

**OBWIESZCZENIE NR 32
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 17 grudnia 2010 r.

w sprawie ogłoszenia tekstu zmiany 47 do Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 1, w związku z art. 3 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.¹⁾) ogłasza się jako załącznik do niniejszego obwieszczenia zmianę 47 do Załącznika 11 – „Służby ruchu lotniczego” do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r.

Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.²⁾), przyjętą przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego, w części obowiązującej od dnia 18 listopada 2010 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński

¹⁾ *Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278 i Nr 182, poz. 1228*

²⁾ *Zmiany wymienionej umowy zostały ogłoszone w Dz. U. z 1963 r. Nr 24, poz. 137 i 138, z 1969 r. Nr 27, poz. 210 i 211, z 1976 r. Nr 21, poz. 130 i 131, Nr 32, poz. 188 i 189 i Nr 39, poz. 227 i 228, z 1984 r. Nr 39, poz. 199 i 200, z 2000 r. Nr 39, poz. 446 i 447, z 2002 r. Nr 58, poz. 527 i 528 oraz z 2003 r. Nr 70, poz. 700 i 701.*

*Załącznik do Obwieszczenia nr 32
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego
z dnia 17 grudnia 2010 r.*

**ZMIANA 47
DO MIĘDZYNARODOWYCH NORM
I ZALECANYCH METOD POSTĘPOWANIA**

SŁUŻBY RUCHU LOTNICZEGO

**ZAŁĄCZNIK 11
DO KONWENCJI O MIĘDZYNARODOWYM LOTNICTWIE CYWILNYM**

Zmiana obowiązująca od 18 listopada 2010 r.

Rozdział 1. DEFINICJE

Krajowy program bezpieczeństwa (State safety programme). Zintegrowany zbiór przepisów oraz działań mających na celu poprawę bezpieczeństwa.

Rozdział 2. PRZEPISY OGÓLNE

2.27 Zarządzanie bezpieczeństwem

2.27.1 Państwa ustanowią krajowy program bezpieczeństwa, w celu osiągnięcia dopuszczalnego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Uwaga. – Przepisy ramowe dotyczące implementacji i utrzymywania krajowego programu bezpieczeństwa są zawarte w załączniku D, a materiał przewodni ws. krajowego programu bezpieczeństwa jest zawarty w Podręczniku zarządzania bezpieczeństwem ICAO (SMM) (Doc 9859).

2.27.2 Dopuszczalne poziomy bezpieczeństwa są ustanawiane przez Państwo(a).

Uwaga. – Materiał przewodni ws. określania dopuszczalnych poziomów bezpieczeństwa jest zawarty w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (Doc 9859).

2.27.3 Państwa, w ramach części krajowego programu bezpieczeństwa, wymagają, aby instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego implementowały system zarządzania bezpieczeństwem, zaakceptowany przez Państwo, który co najmniej:

- a) identyfikuje zagrożenia,
- b) zapewnia implementację niezbędnych działań naprawczych w celu utrzymywania uzgodnionego poziomu bezpieczeństwa,
- c) zapewnia ciągle monitorowanie i regularną ocenę poziomu bezpieczeństwa,
- d) ma na celu stałą poprawę ogólnego funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem.

Uwaga. – Materiał przewodni ws. określania poziomu bezpieczeństwa jest zawarty w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (Doc 9859).

2.27.4 System zarządzania bezpieczeństwem ma jasno określać zakres odpowiedzialności instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, włączając bezpośrednią odpowiedzialność za bezpieczeństwo wyższej kadry zarządzającej.

Uwaga 1. – Przepisy ramowe dotyczące implementacji i utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem są zawarte w dodatku 6. Materiał przewodni na temat systemu zarządzania bezpieczeństwem jest zawarty w Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem ICAO (Doc 9859), natomiast związane z nim procedury są zawarte w PANS-ATM (Doc 4444).

