

## **Założenia Krajowego Programu Bezpieczeństwa (SSP/ICAO), a wynikające z tego obowiązki państwa w ujęciu EASA.**

Wojciech Netkowski

Urząd Lotnictwa Cywilnego

### **Streszczenie prezentacji**

Z racji struktury organizacyjnej lotnictwa cywilnego w Polsce określonej w ustawie Prawo lotnicze najszerszy zakres obowiązków należy do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jednak wdrożenie krajowego programu bezpieczeństwa (SSP) ze względu na swój wielowątkowy zasięg wymaga współpracy nie tylko różnych instytucji państwowych, ale także poważnego zaangażowania środowiska lotniczego. Proponowane przez ICAO główne zmiany w obszarze zarządzania bezpieczeństwem polegają na zarządzaniu ryzykiem i ocenie ryzyka, co dotychczas w polskim lotnictwie cywilnym nie było praktykowane.

Zaangażowanie środowiska lotniczego będzie zależało od wielu czynników, jednak najpoważniejszym argumentem przemawiającym za taką koniecznością jest fakt, że część Krajowego Programu Bezpieczeństwa dotyczy bezpośrednio działalności małych certyfikowanych podmiotów lotniczych. Do tych podmiotów należą organizacje treningowe, obsługowe, projektujące, operatorzy lotniczy, których działalność powinna być oparta na zasadach świadomego zarządzania bezpieczeństwem.

(SMM 9857 ICAO pkt. 11.2.1 „SSP jest systemem zarządzania pozwalającym Państwom zarządzać bezpieczeństwem. Wdrażanie SSP musi odpowiadać wielkości i złożoności systemu lotnictwa w danym Państwie i może wymagać koordynacji pomiędzy wieloma władzami odpowiedzialnymi za poszczególne funkcje Państwa związane z lotnictwem cywilnym”).

Z podstawowych ram SSP określonych przez ICAO oraz European Aviation Safety Programme (EASP) proponowanym przez EASA wynika, że program będzie wtedy sprawnie funkcjonował, gdy na poziomie Państwa zostaną określone właściwe kompetencje i zadania dla odpowiednich jego organów oraz kryteria jakie będą stosowane przez Państwo dla utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa poprzez stosowanie odpowiednich do rodzaju operatora zasad zarządzania bezpieczeństwem.

ICAO w wspomnianym wyżej podręczniku proponuje aby przed implementacją przepisów została przeprowadzona na szeroką skalę akcja popularyzacyjna i szereg przedsięwzięć dających możliwość wszystkim stronom zapoznania się z nową jakością i standardami w obszarze bezpieczeństwa.

Wydaje się, że proponowane podejście uwzględnia różnice w systemach prawno administracyjnych i poziomie kultury bezpieczeństwa (Safety Culture) w lotnictwie każdego z Państw, chociaż dąży się przeciw do standaryzacji wielu obszarów funkcjonowania lotnictwa.

EASA w proponowanym Europejskim Programie Bezpieczeństwa i w Europejskim Planie Bezpieczeństwa bardzo szeroko omawia problematykę oceny ryzyka w oparciu o analizę danych pochodzących z wniosków wynikających z wypadków i poważnych incydentów (activ) oraz z analizy zagrożeń zidentyfikowanych podczas analizy incydentów, zdarzeń zagrażających bezpieczeństwu i analizy zagrożeń, które przyczyniać się mogą do powstania ryzyka. Utrzymanie więc poziomu bezpieczeństwa na akceptowalnym poziomie

bezpieczeństwa oraz identyfikacja zagrożeń przed wypadkiem (proactiv – predictiv) są ogólnie mówiąc podstawowymi założeniami Programu.

Do podmiotów lotniczych skierowane jest zatem podstawowe działanie, jakie ma być realizowane w ramach SMS Safety Management System, a mianowicie identyfikacja zagrożeń „u źródeł” oraz podejmowanie takich działań zaradczych, które utrzymają funkcjonowanie podmiotu na pożądanym poziomie bezpieczeństwa (określonym przez podmiot i zaakceptowanym przez państwo, czyt. nadzór lotniczy) przy jednoczesnym zachowaniu zdolności bezpiecznej realizacji założonych celów.

Program EASA nakreśla, a nawet narzuca dla lotnictwa komercyjnego obszary zagrożeń (Top five) lub Safety Performance Indicators (SPIs). Jednak dla lotnictwa ogólnego Program nie przewiduje takiego podejścia. Jedynym wskaźnikiem w lotnictwie ogólnym proponowanym przez EASA jest bezwzględna liczba ofiar śmiertelnych. W Polsce wskaźnik ten w skali 10 letniej średniej kroczącej wynosi aktualnie 11 osób rocznie.

Czy jest to liczba akceptowalna (akceptowalny poziom)?

Problemem pojawiającym się bardzo wyraźnie w omawianym obszarze jest metodologia prowadzenia oceny ryzyka. EASA nie wskazuje w swoim Programie ani w Planie idealnego rozwiązania. Decyzja o wyborze sposobów oceny ryzyka pozostawiona jest Państwu i nadzorowanym podmiotom. Z analizy literatury w tym temacie wynika, że wybór metodologii nie powinien wpłynąć na poziom dokonywanych ocen.

W sprawie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym ustawa Prawo lotnicze nakłada różny zakres obowiązków na poniżej wymienione organa lub podmioty:

- a. ministra właściwego ds. transportu w art. 159.1 Dział VII Rozdział I Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych,
- b. Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, podmioty lotnicze w art. 134 – 139 Dział VI, Rozdział 3, Zarządzanie bezpieczeństwem lotów oraz badanie wypadków i incydentów
- c. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w art. 21.2. pkt 15) Dział II, Rozdział 2, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
- d. Użytkowników statków powietrznych, których działalność podlega certyfikacji w art.158 Dział VII, Rozdział I Nadzór nad eksploatacją statków powietrznych.

Program bezpieczeństwa realizowany na poziomie kraju spowoduje zmiany sposobu i zarządzania bezpieczeństwem lotów na wszystkich jego szczeblach. Świadomość zagrożeń i umiejętne zarządzanie ryzykiem jest nieodłącznie związane z każdą ludzką działalnością. Bez właściwego rozpoznania zagrożeń, oceny ryzyka i ustalenia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa w operacjach lotniczych, funkcjonowanie lotnictwa w przyszłości może nie być akceptowane.

Odrębną kwestią są zasoby finansowe i kadrowe konieczne nie tylko do opracowania programu ale także na właściwą jego promocję a następnie wdrożenie i realizowanie wymogów Programu oraz monitorowanie efektywności jego funkcjonowania.