

ZARZĄDZENIE Nr 23/MON
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ

z dnia 28 grudnia 2020 r.

w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego

Na podstawie art. 120 ust. 6 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2020 r. poz. 1970) zarządza się, co następuje:

Rozdział 1

Przepisy ogólne

§ 1. Zarządzenie określa:

- 1) organizację wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego;
- 2) szczegółowe zasady funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego.

§ 2. Użyte w zarządzeniu skróty i określenia oznaczają:

- 1) ACC – (Area Control Centre) ośrodek kontroli obszaru lub kontrola obszaru;
- 2) AGL – (Above Ground Level) powyżej poziomu terenu;
- 3) AIP – (Aeronautical Information Publication) Zbiór Informacji Lotniczych, wchodzący w skład Zintegrowanego Pakietu Informacji Lotniczych – publikacja wydawana przez państwo lub z jego upoważnienia, zawierająca informacje lotnicze o charakterze trwałym, istotne dla żeglugi powietrznej;
- 4) AIS – (Aeronautical Information Service) służba informacji lotniczej;
- 5) akrl – asystent kontrolera ruchu lotniczego;
- 6) AMHS – (Air Traffic Services Message Handling System) system wymiany depech służb ruchu lotniczego;

- 7) anonimizacja – usunięcie ze zgłoszeń zdarzeń wszystkich danych osobowych dotyczących zgłaszającego i osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń oraz wszelkich szczegółowych danych, które mogłyby ujawniać tożsamość zgłaszającego lub osób trzecich, lub doprowadzić do ustalenia tej informacji na podstawie zgłoszenia zdarzenia;
- 8) APP – (Approach Control Service) organ kontroli zbliżania;
- 9) ASM – (Air Space Management) zarządzanie przestrzenią powietrzną;
- 10) ATC – (Air Traffic Control) kontrola ruchu lotniczego;
- 11) ATM – (Air Traffic Management) zarządzanie ruchem lotniczym;
- 12) ATS – (Air Traffic Services) służby ruchu lotniczego;
- 13) ARCC – (Aeronautical Rescue Coordination Centre) ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 14) BL – bezpieczeństwo lotów;
- 15) BOZ – biuro odpraw załóg;
- 16) BSP – bezzałogowy statek powietrzny;
- 17) CFIT – (Controlled Flight Into Terrain) zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym;
- 18) CNS – (Communications, Navigation and Surveillance) łączność, nawigacja i dozоровanie;
- 19) COM – (Communications) łączność;
- 20) czas pracy – czas wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym w organie ATC;
- 21) czynności lotnicze – przedsięwzięcia realizowane w ramach pracy na stanowiskach operacyjnych w organach kontroli ruchu lotniczego i BOZ wymagające posiadania uprawnień i licencji lub prowadzące do ich nabycia;
- 22) Daily Log – dobowy raport przebiegu dyżuru;
- 23) DG RSZ – Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych;
- 24) EAD – (European AIS Database) europejska baza danych AIS;
- 25) egzamin – oznacza sformalizowany sprawdzian służący ocenie wiedzy danej osoby i zrozumienia przez nią tematyki;
- 26) ESPP – elastyczne struktury przestrzeni powietrznej;
- 27) FIR – (Flight Information Region) rejon informacji powietrznej;
- 28) FIS – (Flight Information Service) służba informacji powietrznej;
- 29) FPL – (Filed Flight Plan) złożony plan lotu;
- 30) FMP – (Flow Management Position) stanowisko zarządzania przepływem i pojemnością ruchu lotniczego;
- 31) FOD – (Foreign Object Damage) uszkodzenia przez ciała obce;
- 32) GAT – (General Air Traffic) ogólny ruch lotniczy, oznacza każdy ruch cywilnych statków

powietrznych, a także każdy ruch państwowych statków powietrznych odbywający się według zasad ICAO;

- 33) GRL – grupa ratownictwa lotniskowego;
- 34) harmonogram pracy – rozkład czasu służby dla personelu ATC i BOZ opracowany przez Szefa Pionu SRL lub osobę przez niego upoważnioną;
- 35) INOP – instrukcja operacyjna;
- 36) Instytucja – państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym odpowiedzialny za zapewnienie służb żeglugi powietrznej w FIR Warszawa;
- 37) IZRL – inne zagrożenie bezpieczeństwa lotów w ruchu lotniczym ATM/CNS – związane z niewłaściwym działaniem naziemnych urządzeń ruchu lotniczego lub niewłaściwymi procedurami albo ich niewłaściwym wykonaniem (w szczególności: brak zasilania urządzeń NEZL, niewłaściwe parametry ILS, wtargnięcie na pole manewrowe, przekazanie niewłaściwych informacji w systemie automatycznym – bez bezpośredniego udziału statku powietrznego);
- 38) jednostka – organ ATC, w którym zapewniana jest służba ruchu lotniczego;
- 39) KBWL LP – Komisja Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego;
- 40) konwencja – Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. poz. 212, z późn. zm.¹⁾);
- 41) LAW – Lotnicza Akademia Wojskowa;
- 42) MCTR – (Military Control Zone) strefa kontrolowana lotniska wojskowego, obejmuje przestrzeń powietrzną kontrolowaną o określonych granicach poziomych rozciągającą się od powierzchni ziemi lub wody (AGL) do określonej górnej granicy;
- 43) MET – (Meteorology) meteorologia;
- 44) MON – Ministerstwo Obrony Narodowej;
- 45) MTMA – (Military Terminal Control Area) rejon kontrolowany lotniska wojskowego lub węzła lotnisk wojskowych;
- 46) NAV – (Navigation) nawigacja;
- 47) NEZL – naziemne elektroniczne zabezpieczenie lotniska;
- 48) niemożność zapewnienia służb ATM – zdarzenie, w którym elementy naziemnego systemu ATM nie pracują, są niewystarczające, niedostępne lub uszkodzone w stopniu obniżającym lub uniemożliwiającym zapewnienie bezpieczeństwa ruchu lotniczego;
- 49) NOTAM – (Notice to Airmen) wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach, a także o niebezpieczeństwie, której znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami

¹⁾ Zmiany tekstu jednolitego wymienionej konwencji zostały ogłoszone w Dz. U. z 1959 r. poz. 214, z 1963 r. poz. 137 i 138, z 1969 r. poz. 210 i 211, z 1976 r. poz. 130, 131, 188, 189, 227 i 228, z 1984 r. poz. 199 i 200, z 2000 r. poz. 446 i 447, z 2002 r. poz. 527 i 528, z 2003 r. poz. 700 i 701 oraz z 2012 r. poz. 368, 369, 370 i 371.

lotniczymi;

- 50) OAT – (Operational Air Traffic) operacyjny ruch lotniczy. Obejmuje wszystkie loty wykonywane niezgodnie z przepisami ustalonymi dla GAT i dla których zasady oraz procedury zostały ustalone przez odpowiednie władze krajowe;
- 51) ocena – ocena praktycznych umiejętności, na podstawie której wydaje się, przedłuża lub wznawia uprawnienie lub uprawnienie uzupełniające i która dotyczy sposobu zachowania osoby ocenianej oraz praktycznego stosowania wiedzy i zrozumienia tematyki przez tę osobę;
- 52) okres odpoczynku – oznacza ciągły i określony przedział czasu po lub przed pełnieniem służby, podczas którego kontroler ruchu lotniczego jest zwolniony z wykonywania obowiązków służbowych;
- 53) OP RP – obrona powietrzna Rzeczypospolitej Polskiej;
- 54) organ ATC – organ kontroli lotniska (TWR) lub organ kontroli zbliżania (APP) ustanowiony w ramach Pionu SRL i odpowiedzialny za zapewnienie służb ruchu lotniczego w przydzielonej przestrzeni odpowiedzialności;
- 55) organ ATS – organ służb ruchu lotniczego – organ kontroli ruchu lotniczego, organ informacji powietrznej lub lotniskowa służba informacji powietrznej;
- 56) organizacja szkoleniowa – oznacza organizację, która uzyskała certyfikat właściwego organu uprawniający do prowadzenia jednego lub kilku rodzajów szkoleń;
- 57) osiągnięcie właściwego poziomu bezpieczeństwa – rezultaty procesów lub metod zastosowanych w celu osiągnięcia bezpieczeństwa w granicach tolerancji na akceptowalnym poziomie;
- 58) OSPSRL LAW – Ośrodek Szkolenia Personelu Służb Ruchu Lotniczego Lotniczej Akademii Wojskowej;
- 59) personel ATC – członkowie personelu lotniczego posiadający licencje wpisani do rejestru personelu ATC prowadzonego przez SSRL SZ RP;
- 60) pion SRL – komórka wewnętrzna jednostki wojskowej realizująca zadania wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego;
- 61) pogorszenie kondycji psychofizycznej – subiektywne, indywidualne odczucie członka personelu ATC utraty wymaganej sprawności fizycznej lub psychicznej w stopniu uniemożliwiającym bezpieczne i odpowiedzialne wykonywanie pracy na stanowisku. Występuje wówczas, gdy personel ATC nie zapewnia bezpiecznego wykonywania pracy i jednocześnie stanowi zagrożenie dla innych osób;
- 62) przerwa – oznacza okres w czasie pełnienia służby, podczas którego nie wymaga się od kontrolera ruchu lotniczego wykonywania obowiązków, aby umożliwić mu odpoczynek;
- 63) RIF – (Recent Information File) zbiór informacji do obowiązkowego zapoznania przed rozpoczęciem wykonywania czynności lotniczych;
- 64) rozporządzenie SERA – 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. ²⁾);

- 65) SAR – (Search And Rescue) status dla lotów w misjach poszukiwawczo-ratowniczych;
- 66) SMS – (Safety Management System) System Zarządzania Bezpieczeństwem;
- 67) SNOWTAM – specjalna seria NOTAM zawiadamiająca o niebezpiecznych warunkach spowodowanych śniegiem lub lodem na polu naziemnego ruchu lotniczego;
- 68) SSRL SZ RP – Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;
- 69) SUR – (Surveillance) dozоровanie;
- 70) SZ RP – Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej;
- 71) terminal AMHS – urządzenie przeznaczone do opracowywania i nadawania depesz ATS;
- 72) TRA – (Temporary Reserved Area) strefa czasowo rezerwowana;
- 73) TRM – (Team Resource Management) współpraca w zespole;
- 74) TWR – (Aerodrome Control Tower) organ kontroli lotniska lub (Tower Control Endorsement) uprawnienie uzupełniające kontroli lotniska;
- 75) UE – Unia Europejska;
- 76) ULC – Urząd Lotnictwa Cywilnego;
- 77) UTC – (Coordinated Universal Time) uniwersalny czas skoordynowany;
- 78) UTP – (Unit Training Plan) plan szkolenia w jednostce;
- 79) VCS – (Voice Communications System) system komunikacji głosowej;
- 80) ZBL – Zespół Bezpieczeństwa Lotów.

Rozdział 2

Zarządzanie ruchem lotniczym w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

§ 3. Zadania związane z zarządzaniem ruchem lotniczym w SZ RP realizują:

- 1) SSRL SZ RP;
- 2) wydziały ruchu lotniczego;
- 3) sekcje ruchu lotniczego;
- 4) pionery SRL;
- 5) OSPSRL LAW;
- 6) sekcje koordynacji ruchu lotniczego;
- 7) inne komórki organizacyjne w jednostkach wojskowych resortu obrony narodowej.

²⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015, str 1, Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016, str. 3 oraz Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020, str. 1.

§ 4. 1. SSRL SZ RP jest wojskowym organem zarządzania ruchem lotniczym sprawującym nadzór merytoryczny nad funkcjonowaniem organów ATC i BOZ w SZ RP oraz jakością zapewnianych służb ruchu lotniczego.

2. SSRL SZ RP odpowiada za stosowanie jednolitych procedur, norm i standardów zapewniania służb ruchu lotniczego, szkolenia personelu ATC i BOZ oraz określanie standardów wyposażenia technicznego Pionów SRL.

