



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LBM/051-0007/01/10

Warszawa, 2010.03.17

Krajowe Towarzystwo Lotnicze
- AOPA Poland
ul. Gen. S. Kaliskiego 57 lok. 11
01-476 Warszawa



Szanowni Państwo,

Odpowiadając na Państwa wniosek z 14 lutego br. na początek pragnę wyrazić zrozumienie dla faktu, że wiedza środowiska lotniczego na temat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management Systems), konieczności jego wprowadzenia i stosowania jest jeszcze tak mało powszechna.

Z komentarza, formy zadanych pytań i żądań wyrażonych w Państwa piśmie wyłania się także niezrozumienie celu oraz intencji działań podjętych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w sprawie realizacji zadania jakim jest studium bezpieczeństwa lotniska Warszawa-Babice.

Istotny w tym kontekście jest fakt, że Urząd Lotnictwa Cywilnego, pomimo uzasadnionych wątpliwości, zezwolił na wykorzystanie lotniska Warszawa-Babice przez lotnictwo cywilne ponosząc za tę decyzję prawną odpowiedzialność. Próba stworzenia oceny ryzyka została podjęta w celu zapewnienia bezpiecznego korzystania z tego lotniska.

Na obecnym etapie - nie ukończonego opracowania - nie widzę uzasadnionego powodu do składania, tak szczegółowych wyjaśnień, jakich oczekują Państwo we wspomnianym wniosku.

W piśmie z 12 stycznia 2010 r. skierowanym do podmiotów bazujących na lotnisku Warszawa-Babice oraz zarządzającego lotniskiem wyraźnie sprecyzowano prośbę o zajęcie stanowiska, komentarz lub sformułowanie własnej oceny przedkładanej propozycji.

Przedstawione przez Zespół działający pod patronatem Prezesa ULC analizy są zaproszeniem i pierwszym krokiem do podjęcia dialogu, a także zachętą do współpracy.

Wartościowe w sensie merytorycznym i poznawczym komentarze oraz propozycje zostały już do ULC przekazane. Są obecnie poddawane wnikliwej analizie na podstawie której będą kontynuowane prace nad studium bezpieczeństwa lotniska Babice, aż do osiągnięcia zrównoważonej i zaakceptowanej przez zainteresowane strony oceny i opinii.

Jeśli stowarzyszenie AOPA Polska, weszła w posiadanie korespondencji skierowanej do innych podmiotów i pragnie wyrazić swoje stanowisko wobec działań podjętych w celu

opracowania wspomnianego studium bezpieczeństwa, ULC jest gotowy na przyjęcie, komentarzy, uwag oraz podjęcie daleko idącej merytorycznej dyskusji i współpracy.

Zaznaczam, że jest to prekursorskie działanie w skali kraju, oparte na dostępnej wiedzy w zakresie Hazard Identification i Risk Assessment. Działania te są ściśle związane z przyszłymi zadaniami, jakie będą realizowane przez władze lotnicze i podmioty lotnicze w ramach wprowadzania europejskich standardów w zakresie krajowych programów bezpieczeństwa (SSP) oraz SMS.

Odpowiadając na pytania zawarte we wniosku informuję:

1. Zespół ekspertów, o którym mowa w piśmie z 12 stycznia br. składa się z pracowników ULC (z właściwych dla sprawy departamentów merytorycznych) oraz osób zaproszonych przez Prezesa, spoza Urzędu, znających uwarunkowania działalności lotniska Warszawa-Babice. Ich praca w Zespole jest dobrowolna, nie pobierają za nią wynagrodzenia. Osoby te, przyjmując ze zrozumieniem zaproszenie oraz problem do rozwiązania zastrzegły, aby nie ujawniać ich tożsamości. Zespół nie działa w trybie KPA.
2. Zespół rozpoczął swoje działania w oparciu o zalecenia profilaktyczne, jakie ukazały się w komunikacie Prezesa nr 77 z dnia 16.09.09 Dz. Urz. Nr 9, poz. 160. Koordynację działaniami zespołu Prezes powierzył naczelnikowi Inspektoratu Bezpieczeństwa Lotów zgodnie z jego kompetencjami.
3. Zespół podejmuje niezależne decyzje i inicjatywy.
4. Jedynym celem prac Zespołu jest opracowanie wiarygodnego i rzetelnego opracowania - studium bezpieczeństwa lotniska Warszawa-Babice. Metodologia przyjęta do sporządzenia oceny zagrożenia, ze względu na brak polskich przepisów i opracowań w tym obszarze, została oparta na CAP 760 - zgodnie z decyzją Zespołu i za wiedzą Prezesa ULC. Efekt tej pracy z założenia może być wykorzystany przez inne podmioty, jako przejście przez pierwsze bariery w obszarze zarządzania ryzykiem w lotnictwie ogólnym.
5. Celem I etapu prac (opisanego w pkt 6) była analiza i opisanie takiego stanu rzeczy, jaki jest znany z punktu widzenia istniejących przepisów i była oparta głównie na doświadczeniach zdobytych podczas wykonywania lotów na Babicach oraz analizie zdarzeń lotniczych, jakie miały miejsce na lotnisku bądź były z nim związane. Niestety zbyt skąpe informacje (około 40 oficjalnie zgłoszonych zdarzeń w ciągu trzech lat przy około 75 tysiącach operacji lotniczych) nie pozwalają na podjęcie jakiegokolwiek próby przyjęcia takiej statystyki, jako podstawy do realnej oceny możliwości wystąpienia niektórych zagrożeń i konsekwencji z nich wynikających (duża, średnia, bądź mała). Członkowie Zespołu podjęli zatem próbę oceny w oparciu o własne doświadczenia.
6. Plan pracy Zespołu nie był zatwierdzany przez Prezesa ULC, jednak o postępach prac byłem informowany. Plan jest elastyczny i przewiduje trzy etapy:

