktywnego zarządzania bezpieczeństwem, ale również Normy i Zalecane Metody Postępowania ICAO związane z nowelizacjami Załącznika 19 do Konwencji chicagowskiej oraz odpowiednie przepisy w nowych rozporządzeniach unijnych. Podmiotem odpowiedzialnym za



aktualizację KPBwLC jest Prezes Urzędu, który przedstawia projekt zmian KPBwLC ministrowi właściwemu ds. transportu i organowi ds. KPBwLC.

Aktualizacja Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym odbywa się, gdy zachodzi potrzeba dostosowania jego zapisów do zmian w przepisach odnoszących się do zarządzania bezpieczeństwem, nie rzadziej jednak niż raz na cztery lata. Natomiast Krajowy Plan Bezpieczeństwa jest aktualizowany corocznie.

ROZDZIAŁ III – Zarządzanie bezpieczeństwem

III.1. Wymagania z zakresu Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem

Koncepcja zarządzania bezpieczeństwem na poziomie organizacji poprzez SMS jest jednym z filarów Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, dlatego bez efektywnego wdrożenia, utrzymywania i ciągłego doskonalenia SMS w podmiotach lotniczych nie ma możliwości zapewniania skuteczności KPBwLC.

Nadzór Prezesa Urzędu nad SMS w podmiotach lotniczych jest kluczowym elementem zarządzania bezpieczeństwem lotnictwa cywilnego w skali kraju.

Obowiązkiem wdrożenia i utrzymania SMS objęci są:

- operatorzy lotniczy,
- zarządzający lotniskami certyfikowanymi,
- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej,
- organizacje szkolenia lotniczego,
- operatorzy FSTD,
- centra medycyny lotniczej,
- organizacje obsługowe,
- organizacje zarządzania ciągłą zdatnością do lotu,
- organizacje projektujące¹,
- organizacje produkujące².

Obecnie podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej nie mają bezpośrednio wskazanego obowiązku wdrożenia i utrzymania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), niemniej jednak zgodnie z załącznikiem VII pkt 4.2.1 do rozporządzenia bazowego „Odpowiednio do rodzaju działalności i wielkości organizacji podmiot wdraża i utrzymuje system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w niniejszym załączniku, zarządza ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa i dąży do stałego doskonalenia takiego systemu. System ten musi być skoordynowany z systemem zarządzania operatora lotniska.” Trwają prace nad szczegółowymi zapisami w tym obszarze, a stosowne

¹ Rozporządzenie (UE) 2022/201 i rozporządzenie (UE) 2022/203 zmieniające rozporządzenie (UE) nr 748/2012 wprowadziły od dnia 7 marca 2023 r. nowe wymagania dla organizacji certyfikowanych zgodnie z Part-21, podczęść G (dalej POA) oraz podczęść J (DOA) w zakresie SMS – okres przejściowy na implementację przepisów został wskazany do 7 marca 2025 r.

² J.w.



wymagania zostaną opublikowane w rozporządzeniu delegowanym dotyczącym obsługi naziemnej z początkiem 2025 r.

Niezależnie od powyższego, ze względu na współpracę z operatorami lotniczymi lub zarządzającymi lotniskami, wymóg wdrożenia i utrzymania SMS może pojawić się w ich organizacjach jako wymaganie wynikające z umów handlowych, o czym więcej w rozdziale III.1.7. „Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej”. Jednakże nawet w przypadku braku istnienia takich zapisów w umowach ich działalność w zakresie usług lotniczych świadczonych dla swojego kontrahenta (lotniska lub operatora) musi być objęta Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem zleceniodawcy.

III.1.1. Operatorzy lotniczy

Podstawowe przepisy dotyczące Systemu Zarządzania w operacjach lotniczych można odnaleźć w załączniku IV rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych.

Rozporządzeniem wykonawczym precyzującym wymagania w zakresie wykonywania operacji lotniczych jest rozporządzenie (UE) nr 965/2012.

Podstawowym dokumentem, określającym obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania jest ORO.GEN.200 umieszczony w Części ORO Podczęści GEN Sekcji II załącznika III rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

Niezależnie od generalnej zasady dostosowania Systemu Zarządzania do wielkości i złożoności organizacji, w której został wdrożony, przepisy europejskie dzielą podmioty pod kątem wymagań związanych z Systemem Zarządzania na dwie grupy:

- organizacje typu non-complex,
- organizacje typu complex.

Kryteria powyższego podziału wskazane są w AMC1 ORO.GEN.200(b), uzupełnionym przez odpowiednie Wytyczne numer 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 lutego 2021 r. w sprawie określenia kryteriów małej i dużej organizacji w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. ULC poz. 7).

Wytyczne zawierają listę sytuacji, w których nadzór lotniczy dokonuje ustalenia wielkości organizacji oraz procedurę, jaką powinno się zastosować. Wskazują ponadto kryteria podmiotowe, według których organizacje będą mogły zostać zakwalifikowane jako małe oraz szczegółowe kryteria odnoszące się do liczby personelu zaangażowanego w działalność organizacji – jako czynnika mającego wpływ na kwalifikację podmiotu.

Niezależnie od powyższych wymogów, wytyczne przewidują możliwość określenia wielkości organizacji przez samego Kierownika odpowiedzialnego. Możliwość ta jest uwarunkowana złożonością czynności, jakie organizacja dodatkowo wykonuje w ramach swojej działalności.



III.1.2. Zarządzający lotniskami

Wymagania dotyczące wdrożenia Systemów Zarządzania, w tym SMS przez zarządzających lotniskami posiadającymi certyfikat UE zostały określone w załączniku VII do rozporządzenia bazowego. Rozporządzeniem wykonawczym w zakresie lotnisk jest rozporządzenie (UE) nr 139/2014. Podstawowym przepisem, określającym obowiązek wdrożenia przez operatora lotniska Systemu Zarządzania, zintegrowanego z SMS jest przepis ADR.OR.D.005 w Podczęści D załącznika III do rozporządzenia (UE) nr 139/2014.

Zgodnie z art. 68 ust. 3 pkt 3 ustawy Prawo lotnicze, zarządzający lotniskiem użytku publicznego obowiązany jest posiadać System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w zakresie wymaganym przez przepisy międzynarodowe lub krajowe.

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Rozwoju z dnia 11 września 2014 r. w sprawie warunków eksploatacji lotnisk (Dz. U. z 2023 r. poz. 1014) określa warunki ustanowienia Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) dla lotnisk użytku publicznego podlegających certyfikacji na podstawie art. 59a ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze (czyli lotnisk posiadających zwolnienie ze stosowania przepisów UE), lotnisk dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, o których mowa w art. 59a ust. 1 pkt 3 ustawy Prawo lotnicze, oraz lotnisk użytku wyłącznego podlegającym wymaganiom art. 59a ust. 4 ustawy Prawo lotnicze.

Zgodnie z przepisami ww. rozporządzenia, SMS na lotniskach certyfikowanych na podstawie art. 59a ust. 1 pkt 2 ustawy Prawo lotnicze oraz na lotniskach, dla których została wydana decyzja o ograniczonej certyfikacji, powinny spełniać wymagania określone w § 3 tego rozporządzenia. Wymagania te są oparte na normach i zalecanych metodach postępowania (SARPs) Załącznika 19 do Konwencji chicagowskiej (rozdział 4, pkt 4.1.1 lit. b i pkt 4.1.9).

Powyższe rozporządzenie określa warunki eksploatacji lotnisk użytku wyłącznego i analogicznie lotnisk użytku publicznego niepodlegających certyfikacji. W § 32a określono wymagania dotyczące wdrożenia SMS, w ramach którego zarządzający takim lotniskiem:

- wyznacza osobę odpowiedzialną za SMS na lotnisku,
- przeprowadza, nie rzadziej niż co 12 miesięcy, identyfikację zagrożeń polegającą na wskazaniu czynników mających negatywny wpływ na poziom bezpieczeństwa na lotnisku,
- przeprowadza analizę zdarzeń z udziałem statków powietrznych, które miały miejsce na lotnisku, i podejmuje działania mające na celu zapobieganie takim zdarzeniom w przyszłości,
- przeprowadza analizę bezpieczeństwa przed dokonaniem istotnej zmiany eksploatacyjnych i technicznych cech lotniska.

Na podstawie przepisów art. 68 ust. 2 pkt 11 ustawy Prawo lotnicze, zarządzający lotniskami są zobowiązani do koordynowania prac lokalnego zespołu do spraw bezpieczeństwa lotniskowego.



Wymagania w zakresie SMS są zróżnicowane w zależności od wielkości organizacji i złożoności świadczonych przez zarządzającego lotniskiem usług.

III.1.3. Instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej

Przepisy dotyczące SMS w zarządzaniu ruchem lotniczym zostały określone w rozporządzeniu (UE) nr 2017/373, które zawiera wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej (ANS), w szczególności zobowiązanie, zgodnie z którym instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej zarządzają bezpieczeństwem wszystkich swoich służb. W związku z tym faktem ustanawiają formalne kontakty ze wszystkimi zainteresowanymi podmiotami mogącymi mieć bezpośredni wpływ na bezpieczeństwo ich służb. Dodatkowo zgodnie z załącznikiem II do ww. rozporządzenia, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego posiadają SMS stanowiący integralną część zarządzania swoimi służbami. SMS ma zapewniać systematyczne zarządzanie bezpieczeństwem w sposób sformalizowany, wyraźnie określony i proaktywny. Musi opierać się na zadeklarowanej polityce bezpieczeństwa, określającej podstawowe podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem.

EASA opracowała szereg dokumentów AMC/GM, zawierających m. in. omówienie wymogów rozporządzenia (UE) nr 2017/373.

III.1.4. Organizacje szkolenia lotniczego

Wymogi dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania w organizacjach szkolenia lotniczego zostały opisane w załączniku III do rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów.