Uwaga 2. – Zapewnianie służb AIS, CNS, MET lub SAR, za które odpowiada instytucja zapewniająca ATS, podlega wymaganiom zawartym w pkt. 2.27.3 i 2.27.4. Gdy służby AIS, CNS, MET lub SAR są całkowicie lub częściowo zapewniane przez organ inny niż instytucja zapewniająca ATS, to wymagania zawarte w pkt. 2.27.3 i 2.27.4 odnoszą się do służb, za które odpowiada instytucja zapewniająca ATS lub tych aspektów służb, które mają bezpośredni wpływ operacyjny.

DODATEK 6. PRZEPISY RAMOWE WS. SYSTEMÓW ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM

(patrz rozdział 2, 2.27.4)

Wstęp

Niniejszy dodatek określa przepisy ramowe ws. implementacji i utrzymywania systemów zarządzania bezpieczeństwem (SMS) przez instytucję zapewniającą służby ruchu lotniczego. SMS jest systemem do zarządzania bezpieczeństwem przez organizację. Przepisy ramowe obejmują cztery części składowe i dwanaście elementów, przedstawiających minimalne wymagania dla implementacji SMS. Implementacja przepisów ramowych jest proporcjonalna do wielkości organizacji i złożoności zapewnianej usługi. Niniejszy dodatek zawiera także krótki opis każdego z elementów przepisów ramowych.

1. Polityka i cele bezpieczeństwa

- 1.1 – Zaangażowanie i odpowiedzialność kierownictwa
- 1.2 – Odpowiedzialność za bezpieczeństwo
- 1.3 – Wyznaczenie głównego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo
- 1.4 – Koordynacja planowania reagowania w sytuacjach awaryjnych
- 1.5 – Dokumentacja SMS

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

- 2.1 – Identyfikacja zagrożeń
- 2.2 – Ocena i ograniczanie ryzyka bezpieczeństwa

3. Zapewnianie bezpieczeństwa

- 3.1 – Monitorowanie i ocena poziomu bezpieczeństwa
- 3.2 – Zarządzanie zmianą
- 3.3 – Ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa

4. Promowanie bezpieczeństwa

- 4.1 – Szkolenia i edukacja
- 4.2 – Rozpowszechnianie doświadczeń pochodzących z badania zdarzeń

1. Polityka i cele bezpieczeństwa

1.1 Zaangażowanie i odpowiedzialność kierownictwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa politykę bezpieczeństwa organizacji, która jest zgodna z wymaganiami międzynarodowymi i krajowymi, i która jest podpisywana przez odpowiedzialną osobę z kierownictwa organizacji. Polityka bezpieczeństwa odzwierciedla zobowiązania organizacji dotyczące bezpieczeństwa, zawiera wyraźne postanowienie o zapewnianiu niezbędnych zasobów dla wprowadzenia polityki bezpieczeństwa i jest ogłaszana, z widocz-

nym podpisem, w całej organizacji. Polityka bezpieczeństwa zawiera procedury raportowania bezpieczeństwa, wyraźnie wskazuje, które rodzaje zachowań nie są akceptowalne oraz zawiera warunki, zgodnie z którymi działania dyscyplinarne nie będą podejmowane. Polityka bezpieczeństwa podlega cyklicznemu przeglądowi, w celu zapewnienia, że jest stale użyteczna i właściwa dla organizacji.

1.2 Odpowiedzialność za bezpieczeństwo

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa osobę z kierownictwa, która będzie, niezależnie od innych funkcji, ponosiła najwyższą odpowiedzialność, w imieniu instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, za implementację i utrzymywanie SMS. Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa także odpowiedzialność za bezpieczeństwo wszystkich członków kierownictwa, niezależnie od innych funkcji, jak również pracowników, w odniesieniu do poziomu bezpieczeństwa SMS. Obowiązki, odpowiedzialność i zakres władzy związane z bezpieczeństwem są dokumentowane i rozpowszechniane w całej organizacji oraz zawierają określenie poziomów kierownictwa, których zakres władzy pozwala podejmować decyzje dotyczące tolerowania ryzyka bezpieczeństwa.

1.3 Wyznaczenie głównego personelu odpowiedzialnego za bezpieczeństwo

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego określa menedżera bezpieczeństwa, będącego osobą odpowiedzialną i punktem kontaktowym ws. implementacji i utrzymywania efektywnego SMS.

