

Analiza ryzyka w procesie nadzoru

Risk analysis in the supervision process



Hanna Dzido

Mgr, Ekspert ds. analizy ryzyka

Urząd Lotnictwa Cywilnego

h.dzido@gmail.com; hdzido@ulc.gov.pl

Streszczenie: Artykuł podejmuje temat zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym w aspekcie nadzoru opartym o analizę ryzyka (podejście RBO Risk Based Oversight). Przedstawiony został proces opracowywania i stosowania aktów prawnych i dokumentów niezbędnych do sprawowania nadzoru na poszczególnych szczeblach (organizacji lotniczych, państwa członkowskiego, europejskim) z zastosowaniem wyników analiz ryzyka oraz wskaźników bezpieczeństwa SPI (Safety Performance Indicators). Wskazano istotę i cel podejścia RBO przy sprawowaniu nadzoru nad działalnością lotniczą oraz przedstawiono poziom adaptacji i wdrożenia podejścia RBO przez polski nadzór nad lotnictwem cywilnym. Poruszono również kwestię wdrożenia i efektywności działania systemu zarządzania bezpieczeństwem SMS (Safety Management System) na poziomie organizacji lotniczych oraz idei Just Culture jako drogi do zwiększania świadomości i zachęcenia do zgłaszania niepożądanych i nieprawidłowości mających lub mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo, bez obawy o konsekwencje. W artykule uwzględniono również nowelizację prawa UE - rozporządzenia 2018/1139 tzw. nowego rozporządzenia bazowego (NBR - New Basic Regulation), która umożliwia zastosowanie przepisów do statków powietrznych lotnictwa państwowego prowadzących działania wojskowe, celne, policyjne, poszukiwawczo-ratownicze, przeciwpożarowe, w zakresie kontroli granic i ochrony wybrzeża lub innych działań w interesie publicznym na rzecz bezpieczeństwa, interoperacyjności i efektywności.

Słowa kluczowe: Analiza ryzyka, zdarzenia lotnicze; kultura raportowania, system zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management System); nadzór oparty na RBO (Risk Based Oversight); wskaźniki bezpieczeństwa SPI (Safety Performance Indicators)

Abstract: The article deals with the theoretical and practical aspects of safety management in civil aviation. Presented the process of approach of Risk Based Oversight (RBO) and application of legal acts and documents necessary for oversight at particular levels (aviation organization, member state, European). One of the main activity of the implementation and effectiveness of the Safety Management System (SMS) management system in air organizations are the effective systems for occurrence reporting and the Just Culture idea. The article also includes an amendment to EU law - Regulation 2018/1139, so-called the new Basic Regulation (NBR - New Basic Regulation), which makes it possible to apply the law to state aviation aircraft carrying out military, customs, police, search and rescue, fire-fighting, border control and coastal protection or other public interest activities in favor of safety, interoperability and efficiency.

Keywords: Risk analysis; safety management system; Risk Based Oversight; Safety Performance Indicators

Postęp techniczny i technologiczny ostatnich dekad pozwolił na zastosowanie nowych bardziej zaawansowanych systemów i rozwiązań również w branży lotniczej. Nie tylko w statkach powietrznych, ale również w infrastrukturze lotniczej i lotniskowej czy systemach organizacji ruchu lotniczego. Rozwój nie jest możliwy bez postępu, jednak jednym z warunków zrównoważonego rozwoju lotnictwa jest bezpieczeństwo operacji lotniczych, w realizację których zaangażowanych jest wiele podmiotów i organizacji lot-

niczych. Rozpoczęcie działalności w lotnictwie cywilnym wymaga uzyskania przez te podmioty i organizacje - w zależności od charakteru działalności - niezbędnych certyfikatów, pozwoleń/ zezwoleń lub zatwierdzeń w procesie certyfikacji /weryfikacji, których wydawanie w Polsce, zgodnie z zapisami ustawy Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* należy do kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Wspólnotowe prawo lotnicze nie reguluje wszystkich zagadnień europejskiego lotnictwa cywilnego

czy transportu lotniczego jednak wskazuje na jednolite i systemowe podejście do lotnictwa cywilnego, z uwzględnieniem wzajemnych zależności między bezpieczeństwem a innymi technicznymi obszarami uregulowań w zakresie lotnictwa, w tym cyberbezpieczeństwa. Wiodącym celem utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz stworzenia jednolitego systemu prawa lotniczego UE była liberalizacja lotnictwa. Obowiązujące do stosowania od 11 września 2018 r.,