Rozporządzeniem wykonawczym w zakresie organizacji szkolenia lotniczego jest rozporządzenie (UE) nr 1178/2011 .

Podstawowymi przepisami określającymi obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania są art. 10a wspomnianego rozporządzenia wykonawczego oraz przepis ORA.GEN.200 umieszczony w Sekcji II Podczęści GEN załącznika VII do tego rozporządzenia.

Podobnie jak w przypadku operatorów lotniczych (patrz rozdział III.1.1. Operatorzy lotniczy), niezależnie od generalnej zasady dostosowania Systemu Zarządzania do wielkości i złożoności organizacji, w której został wdrożony, przepisy europejskie dzielą organizacje szkolenia lotniczego pod kątem wymagań związanych z Systemem Zarządzania na grupy:

- 1) organizacje typu *non-complex*;
- 2) organizacje typu *complex*.

Kryteria powyższego podziału wskazane są w AMC1 ORA.GEN.200(b) uzupełnione przez wspomniane już wcześniej Wytyczne numer 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 lutego 2021 r. w sprawie określenia kryteriów małej i dużej organizacji w lotnictwie cywilnym.



Dodatkowo wyróżnionym rodzajem organizacji szkolenia lotniczego, pod kątem wymagań dla zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa i monitorowania zgodności, są organizacje prowadzące szkolenie tylko w zakresie LAPL, PPL, SFCL lub BFCL i uprawnień do nich wpisywanych.

III.1.5. Centra Medycyny Lotniczej

Wymogi dotyczące wdrożenia Systemu Zarządzania w centrach medycyny lotniczej zostały opisane w załączniku III do rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące licencjonowania pilotów.

Rozporządzeniem wykonawczym regulującym kwestie centrów medycyny lotniczej jest rozporządzenie (UE) nr 1178/2011. Podstawowymi przepisami, określającymi obowiązek wdrożenia Systemu Zarządzania są art. 10c wspomnianego rozporządzenia wykonawczego oraz przepis ORA.AeMC.200 umieszczony w Sekcji II, Podczęści AeMC, załącznika VII do rozporządzenia (UE) nr 1178/2011.

Niezależnie od generalnej zasady dostosowania Systemu Zarządzania do wielkości i złożoności organizacji, w której został wdrożony, przepisy europejskie kwalifikują centra medycyny lotniczej do grupy typu *non-complex*.

III.1.6. Organizacje obsługowe, zarządzania ciągłą zdadnością do lotu, produkujące i projektujące – czyli początkowa i ciągła zdadność do lotu

Podstawowe przepisy dotyczące Systemu Zarządzania w organizacjach (w tym osób fizycznie uczestniczących w projektowaniu, produkcji, zarządzaniu ciągłą zdadnością do lotu lub obsłudze technicznej) odnaleźć można w załączniku II rozporządzenia bazowego, określającym zasadnicze wymagania dotyczące zdadności do lotu.

Rozporządzeniem wykonawczym precyzującym wymagania w zakresie certyfikacji statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów w zakresie zdadności do lotu i ochrony środowiska oraz dotyczące certyfikacji organizacji projektujących i produkujących jest rozporządzenie (UE) nr 748/2012.

Wdrożenie wymagań SMS do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 (część 21) zostało obecnie również przyjęte i opublikowane przez Komisję Europejską w drodze aktu delegowanego i aktu wykonawczego w:

- rozporządzeniu delegowanym Komisji (UE) 2022/201 z dnia 10 grudnia 2021 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do systemów zarządzania i systemów zgłaszania zdarzeń, które mają zostać ustanowione przez organizacje projektujące i produkujące, a także procedur stosowanych przez Agencję, oraz w sprawie sprostowania tego rozporządzenia (Dz. Urz. UE L 33 z 15.02.2022, str. 7),
- rozporządzeniu wykonawczym Komisji (UE) 2022/203 z dnia 14 lutego 2022 r. zmieniającym rozporządzenie (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do ustanowienia przez



właściwe organy systemów zarządzania i systemów zgłaszania zdarzeń oraz w sprawie sprostowania rozporządzenia (UE) nr 748/2012 w odniesieniu do wydawania poświadczeń przeglądu zdatności do lotu (Dz. Urz. UE L 33 z 15.02.2022, str. 46).

Powyższe przepisy obowiązują od 7 marca 2023 roku.

W drodze odstępstwa organizacje projektujące i produkujące posiadające ważny certyfikat zatwierdzenia wydany zgodnie z załącznikiem I (część 21), mogą do dnia 7 marca 2025 r. skorygować wszelkie ustalone niezgodności związane z wymaganiami określonymi w załączniku I do powyższych rozporządzeń.

W dniu 16 grudnia 2022 r. Dyrektor Wykonawczy EASA wydał akceptowalne sposoby potwierdzenia spełniania wymagań oraz materiały zawierające wytyczne (AMC i GM) do przepisów zawartych w załączniku I (część 21) do rozporządzenia (UE) 748/2012 ED Decision 2022/021/R.

AMC i GM opisują możliwe do zastosowania sposoby spełnienia wymagań określonych w rozporządzeniu (UE) nr 748/2012 i z założenia mają ułatwiać oraz standaryzować działania podmiotów. Bezpośrednie zastosowanie proponowanych w AMC i GM zasad, metod oraz środków będzie najbardziej skutecznym i efektywnym sposobem spełnienia wspólnotowych wymagań.

Rozporządzeniem wykonawczym precyzującym wymagania w zakresie ciągłej zdatności do lotu statków powietrznych oraz wyrobów lotniczych, części i wyposażenia, a także w sprawie zatwierdzeń udzielanych organizacjom i personelowi zaangażowanym w takie zadania jest rozporządzenie Komisji (UE) nr 1321/2014.

W przypadku organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu (CAMO) stosowanie SMS zostało wprowadzone w nowej „części CAMO” (załącznik Vc) na mocy rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2019/1383 z dnia 8 lipca 2019 r. w sprawie zmiany i sprostowania rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach zarządzania ciągłą zdatnością do lotu oraz złagodzenia wymagań dotyczących obsługi technicznej i zarządzania ciągłą zdatnością do lotu w stosunku do statków powietrznych lotnictwa ogólnego (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 228 z 04.09.2019, str. 1).

Rozporządzenie Wykonawcze Komisji (UE) 2021/1963 z dnia 8 listopada 2021 r. w sprawie zmiany rozporządzenia (UE) nr 1321/2014 w zakresie systemów zarządzania bezpieczeństwem w organizacjach obsługi technicznej i sprostowania tego rozporządzenia (Tekst mający znaczenie dla EOG) (Dz. Urz. UE L 400 z 12.11.2021, str. 18), wprowadza wymóg, aby organizacje obsługi technicznej, stosownie do rodzaju działalności i wielkości organizacji, wdrożyły i utrzymywały system zarządzania zapewniający zgodność z zasadniczymi wymogami określonymi w załączniku II rozporządzenia bazowego, zarządzać ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa oraz stale dążyć do doskonalenia tego systemu.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 2 grudnia 2022 r., jednakże Komisja Europejska zapewniła wystarczający okres przejściowy w celu umożliwienia organizacjom



obsługi technicznej uzyskania zgodności z nowymi przepisami i procedurami wprowadzonymi na mocy niniejszego rozporządzenia.

Na zasadzie odstępstwa, organizacja obsługi technicznej, która posiada ważny certyfikat zatwierdzenia wydany zgodnie z załącznikiem II (część 145) mogła do dnia 2 grudnia 2024 r. skorygować wszelkie stwierdzone niezgodności z wymaganiami określonymi w załączniku II wprowadzonymi rozporządzeniem (UE) nr 2021/1963.

Jeżeli po dniu 2 grudnia 2024 r. niezgodności te nie zostały przez organizację usunięte, certyfikat zatwierdzenia zostaje całkowicie lub częściowo cofnięty, ograniczony lub zawieszony.

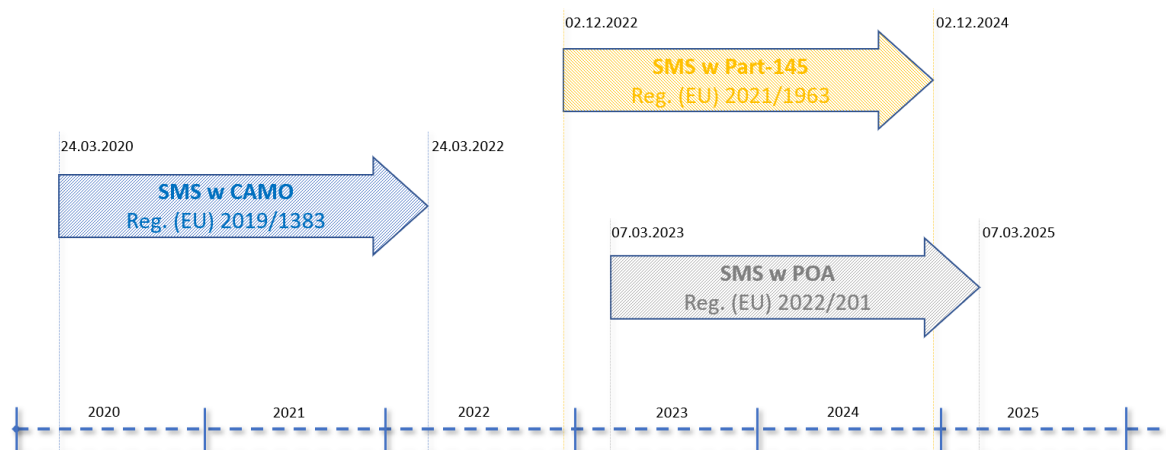
W celu wsparcia transferu na nowe przepisy w dniu 10 maja 2022 r. Dyrektor Wykonawczy EASA w ramach decyzji wydał akceptowalne sposoby potwierdzenia spełnienia wymagań oraz materiały zawierające wytyczne (AMC i GM) do przepisów zawartych w załączniku II (część 145) do rozporządzenia Komisji (UE) 1321/2014 z dnia 26 listopada 2014 r. w zakresie implementacji Systemu Zarządzania w organizacjach obsługowych. ED Decision 2022/011/R.