I etap:

1. Niezależną analizę dostępnych informacji i dokumentacji oraz sporządzenie na ich podstawie oceny ryzyka dla lotniska Warszawa-Babice jako bazy do dalszych analiz i prac – etap został już zakończony.
2. Sporządzenie ankiety dla pilotów okazjonalnie korzystających z lotniska Babice. Ankieta będzie wyłożona zgodnie z planem Zespołu do końca

września i będzie kolejnym elementem ewentualnie korygującym powstające studium.

3. Przedstawienie sporządzonej oceny ryzyka podmiotom na stałe bazujących na EPBC oraz zarządzającemu lotniskiem z jednoczesnym zaproszeniem do dalszej współpracy, polegającej na uzyskaniu komentarzy i ewentualnych własnych propozycji oceny ryzyka. Prace Zespołu są w chwili obecnej na tym właśnie etapie.

II etap:

1. Po dokonaniu analizy przesłanych komentarzy oraz uwag Zespół przedstawi zainteresowanym stronom opracowane materiały.
2. Wyłożenie kolejnej ankiety, tym razem kierowanej do pilotów, na co dzień korzystających z lotniska Babice. Nastąpi to w ciągu najbliższych 2 tygodni.
3. Analiza i opracowanie ankiety oraz kolejna korekta (jeśli to będzie konieczne) opracowywanego studium.
4. W oparciu o kolejne uwagi i komentarze sporządzenie ostatecznej wersji studium bezpieczeństwa i jego akceptacja.

III etap:

1. Opublikowanie studium.
2. Monitorowanie efektów z wniosków wynikających z analizy opublikowanej w studium poprzez zastosowanie kolejnych ankiet oraz utrzymanie poziomu bezpieczeństwa, przy założeniu, że zachowane będą wszystkie zasady związane z tzw. kulturą bezpieczeństwa.
7. W tabeli w kolumnie 6 za słowem „Incydent” brakuje przecinka. Po słowach „dla ruchu lotniczego”, po dwukropku mowa jest o *Major incydent* i *Significant Incident*, których definicje dotyczą obszaru działania i są zgodne z taksonomią ATM (ESARR, ECCAIRS).
8. Zespół nie prowadził analiz dla lotniska w Modlinie. Jedynie, mając na uwadze fakt wpisania tego lotniska do Rejestru Lotnisk Cywilnych prowadzonego przez ULC Zespół uwzględnił potencjalną możliwość wystąpienia zagrożenia, jakie może spowodować uruchomienie lotniska i operacje lotnicze wykonywane z niego w najbliższej przyszłości.

Szanowni Państwo,

nie udowadniajmy sobie rzeczy oczywistych. W przypadku zidentyfikowania problemu nie udawajmy, że nie istnieje, tylko podejmijmy wspólny trud w celu jego usunięcia.

Członkowie Zespołu proszą Państwa o własne opinie i doświadczenia związane z korzystaniem z lotniska Warszawa-Babice.

Jeżeli uważają Państwo, że publikacja CAP760 nie ma odniesienia w kontekście lotniska EPBC, proszę wskazać taką, która takowe odniesienie posiada. Jeżeli sądzą Państwo, że Zespół zastosował niewłaściwą metodologię, proszę wskazać taką, która jest prawidłowa.

Pragnę raz jeszcze podkreślić – studium bezpieczeństwa tworzone jest po raz pierwszy, niejako intuicyjnie, nie ma bowiem polskiej literatury ani realnych przykładów w tym zakresie. Opracowujący go eksperci bazują przede wszystkim na własnej wiedzy i doświadczeniu. Dla Urzędu istotne jest, że podjęli tę inicjatywę oraz czynią wszystko, aby studium powstało w możliwie najpełniejszym merytorycznym wymiarze i przyczyniło się do

poprawy bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych z lotniska Warszawa-Babice.

Na koniec informuję Państwa, że Urząd Lotnictwa Cywilnego, nie zrażając się brakiem zrozumienia tematu SMS, będzie kontynuował próbę zaangażowania środowiska w propagowanie bezpieczeństwa w lotnictwie.

Z poważaniem


PREZES
Urzędu Lotnictwa
Grzegorz Kozłowski