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. tzw. nowe rozporządzenia bazowe NBR (ang. *New Basic Regulation*) w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego jako akt Parlamentu i Rady UE wydane w oparciu o art. 100 *Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej* (TFUE) jest tzw. unijną konstytucją prawa lotniczego, stanowiącą podstawę do wydawania szczegółowych rozporządzeń wykonawczych. Zastępując rozporządzenie (UE) 216/2008 rozszerza i ustanawia wspólne cele oraz ramy planowania i realizacji działań na rzecz ciągłego zapewnienia wysokiego i jednolitego poziomu bezpieczeństwa lotniczego. Skuteczna realizacja tych celów jest możliwa do osiągnięcia poprzez współpracę z państwami członkowskimi UE oraz państwami trzecimi, których statki powietrzne wykonują operacje korzystając z portów lotniczych zlokalizowanych na terenie państw członkowskich UE.

Zgodnie z rozporządzeniami UE (rozporządzeniem bazowym i rozpo-

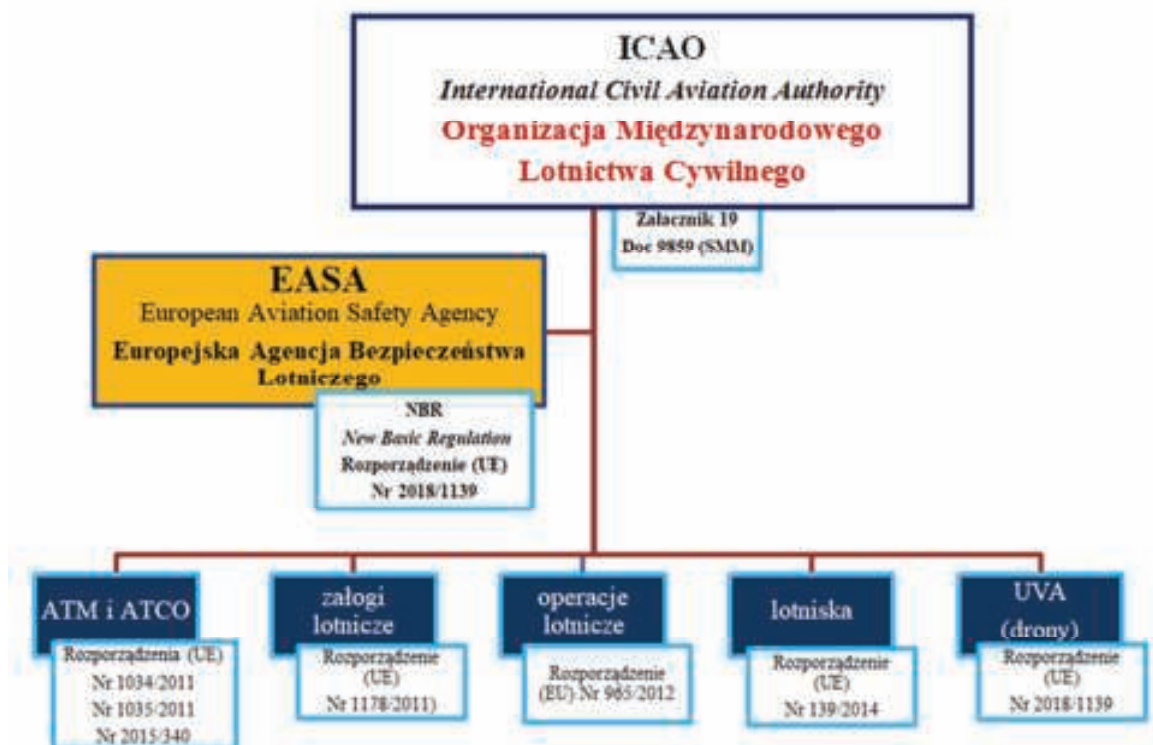
ządzeniami wykonawczymi dedykowanymi do poszczególnych rodzajów działalności oraz adekwatnymi rozporządzeniami Ministra Transportu) prowadzenie działalności lotniczej na terytorium państw członkowskich Unii Europejskiej odbywa się pod stałym nadzorem Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA- *European Aviation Safety Agency*) oraz krajowych organów nadzoru. Na szczeblu europejskim EASA nadzoruje łącznie 32 państwa (28 państw członkowskich UE oraz Norwegię, Lichtenstein, Islandię i Szwajcarię).