1.4 Koordynacja planowania reagowania w sytuacjach awaryjnych

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego zapewnia, że plan reagowania w sytuacjach awaryjnych, który zawiera przepisy dla uporządkowanego i skutecznego przejścia od operacji w trybie normalnym do awaryjnego i ponownie do trybu normalnego, jest właściwie skoordynowany z planami reagowania w sytuacjach awaryjnych tych organizacji, z którymi instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego musi mieć łączność podczas zapewniania swoich służb.

1.5 Dokumentacja SMS

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje plan implementacji SMS, podpisany przez wyższe kierownictwo organizacji, który określa podejście organizacji do zarządzania bezpieczeństwem w sposób zgodny z celami bezpieczeństwa organizacji. Organizacja opracowuje i utrzymuje dokumentację SMS, opisującą politykę i cele bezpieczeństwa, wymagania SMS, procesy i procedury SMS, odpowiedzialność, obowiązki i zakres władzy w odniesieniu do procesów i procedur i wyników SMS. Również jako część dokumentacji SMS, instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje podręcznik systemu zarządzania bezpieczeństwem (PSZB), w celu rozpowszechniania w całej organizacji swojego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem.

2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

2.1 Identyfikacja zagrożeń

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces, który zapewnia, że zagrożenia operacyjne są identyfikowane. Identyfikacja zagrożeń jest oparta na kombinacji metod reaktywnych, proaktywnych i przewidywania, dotyczących gromadzenia danych bezpieczeństwa.

2.2 Ocena i ograniczanie ryzyka bezpieczeństwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces, który zapewnia analizowanie, ocenę i kontrolę ryzyka bezpieczeństwa w operacjach służb ruchu lotniczego.

3. Zapewnianie bezpieczeństwa

3.1 Monitorowanie i ocena poziomu bezpieczeństwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje sposoby weryfikacji poziomu bezpieczeństwa organizacji i walidacji skuteczności kontroli ryzyka bezpieczeństwa. Poziom bezpieczeństwa organizacji jest weryfikowany w oparciu o wskaźniki i cele poziomu bezpieczeństwa SMS.

3.2 Zarządzanie zmianą

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces do identyfikowania zmian w organizacji, które mogą mieć wpływ na ustanowione procesy i służby, do opisu ustaleń, które zapewniają poziom bezpieczeństwa przed implementacją zmian, oraz do wyeliminowania lub zmiany kontroli ryzyka bezpieczeństwa, które nie są już potrzebne lub efektywne, z powodu zmian w środowisku operacyjnym.

3.3 Ciągłe podnoszenie poziomu bezpieczeństwa

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalny proces do identyfikowania przyczyn nieprawidłowego funkcjonowania SMS, określania wpływu nieprawidłowego funkcjonowania SMS na operacje i eliminowania lub ograniczania tych przyczyn.

4. Promowanie bezpieczeństwa

4.1 Szkolenia i edukacja

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje program szkolenia bezpieczeństwa, który zapewnia, że personel jest wyszkolony i kompetentny do wykonywania obowiązków z zakresu SMS. Zakres szkolenia bezpieczeństwa jest odpowiedni do zaangażowania w SMS każdego z pracowników.

4.2 Rozpowszechnianie doświadczeń pochodzących z badania zdarzeń

Instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego opracowuje i utrzymuje formalne sposoby rozpowszechniania, które zapewniają, że wszyscy pracownicy są w pełni świadomi SMS, przekazują informacje krytyczne dla bezpieczeństwa i wyjaśniają przyczyny podejmowania konkretnych działań z zakresu bezpieczeństwa oraz przyczyny wprowadzania lub zmiany procedur bezpieczeństwa.