Uwaga 1: Wymagania dotyczące SMS nie zostały wprowadzone w części CAO (załącznik Vd do rozporządzenia (UE) nr 1321/2014), który reguluje „organizację kompleksowej zdolności do lotu” (przywileje w zakresie zarządzania ciągłą zdolnością do lotu i/lub obsługi technicznej) w przypadku nieskomplikowanych statków powietrznych nieużywanych przez licencjonowanego przewoźnika lotniczego.

Uwaga 2: Wymagania dotyczące SMS nie zostaną wprowadzone w organizacjach szkolących w zakresie obsługi technicznej EASA Part-147; jednakże elementy SMS zostaną wprowadzone do programu szkolenia z zakresu wiedzy podstawowej w części 66.

Wdrożenie SMS w zdolności, obsłudze, produkcji i projektowaniu

Wdrożenie SMS w zdolności, obsłudze i produkcji





III.1.7. Podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej

Na chwilę obecną podmioty świadczące obsługę naziemną (*ground handling service providers*) nie mają obowiązku wdrożenia i posiadania SMS. Nie oznacza to jednak, że ten rodzaj podmiotów jest całkowicie zwolniony z konieczności zarządzania bezpieczeństwem.

W rozporządzeniu bazowym w załączniku VII w punkcie 4.2. przewidziane są wymogi dotyczące Systemów zarządzania w organizacjach Obsługi Naziemnej, zawierające w podpunkcie 4.2.1. sformułowanie o konieczności zarządzania ryzykiem w zakresie bezpieczeństwa. System ten musi być skoordynowany z systemem zarządzania operatora lotniska. Dodatkowo w podpunkcie 4.2.2 jest postanowione, że podmiot ustanawia system zgłaszania zdarzeń w ramach systemu zarządzania przewidzianego w podpunkcie 4.2.1 - w celu przyczyniania się do stałej poprawy bezpieczeństwa.

Już z samej istoty działań podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej wynika konieczność współpracy z zarządzającym lotniskiem i stosowania się do Instrukcji Operacyjnej Lotniska (INOP).

Zgodnie z przepisem ADR.OR.D.025 rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014, zarządzający lotniskiem certyfikowanym jest zobowiązany do zapewnienia, że jego system zarządzania (obejmujący SMS) uwzględnia koordynację i współdziałanie z procedurami bezpieczeństwa innych organizacji działających lub świadczących usługi na terenie lotniska. Dodatkowo, na podstawie punktu (b) do wspomnianego przepisu, zarządzający lotniskiem ma zapewnić, aby organizacje działające lub świadczące usługi na terenie lotniska (np. podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej) posiadały procedury bezpieczeństwa, zgodne ze stosownymi wymaganiami rozporządzenia bazowego i jego przepisów wykonawczych oraz z wymaganiami określonymi w instrukcji operacyjnej lotniska. Tym samym, na podstawie powyższego przepisu, zarządzający lotniskiem może wprowadzić elementy SMS w instrukcji operacyjnej lotniska, a organizacje działające i świadczące usługi na terenie lotniska zobowiązane są do ich przestrzegania.

Podobna sytuacja występuje w przypadku operatorów lotniczych, mających podpisane umowy handlowe z podmiotami świadczącymi usługi obsługi naziemnej. W ramach zawartej umowy, operator lotniczy może wymagać, aby procedury związane z zarządzaniem bezpieczeństwem podmiotu świadczącego usługi obsługi naziemnej były zgodne z polityką bezpieczeństwa i procedurami SMS operatora lotniczego. Tym samym podmioty świadczące usługi obsługi naziemnej muszą być przygotowane na sytuację, w której wdrożenie SMS - nieobowiązkowe z punktu widzenia obecnych przepisów SMS, będzie jednak konieczne do realizacji ich zobowiązań wobec operatora lotniczego, z którym mają podpisaną umowę lub na konkretnym lotnisku, które takie wymogi przewidziało w swojej instrukcji operacyjnej.

III.2. Ocena poziomu bezpieczeństwa w podmiotach lotniczych

Zastosowanie standardowych szkoleń, procedur i narzędzi oceny przez nadzór lotniczy może znacznie pomóc w ocenie różnych organizacji. Dotyczy to również oceny tych organizacji, które wykonują działalność lotniczą w więcej niż jednym obszarze wymienionym w Rozporządzeniu Bazowym. Ocena SMS w podmiocie zawiera ocenę sposobu organizacji



opracowania i monitorowania swojego własnego bezpieczeństwa oraz przeglądu Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (SPIs) organizacji.

Aby pomóc organizacjom we wdrażaniu SMS oraz opracowaniu metod identyfikacji zagrożeń, Prezes Urzędu organizuje warsztaty i seminaria, podczas których omawiana jest tematyka SMS. Są to m.in. konferencje bezpieczeństwa dla przedstawicieli środowiska lotniczego oraz warsztaty standaryzacyjne dla inspektorów Urzędu. Dodatkowo pod patronatem Prezesa Urzędu działa Grupa Robocza SMS skupiająca przedstawicieli podmiotów lotniczych ze wszystkich obszarów działalności lotniczej. Udział w Grupie jest otwarty i dobrowolny. Na stronie internetowej Urzędu można odnaleźć informacje na temat spotkań Grupy i ich tematyki.

Ocena SMS podmiotów przebiega w dwóch etapach:

1. W pierwszej kolejności oceniana jest dokumentacja organizacji pod kątem spełnienia wymogów SMS, określonych w rozporządzeniach wykonawczych Komisji Europejskiej oraz standardów wymaganych na podstawie wspomnianego w rozdziale I.1.1. Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO – *SMM Doc. 9859*. Do dokumentacji podlegającej akceptacji Prezesa Urzędu należy:
 - dokumentacja opisująca System Zarządzania Bezpieczeństwem,
 - dokumentacja opisująca System Monitorowania Zgodności,
 - procedury zarządzania, w tym zarządzania zmianą.
2. W przypadku akceptacji ww. dokumentacji, Prezes Urzędu weryfikuje podczas kolejnych kontroli podmiotu:
 - czy postanowienia wewnętrznych procedur są rzeczywiście realizowane wewnątrz podmiotu, zgodnie z zaakceptowaną dokumentacją,
 - czy ustanowione wewnętrzne systemy obowiązkowego i dobrowolnego zgłaszania zdarzeń lotniczych faktycznie działają i czy przestrzegane są zasady Kultury Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*),
 - czy zdarzenia lotnicze są analizowane wewnętrznie (badane niezależnie od PKBWL), czy istniejące lub potencjalne zagrożenia są prawidłowo identyfikowane, czy powiązane z nimi ryzyka są właściwie analizowane i czy na podstawie wyników takich analiz podejmowane są działania następcze – zapobiegawczo-naprawcze,
 - czy stosowanie Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w danej organizacji przynosi pozytywne rezultaty i w jaki sposób jest to monitorowane.

Badanie skuteczności SMS polega na sprawdzeniu, czy identyfikacja zagrożeń, analiza ryzyka i działania z tym związane mają rzeczywiste odzwierciedlenie w poziomie bezpieczeństwa organizacji. Do oceny efektywności SMS Prezes Urzędu wykorzystuje przygotowane przez EASA – „Narzędzie oceny systemu zarządzania” (*EASA Management Systems Assessment Tool*). Narzędzie to opiera się na szeregu wskaźników, które mają pomóc nadzorowi lotniczemu ocenić skuteczność SMS funkcjonujących w różnych organizacjach. Wymaga przy tym interakcji z podmiotem lotniczym w ramach prowadzonej oceny. Istotną



cechą narzędzia jest możliwość stosowania ich w różnych metodologiach prowadzenia nadzoru, poczynając od tradycyjnego - opartego na sprawdzaniu zgodności, aż do nadzoru opartego na sprawdzeniu działania systemu, czyli Nadzoru Opartego na Wynikach (*Performance Based Oversight*), pozwalając także na ocenę skuteczności SMS.

Narzędzie to ma na celu wskazanie poziomu dojrzałości danego systemu SMS działającego w organizacji w kontekście zgodności z regulacjami oraz jego skuteczności w zakresie zarządzania ryzykami.

Narzędzie opracowane zostało w celu harmonizacji podejścia do systemu SMS w skali globalnej / europejskiej, ustanawiając tym samym w miarę równoważny standard w nadzorze nad SMS ustanowionymi w organizacjach lotniczych.

Nadal część podmiotów lotniczych wdrożyła jedynie SPIs określone w Krajowym Planie Bezpieczeństwa, nie uzupełniając ich o własne wskaźniki. Prawidłowe wdrożenie SPIs z KPB (które w większości są wskaźnikami poziomu / rzędu I i tylko czasem II) wymaga wprowadzenia co najmniej kilku do kilkunastu wewnętrznych wskaźników poziomów / rzędów II i III na jeden SPIs krajowy, co oznacza, że każdy podmiot lotniczy powinien opracować i monitorować od kilkudziesięciu do nawet kilkuset Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (SPIs). Obecnie takich podmiotów jest jeszcze niewiele, ale Urząd Lotnictwa Cywilnego będzie podejmować wszelkie wysiłki, by ta sytuacja uległa poprawie.

Natomiast ustalenie własnych dojrzałych wartości Celów Poziomu Bezpieczeństwa (Safety Performance Targets - SPTs) i Poziomów Alarmowych przez organizacje może nastąpić z reguły dopiero po 12–24 miesiącach od wdrożenia danego SPI.