Funkcjonowanie na tych samych zasadach - wolna konkurencja obowiązująca na terenie UE wymusza na organizacjach lotniczych prowadzenie działalności w sposób jak najbardziej efektywny, co prowadzi do ciągłego szukania przez nich oszczędności. Nie ma jednak przyzwolenia na w żadnym przypadku, aby odbywało się to kosztem obniżenia standardów bezpieczeństwa, pasażerów czy środowiska naturalnego. Akty wykonawcze - rozporządzenia szczególne będące uzupełnieniem rozporządzenia bazowego nakładają obowiązek

do zachowania i utrzymania m.in. harmonizacji technicznej i bezpieczeństwa w lotnictwie, które to zagadnienia w poszczególnych obszarach regulują dedykowane rozporządzenia dotyczące np.: wykonywanie operacji lotniczych, licencjonowania personelu lotniczego, działalności lotnisk i służb żeglugi powietrznej, zasad projektowania i produkcji wyrobów lotniczych, obsługę techniczną statków powietrznych (rysunek 1) stworzone w oparciu o Załącznik 19 ICAO dedykowany zarządzaniu bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym.

Agencja jako właściwy organ w zakresie certyfikacji i nadzoru (wydawanie określonych certyfikatów i zwolnień) przewiduje możliwość wprowadzania zmian do zasad określonych w aktach delegowanych i wykonawczych w celu zapewniania zgodności i akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Do głównych zadań Agencji należy przede wszystkim pomoc Komisji UE w przygotowywaniu projektów aktów prawnych dotyczących bezpieczeń-



1. Regulacje prawne obejmujące analizę ryzyka na poszczególnych szczeblach

stwa w lotnictwie cywilnym. W tym celu Agencja wydaje opinie i zalecenia przeznaczone dla Komisji. Agencja wykonuje również własne zadania np.:

- wydawanie certyfikatów na produkty lotnicze w zakresie bezpieczeństwa i ochrony środowiska (np.: statki powietrzne, silniki);
- zatwierdzanie i nadzorowanie organizacji projektujących i produkujących statki powietrzne (certyfikacja poszczególnych statków powietrznych leży w gestii władz państw członkowskich)
- prowadzenie tzw. czarnej listy przewoźników lotniczych.

Agencja posiada również uprawnienia do przeprowadzania inspekcji, szkoleń oraz programów w państwach członkowskich Unii Europejskiej oraz zbieraniem danych i przeprowadzaniem badań w celu zwiększenia bezpieczeństwa w lotnictwie.

System nadzoru w Polsce zorganizowany jest adekwatnie do obowiązujących przepisów:

- naczelnym organem rządowym w zakresie lotnictwa cywilnego jest Minister właściwy do spraw transportu
- centralnym organem administracji rządowej w zakresie lotnictwa cywilnego zgodnie z art. 20 i 21 ustawy Prawo lotnicze jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, wykonując funkcję organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego oraz władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych. Ustawa jednoznacznie wskazuje, iż Prezes sprawując swój urząd nie narusza ustanowienia ani uprawnień Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA);
- niezależnym organem prowadzącym lub nadzorującym badania zdarzeń lotniczych przez organizacje zgodnie z art. 17 ustawy Prawo lotnicze jest Państwowa Kom-

sja Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL).

Podstawowe znaczenie dla utrzymania wymaganego poziomu bezpieczeństwa oraz jego stałej poprawy w lotnictwie cywilnym wobec pojawiających się zagrożeń ma stosowanie przez państwa członkowskie UE jednolitych solidnych zasad zarządzania bezpieczeństwem, ciągłej identyfikacji towarzyszących ryzyk oraz przewidywania nowych zagrożeń dotyczących bezpieczeństwa.

Dla zachowania tej jednolitości niezbędne było ustanowienie wspólnych ram planowania i realizacji działań na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

W tym celu na poziomie UE opracowany został plan bezpieczeństwa lotniczego oraz europejski program bezpieczeństwa lotniczego, a w obowiązku każdego z państw członkowskich było opracowanie krajowego programu bezpieczeństwa zgodnie z wymogami zawartymi w załączniku 19 do konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. tzw. konwencji chicagowskiej zatytułowanej „Zarządzanie Bezpieczeństwem”. Dokumentem towarzyszącym krajowemu programowi jest plan, w którym państwo członkowskie opisuje działania, podejmowane w celu ograniczenia stwierdzonego ryzyka dotyczącego bezpieczeństwa. Cele określone w tych dokumentach powinny znaleźć odzwierciedlenie w działaniach dotyczących opracowania i realizacji właściwego planu i programu nadzoru dla podległych organizacji i podmiotów lotniczych. Ich realizacja wraz z zapewnieniem możliwości modyfikacji wobec bieżących wyzwa-

czy konieczności, powinna zapewniać utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz działalności podmiotów wspomagających realizację transportu lotniczego. Sprawowanie nadzoru oznacza bieżącą weryfikację zgodności prowadzenia działalności z przepisami, analizę posiadanych danych oraz prowadzenie kontroli, audytów oraz inspekcji:

- planowanych i cyklicznych – przeprowadzanych zgodnie z zatwierdzonym przez Prezesa ULC programem nadzoru nad podmiotami, które są niezbędne do utrzymania certyfikatów, zezwoleń/zatwierdzeń;
- nieplanowanych (doraźnych) – wynikających z bieżących potrzeb kontroli utrzymania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa

oraz wszelkie działania planowe i doraźne podejmowane w celu popularyzowania kultury bezpieczeństwa. W Polsce kontrole/inspekcje i audyty odbywają się zgodnie z przepisami krajowymi - ustawa Prawo lotnicze i akty wykonawcze (m.in. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 2 września 2003 r. w sprawie kontroli przestrzegania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego), dostosowanymi do unijnych przepisów w adekwatnych dziedzinach działalności organizacji lotniczych.

Odnutowywany na przestrzeni ostatnich lat dynamicznie rosnący popyt na usługi rynku transportu lotniczego oraz rozwój techniki i technologii przełożyły się na wykorzystanie i stosowanie coraz to nowszych rozwiązań i technologii w lotnictwie, pociągając za sobą pojawienie się nowych



2. Elementy SMS w organizacjach lotniczych



3. Dokumenty dotyczące programów/planów bezpieczeństwa na poszczególnych poziomach

rodzajów zagrożeń (m.in. terroryzm). W efekcie rosnącej skali operacji lotniczych oraz dostrzeżenia kolejnych zagrożeń i ryzyka z nimi związanego ewaluowało podejście i sposób sprawowania nadzoru. Na każdym szczeblu: międzynarodowym (ICAO), europejskim (EASA) i krajowych (państwa członkowskie) i kolejnych stadiach - od procesu certyfikacji do nadzoru - wskazuje się element oceny ryzyka jako jeden z podstawowych. Ryzyko dotyczy charakteru działalności, rodzaju wykonywanych operacji, sytuacji finansowej organizacji lotniczych i oceny ich możliwości sprostania i utrzymywania standardów dotyczących bezpieczeństwa.

Nadzór oparty na ocenie ryzyka RBO (ang. *Risk Based Oversight*) to połączenie i ocena: poziomu zapewnienia zgodności (*compliance*) z przepisami oraz wyniku oceny profilu ryzyka organizacji oraz wyników w zakresie bezpieczeństwa. Koncentruje się na zarządzaniu ryzykiem i optymalnemu dostosowaniu programu nadzoru do organizacji. Wprowadzenie podejścia opartego na ocenie ryzyka wiąże się z dostosowaniem i optymalizacją nadzoru sprawowanego na poszczególnych szczeblach. Nie tylko organy nadzoru ale również organizacje lotnicze realizując zapisy obowiązujących aktów prawnych mają obowiązek oceny ryzyka i zarządzania nim.

Podejście RBO wymaga wdrażania i rozwijania systemu zarządzania

bezpieczeństwem (ang. *SMS - Safety Management System*) w organizacjach lotniczych (przewoźników, producentów, organizacji obsługowych, lotnisk) oraz ścisłą współpracą z organami nadzoru w państwach członkowskich. To ewolucja od tradycyjnego szczegółowego opisanie każdej zasady bezpieczeństwa do efektywnego SMS (posiadanie i realizowanie czterech komponentów SMS – schemat poniżej), przejście na system działający w oparciu o poprawnie wdrożony SMS przez organizacje lotnicze, wyznaczone wskaźniki bezpieczeństwa (ang. *SPI - Safety Performance Indicators*): własne (przez organizacje) i krajowe (na szczeblu państwa), monitorowania ich poziomów i dążenia do wyznaczonych wartości wskaźników zarówno na poziomie UE, krajowym, jak i poszczególnych podmiotów sektora lotniczego.

Zmiana postrzegania pociągnęła za sobą zmianę sposobu postępowania dla utrzymania odpowiedniego stanu bezpieczeństwa oraz sprawowania nadzoru nad organizacjami zaangażowanymi w proces operacji lotniczych tj. monitorowania wskaźników bezpieczeństwa. Regulacje prawne wprowadziły obowiązek weryfikacji poziomów wskaźników bezpieczeństwa na wszystkich szczeblach: organizacji lotniczych, państw członkowskich i europejskim. Dzięki połączeniu działań podmiotów lotniczych z działaniami krajowych organów nadzoru uzyskiwana jest większa kompleksowość w