ZAŁĄCZNIK D. PRZEPISY RAMOWE KRAJOWEGO PROGRAMU BEZPIECZEŃSTWA

W niniejszym załączniku zawarto przepisy ramowe dla implementacji i utrzymywania krajowego programu bezpieczeństwa (KPB) przez państwo. KPB jest systemem zarządzania do zarządzania bezpieczeństwem przez państwo. Przepisy ramowe obejmują cztery części składowe i jedenaście elementów, niżej określonych. Implementacja KPB jest współmierna do wielkości i złożoności państwowego systemu lotnictwa i może wymagać koordynacji między różnymi władzami odpowiedzialnymi za poszczególne elementy, spełniające różne funkcje w państwie. Przepisy ramowe KPB zawarte w niniejszym załączniku i przepisy ramowe systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) określone w dodatku 6 muszą być postrzegane jako uzupełniające w stosunku do siebie, ale jednocześnie oddzielne przepisy ramowe. Niniejszy załącznik obejmuje także krótki opis każdego z elementów przepisów ramowych.

1. Krajowa polityka i cele bezpieczeństwa

- 1.1. Krajowe ramy legislacyjne w zakresie bezpieczeństwa
- 1.2. Krajowe obowiązki i odpowiedzialność w zakresie bezpieczeństwa
- 1.3. Badanie wypadków i incydentów
- 1.4. Polityka wykonawcza

2. Krajowe zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

- 2.1. Wymagania bezpieczeństwa dotyczące SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego
- 2.2. Porozumienie w sprawie poziomu bezpieczeństwa instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

3. Krajowe zapewnianie bezpieczeństwa

- 3.1. Nadzór bezpieczeństwa
- 3.2. Gromadzenie, analiza i wymiana danych bezpieczeństwa
- 3.3. Określanie obszarów szczególnie istotnych dla nadzoru z powodu zgromadzonych danych bezpieczeństwa

4. Krajowe promowanie bezpieczeństwa

- 4.1. Wewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa
- 4.2. Zewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Uwaga. – W kontekście niniejszego załącznika, wyrażenie „instytucja zapewniająca” odnosi się do wszelkich organizacji zapewniających usługi w zakresie lotnictwa. Wyrażenie obejmuje zatwierdzone organizacje szkoleniowe, które są narażone na ryzyko związane z bezpieczeństwem podczas zapewniania ich służb, operatorów statków powietrznych, zatwierdzone organizacje serwisowe, organizacje odpowiedzialne za projektowanie typu lub produkcję statków powietrznych, instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego i lotniska certyfikowane, w zależności od przypadku.

1. Krajowa polityka i cele bezpieczeństwa

1.1 Krajowe ramy legislacyjne w zakresie bezpieczeństwa

Państwo publikuje krajowe ramy legislacyjne i przepisy szczególne w zakresie bezpieczeństwa, które określają w jaki sposób państwo będzie prowadzić zarządzanie bezpieczeństwem w państwie. Obejmuje to udział krajowych organizacji lotniczych w konkretnych działaniach, związanych z zarządzaniem bezpieczeństwem w państwie oraz ustalenie zadań, obowiązków i powiązań z takimi organizacjami. Ramy legislacyjne i przepisy szczególne w zakresie bezpieczeństwa są poddawane okresowemu przeglądowi w celu zapewnienia, że są nadal użyteczne i właściwe dla państwa.

1.2 Krajowe ramy legislacyjne w zakresie bezpieczeństwa

Państwo identyfikuje, określa i dokumentuje wymagania, obowiązki i odpowiedzialności za ustanowienie i utrzymywanie KPB. Obejmuje to wytyczne do planowania, organizacji, tworzenia, utrzymywania, kontroli i ciągłej poprawy KPB w sposób, który spełnia krajowe cele bezpieczeństwa. Obejmuje także wyraźne postanowienie o zapewnieniu niezbędnych zasobów do implementacji KPB.

1.3 Badanie wypadków i incydentów

Państwo ustanawia niezależny proces badania wypadków i incydentów, którego jedynym celem jest zapobieganie wypadkom i incydentom, a nie stanowienie o winie czy odpowiedzialności. Takie badania wspierają zarządzanie bezpieczeństwem w państwie. W ramach funkcjonowania KPB, państwo utrzymuje niezależność organizacji badających wypadki i incydenty od innych krajowych organizacji lotnictwa.