III.3. Profilowanie podmiotów lotniczych pod kątem bezpieczeństwa

Prezes Urzędu prowadzi profilowanie podmiotów lotniczych pod kątem bezpieczeństwa w obszarach:

- personelu lotniczego;
- operacji lotniczych;
- techniki lotniczej;
- żeglugi powietrznej;
- lotnisk posiadających certyfikat UE.

W pozostałych obszarach trwają prace nad wdrożeniem analogicznych rozwiązań.

Profilowanie polega na objęciu podmiotu nadzorem bieżącym, opartym o:

- Program Prowadzenia Nadzoru Bieżącego w przypadku, o którym mowa w pkt 1,
- Ciągły Nadzór Operacyjny w przypadku, o którym mowa w pkt 2,
- Program Sprawowania Nadzoru oraz Ciągły Nadzór nad Zdadnością do lotu Statków Powietrznych – dla pkt 3,
- Program nadzoru nad lotniskami – dla pkt 5



– zgodnie z zasadami Nadzoru Opartego na Ryzyku – *Risk Based Oversight* (a w przyszłości zostanie oparte na koncepcji Nadzoru Opartego na Osiągach / Wynikach – *Performance Based Oversight*).

Audyty w ramach nadzoru bieżącego wykonywane są w każdym podmiocie w zakresie wymienionych obszarów w oparciu o właściwe dla tego podmiotu przepisy i procedury, z uwzględnieniem jego wielkości oraz stopnia skomplikowania, zasad i sposobu reagowania na występujące zagrożenia, wielkości i składu floty, rodzaju i złożoności wykonywanych operacji oraz zakresu prowadzonej działalności (profil ryzyka).

Zarówno Program Prowadzenia Nadzoru, jak i Ciągły Nadzór Operacyjny określają częstotliwość audytów w danym cyklu nadzoru. Zakres audytów opracowywany jest na podstawie analizy ryzyka - *Risk Based Oversight* w zakresie bezpieczeństwa dla danej organizacji.

Analiza prowadzona jest każdego roku dla każdego posiadacza certyfikatu oraz dodatkowo w następujących przypadkach:

- po wprowadzeniu znaczącej / istotnej zmiany przez operatora do certyfikatu (np. AOC, ADR);
- po uzyskaniu informacji mającej realny potencjał obniżenia poziomu bezpieczeństwa prowadzonych operacji lotniczych w danej organizacji;
- po stwierdzeniu nieprawidłowości poziomu 1;
- po istotnym zdarzeniu lotniczym.

Źródłami informacji dla prowadzonej analizy są:

- raporty z audytów, kontroli planowanych i nieplanowanych,
- rejestr niezgodności, w tym m. in. informacje o przeterminowanych niezgodnościach,
- dokumentacja organizacji,
- informacje o zdarzeniach lotniczych,
- rejestr zmian w organizacjach,
- inne uzyskane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego informacje o organizacji.

Zgodnie z wymogami unijnymi, pierwszy cykl planowania nadzoru po wydaniu certyfikatu nie może przekroczyć 24 miesięcy. Maksymalny interwał audytów przewidziany przepisami europejskimi to 4 lata (w przypadku Zadeklarowanych Organizacji Szkolenia DTO – 72 miesiące), pod warunkiem spełnienia przewidzianych przepisami kryteriów.



ROZDZIAŁ IV – Zapewnienie bezpieczeństwa

IV.1. Nadzór nad bezpieczeństwem

Inspektorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego działają w oparciu o procedury znajdujące się w wytycznych Prezesa Urzędu oraz Podręcznikach Certyfikacji i Nadzoru. Szczegóły można odnaleźć w regulacjach „Polityki wdrażania i egzekwowania przepisów” (patrz rozdział II.3), która podkreśla, że nadzór działa w celu osiągnięcia przez podmioty lotnicze zgodności z przepisami i wymogami. Niestosowanie się do tych przepisów i wymogów może skutkować zastosowaniem przewidzianych prawem sankcji, z odpowiedzialnością karną włącznie.

Zgodnie z modelem nadzoru przyjętym w regulacjach Komisji Europejskiej, niezgodności są kwalifikowane według ich wpływu na bezpieczeństwo – zaczynając od niezgodności, która nie ma wpływu na poziom bezpieczeństwa, a tym samym wymaga od podmiotu co najwyżej przedstawienia harmonogramu działań naprawczych, kończąc na niezgodności poziomu krytycznego, gdzie działanie Prezesa Urzędu może polegać na zawieszeniu nadanych uprawnień i/lub wstrzymaniu wykonywania operacji.

W przypadku organizacji, która ma problemy z zachowaniem odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa możliwe jest objęcie jej dodatkowymi działaniami nadzorczymi oraz zwiększenie liczby kontroli (np. ustanowienie harmonogramu kontroli podmiotu raz na miesiąc). Działania takie były już stosowane przez Prezesa Urzędu.

Powyższy model stopniowania sankcji wraz z progresywnym podziałem działań z zakresu nadzoru ma się przyczynić do utrzymania właściwych standardów przez podmioty lotnicze.

IV.2. Obieg informacji związanych z bezpieczeństwem

Podstawowy obieg informacji związanych z bezpieczeństwem lotniczym na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej jest oparty na obowiązkowym zgłaszaniu zdarzeń lotniczych. Niezależnie od powyższego procesu istnieją dodatkowe procedury zgłaszania, nie tylko zdarzeń lotniczych, ale wszelkich okoliczności mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym. Procedury te oparte są na zasadzie dobrowolności i poufności. Przewidziana została możliwość przekazywania takich informacji w postaci anonimowej. Podstawowymi narzędziami do gromadzenia danych związanych z bezpieczeństwem jest baza ECCAIRS 2.0, z której dane są następnie przekazywane do Centralnego Repozytorium Europejskiego - ECR (*European Central Repository for aviation accident and incident reports*), do których dostęp znacząco ułatwia prowadzenie analiz bezpieczeństwa / ryzyka.

Dane ze wszystkich tych systemów podlegają analizom na wielu poziomach, służącym identyfikowaniu zagrożeń, przewidywaniu możliwych scenariuszy ich wystąpienia oraz ocenie powiązanych ryzyk, a następnie wypracowaniu działań zapobiegawczo-naprawczych.



Dodatkowo wnioski z badanych przez PKBWL zdarzeń lotniczych (głównie wypadków i poważnych incydentów) trafiają bezpośrednio do wszystkich uczestników, większość z nich jest również dostępna na stronie internetowej Komisji.

IV.2.1 Obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń lotniczych

Rozporządzenie (UE) nr 996/2010 oraz rozporządzenie (UE) nr 376/2014 wskazują podmioty, które w ramach obowiązkowego zgłaszania zobowiązane są zgłaszać zaistnienie zdarzenia, które mogą stanowić znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego. Zgłoszenie takiego zdarzenia powinno być dokonane z wykorzystaniem systemu ECCAIRS 2.0 w ciągu 72 godzin od momentu powzięcia o nim informacji.

Analogiczne wymagania wynikają z ustawy Prawo lotnicze oraz rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych. Akty te wskazują podmioty, które w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania obowiązkane są zgłaszać PKBWL zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu.

Na podstawie przepisów:

- ORO.GEN.160 - operator lotniczy,
 - ORA.GEN.160 – ośrodek szkolenia lotniczego,
 - ADR.OR.C.030 - ADR ; pkt ADR.OR.F.050 – AMS,
 - TCO.OR.B.040 – ATCO,
 - 373/2017 ATM/ANS.OR.A.065 – ATM/ANSCAMO.A.160 - organizacja zarządzania ciągłą zdolnością do lotu,
 - M.A.202 lub ML.A.2002 - każda osoba lub organizacja odpowiedzialna zgodnie z pkt M.A.201 lub ML.A.201 (odpowiedzialność za ciągłą zdolność do lotu statku powietrznego), oraz
 - 145.A.60 – organizacja obsługi technicznej,
 - 21.A.3 A – organizacja projektująca, produkująca
- zgłaszają dodatkowo do właściwego organu w zakresie nadzoru lotniczego oraz organizacji odpowiedzialnej za projekt statku powietrznego lub podzespołu wszelkie informacje o każdym incydencie, niesprawności, defekcie technicznym, przekroczeniu ograniczeń technicznych, zdarzeniu, które wskazywałyby, że informacje zawarte w danych opracowanych zgodnie z załącznikiem I (Part-21) do rozporządzenia (UE) nr 748/2012 są niedokładne, niekompletne lub niejednoznaczne, lub też o innych nietypowych okolicznościach, które wpłynęły lub mogły wpłynąć na bezpieczną eksploatację statku powietrznego, ale nie spowodowały wypadku ani poważnego incydentu. Należy zwrócić również uwagę na Rozdz. 4, pkt 4.1, ppkt 11 rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. z 2019 r. poz. 1497) dotyczący obowiązku zgłaszania zdarzeń przez organizatorów skoków spadochronowych.



W oparciu o obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń, działania Prezesa Urzędu polegają między innymi na gromadzeniu i przetwarzaniu informacji o zdarzeniach lotniczych w komputerowej bazie danych (*European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems – ECCAIRS*), a w szczególności:

- gromadzeniu i analizowaniu zgłoszeń zdarzeń lotniczych, raportów z badania zdarzeń i informacji pozyskanych z innych źródeł dla potrzeb kodowania zdarzeń lotniczych,
- standaryzowaniu danych (dot. zdarzeń), z wykorzystaniem taksonomii ICAO ADREP (*Accident/Incident Data Reporting*), HEIDI (*Harmonisation of European Incident Definitions Initiative for ATM*), CAST (*Commercial Aviation Safety Team*) i ATA (*Air Transport Association of America*),
- przygotowywaniu krótkich analiz na podstawie posiadanych danych,
- integracji i rozpowszechnianiu danych pomiędzy krajowymi oraz unijnymi organami i instytucjami lotniczymi.