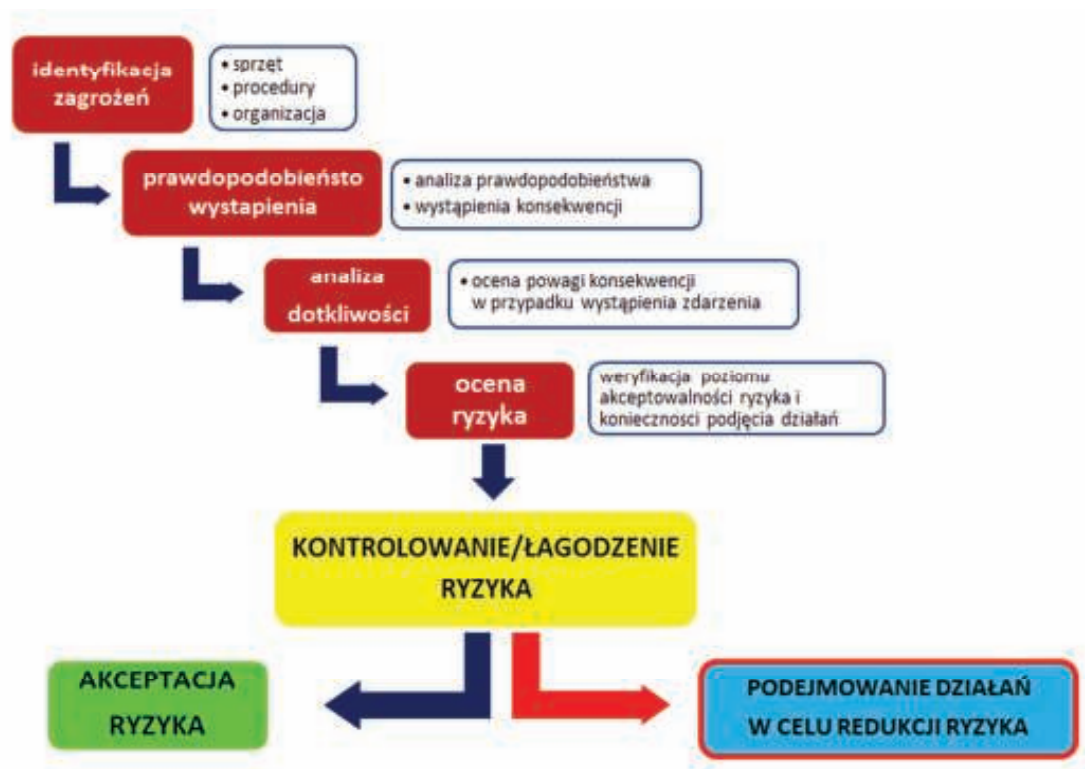
podejściu do zagadnienia zarządzania bezpieczeństwem.

W odpowiednich dokumentach wydawanych na poszczególnych poziomach: międzynarodowym/światowym, europejskim i krajowym (ICAO, EASA, kraje członkowskie) identyfikowane są i wskazywane zagrożenia i działania, które należy podejmować w celu ograniczenia ryzyka (rysunek 3).

Uwzględniając zapisy „wyższych” dokumentów (GASP i EPAS), kraje członkowskie zobligowane są do wypracowania adekwatnych planów i rozwiązań na poziomie krajowym.

Na pytanie czemu służyć ma wprowadzona zmiana wśród odpowiedzi wskazuje się m.in.:

- na poziomie organizacji:
 - weryfikację stanu wdrożenia i poprawności działania SMS;
 - zbieraniu informacji i danych w celu tworzenia baz danych wykorzystywanych do prowadzenia analiz i prognoz;
 - możliwie wczesną identyfikację zagrożeń;
 - opracowywanie i podejmowanie działań ograniczających możliwość wystąpienia i materializacji zagrożeń (opracowywanie zapór na etapie analiz);
- na poziomie krajowym:
 - utrzymanie odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa;
 - optymalizację nadzoru na szcze-



4. Proces działań w ramach SMS – identyfikacja zagrożeń i zarządzanie ryzykiem

blu krajowym;

- przejście z podejścia reaktywnego na predyktywne – przeciwdziałanie możliwości wystąpienia zagrożeń zamiast reagowania na sytuacje, które już miały miejsce;
- unikanie zagrożeń i budowanie zapór na etapie analiz (w Polsce metoda BowTie opracowana m.in. w celu łatwej do zrozumienia i przejrzystej graficznej prezentacji scenariuszy ryzyka towarzyszącego zdarzeniom lotniczym. ULC stosuje metodę Bow-Tie, aby z perspektywy systemu lotniczego kontrolować obszary zagrożeń określone w Krajowym Planie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym). Przykłady zastosowania metody publikowane zostały na stronie internetowej Urzędu;
- udział we współtworzeniu standardów nadzoru na szczeblu międzynarodowym i światowym (EASA, ICAO);
- tworzeniu baz danych w celu prowadzenia analiz i prognoz, identyfikacji obszarów wysokiego ryzyka, które wymagają szczególnej uwagi w sprawowaniu nadzoru