3. W celu zapewnienia wymaganego poziomu bezpieczeństwa i wysokiej jakości służb ruchu lotniczego SSRL SZ RP współdziała z ULC, instytucjami wyznaczonymi do zapewniania służb żeglugi powietrznej, Inspektoratem Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw Bezpieczeństwa Lotów oraz innymi organizacjami lotniczymi.

4. Szef SSRL SZ RP odpowiada za:

- 1) nadzór nad funkcjonowaniem, działalnością operacyjną i szkoleniową komórek, o których mowa w § 3;
- 2) nadzór nad jakością i prawidłowością zapewnianych służb ruchu lotniczego;
- 3) nadzór nad procesem szkolenia personelu ATC i BOZ;
- 4) nadzór nad procesem egzaminowania i oceny personelu ATC;
- 5) określenie standardów wyposażenia technicznego organów ATC i BOZ;
- 6) opracowywanie i programowanie procedur operacyjnych dla służb ruchu lotniczego;
- 7) wydawanie wytycznych w sprawach związanych ze stosowaniem przepisów lotniczych w zakresie służb ruchu lotniczego oraz funkcjonowaniem Pionów SRL;
- 8) zatwierdzanie i uzgadnianie z zainteresowanymi komórkami i jednostkami organizacyjnymi oraz opiniowanie dokumentów normujących działalność operacyjną i szkoleniową organów ATC i BOZ;
- 9) udostępnianie informacji operacyjnych (danych lotniczych) w formie odpowiedniej dla personelu lotniczego;
- 10) dostarczanie do właściwej instytucji w celu publikacji zgromadzonych danych i informacji lotniczych dotyczących lotnisk SZ RP oraz wojskowych ATS;
- 11) prowadzenie rejestru personelu ATC;
- 12) wydawanie licencji i uprawnień personelowi ATC;
- 13) nadzór nad funkcjonowaniem systemu zarządzania bezpieczeństwem w ATM, o którym mowa w Załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia;
- 14) udział w przygotowaniu, prowadzeniu, ocenie i omawianiu ćwiczeń z udziałem lotnictwa SZ RP;
- 15) współpracę z ULC, instytucjami wyznaczonymi do zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz z innymi organizacjami lotniczymi w zakresie organizacji i funkcjonowania służb ruchu lotniczego.

5. Szczegółowe zadania i obowiązki personelu SSRL SZ RP określają odrębne przepisy.

§ 5. 1. Wydziały ruchu lotniczego i sekcje ruchu lotniczego sprawują merytoryczny nadzór

nad podległymi Pionami SRL w zakresie:

- 1) zapewniania służb ruchu lotniczego;
- 2) zapewniania ciągłości funkcjonowania organów ATC i BOZ;
- 3) zgłaszania propozycji i rozwiązań dotyczących funkcjonowania Pionów SRL;
- 4) koordynacji współdziałania wojskowych i cywilnych organów ATS;
- 5) udziału w systemie zarządzania bezpieczeństwem w ATM;
- 6) wyposażenia technicznego gwarantującego jakość i bezpieczeństwo zapewniania służb ruchu lotniczego;
- 7) szkolenia personelu ATC i BOZ;
- 8) organizacji ćwiczeń z udziałem lotnictwa SZ RP.

2. Wydziały i sekcje podlegają merytorycznie Szefowi SSRL SZ RP.

3. W celu realizacji zadań, o których mowa w ust. 1, wydziały i sekcje współpracują z SSRL SZ RP.

4. Szczegółowe zadania i obowiązki personelu wydziału ruchu lotniczego i sekcji ruchu lotniczego określają odrębne przepisy.

§ 6. 1. Kierownik OSPSRL LAW odpowiada za prowadzenie szkoleń dla kandydatów i członków personelu ATC.

2. Szczegółowe obowiązki i uprawnienia kierownika OSPSRL LAW, w tym podległość służbową, oraz szczegółowe warunki funkcjonowania ośrodka, sposoby prowadzenia szkolenia lotniczego, uzyskiwania uprawnień i kwalifikacji lotniczych, egzaminowania i oceniania określają odrębne przepisy.

§ 7. 1. Sekcja koordynacji ruchu lotniczego to organ wyznaczony na lotniskach cywilnych lub lotniskach współużytkowanych odpowiedzialny za koordynację zadań realizowanych przez lotnictwo wojskowe.

2. Szczegółowe zasady funkcjonowania sekcji koordynacji ruchu lotniczego określają odrębne przepisy.

Rozdział 3

Przeznaczenie i zadania Pionu SRL

§ 8. 1. Pion SRL realizuje zadania wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego i odpowiada za zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego na lotniskach SZ RP oraz w przydzielonej przestrzeni powietrznej.

2. Pion SRL funkcjonuje w jednostkach wojskowych, w których rolę zarządzającego lotniskiem wojskowym pełni dowódca jednostki wojskowej lub na lotniskach współużytkowanych, w których zapewnienie służb żeglugi powietrznej wynika z potrzeb SZ RP.

3. Pion SRL:

- 1) zapewnia służby ruchu lotniczego (służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej, służbę alarmową) na polu manewrowym lotniska wojskowego

(współużytkowanego) oraz w przydzielonej przestrzeni powietrznej – poprzez organy kontroli ruchu lotniczego, zwanymi dalej „organami ATC” – zgodnie z nadaną klasą przestrzeni powietrznej;

- 2) zapewnia służbę informacji lotniczej – której zadania realizuje BOZ;
- 3) współdziała z instytucjami wyznaczonymi do zapewnienia służb żeglugi powietrznej w FIR Warszawa i właściwymi organami wojskowymi w zakresie zapewniania załogom statków powietrznych służb:
 - a) informacji lotniczej,
 - b) meteorologicznej,
 - c) poszukiwania i ratownictwa lotniczego;
- 4) współpracuje z właściwymi organami systemu obrony powietrznej w zakresie koordynacji i zapewniania służb ruchu lotniczego podczas realizacji działań z użyciem sił dyżurnych obrony powietrznej.