Wyspecjalizowana komórka Departamentu Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym zajmuje się walidacją – przetwarzaniem danych w systemie ECCAIRS na podstawie zgłoszeń zdarzeń lotniczych od polskich i (gdzie ma to zastosowanie) zagranicznych podmiotów lotniczych, do czego zobowiązuje je rozporządzenie (UE) nr 996/2010 w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz rozporządzenie (UE) nr 376/2014 (stosowane od 15 listopada 2015 r.), jak i ustawa Prawo lotnicze.

Walidacja ma na celu utworzenie zdarzenia - occurrence oraz zapewnienie wysokiej jakości danych, wymaganych w załączniku I do rozporządzenia (UE) nr 376/2014. Dodatkowo, każde utworzone zdarzenie jest analizowane pod kątem Europejskiego Systemu Klasyfikacji Ryzyka (ERCS - *European Risk Classification Scheme*). Celem stosowania ERCS jest umożliwienie zharmonizowanej oceny ryzyka bezpieczeństwa lotniczego w Europie i w różnych domenach lotnictwa. Dodatkowo umożliwia państwom członkowskim ocenę i porównanie względnego ryzyka związanego z różnymi działaniami i odpowiednie dostosowanie nadzoru i strategii łagodzenia ryzyka dla poprawy bezpieczeństwa.

W bazie danych nie rejestruje się danych osobowych.

Z bazy tej korzystają niezależnie, odpowiednio w zakresie swoich kompetencji, Prezes Urzędu oraz PKBWL. Z bazy danych mogą korzystać także właściwe organy państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisja Europejska, jako podmioty uczestniczące w systemie wymiany informacji dotyczących bezpieczeństwa lotniczego – wszystkie zdarzenia z ECCAIRS są co tydzień przekazywane do wspomnianego wcześniej Centralnego Repozytorium Europejskiego - ECR (*European Central Repository for aviation accident and incident reports*).

Od wielu lat obserwowany jest pozytywny trend przyrostu liczby raportowanych zdarzeń lotniczych – dane za konkretne lata można znaleźć w corocznych „Sprawozdaniach o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego”, dostępnych na stronie internetowej Urzędu.



IV.2.2. Kultura Sprawiedliwego Traktowania („Just Culture”)

W ramach Kultury Sprawiedliwego Traktowania („Just Culture”) w obszarze obowiązkowego systemu zgłaszania, w ustawie Prawo lotnicze (art. 135a ust. 7) wprowadzono zakaz dyskryminowania pracowników, którzy dokonali zgłoszenia. Dodatkowo istotny jest przepis art. 135a ust. 8 ustawy Prawo lotnicze, który przewiduje, że z zachowaniem przepisów prawa karnego, nie wszczyna się postępowania w odniesieniu do naruszeń prawa popełnionych z winy nieumyślnej, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których dowiedziano się tylko na podstawie zgłoszenia dokonanego zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania. Powyższe mechanizmy mają zapewnić bezpieczeństwo zgłaszającym, a tym samym umożliwić zgłaszania zdarzeń, o których w inny sposób nie można byłoby się dowiedzieć.

Zgłaszanie naruszeń z zakresu Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture)

W związku z wejściem z dniem 1 kwietnia 2019 r. w życie tzw. „noweli unijnej” ustawy Prawo lotnicze (art. 21 ustęp 2 pkt 15 lit. e) Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego został w myśl art. 16 ust. 12 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 organem odpowiedzialnym za wykonanie ust. 6, 9 i 11 przedmiotowego rozporządzenia.

W związku z powyższym wszelkie informacje o naruszeniu przepisów przez pracodawcę polegających na pociąganiu przez pracodawcę swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu zgłaszania zdarzeń oraz domniemanych naruszeń należy kierować do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Może to obejmować także sytuacje:

- gdy pracownicy są zniechęceni przez pracodawcę lub jego przedstawicieli do zgłaszania zdarzeń lotniczych lub zidentyfikowanych zagrożeń,
- gdy zakazywane jest przesyłanie do właściwych organów informacji wynikających z analiz bezpieczeństwa / ryzyka lub ocen skuteczności podejmowanych działań zapobiegawczo-naprawczych albo,
- gdy personel jest „zachęcany / zmuszany” do poświadczania nieprawdziwych i/lub nieprawidłowo przygotowanych dokumentów o zdatności do lotu statków powietrznych czy wykonanych obsługaach technicznych.

Powyższe zgłoszenia należy przesyłać za pośrednictwem adresu: justculture@ulc.gov.pl.

W przypadku niesłusznego ukarania pracownika dokonującego zgłoszenia przewidziane są sankcje dla pracodawcy określone w ustawie w art. 209ui.

Zgłaszanie zdarzeń lotniczych

Od 1 lutego 2023 r. zgłaszanie zdarzeń lotniczych możliwe jest poprzez system ECCAIRS 2, utworzonej przez Prezesa Urzędu specjalnie do realizacji przedstawionych powyżej zadań, dzięki czemu możliwa jest przyspieszona reakcja Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jak



i Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, a także porównanie opisów zdarzenia (bez dodatkowej papierowej dokumentacji) z różnych perspektyw – jeśli przesłanych zostało kilka zgłoszeń w tej samej sprawie, co znacznie ułatwia jego ocenę.

Zgłoszeniu poprzez platformę ECCAIRS 2 podlegają zarówno zdarzenia lotnicze w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych (ang. *Mandatory Occurrence Reporting System* – MORS) i jak dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych (ang. *Voluntary Occurrence Reporting System* – VORS).

Adres strony internetowej ECCAIRS2 to: <https://e2.aviationreporting.eu/reporting>

Dostęp do zgłoszeń na platformie ECCAIRS 2 posiada Prezes Urzędu oraz Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL). Zgłoszenie w ECCAIRS 2 wymaga wypełnienia formularza on-line (i ew. dołączenia załączników), bez konieczności wysyłania dokumentów oddzielnie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego i PKBWL.

Podmioty lotnicze mają możliwość założenia konta na platformie ECCAIRS 2, dzięki czemu mogą gromadzić zdarzenia lotnicze, do których doszło w ramach prowadzącej działalności lotniczej.

Należy przy tym zaznaczyć, że ECCAIRS 2 jest narzędziem do zgłaszania zdarzeń lotniczych lub innych okoliczności, które mogłyby stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych, jednakże nie jest to platforma do składania skarg za naruszenie przez przewoźnika lotniczego przepisów wynikających z rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. Urz. UE L 46 z 17.2.2004, str. 1, z późn. zm.).

Wykaz klasyfikujący zdarzenia lotnicze podlegające zgłaszaniu w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych został zamieszczony w załączniku I do rozporządzenia (UE) 2015/1018, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem (UE) nr 376/2014. Należy pamiętać, że katalog ten jest otwarty.

Analiza zgłoszeń

Analiza zgłoszeń powinna doprowadzić do ustalenia wszelkich wymaganych działań zapobiegawczych i/lub naprawczych. Tym samym niezbędna jest klasyfikacja poziomu ryzyka każdego zgłoszenia do bazy, która zapewni podstawowe informacje dla procesu zarządzania ryzykiem w skali kraju.

Analizy tych danych dokonuje zespół specjalistów ds. analizy poziomu bezpieczeństwa, którego zadanie polega na:

- opracowaniu i monitorowaniu SPIs dla wszystkich głównych zagrożeń bezpieczeństwa,
- identyfikacji trendów,



- opracowaniu szczegółowych analiz dotyczących konkretnych zagadnień bezpieczeństwa,
- promowaniu wykorzystania wyników w działaniach następczych prowadzonych przez Nadzór.

Dane uzyskane z analiz mają pozytywny – kierunkujący wysiłki wpływ na działalność Nadzoru, a dzięki dostępności dla środowiska lotniczego stanowią wsparcie dla SMS w podmiotach lotniczych.

Zgodnie z przepisami unijnymi CAT.GEN.MPA.200 lit. e) rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 oraz z wymaganiami art. 29 ustawy z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. U. z 2022 r. poz. 1715), operator lotniczy ma obowiązek niezwłocznego zgłaszania Prezesowi Urzędu oraz odpowiednim organom państwa:

- wszelkich wypadków lub incydentów z materiałami niebezpiecznymi,
- wykrycia niezgłoszonego lub nieprawidłowo zgłoszonego ładunku lub poczty zawierającej materiały niebezpieczne,
- znalezienia materiałów niebezpiecznych przenoszonych przez pasażerów lub członków załogi, bądź w ich bagażu, niezgodności z przepisami części 8 Instrukcji Technicznych Bezpiecznego Transportu Towarów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną (ICAO Dok. 9284–AN/905).

W przypadku otrzymania zgłoszenia, o którym mowa powyżej, Prezes Urzędu podejmuje działania mające na celu zapobieżenie powtarzalności wypadków i incydentów z udziałem materiałów niebezpiecznych transportowanych drogą powietrzną, w szczególności poprzez przeprowadzenie postępowania wyjaśniającego w sprawie okoliczności takiego zdarzenia, w zakresie, jaki uzna za stosowny wobec wagi konkretnego przypadku.

Zgodnie z w/w rozporządzeniem (UE) nr 376/2014, każda organizacja mająca siedzibę na terenie Polski jest zobowiązana opracować procedurę analizy zdarzeń w celu identyfikacji zagrożeń dla bezpieczeństwa związanych z określonymi zdarzeniami lub grupami zdarzeń. W oparciu o tę analizę organizacja określa wszelkie odpowiednie działania naprawcze lub zapobiegawcze w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego, a następnie ustanawia procedurę monitorowania wdrażania tych działań oraz oceny ich skuteczności. Ponadto organizacja, bez uszczerbku dla innych przepisów, ma obowiązek zgłaszać do Prezesa Urzędu wszystkie zdarzenia lotnicze oraz wszelkie analizy tych zdarzeń dotyczące.