(intensyfikacji i skupieniu się na newralgicznych obszarach/wycinkach działania organizacji);

- na poziomie UE/międzynarodowym:
 - standaryzacja podejścia do nadzoru na szczeblu międzynarodowym i światowym – EASA, ICAO;
 - utrzymanie odpowiednich standardów w aspekcie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym;
 - tworzenie warunków do współpracy pomiędzy różnymi rodzajami lotnictwa (cywilne, wojskowe, państwowe) na rzecz bezpieczeństwa;
 - identyfikacja zagrożeń i obszarów wysokiego ryzyka w celu podejmowania działań dla ich ograniczenia;
 - wykorzystanie zgromadzonych danych na szczeblach krajowych do podejmowania działań na rzecz bezpieczeństwa w lotnictwie;
 - wykorzystywanie doświadczeń i dobrych praktyk w celu poprawy narzędzi i jakości sprawowania nadzoru;
 - promocja i zachęcanie do podej-

mowania prac istotnych dla bezpieczeństwa.

Schemat postępowania w stosunku do zagrożeń i działań z nimi związanych na każdym szczeblu jest właściwie jednakowy (rysunek 4). Ewentualne różnice wynikać będą ze specyfiki i charakteru prowadzonej działalności, zidentyfikowanych zagrożeń oraz stopnia szczegółowości i zaawansowania analiz.

W ramach wsparcia i przygotowań do pełnego wdrożenia i ujednolicenia podejścia do nadzoru opartego na RBO EASA dnia 22 listopada 2016 r., wydała *Practices for risk-based oversight*. Dokument zamieszczony został na stronie internetowej Agencji, opublikowano go zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (UE) nr 628/2013, w którym "Agencja przekazuje właściwym organom państw członkowskich odpowiednie informacje w celu wsparcia jednolitego wdrażania obowiązujących wymogów".

Z uwagi na fakt, iż dokument nie posiada mocy prawnej, może być traktowany jako wskazówki w stosowaniu i wykorzystaniu metod analiz i ich wy-

ników do utrzymania wysokiego poziomu bezpieczeństwa stosowanych przez organy nadzoru niektórych krajów członkowskich.

Proces przejścia na nadzór oparty na analizie ryzyka wymaga odpowiedniego przygotowania: systemów i procedur oraz niezbędnego dostosowania działań wobec nowych wyzwań i spełnienia wymagań. W Polsce Prezes ULC w *Sprawozdaniu z wykonania planu działalności Urzędu Lotnictwa Cywilnego za rok 2017*, wskazuje niemal pełną realizację planu wdrożenia systemu nadzoru opartego na ocenie ryzyka (względem planów na 2017 r.). Efektem działań zmierzających w tym kierunku było opracowanie i opublikowanie na stronie ULC w sierpniu 2016 r., *Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC)*. Dokument opracowany na szczelbu Urzędu Lotnictwa Cywilnego, uzgodniony i zaakceptowany przez Ministerstwo Infrastruktury i Budownictwa oraz zatwierdzony i podpisany przez Ministra Infrastruktury i Budownictwa 4 sierpnia 2016 r. Wskazano w nim obszary zagrożeń, które zostały lub w przyszłości zostaną objęte procedurą szczególnych analiz i specjalnego nadzoru Prezesa ULC. Celem programu jest identyfikacja zagrożeń, ich ocena oraz wypracowywanie efektywnych działań mitygujących.

Załącznikiem KPBwLC jest Krajowy Plan Bezpieczeństwa (KPB). Na przestrzeni ostatnich dwóch lat opublikowano dwa dokumenty odnoszące się do identyfikacji zagrożeń i wskaźników bezpieczeństwa:

1. Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2017 – 2020 (pierwsza wersja dokumentu);
2. Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2018 – 2021 (druga zweryfikowana wersja dokumentu)

Aktualnie stosowany dokument z 2018 r., oprócz wskazywania zagrożeń ustanawia rozbudowany w stosunku

do poprzedniego, zestaw Wskaźników Poziomu Bezpieczeństwa (*SPIs*), których wyznaczenie przez organizacje lotnicze objęte obowiązkiem mierzenia poziomu bezpieczeństwa (*Safety Performance Monitoring*), nakładają odrębne unijne rozporządzenia szczegółowe. Wskaźniki SPI wyznaczone na poziomie kraju i przedstawione dla środowiska lotniczego w KPB mają służyć organizacjom celem porównywania własnych wskaźników do ich odpowiedników na poziomie krajowym, a docelowo dążeniu do osiągnięcia i utrzymania wymaganego poziomu bezpieczeństwa - akceptowalnych wskaźników bezpieczeństwa (*ALOSP - Acceptable level of safety performance*).