4. Pion SRL podlega bezpośrednio dowódcy jednostki wojskowej, który jest odpowiedzialny za:

- 1) właściwą organizację Pionu SRL gwarantującą ciągłość zapewniania służb ruchu lotniczego uzależnioną od czasu aktywności lotniska, zasobów osobowych, czasu pracy personelu ATC i BOZ, charakteru i natężenia operacji lotniczych w przestrzeni odpowiedzialności organów ATC oraz zadań lotniczych realizowanych przez jednostkę wojskową;
- 2) szkolenie praktyczne personelu ATC w zakresie związanym z uzyskaniem uprawnień oraz utrzymaniem ich ważności;
- 3) szkolenie praktyczne personelu BOZ;
- 4) techniczne wyposażenie stanowisk operacyjnych organów ATC i BOZ.

5. Pion SRL podlega merytorycznie Szefowi SSRL SZ RP.

§ 9. W celu realizacji zadań, o których mowa w § 8, wyznacza się:

- 1) organy ATC:
 - a) organ TWR,
 - b) organ APP – w przypadkach, gdy służba kontroli zbliżania nie jest zapewniana przez instytucję wyznaczoną do zapewniania służb żeglugi powietrznej,
 - c) stanowisko operacyjne kontroli podejścia z wykorzystaniem radaru precyzyjnego podejścia (PAR) – w uzasadnionych przypadkach, gdy służba kontroli zbliżania jest zapewniana przez instytucję wyznaczoną do zapewniania służb żeglugi powietrznej;
- 2) BOZ.

§ 10. Organy, o których mowa w § 9, prowadzą działalność operacyjną w oddzielnych pomieszczeniach operacyjnych zabezpieczonych przed dostępem osób nieuprawnionych.

§ 11. Czas działalności operacyjnej organów ATC i BOZ określa zarządzający lotniskiem wojskowym z uwzględnieniem potrzeb jednostki wojskowej oraz aspektów związanych

z obronnością państwa. Czas dostępności służb ruchu lotniczego publikuje się w polskim zbiorze informacji lotniczych (AIP Polska, MIL-AIP Polska) lub doraźnie w formie depechy NOTAM.

§ 12. Szczegółowe obowiązki oraz zasady pracy w organach, o których mowa w § 9, określają INOP organów ATC oraz BOZ.

Rozdział 4

Zadania organów ATC

§ 13. Organy ATC odpowiadają za zapewnienie służby kontroli ruchu lotniczego, służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej.

§ 14. 1. Do zadań organu TWR należy:

- 1) zapewnienie służby kontroli lotniska mającej na celu:
 - a) zapobieganie kolizjom podczas lotu statków powietrznych z innymi statkami powietrznymi,
 - b) zapobieganie kolizjom statków powietrznych ze sobą na polu manewrowym i z przeszkodami na tym polu,
 - c) usprawnianie i utrzymywanie uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;
- 2) zapewnienie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;
- 3) zapewnienie służby alarmowej poprzez zawiadamianie właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organami;
- 4) współpraca z właściwymi organami: służb ruchu lotniczego, zarządzania przestrzenią powietrzną oraz systemu dowodzenia OP RP.

2. W organie TWR, w zależności od potrzeb ustanawia się następujące stanowiska operacyjne:

- 1) kontrolera lotniska (kontroler TWR);
- 2) kontrolera ruchu naziemnego (kontroler GND) – uruchamiane ze względów operacyjnych;
- 3) asystenta kontrolera ruchu lotniczego;
- 4) szefa zmiany TWR (TWR Watch Supervisor) – uruchamiane ze względów operacyjnych.

3. Obowiązki personelu ATC wykonującego czynności na stanowiskach operacyjnych, o których mowa w ust. 2, określa INOP organu kontroli lotniska.

§ 15. 1. Do zadań organu APP należy:

- 1) zapewnienie służby kontroli zbliżania mającej na celu:
 - a) zapobieganie kolizjom podczas lotu statków powietrznych z innymi statkami powietrznymi,
 - b) zapobieganie zderzeniom statków powietrznych z terenem i przeszkodami naziemnymi,
 - c) usprawnianie i utrzymywanie uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego;

- 2) zapewnienie służby informacji powietrznej poprzez udzielanie wskazówek i informacji użytecznych dla bezpiecznego i sprawnego wykonywania lotów;
- 3) zapewnienie służby alarmowej poprzez zawiadamianie właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organami;
- 4) współpraca z właściwymi organami: służb ruchu lotniczego, zarządzania przestrzenią powietrzną oraz systemu dowodzenia OP RP.

2. W organie APP, w zależności od potrzeb ustanawia się następujące stanowiska operacyjne:

- 1) kontrolera zbliżania (kontroler APP);
- 2) kontrolera radarowego podejścia precyzyjnego (kontroler PAR);
- 3) asystenta kontrolera ruchu lotniczego;
- 4) szefa zmiany APP (APP Watch Supervisor) – uruchamiane ze względów operacyjnych.

3. Obowiązki personelu ATC wykonującego czynności na stanowiskach operacyjnych, o których mowa w ust. 2, określa INOP organu kontroli zbliżania.

§ 16. 1. Organy ATC zapewniają służby ruchu lotniczego w przestrzeniach wyznaczonych jako:

- 1) MCTR;
- 2) MTMA;
- 3) TRA lub jej część w określonych granicach pionowych i poziomych – gdy konieczne, na podstawie stosownych porozumień o współpracy operacyjnej.

2. Służby ruchu lotniczego zapewniane są zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej określoną w Dodatku 4 do Załącznika do rozporządzenia SERA.

3. Szef SSRL SZ RP określi, w drodze wytycznych szczegółowe normy, metody i techniki kontroli ruchu lotniczego oraz procedury operacyjne związane z zapewnianiem służb ruchu lotniczego na lotniskach wojskowych oraz w przestrzeni odpowiedzialności wojskowych organów ATC, a w szczególności:

- 1) ogólne zasady pracy na stanowiskach operacyjnych w organach ATC i BOZ;
- 2) przepisy dla służb ruchu lotniczego;
- 3) procedury dla służb kontroli lotniska;
- 4) procedury dla służb kontroli zbliżania;
- 5) procedury lotnictwa wojskowego w zakresie ATS;
- 6) frazeologię lotniczą;
- 7) ogólne zasady postępowania w sytuacjach anormalnych i awaryjnych;
- 8) zasady wykorzystania systemów i środków technicznych będących na wyposażeniu organu ATC i BOZ;
- 9) zasady współpracy, koordynacji i wymiany informacji;

- 10) procedury operacyjne dla BOZ.