IV.2.3. Dobrowolny i poufny / anonimowy system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym

Zgodnie z art. 135c ust. 1 ustawy Prawo lotnicze prowadzony jest dobrowolny i poufny system zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym, który umożliwia zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego,



ale które zgłaszający odczuwa jako istniejące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

Powyższe rozwiązanie prawa krajowego spójne jest z regulacjami rozporządzenia (UE) nr 376/2014. Zgodnie z art. 5 przedmiotowego rozporządzenia, państwo członkowskie ustanawia system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń ułatwiającego gromadzenie danych dotyczących zdarzeń nieraportowanych w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.

Artykuł 6 w/w rozporządzenia nakłada na państwo członkowskie obowiązek wyznaczenia podmiotu, który w sposób niezależny zajmować się będzie gromadzeniem, oceną, przetwarzaniem, analizą i przechowywaniem danych, a obsługa zgłoszeń ma się odbywać w sposób zapobiegający wykorzystywaniu informacji do celów innych niż bezpieczeństwo i zabezpieczać poufność tożsamości zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniu. Ta gwarancja anonimowości źródła – powtórzona również w art. 16 w/w rozporządzenia – jest niezwykle istotna dla promowania systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń.

Prezes Urzędu, we współpracy z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych, zdecydował o wdrożeniu ECCAIRS 2, który ma realizować również powyższe cele (zarówno MORS jak i VORS). Jest to zdecydowane ułatwienie dla zgłaszających, gdyż jak wspomniano w poprzednim podrozdziale zgłoszeniu poprzez ECCAIRS 2 podlegają zarówno zdarzenia w ramach systemu obowiązkowego (*mandatory* - MORS) i jak dobrowolnego / poufnego (*voluntary / confidential* – VORS), co w konsekwencji pozwala na uzyskiwanie większej ilości informacji na temat potencjalnych nieprawidłowości wpływających na bezpieczeństwo lotnicze.

Przynależność zdarzenia do systemu dobrowolnego zgłaszania zdarzeń lotniczych (VORS) lub obowiązkowego (MORS) zależy od spełnienia dwóch warunków:

- czy zgłaszający został wymieniony w wykazie osób dokonujących zgłoszeń (art. 4 ust. 6 rozporządzenia (UE) nr 376/2014),
- czy zdarzenie zostało wymienione w wykazie klasyfikującym zdarzenia (rozporządzenie (UE) nr 2015/1018).

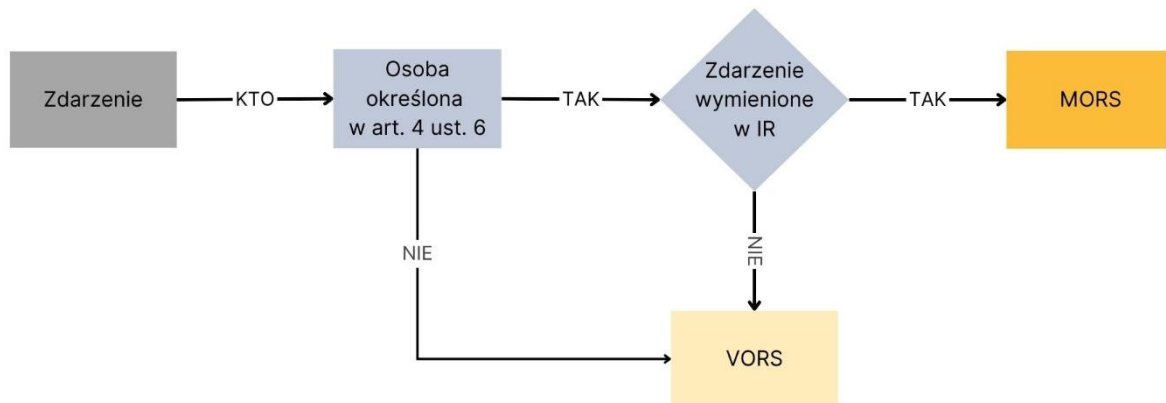
Poniżej przedstawiono trzy warianty spełnienia ww. warunków:

- jeśli zgłoszenie zdarzenia jest dokonywane przez osobę fizyczną wymienioną w wykazie oraz zgłaszane zdarzenie jest wymienione w wykazie klasyfikacyjnym to zdarzenie należy do MORS;
- jeśli zgłoszenie zdarzenia jest dokonywane przez osobę fizyczną wymienioną w wykazie oraz zgłaszane zdarzenie nie występuje w wykazie klasyfikacyjnym to zdarzenie należy do VORS;



- jeśli zgłoszenie zdarzenia jest dokonywane przez osobę fizyczną niewymienioną w wykazie to zdarzenie należy do VORS.

Schemat różnic pomiędzy systemem obowiązkowym (MORS) i dobrowolnym (VORS)



Więcej informacji dotyczących dobrowolnego systemu raportowania zdarzeń lotniczych (VORS) można znaleźć na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w podzakładce Zarządzanie Bezpieczeństwem-Zdarzenia Lotnicze, w załączonej prezentacji multimedialnej:

https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczenstow_lotow/kultura-promocja-bezpieczenstwa/Prezentacja-VORS--dobrowolny-system-zg%C5%82aszania.pdf

IV.2.4. Udostępnianie informacji dotyczących zdarzeń lotniczych

Udostępnianie informacji o zdarzeniach lotniczych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego realizowane jest w oparciu o przepisy ustawy o dostępie do informacji publicznej.

Jednakże ze względu na to, że obszar lotnictwa jest w znacznym stopniu regulowany przepisami wydawanymi przez odpowiednie organy UE, zasady oraz tryb dostępu do informacji o zdarzeniach lotniczych zawarte są w odpowiednich rozporządzeniach UE (376/2014, 996/2010 oraz 2015/1108).

W związku z powyższym w celu uzyskania informacji o zdarzeniach lotniczych konieczne jest wypełnienie odpowiedniego formularza.

Z kolei w przypadku statków powietrznych nie podlegających przepisom UE, ale podlegającym pod przepisy krajowe (zaliczanych do załącznika I do rozporządzenia bazowego), udostępnianie informacji odbywa się – stosownie do art. 135b ust. 4 ustawy Prawo lotnicze, również zgodnie z przepisami odpowiednich rozporządzeń UE (376/2014, 996/2010 oraz 2015/1108).

W ramach obowiązującego systemu prawnego określono tzw. zainteresowane strony (w rozumieniu załącznika II do rozporządzenia (UE) nr 376/2014), którym można przekazać



wnioskowane informacje - przygotowane w postaci odpowiednio uogólnionej - zagregowanej, zdepersonalizowanej i zanonimizowanej.

Wzory wniosków o informacje o zdarzeniach podlegających pod przepisy europejskie lub krajowe, jak również listę zainteresowanych stron, można znaleźć na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, na podzakładce Zarządzanie Bezpieczeństwem-Zdarzenia Lotnicze:

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/zdarzenia-lotnicze/udostepnianie-informacji-dotyczacych-zdarzen-lotniczych/4265-udostepnianie-informacji-o-zdarzeniach-podlegajacych-pod-przepisy-krajowe>.

Informacje przekazane na podstawie przedmiotowego wniosku są udostępniane wyłącznie w celach związanych z bezpieczeństwem lotniczym, jak określono w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014, rozporządzeniu (UE) nr 996/2010 i rozporządzeniu Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, a nie w innych celach, takich jak, w szczególności, przypisanie winy lub odpowiedzialności, ani nie w celach handlowych / komercyjnych.

Wnioskodawca nie ma prawa ujawniać nikomu informacji bez pisemnej zgody Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Niedopełnienie tych warunków może prowadzić do odmowy dostępu do informacji oraz, w stosownych przypadkach, do nałożenia sankcji.

W przypadku zainteresowania informacjami / danymi dotyczącymi zarówno zdarzeń statków powietrznych podlegających pod przepisy krajowe (ujętych w załączniku I do rozporządzenia bazowego) jak i tych podlegających pod przepisy europejskie (posiadających Certyfikat Typu wydany / uznany przez EASA i/lub prowadzących operacje wg przepisów wspólnotowych) konieczne jest spełnienie wszystkich wymienionych powyżej wymagań i wypełnienie obu wniosków.



ROZDZIAŁ V – Promocja bezpieczeństwa

Kultura Bezpieczeństwa, obejmująca Kulturę Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*) to wszelkie działania prowadzące do podniesienia świadomości z zakresu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, mające na celu m.in. zwiększanie liczby zgłaszanych zdarzeń, zarówno w ramach obowiązkowego, jak i dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych. Zakłada się bowiem, że ludzie popełniają i będą popełniać błędy, jednak istotne jest, żeby przyznawali się do nich, gdyż dzięki temu przyczyniają się do usprawnienia procedur mających na celu poprawę bezpieczeństwa lotniczego.

Kultura Sprawiedliwego Traktowania zapewniana jest poprzez regulacje prawne. Wspierana jest praktycznymi działaniami mającymi na celu podnoszenie świadomości z zakresu bezpieczeństwa.