Bieżące monitorowanie stanu bezpieczeństwa oraz możliwych ryzyk odnosi się również do niedoskonałości systemu prawnego i wynikających z nich komplikacji czy wzajemnych wykluczeń, a także pojawienia się nowych technologii.

Przedstawione w KPBwLC wskaźniki zostały wyznaczone w oparciu o zgłoszone do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) oraz Urzędu Lotnictwa Cywilnego zdarzenia lotnicze w ramach polskiego systemu gromadzenia, przechowywania, analizowania, oceny i przetwarzania danych dotyczących zdarzeń lotniczych i zapisane w systemie ECCAIRS (Europejski Centralny System Koordynacji Powiadamiania o Zdarzeniach w Lotnictwie/Europejskie Centrum Koordynacji Systemów Raportowania o Wypadkach i Incydentach; ang. *European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems*).

Co istotne i warte podkreślenia *NBR 2018/1139* wprowadza mechanizm pozwalający na stosowanie zasad wynikających z przepisów UE dotyczących bezpieczeństwa lotniczego m.in. w lotnictwie wojskowym czy państwowym (straż graniczna).

W procesie zmian podejścia do systemu nadzoru z reaktywnego na predykcyjny niezwykle istotna jest pro-

mocja i zachęcanie do raportowania zdarzeń, które stanowią główne źródło wiedzy o występujących i potencjalnych zagrożeniach. Na podstawie zgromadzonych informacji i danych na szczelbu organizacji lotniczych i na szczelbu krajowym, realnym i możliwym staje się prowadzenie analiz i podejmowanie działań a następnie weryfikacja ich skuteczności.

Po podpisanej przez europejską komisarzy ds. Transportu oraz reprezentantów środowiska lotniczego dnia 1 października 2015 r. *European Corporate Just Culture Declaration*, podążyło polskie środowisko lotnicze zaangażowane w sprawy bezpieczeństwa. W dniu 27 października 2015 r. podczas Konferencji Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym miało miejsce podpisanie *Deklaracji współpracy w zakresie wdrażania „Just Culture”*. Dokument ma charakter otwarty, określa szereg podstawowych zasad, mających na celu zachęcenie personelu zaangażowanego w prace istotne dla bezpieczeństwa do zgłaszania nieprawidłowości i zdarzeń niepożądanych, bez obawy o konsekwencje. Deklarację podpisali przedstawiciele władz i organów nadzoru i praworządności.

Ideą filozofii *Just Culture* (kultury sprawiedliwego traktowania) jest wzrost świadomości środowiska lotniczego w zakresie zagrożeń wynikających z popełnianych błędów, które towarzyszą codziennej pracy i funkcjonowania organizacji a także współpracy pomiędzy nimi. Celem jest zwiększenie liczby zgłaszanych zdarzeń w ramach obowiązkowego i dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych również dotyczących braków w systemach, procedurach i rutynowych działaniach post factum na szczelbu organizacji.

Współpraca z nadzorem oraz wymiana doświadczeń w środowisku jest ścieżką i płaszczyzną wypracowania wspólnego podejścia do spraw związanych z bezpieczeństwem. Postawa odpowiedzialności i dojrzałości ze

strony pracowników i kierownictw organizacji lotniczych wraz z chęcią zaangażowania we współpracę tworzą dobre warunki i perspektywę do wypracowania realnych rozwiązań. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady Nr 376/2014 z 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowania w związku z nimi działań następczych podkreślają wagę i konieczność zacieśnienia współpracy między instytucjami państwowymi oraz środowiskiem lotniczym w zakresie Just Culture. Wzajemna nauka na doświadczeniach innych z pewnością w pozytywnym stopniu wpłynie na wzrost świadomości i kształtowania pozytywnych i odpowiedzialnych postaw wobec bezpieczeństwa. Jednocześnie należy podkreślać i zwracać uwagę, iż nie ma przyzwolenia na wykorzystywanie Just Culture dla ochrony celowego i świadomego łamania przepisów i procedur. ◀

Materiały źródłowe

- [1] Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2017 – 2020, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 2017;
- [2] Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2018 – 2021 Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 2018;
- [3] Krajowy Program bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym, Urząd Lotnictwa Cywilnego, wyd.1, Warszawa, sierpień 2016 r.
- [4] Podręcznik Zarządzania Bezpieczeństwem (SSM), wyd. 3, Montreal 2013, Doc 9859. Tekst zawarty w dokumencie: Wytyczne nr 11 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 24 listopada 2015 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań ustanowionych przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Doc 9859, Dz. Urz. ULC poz. 64.
- [5] Rozporządzenie 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;