Rozdział 5

Zadania BOZ

§ 17. 1. Do zadań BOZ należy w szczególności:

- 1) współpraca z organem zarządzania przestrzenią powietrzną oraz użytkownikami przestrzeni powietrznej w zakresie wymiany informacji dotyczącej zamawiania elastycznych elementów przestrzeni powietrznej zgodnie z zasadami określonymi w przepisach ruchu lotniczego;
- 2) przyjmowanie, weryfikacja planów lotu oraz dystrybucja depech służb ruchu lotniczego;
- 3) nadzorowanie poprawności publikowanych informacji lotniczych dotyczących właściwego dla BOZ lotniska wojskowego;
- 4) udostępnianie załogom statków powietrznych dostępnych informacji lotniczych;
- 5) współpraca z właściwymi służbami operacyjnymi SZ RP w zakresie obiegu informacji dotyczących przelotów wojskowych statków powietrznych;
- 6) współpraca z właściwymi organami służby ruchu lotniczego oraz systemu dowodzenia OP RP.

§ 18. 1. Za właściwą organizację pracy BOZ odpowiedzialny jest Szef BOZ.

2. Szef BOZ podlega szefowi Pionu SRL, a w przypadku jednostek wojskowych, w których nie funkcjonuje Pion SRL – szefowi Sekcji koordynacji ruchu lotniczego.

3. Stanowiskiem operacyjnym BOZ jest stanowisko podoficera informacji lotniczej.

4. Na stanowisku operacyjnym podoficera informacji lotniczej czynności lotnicze mogą wykonywać wyłącznie osoby posiadające uprawnienie specjalisty AIS nadane przez dowódcę jednostki wojskowej.

§ 19. Obowiązki personelu BOZ określa INOP BOZ.

Rozdział 6

Personel Pionu SRL

§ 20. Personel operacyjny Pionu SRL stanowi personel ATC oraz personel BOZ.

§ 21. 1. Czynności lotnicze na stanowiskach operacyjnych w organie ATC wykonywane są wyłącznie przez personel ATC posiadający stosowne ważne uprawnienia, spełniający określone w odrębnych przepisach wymagania w zakresie kompetencji oraz wyznaczony rozkazem dziennym dowódcy jednostki wojskowej.

2. Czynności lotnicze na stanowisku operacyjnym w BOZ wykonywane są wyłącznie przez personel BOZ posiadający uprawnienie specjalisty AIS i wyznaczony rozkazem dziennym dowódcy jednostki wojskowej.

3. W trakcie wykonywania czynności lotniczych personel operacyjny Pionu SRL nie może

podlegać bezpośredniej lub pośredniej presji, wymuszeniom lub naciskom osób trzecich ani innym działaniom, sprzecznym z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego oraz procedurami żeglugi powietrznej lub mogącymi mieć wpływ na zmniejszenie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

4. Członek personelu operacyjnego Pionu SRL wykonujący czynności lotnicze zobowiązany jest do odmowy podjęcia działania sprzecznego z obowiązującymi przepisami ruchu lotniczego i procedurami służb żeglugi powietrznej, do którego był nakłaniany, wszystkim osobom niezależnie od sprawowanej funkcji lub stopnia wojskowego. Każde takie zdarzenie podlega obowiązkowemu zgłoszeniu na zasadach określonych w Załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia.

§ 22. Zabrania się wykorzystywania personelu wykonującego czynności lotnicze na stanowisku operacyjnym do wykonywania zadań niezwiązanych z zapewnieniem służb ruchu lotniczego oraz zarządzaniem ruchem lotniczym.

§ 23. Szef Pionu SRL uwzględniając zasoby osobowe oraz charakter zadań lotniczych realizowanych przez jednostkę wojskową określa liczbę kontrolerów ruchu lotniczego wymaganą do zabezpieczenia pracy operacyjnej organu TWR oraz organu APP.

§ 24. 1. System czasu pracy ATC i BOZ powinien zapewniać:

- 1) pracę w sposób zapewniający pełne wykorzystanie czasu pracy i zmniejszenie jej uciążliwości;
- 2) właściwą higienę pracy, zmianowość i związaną z tym możliwość regeneracji sił psychofizycznych;
- 3) równomierne obciążenie pracą;
- 4) utrzymanie wymaganego poziomu kompetencji przez personel ATC;
- 5) nieprzekraczanie długości łącznego czasu pracy dla każdego z kwartałów rozliczeniowych określonych w wytycznych Szefa SSRL SZ RP, o których mowa w § 26.

2. System czasu pracy w organach ATC i BOZ oparty jest na 24, 16, 12 lub 8-godzinnych etatowych dyżurach, z zastrzeżeniem, że:

- 1) maksymalna liczba dyżurów następujących po sobie z uwzględnieniem czasu na odpoczynek, o którym mowa w pkt 2, wynosi:
 - a) 2 – w przypadku dyżurów 24 i 16-godzinnych,
 - b) 3 – w przypadku dyżurów 12-godzinnych,
 - c) 4 – w przypadku dyżurów 8-godzinnych;
- 2) minimalny okres odpoczynku po zakończeniu dyżuru wynosi:
 - a) 24 godziny – w przypadku dyżurów 24 i 16-godzinnych,
 - b) 11 godzin – w przypadku dyżurów 12 i 8-godzinnych;
- 3) liczba następujących po sobie bezpośrednio dyżurów 24, 16, 12 lub 8-godzinnych, z uwzględnieniem maksymalnej liczby uzależnionej od ich rodzaju, o którym mowa w pkt 1, oraz minimalnego okresu odpoczynku po ich zakończeniu, o którym mowa w pkt 2, nie może przekroczyć czterech.

3. Oprócz dyżurów, o których mowa w ust. 2, ze względu na konieczność zabezpieczenia szkolenia w powietrzu, realizacji czynności związanych ze szkoleniem na stanowisku operacyjnym, egzaminowaniem i ocenianiem, prowadzeniem dedykowanego sprawdzenia kompetencji lub w innych uzasadnionych przypadkach, Szef Pionu SRL może wyznaczyć podległy personel ATC i BOZ do pracy w organie ATC i BOZ w innym niż określony w ust. 2 wymiarze czasu. Minimalny czas na odpoczynek po zakończeniu pracy wynosi 11 godzin.