Załącznik 19 do Konwencji chicagowskiej stanowi wprost, że ochrona informacji dotyczącej bezpieczeństwa przed jej nieprawidłowym użyciem jest podstawą dla zapewnienia jej ciągłej dostępności – użycie takiej informacji do innych celów może ograniczyć jej dostępność w przyszłości. Podkreśla się, że takie informacje zbierane są jedynie w celu poprawy bezpieczeństwa lotniczego. Wykorzystanie tych informacji w postępowaniach dyscyplinarnych, cywilnych, administracyjnych, karnych jest co do zasady wyjątkiem możliwym do zrealizowania jedynie w przypadkach udowodnienia świadomego spowodowania szkody lub rażącego niedbalstwa. Powyższe postanowienia Załącznika 19 do Konwencji chicagowskiej mają szczegółowe odzwierciedlenie w art. 134 ustawy Prawo lotnicze podkreślającym, że PKBWL nie orzeka co do winy i odpowiedzialności prowadząc badanie okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych. Udostępnianie wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych wypadków i incydentów lotniczych uzyskanych podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego do innych celów niż zapobieganie wypadkom i incydentom lotniczym może być dokonane jedynie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub administracyjnego za zgodą sądu. Wówczas właściwym do rozpoznania sprawy jest Sąd Okręgowy w Warszawie, a orzekając o udostępnieniu wyników badań PKBWL bierze pod uwagę, czy takie udostępnienie jest ważniejsze niż negatywne skutki, które mogą wynikać z takiego działania bezpośrednio dla kraju oraz w skali międzynarodowej, jak również dla danego badania lub przyszłych badań zdarzeń lotniczych. Zgodnie z art. 134 ust. 1f ustawy Prawo lotnicze członkowie PKBWL mają również zapewnioną ochronę i nie mogą być przesłuchiwani w charakterze świadków.

Należy przy tym pamiętać, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego został w myśl art. 16 ust. 12 rozporządzenia (UE) nr 376/2014 organem odpowiedzialnym za wykonanie art. 16 ust. 6, 9 i 11 przedmiotowego rozporządzenia, czyli m.in. zagwarantowanie i realizowanie przez organizacje lotnicze zasad Kultury Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*), w tym ochrony pracowników i personelu kontraktowego, którzy zgłosili zdarzenie lub byli wymienieni w zgłoszeniach zdarzeń zgromadzonych zgodnie z art. 4 i 5, przed ponoszeniem jakiegokolwiek uszczerbku ze strony swojego pracodawcy lub organizacji, dla której są świadczony usługi, z powodu informacji przekazanych przez zgłaszającego.



Nie bez znaczenia w promowaniu idei Kultury Sprawiedliwego Traktowania pozostają działania takie jak:

- konferencje, warsztaty i seminaria organizowane przez Prezesa Urzędu poświęcone zagadnieniom zarządzania bezpieczeństwem i Kultury Bezpieczeństwa,
- dedykowane problematyce Kultury Sprawiedliwego Traktowania konferencje, warsztaty i seminaria dla przedstawicieli Prokuratury, Sędziów i Policji współorganizowane przez Prezesa Urzędu,
- Biuletyny Bezpieczeństwa ULC i inne materiały doradczo-informacyjne wydawane przez Departament Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym,
- szkolenia pracowników Urzędu,
- analizy bezpieczeństwa prowadzone i publikowane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego,
- komunikaty wydawane przez Prezesa Urzędu,
- wymiana informacji mających istotny wpływ na bezpieczeństwo na poziomie Unii Europejskiej i organizacji międzynarodowych (np. IATA, EUROCONTROL, etc.).

Z inicjatywy Urzędu powstały również:

- Deklaracja w sprawie kultury bezpieczeństwa w lotnictwie oraz
- Porozumienie w ramach przystąpienia do Forum Wymiany Danych SMS,

których celem jest podnoszenie świadomości i zarazem poziomu bezpieczeństwa w podmiotach lotniczych. Deklaracja i porozumienie są podpisywane podczas różnego rodzaju warsztatów i corocznych Konferencji Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

V.1. Deklaracja w sprawie kultury bezpieczeństwa w lotnictwie.

W październiku 2017 r. została przedstawiona przez Prezesa Urzędu Deklaracja w sprawie Kultury Bezpieczeństwa, której sygnatariusze zobowiązują się wdrażać Kulturę Sprawiedliwego Traktowania oraz propagować poprawę bezpieczeństwa transportu lotniczego.

Bezpieczeństwo ma największe znaczenie dla całego społeczeństwa jak również szeroko rozumianej branży lotniczej. Jest warunkiem niezbędnym dla funkcjonowania i zrównoważonego rozwoju transportu powietrznego. Każdy – prowadzący działalność lotniczą powinien dążyć do ciągłego podnoszenia poziomu bezpieczeństwa, a każdy pracownik ma kluczowe znaczenie dla całego systemu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego.

Raportowanie zdarzeń - które mają lub mogą mieć potencjalnie wpływ na bezpieczeństwo – jest absolutnie kluczowe umożliwiając identyfikację już istniejących zagrożeń, jak i pozwalając oszacować prawdopodobieństwo ich realizacji.

Kultura Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*) – to warunek niezbędny dla skutecznie działającego systemu zgłaszania zdarzeń. To również wysoki poziom zaufania pomiędzy pracownikami a kierownictwem, poczucie wspierania wspólnych wartości i propagowania dobrych praktyk.



Dlatego tak ważne jest stosowanie powyższych zasad przez wszystkich uczestników rynku lotniczego – instytucje administracji publicznej (ministra właściwego ds. transportu, Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezesa Urzędu Transportu Kolejowego, Prezesa Urzędu), instytucje naukowe (Sieć Badawcza Łukasiewicz – Instytut Lotnictwa), jak również podmioty świadczące usługi lotnicze (przewoźnicy, porty lotnicze, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Instytut Meteorologii i Gospodarki Wodnej – Państwowy Instytut Badawczy, podmioty obsługi naziemnej i technicznej, aerokluby, ośrodki szkoleniowe).

Deklaracja jest otwarta do podpisu dla wszystkich organizacji działających w sektorze lotniczym – niezależnie od wielkości i rodzaju świadczonych usług. Jedynym warunkiem jest traktowanie priorytetowo bezpieczeństwa.

Jak dotąd deklarację podpisało kilkudziesięciu sygnatariuszy.

V.2. Porozumienie w ramach przystąpienia do Forum Wymiany Danych SMS.

Forum powstało i działa pod egidą Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Przystąpienie do grona Sygnatariuszy tego Porozumienia jest kolejnym elementem Kultury Bezpieczeństwa w Lotnictwie, a jego podpisanie jest dobrowolne. Główną ideą Porozumienia jest wymiana istotnych informacji dotyczących badania zdarzeń lotniczych, zidentyfikowanych zagrożeń i działań następczych, w celu przeprowadzenia pełnego badania zdarzenia lotniczego, a które wymaga wymiany informacji pomiędzy wszystkimi zainteresowanymi stronami biorącymi udział w zdarzeniu. Porozumienie zakłada, że przekazywane dane wykorzystywane będą z pełnym zachowaniem zasad Kultury Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*) i służyć będą wyłącznie w celu poprawy stanu bezpieczeństwa.

V.3. Szkolenia, warsztaty i seminaria

Prezes Urzędu organizuje cyklicznie konferencje, seminaria i warsztaty poświęcone zagadnieniom związanym z zarządzaniem bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Celem tych spotkań jest omówienie aktualnie poruszanych przez środowisko lotnicze zagadnień dotyczących bezpieczeństwa. W konferencjach biorą udział przedstawiciele organizacji lotniczych (m. in. organizacji szkolenia lotniczego, zarządzających lotniskami, operatorów lotniczych), piloci oraz inni użytkownicy przestrzeni powietrznej. Część spotkań organizowana jest w formule warsztatowej – tak, aby położyć większy nacisk na aspekty praktyczne omawianych zagadnień. Spotkania z reguły organizowane są z uwzględnieniem podziału na lotnictwo komercyjne i ogólne – celem indywidualnego dotarcia do poszczególnych grup odbiorców.

Tematyka konferencji skupia się jednak przede wszystkim na promowaniu Kultury Bezpieczeństwa – w tym Kultury Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*) i uświadamianiu wszelkich aspektów z tym związanych – zarówno praktycznych, jak i formalno-prawnych regulacji w tym zakresie. Udział w konferencjach przedstawicieli środowiska lotniczego, jak również PKBWL, sprzyja pełniejszej wymianie wiedzy i dobrych praktyk. Konferencje są także dobrą okazją do omówienia aktualnych inicjatyw Urzędu w zakresie zarządzania bezpieczeństwem oraz przedstawienia nowych propozycji Unii Europejskiej.



Zgodnie z obowiązującą w Urzędzie Polityką Szkoleniową cyklicznie organizowane są też szkolenia wewnętrzne dla pracowników, mające na celu aktualizowanie wiedzy z zakresu zarządzania bezpieczeństwem oraz Kultury Sprawiedliwego Traktowania (*Just Culture*).

Wewnętrzne regulacje i procedury Urzędu zapewniają, że pracownicy:

- są świadomi istnienia KPBwLC,
- mają dostęp do informacji dotyczących bezpieczeństwa,
- posiadają informacje o przyczynie podejmowanych działań z zakresu bezpieczeństwa,
- posiadają informacje o przyczynie wprowadzanych / zmienianych procedur z zakresu bezpieczeństwa.

V.4. Materiały promujące bezpieczeństwo

Prezes Urzędu aktywnie wspiera wydawanie wszelkiego rodzaju materiałów promujących bezpieczeństwo w lotnictwie cywilnym.

Roczne sprawozdania o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego

Udostępnianie opinii publicznej zagregowanych informacji o poziomie / stanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym i rozpowszechnianie ich wśród branży lotniczej jest wymaganiem stawianym całemu międzynarodowemu środowisku lotniczemu, w tym nadzorom i przemysłowi. Rzetelne i transparentne informowanie o poziomie bezpieczeństwa jest podstawą tworzenia Kultury Bezpieczeństwa i kreowania atmosfery zaufania do transportu lotniczego i lotnictwa jako takiego i właśnie dlatego Urząd Lotnictwa Cywilnego wychodząc naprzeciw tym oczekiwaniom opracowuje Roczne sprawozdania o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego, dostępne na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w podzakładce Zarządzanie Bezpieczeństwem-Sprawozdania z wykonywania zadań lotniczych.