- [6] Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 628/2013 z dnia 28 czerwca 2013 r. w sprawie metod pracy stosowanych przez Europejską Agencję Bezpieczeństwa Lotniczego przy prowadzeniu inspekcji standaryzacyjnych i monitorowaniu stosowania przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 oraz uchylające rozporządzenie Komisji (WE) nr 736/2006;
- [7] Sprawozdanie z wykonania planu działalności Urzędu Lotnictwa Cywilnego za rok 2017 dla działu/działów administracji rządowej, Urząd Lotnictwa Cywilnego, Warszawa, 1 marca 2018;
- [8] Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, Dziennik Urzędowy C 326 , 26/10/2012 p. 0001 - 0390;
- [9] Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz. U Nr 1183, 1629, 1637 z 2018 r.;

Strony internetowe:

- [1] www.icao.int
- [2] www.easa.europa.eu
- [3] www.gov.pl/web/infrastruktura
- [4] www.ulc.gov.pl

Balice idą na rekord. Krakowskie lotnisko chce obsłużyć w tym roku blisko 8 milionów pasażerów

Grzegorz Skowron, Gazeta Krakowska, 10.01.2019

W tym roku Międzynarodowy Port Lotniczy powinien obsłużyć aż 7,94 mln pasażerów. Najważniejszym wyzwaniem będzie przygotowanie do budowy nowego pasa startowego. Trzeba też przyspieszyć plany kolejnej rozbudowy terminala pasażerskiego. Już w ubiegłym roku przez Balice przewinęło się blisko 6,77 mln pasażerów, o 16 proc. więcej niż w 2017. Prognozy na ten rok zakładają blisko 8 mln, dokładnie – 7,94 mln. To realne, bo przewoźnicy prześcigają się w otwieraniu nowych tras. W sumie w tym roku będzie 28 nowych połączeń lotniczych z Balic. Wejście na krakowskie niebo zapowiedział węgierski Wizz Air, który w tym roku uruchomi 12 połączeń z Krakowa. Z kolei Ryanair zapowiedział zwiększenie częstotliwości lotów na obsługiwanych już trasach i uruchomienie kilku kolejnych połączeń (...).

W tym roku przetarg na obwodnicę Zabierzowa i łącznik autostrady A4 z drogą 75 koło Brzeska

Brzeska
Grzegorz Skowron, Gazeta Krakowska, 9.01.2019

W tym roku ogłosimy przetargi na ponad 435 km dróg – zapowiada Jan Krynicki, rzecznik prasowy Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad. Dwa przetargi dotyczą dróg w Małopolsce – chodzi o obwodnicę Zabierzowa i łącznik autostrady A4 z drogą nr 75 w Brzesku. Mieszkańcy Zabierzowa czekają na obwodnicę od połowy lat 90. Nowa droga ma mieć 10,2 km długości. Przejdzie nie tylko przez sam Zabierzów, ale także Kochanów oraz część Modniczki i Niegoszowic. Tegoroczny przetarg ma wyłonić firmę, która zaprojektuje i wybuduje obwodnicę. Sama budowa powinna się rozpocząć w 2021 roku, kierowcy mają korzystać z obwodnicy w roku 2023. Łącznik autostrady A4 z drogą 75 to nic innego jak południowo-zachodnia obwodnica Brzeska (...).

Wyjazd z piekielka, czyli PKP podpisały kluczową umowę

Arkadiusz Maciejowski, Gazeta Krakowska, 8.01.2019

W PKP PLK przekonują, że kluczowa dla Małopolski inwestycja, planowana od dziesięcioleci, w końcu zostanie zrealizowana. W poniedziałek kolejarze podpisali umowę z polsko-francuskim konsorcjum, które ma do 2021 roku przygotować projekt m.in. tzw. linii Podłęże - Piekielko, dzięki której pociągi np. z Krakowa do Nowego Sącza dojeżdżałyby w godzinę. Nowe tory gotowe mają być jednak najwcześniej za osiem lat. O ile... rząd znajdzie na nie pieniądze. Minister Andrzej Adamczyk zapewnia, że tak się stanie. Obecnie podróż pociągiem z Krakowa do Nowego Sącza trwa około trzech godzin. A to dlatego, że pociągi – ze względu na brak alternatywy – jadą okrężną, 167-kilometrową trasą przez Tarnów i Stróżę (...).