4. Przez czas wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym w organie ATC rozumie się:

- 1) wykonywanie obowiązków na stanowisku operacyjnym, w tym zapewnianie służb ruchu lotniczego oraz działania związane z koordynacją oraz wymianą informacji;
- 2) czynności pomocnicze i przygotowawcze do wykonywania czynności na stanowisku operacyjnym, w tym czas odprawy przed rozpoczęciem pracy;
- 3) przejmowanie i przekazywanie stanowiska operacyjnego;
- 4) prowadzenie i nadzorowanie szkolenia, egzaminowanie oraz ocenianie personelu ATC.

5. Maksymalny, łączny czas wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym w organie ATC wynosi:

- 1) 16 godzin – w przypadku dyżurów 24-godzinnych;
- 2) 13 godzin – w przypadku dyżurów 16-godzinnych;
- 3) 9 godzin – w przypadku dyżurów 12-godzinnych;
- 4) 7 godzin – w przypadku dyżurów 8-godzinnych.

6. Maksymalny, nieprzerwany czas wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym w organie ATC wynosi 7 godzin.

7. Minimalna przerwa w wykonywaniu czynności lotniczych wynosi 1 godzinę.

8. W celu zapewnienia przerw w wykonywaniu czynności lotniczych dopuszcza się czasowe zawieszenie działalności operacyjnej organów ATC.

9. Przekroczenie czasu wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym, o którym mowa w ust. 5 i 6, podlega zgłoszeniu na zasadach określonych w Załączniku Nr 1 do niniejszego zarządzenia.

10. Szef Pionu SRL lub osoba przez niego upoważniona, uwzględniając zasady określone w wytycznych Szefa SSRL SZ RP, o których mowa w § 26:

- 1) opracowuje kwartalny harmonogram pracy dla personelu ATC zgodnie z ust. 1-7, uwzględniając:
 - a) przewidywane natężenie ruchu lotniczego w przestrzeni odpowiedzialności organów ATC i jego stopień skomplikowania,
 - b) posiadane zasoby osobowe Pionu SRL,
 - c) aktualność uprawnień personelu ATC,
 - d) ustalony czas działalności operacyjnej organów ATC,

- e) maksymalny, łączny czas wykonywania czynności lotniczych na stanowisku operacyjnym w organie ATC, o którym mowa w ust. 5 i 6;
- 2) opracowuje kwartalny harmonogram pracy dla personelu BOZ, z uwzględnieniem ust. 2.

11. W przypadku przekroczenia przez kontrolera ruchu lotniczego długości łącznego czasu pracy w ustalonym kwartalnym harmonogramie pracy, łączny czas pracy w opracowanym na kolejny kwartał harmonogramie pracy zmniejsza się o liczbę nadgodzin z poprzedniego okresu.

12. Wszelkie zmiany do harmonogramów pracy wprowadzane są na bieżąco po akceptacji Szefa Pionu SRL.

§ 25. Zasady dotyczące systemu czasu pracy personelu ATC, o których mowa w § 24, obowiązują również personel odbywający szkolenie na stanowiskach operacyjnych w organach ATC z zastrzeżeniem, że maksymalny dobowy czas szkolenia kandydata na członka personelu ATC na stanowisku operacyjnym nie może przekraczać 75% jego dobowego czasu pracy i nie obejmuje on czasu na instruktaże przed i po sesji szkoleniowej.

§ 26. Szef SSRL SZ RP określi w drodze wytycznych jednolite zasady opracowywania kwartalnych harmonogramów pracy personelu ATC i BOZ kierując się koniecznością zapewnienia wysokiego poziomu bezpieczeństwa poprzez ochronę przed skutkami zmęczenia, przy jednoczesnym umożliwieniu odpowiedniej elastyczności planowania. W wytycznych określi:

- 1) wymogi dotyczące odpoczynku w celu właściwej identyfikacji i ograniczenia ryzyka związanego ze zmęczeniem personelu ATC i BOZ;
- 2) zasady prowadzenia ewidencji czasu służby personelu ATC i BOZ.

Rozdział 7

Szkolenie personelu Pionu SRL

§ 27. Szkolenie personelu Pionu SRL przebiega zgodnie z zasadami określonymi w Załączniku Nr 1 do Konwencji³⁾ oraz regulacjami Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) i przepisami UE . Obejmuje ono:

- 1) szkolenie wstępne oraz uzupełniające, realizowane w certyfikowanych wojskowych i cywilnych organizacjach szkoleniowych w kraju lub za granicą;
- 2) szkolenie w jednostce (szkolenie praktyczne) realizowane w wojskowych, cywilnych i wojskowo-cywilnych organach kontroli ruchu lotniczego;
- 3) szkolenie personelu BOZ realizowane w wojskowych i cywilnych ośrodkach szkolenia;
- 4) szkolenie językowe;
- 5) inne szkolenia specjalistyczne oraz uzupełniające.

§ 28. Szczegółowe wymagania dla kandydatów do pracy w Pionie SRL oraz zasady szkolenia i licencjonowania personelu ATC i BOZ określają odrębne przepisy.

Rozdział 8

³⁾ Obwieszczenie Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 lipca 2019 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 1 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 48).

Wyposażenie techniczne organów ATC i BOZ

§ 29. 1. Wyposażenie techniczne organów ATC i BOZ musi być zgodne z wymaganiami i potrzebami służb ruchu lotniczego i gwarantować ciągłą, nieprzerwaną pracę operacyjną.

2. Systemy techniczne wykorzystywane w organach ATC i BOZ powinny posiadać możliwość integracji z systemem wykorzystywanym przez Instytucje.

3. Za wyposażanie techniczne stanowisk operacyjnych w organach ATC i BOZ odpowiada dowódca jednostki wojskowej, któremu podlega Pion SRL.