<https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/sprawozdania-o-stanie-bezpieczenstwa-lotnictwa-cywilnego>

Zawierają one skonsolidowane informacje dotyczące osiąganego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Celem Urzędu jest, by sprawozdania te stanowiły istotną pomoc i płaszczyznę odniesienia dla procesów bieżącego monitorowania oraz analizy trendów w organizacjach lotniczych działających na polskim rynku lotniczym, m.in. do ulepszenia procesów decyzyjnych opartych na analizach ryzyka.

Dokument opisuje stan bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym za dany rok – w odniesieniu do lat poprzednich. Jego celem jest przedstawienie w zagregowanej formie osiągniętego w lotnictwie cywilnym poziomu bezpieczeństwa, wyrażonego za pomocą danych liczbowych, będących efektem analizy informacji zgromadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz EASA.



Częściowa adaptacja formy i zakresu analogicznego sprawozdania EASA ASR pozwala na porównanie stanu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej z poziomem bezpieczeństwa osiąganym w skali europejskiej, dzięki czemu możliwe jest znacznie szersze spojrzenie na tę kwestię niż dotychczas.

Sprawozdania o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego są przykładami wykorzystywania informacji zgromadzonych m.in. poprzez system ECCAIRS2, w celu ich analizy i użycia płynących z niej wniosków do podnoszenia poziomu bezpieczeństwa w skali całego kraju. Na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w podzakładce Zarządzanie Bezpieczeństwem, dostępne są również inne analizy, w tym m.in.:

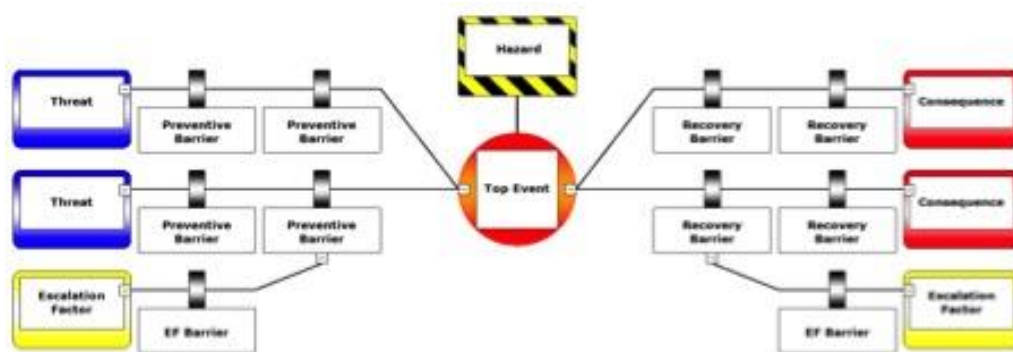
- Studium niezawodności małych samolotów i silników tłokowych,
- Zdarzenia lotnicze powodowane niesprawnościami instalacji płatowcowych zespołów napędowych - propozycje działań podwyższenia poziomu bezpieczeństwa,
- Wpływ aktywności zwierząt na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, czy
- Roczna analiza zdarzeń z ptakami.

Diagram Bow-Tie

Diagram Bow-Tie został opracowany m.in. w celu łatwiejszego zrozumienia i przejrzystsze zaprezentowania możliwych scenariuszy ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa. Stanowi jedno z wielu dostępnych narzędzi do przedstawiania modeli barier ochronnych pozwalających na stopniową – celowaną eliminację lub izolację źródeł zagrożeń i minimalizację skutków zdarzeń niepożądanych, pomagającym w identyfikacji najefektywniejszych działań zapobiegawczo-naprawczych i zarządzaniu ryzykiem. Diagram ten skupia się na efektywności barier zapobiegawczych i/lub naprawczych stosowanych w kontekście zidentyfikowanego zagrożenia oraz zwrócenie uwagi na czynniki wpływające na funkcjonowanie tych barier.

Głównym atutem diagramu Bow-Tie jest wizualizacja poszczególnych ról, zadań, procedur i procesów łagodzenia ryzyka. Diagram pozwala spojrzeć na procesy organizacyjne przez pryzmat odniesienia ich do zidentyfikowanych zagrożeń. Metoda znajduje również zastosowanie w procesie badania zaistniałych zdarzeń oraz przeprowadzania audytów bezpieczeństwa.

Metoda Bow-Tie łączy drzewo błędów (lewa strona diagramu) i drzewo zdarzeń (prawa strona diagramu) w jeden scenariusz ryzyka.



Schemat poglądowy podstawowego diagramu Bow-Tie Bow-Tie.

Urząd Lotnictwa Cywilnego stosuje metodę Bow-Tie, aby z perspektywy systemu lotniczego kontrolować obszary zagrożeń określone w Krajowym Planie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Urząd Lotnictwa Cywilnego zachęca podmioty lotnicze do wdrażania w swoich Systemach Zarządzania Bezpieczeństwem zaproponowanych barier zapobiegawczych i naprawczych w kontekście wskazanych zagrożeń.

Na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w podzakładce Zarządzanie Bezpieczeństwem-Analiza Bezpieczeństwa, znajduje się prezentacja - Metoda Bow Tie, która bardziej szczegółowo wyjaśnia zasadę działania narzędzia.

https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczenstow_lotow/analizy/Bow-Tie_Prezentacja_v1.pdf

Dostępne są również wykonane już diagramy, w tym m.in.:

- Diagram Bow-Tie Ptaki,
- Diagram Bow-Tie DGR (materiały niebezpieczne),
- Diagram Bow-Tie BSP (bezzałogowe statki powietrzne).

Biuletyny Bezpieczeństwa ULC

W przeszłości Zespół do spraw dobrowolnego i poufnego systemu zgłaszania informacji mających wpływ na bezpieczeństwo lotów w lotnictwie cywilnym wydawał – w oparciu o analizę otrzymywanych zgłoszeń – swój Biuletyn Bezpieczeństwa udostępniany szerokiemu gronu użytkowników. Od 2017 rolę tę przejął Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, publikując kwartalny Biuletyn Bezpieczeństwa ULC. Kolejne numery tego Biuletynu Bezpieczeństwa ULC są dostępne na stronie internetowej Urzędu, w dedykowanej podzakładce Zarządzanie Bezpieczeństwem-Kultura i Promocja Bezpieczeństwa.

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/kultura-i-promocja-bezpieczenstwa/biuletyny-bezpieczenstwa-ulc>



Urząd Lotnictwa Cywilnego współpracował również z Zespołem do spraw bezpieczeństwa w zakresie Lotnictwa Ogólnego (ang. *European General Aviation Safety Team* – EGAST) przy wydawaniu publikacji, których zadaniem jest podnoszenie poziomu bezpieczeństwa. Obecnie funkcję tę pełni Safety Promotion Network (SPN), a współpraca z EASA w tej materii trwa.

<https://www.easa.europa.eu/en/domains/safety-management/safety-promotion/safety-promotion-network-spn>

Prezes Urzędu podejmuje także szereg inicjatyw związanych z promocją bezpieczeństwa, wśród których wymienić należy przynajmniej:

- warsztaty i seminaria organizowane dla środowiska lotniczego,
- czynny udział w spotkaniach grup międzynarodowych ekspertów, w tym ciałach doradczych ICAO i EASA,
- kampanie edukacyjne obejmujące, ulotki, spoty informacyjne w mediach oraz dedykowaną zakładkę na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego, gdzie znaleźć można:

Kampanie edukacyjno-informacyjne zrealizowane dotychczas:

<https://www.ulc.gov.pl/pl/kampanie-edukacyjne>

Kilka przykładowych kampanii:

- [Obsługa samolotu z chirurgiczną precyzją](#)
- [Spraw, aby latanie stało się jeszcze bezpieczniejsze i zgłaszaj zdarzenia lotnicze. Prawo Cię chroni!](#)
- [Bezpiecznego luku!](#)
- [Nie pakuj się w kłopoty](#)
- [Sprawdź, czy możesz tu latać dronem](#)
- [Miej drony pod kontrolą](#)

V.6. Zalecane dobre praktyki w obszarze bezpieczeństwa

Wydawane przez Prezesa Urzędu „Zalecane dobre praktyki w obszarze bezpieczeństwa” oraz wytyczne mają na celu poprawę poziomu bezpieczeństwa w oparciu o wnioski wyciągnięte z prowadzonych analiz bezpieczeństwa, jak również w oparciu o zaistniałe zdarzenia lotnicze, a także współpracę z PKBWL. „Zalecane dobre praktyki w obszarze bezpieczeństwa” stanowią uzupełnienie do zaleceń bezpieczeństwa wydawanych przez PKBWL i publikowane są na stronie internetowej Urzędu.



PODSUMOWANIE

Lotnictwo odgrywa istotną rolę w rozwoju gospodarczym i społecznym Polski. W interesie wszystkich jest, aby sektor ten rozwijał się w sposób stały i zrównoważony. Stosowane w lotnictwie innowacje, takie jak nowe technologie, nowe rodzaje operacji i formy działalności czy nowe typy statków powietrznych przyczyniają się do wzrostu gospodarczego kraju.

Nie ma idealnych systemów bezpieczeństwa. Nawet najbardziej złożone i skuteczne systemy bezpieczeństwa wymagają ciągłego doskonalenia, aby odzwierciedlać rosnącą różnorodność i dynamiczne zmiany, a także odpowiadać na bieżące potrzeby branży lotniczej. Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym powinien ewoluować wraz ze zmianami w przepisach na poziomie globalnym, regionalnym, unijnym i krajowym, aby stanowić aktualny opis porządku prawnego w tym zakresie, wskazywać kierunki działania, które powinny być ujęte w KPB oraz wspierać funkcje kontrolne ULC.