1.4 Polityka wykonawcza

Państwo ogłasza politykę wykonawczą, która ustanawia warunki i okoliczności, w których instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego są upoważnione do rozwiązywania niektórych problemów związanych z bezpieczeństwem wewnętrznie, tj. w ramach systemu zarządzania bezpieczeństwem (SZB) instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, za zgodą właściwej władzy państwowej. W polityce wykonawczej ustanawia się także warunki i okoliczności, w których rozwiązuje się problemy związane z bezpieczeństwem, z zastosowaniem procedur wykonawczych.

2. Krajowe zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa

2.1 Wymagania bezpieczeństwa dotyczące SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

Państwo ustanawia kontrolę nad sposobem identyfikowania zagrożeń i zarządzaniem ryzykiem bezpieczeństwa przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego. Obejmuje to wymagania, szczególne regulacje operacyjne i politykę implementacji SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego. Wymagania, szczególne regulacje operacyjne i polityka implementacji są poddawane okresowemu przeglądowi w celu zapewnienia, że są nadal użyteczne i właściwe dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

2.2 Porozumienie w sprawie poziomu bezpieczeństwa instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego

Państwo uzgadnia z poszczególnymi instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego poziom bezpieczeństwa ich SZB. Uzgodniony poziom bezpieczeństwa SZB konkretnej instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego jest poddawany okresowemu przeglądowi w celu zapewnienia, że jest nadal użyteczny i właściwy dla instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego.

3. Krajowe zapewnianie bezpieczeństwa

3.1 Nadzór bezpieczeństwa

Państwo ustanawia mechanizmy do zapewnienia skutecznego monitoringu ośmiu elementów krytycznych funkcji nadzoru bezpieczeństwa. Państwo ustanawia także mechanizmy do zapewnienia, że identyfikacja zagrożeń i zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego jest zgodne z przepisami (wymagania, szczególne regulacje operacyjne i polityka implementacji). Te mechanizmy obejmują inspekcje, audyty i przeglądy, w celu zapewnienia, że wymagania przepisów w zakresie ryzyka bezpieczeństwa są odpowiednio zintegrowane w SZB instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, że są przestrzegane oraz że odnoszą zamierzony skutek na ryzyko bezpieczeństwa.

3.2 Gromadzenie, analiza i wymiana danych bezpieczeństwa

Państwo ustanawia mechanizmy do zapewnienia gromadzenia i przechowywania danych o zagrożeniach i ryzykach bezpieczeństwa, zarówno na poziomie instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego, jak i państwowym. Państwo ustanawia także mechanizmy do uzyskiwania informacji ze zgromadzonych danych oraz do aktywnej wymiany informacji z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego lub innymi państwami, w zależności od potrzeby.

3.3 Określanie obszarów, szczególnie istotnych dla nadzoru z powodu zgromadzonych danych bezpieczeństwa

Państwo ustanawia procedury, mające na celu określenie obszarów priorytetowych dla inspekcji, audytów i przeglądów, ze względu na szczególne zainteresowanie z punktu widzenia bezpieczeństwa, zidentyfikowane dzięki analizie danych o zagrożeniach, ich skutkach na operacje i ocenie ryzyka bezpieczeństwa.

4. Krajowe promowanie bezpieczeństwa

4.1 Wewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Państwo zapewnia szkolenia oraz buduje świadomość i dwustronną komunikację informacji istotnych dla bezpieczeństwa, w celu wspierania, w ramach krajowych organizacji lotniczych, rozwoju kultury organizacyjnej, która promuje efektywne i skuteczne SZB.

4.2 Zewnętrzne szkolenie i rozpowszechnianie informacji bezpieczeństwa

Państwo zapewnia edukację oraz promuje świadomość ryzyka bezpieczeństwa i dwustronną komunikację informacji istotnych dla bezpieczeństwa, w celu wspierania, wśród instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego, rozwoju kultury organizacyjnej, która promuje efektywne i skuteczne SZB.