4. Instalacja w pomieszczeniach operacyjnych organów ATC i BOZ urządzeń technicznych, innych niż określone w Załączniku Nr 2 do niniejszego zarządzenia, jest możliwa po uzyskaniu zgody Szefa SSRL SZ RP. Dodatkowe wyposażenie techniczne nie może pogarszać warunków pracy operacyjnej w organach ATC lub BOZ.

5. Systemy łączności (radiowej, telefonicznej i radiotelefonicznej) oraz dozoru muszą posiadać możliwość rejestracji (zapis skorelowany z czasem UTC) oraz jej przechowywania przez okres co najmniej 30 dni. Zaleca się instalację urządzeń umożliwiających zapis rozmów (tła) w pomieszczeniach operacyjnych.

§ 30. 1. Zabezpieczenie techniczne organów ATC i BOZ w zakresie łączności powinno być zgodne z wymaganiami i potrzebami służb ruchu lotniczego określonymi w Załączniku Nr 11 do Konwencji⁴⁾.

2. Systemy łączności wykorzystywane przez organy ATS powinny spełniać wymagania określone w Załączniku Nr 10, tom III do Konwencji⁵⁾ oraz w Podręczniku planowania służb ruchu lotniczego (Doc 9426⁶⁾).

3. Za wyposażenie stanowisk operacyjnych w środki łączności oraz organizację łączności radiotelefonicznej i telefonicznej odpowiedzialny jest dowódca jednostki wojskowej.

4. Organizacja łączności radiowej oraz stosowane częstotliwości powinny być zgodne z wymaganiami określonymi w odrębnych przepisach oraz odbywać się na zasadach przewidzianych dla organizacji lotniczej łączności radiowej w SZ RP.

5. Do celów organizacji systemów łączności w organach ATC zaleca się stosowanie systemów zintegrowanych (VCS) oraz środków łączności niejawnej.

§ 31. Systemy dozoru wykorzystywane przez organy ATC powinny spełniać wymagania określone w Załączniku Nr 10, tom IV do Konwencji⁷⁾ oraz Podręczniku planowania służb ruchu lotniczego, o którym mowa w § 30 ust. 2.

§ 32. 1. Organy ATC powinny posiadać ciągły dostęp do informacji:

⁴⁾ Obwieszczenie Nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 209).

⁵⁾ Obwieszczenie Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 października 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 54).

⁶⁾ Dostępny www.icao.int.

⁷⁾ Obwieszczenie Nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 15 października 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 54).

- 1) meteorologicznej;
- 2) o stanie lotnisk i o stanie operacyjnym urządzeń z nimi związanych;
- 3) o stanie operacyjnym pomocy nawigacyjnych;
- 4) o ruchu BSP w przestrzeni odpowiedzialności;
- 5) innych, związanych z uwarunkowaniami lokalnymi.

2. Zasady przekazywania informacji wymienionych w ust. 1 na stanowiska w organie ATC określa INOP TWR, INOP APP lub INOP danego lotniska poprzez wyszczególnienie:

- 1) formatu informacji oraz częstotliwości jej przekazywania;
- 2) odpowiedzialności za terminowe i poprawne przekazywanie informacji;
- 3) sposobów przekazywania informacji z uwzględnieniem procedur na wypadek awarii systemu podstawowego.

3. Na stanowiska operacyjne organów ATC dostarczane są przez właściwe biuro meteorologiczne aktualne informacje o faktycznym i prognozowanym stanie warunków atmosferycznych zgodnie z Załącznikiem Nr 3 do Konwencji⁸⁾.

§ 33. Wymagane wyposażenie stanowisk operacyjnych w organie TWR i APP oraz BOZ określa Załącznik Nr 2 do niniejszego zarządzenia.

Rozdział 9

Dokumentacja Pionu SRL

§ 34. 1. Za zapewnienie, prowadzenie, aktualizację i przechowywanie dokumentacji w Pionie SRL odpowiada Szef Pionu SRL.

2. Wykaz dokumentów niezbędnych na stanowiskach operacyjnych w organach ATC i BOZ określa się w INOP organu ATC i INOP BOZ.

3. Dokumentacja Pionu SRL udostępniana jest osobom kontrolującym, upoważnionym do przeprowadzenia kontroli.

4. Jeśli inne przepisy nie określają inaczej, dla celów związanych z zapewnieniem, prowadzeniem, aktualizacją i przechowywaniem dokumentacji w Pionie SRL dopuszcza się wykorzystywanie wersji elektronicznych dokumentów oraz dedykowanych programów i systemów teleinformatycznych.

5. Dokumentacja Pionu SRL obejmuje:

- 1) dokumentację operacyjną:
 - a) INOP organu ATC (INOP TWR lub INOP APP) i INOP BOZ,
 - b) paski postępu lotu (FPS),
 - c) obowiązujące porozumienia o współpracy operacyjnej oraz umowy operacyjne,
 - d) dokumenty wewnętrzne jednostki wojskowej związane z funkcjonowaniem

⁸⁾ Obwieszczenie Nr 20 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 grudnia 2018 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 3 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. Urz. ULC poz. 66).

i działalnością operacyjną Pionu SRL, w szczególności stałe procedury operacyjne dyżurnej zmiany bojowej, instrukcja FOD,

- e) Daily Log,
 - f) formularze wykorzystywane do zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL,
 - g) zbiór dokumentów bieżących (RIF),
 - h) harmonogram pracy personelu ATC i BOZ;
- 2) dokumentację procesu szkolenia i licencjonowania – prowadzoną na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

6. Dodatkowo, Szef Pionu SRL prowadzi rejestr personelu Pionu SRL na zasadach określonych w odrębnych przepisach.

§ 35. 1. INOP organu ATC określa procedury postępowania oraz zasady funkcjonowania organu TWR (INOP TWR) lub organu APP (INOP APP).

2. Za opracowanie i aktualizację INOP organu ATC odpowiada Szef Pionu SRL.

3. INOP organu ATC określa w szczególności:

- 1) wykaz dokumentów związanych z funkcjonowaniem organu kontroli lotniska (TWR) i organu kontroli zbliżania (APP);
- 2) ogólne zasady pracy;
- 3) przestrzeń odpowiedzialności organu ATC;
- 4) stanowiska operacyjne w organie ATC, wymagania do pracy oraz zakres obowiązków;
- 5) opis procedur lokalnych stanowiących uzupełnienie obowiązujących procedur dla służb ruchu lotniczego;
- 6) zasady współpracy, koordynacji oraz wymiany informacji;
- 7) zasady wykorzystania środków technicznych zabezpieczenia ruchu lotniczego;
- 8) wzory obowiązującej w organie ATC dokumentacji;
- 9) zatwierdzone odstępstwa od obowiązujących przepisów.

4. INOP organu ATC zatwierdza Szef SSRL SZ RP.

§ 36. 1. INOP BOZ zawiera zakres obowiązków personelu operacyjnego BOZ oraz standardowe procedury operacyjne BOZ.

2. Za opracowanie oraz aktualizację INOP BOZ odpowiedzialny jest Szef Pionu SRL.

3. INOP BOZ zatwierdza Szef SSRL SZ RP.

§ 37. Szef SSRL SZ RP określi w drodze wytycznych zasady opracowywania INOP oraz zasady wprowadzania zmian do INOP organów ATC i INOP BOZ.

§ 38. 1. Paski postępu lotu (FPS) stanowią dokument zawierający informacje ze złożonego planu lotu oraz bieżącego planu lotu, które podlegają aktualizacji przez kontrolera ruchu lotniczego na podstawie wydawanych zezwoleń, instrukcji, zwolnień kontroli oraz meldunków składanych przez załogi statków powietrznych.

2. Wzory pasków postępu lotu (FPS) Szef SSRL SZ RP określi w drodze wytycznych, o których mowa w § 16 ust. 3.

§ 39. Porozumienia o współpracy operacyjnej oraz umowy operacyjne zawarte pomiędzy zainteresowanymi stronami:

- 1) mają na celu uregulowanie zasad współpracy operacyjnej;
- 2) podpisują zainteresowane strony, a ich treść podlega uzgodnieniu przez Szefa SSRL SZ RP;
- 3) określają w szczególności:
 - a) przedmiot porozumienia/umowy,
 - b) podstawę prawną oraz umocowanie prawne stron porozumienia/umowy,
 - c) osoby odpowiedzialne za organizację współpracy,
 - d) szczegółowe zasady współpracy stron,
 - e) procedurę wprowadzania zmian do porozumienia lub umowy oraz tryb ich wypowiedzenia i rozwiązania,
 - f) sposób rozstrzygania sporów.

§ 40. 1. Daily Log przeznaczony jest do rejestracji zdarzeń istotnych operacyjnie.

2. Wzór Daily Log określa INOP organu ATC i INOP BOZ.

§ 41. Zbiór dokumentów bieżących (RIF) zawiera informacje niezbędne w pracy operacyjnej oraz zestawienie danych opracowanych przez Szefa Pionu SRL.

§ 42. 1. Za przechowywanie dokumentacji Pionu SRL odpowiada Szef Pionu SRL.

2. Paski postępu lotu (FPS) oraz Daily Log przechowywane są przez okres 90 dni.

3. Harmonogramy pracy personelu ATC i BOZ przechowywane są do końca następnego roku po ich wytworzeniu.

4. Po okresie, o którym mowa w ust. 2 i 3, dokumenty podlegają fizycznemu zniszczeniu w sposób uniemożliwiający ponowne odtworzenie danych.

Rozdział 10

Przepisy końcowe

§ 43. Traci moc zarządzenie Nr 31/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 października 2016 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 176).

§ 44. Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 2021 r.

Minister Obrony Narodowej: z up. *W. Skurkiewicz*

SYSTEM ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM W ATM

Rozdział 1

Przepisy ogólne

1. System zarządzania bezpieczeństwem w ATM ma na celu zidentyfikowanie i dokonanie oceny możliwych do przewidzenia zagrożeń, w celu umożliwienia podjęcia odpowiednich działań profilaktycznych.
2. System zarządzania bezpieczeństwem w ATM jest jednym z elementów funkcjonującego w SZ RP systemu bezpieczeństwa lotów i jego nadrzędnym celem jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa w obszarze związanym z zarządzaniem ruchem lotniczym.
3. System zarządzania bezpieczeństwem w ATM obejmuje personel wszystkich komórek organizacyjnych systemu zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP, wszystkich służb ATM, jak również personel powiązanych z nimi służb.
4. System zarządzania bezpieczeństwem w ATM ma na celu również podnoszenie świadomości personelu SZ RP w zakresie zgłaszania informacji o zagrożeniach, jak również rozpowszechniania doświadczeń pochodzących z ich badania i wyjaśniania.
5. Funkcjonujący w SZ RP system zarządzania bezpieczeństwem w ATM obejmuje:
 - 1) system zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL;
 - 2) badanie zdarzeń lotniczych;
 - 3) wyjaśnianie IZRL;
 - 4) ocenę i analizę ryzyka;
 - 5) przeglądy bezpieczeństwa;
 - 6) monitoring i promocję bezpieczeństwa.

Rozdział 2

System zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL

1. W celu oceny poziomu bezpieczeństwa w zarządzaniu ruchem lotniczym w lotnictwie SZ RP oraz podejmowania działań profilaktycznych zwiększających bezpieczeństwo, stosuje się system zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL.
2. Celem systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL jest ciągłe doskonalenie poziomu bezpieczeństwa poprzez wykrywanie braków i wprowadzanie odpowiednich działań profilaktycznych, jak również dostarczanie niezbędnej informacji do podjęcia niezwłocznych działań zapobiegających degradacji systemu i obniżenia bezpieczeństwa świadczonych służb ruchu lotniczego.

3. Informacje zawarte w zgłoszeniach zdarzeń lotniczych oraz IZRL muszą być odpowiednio chronione i nie będą wykorzystywane do celów innych niż utrzymanie lub poprawa poziomu bezpieczeństwa lotniczego. W tym celu należy ograniczyć przepływ danych osobowych lub informacji pozwalających na identyfikację zgłaszającego lub innych osób wymienionych w zgłoszeniach zdarzeń lotniczych i IZRL.
4. Proces zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL składa się z dwóch działających niezależnie od siebie systemów:
 - 1) obowiązkowego;
 - 2) dobrowolnego.
5. W przypadku wystąpienia zdarzenia lotniczego lub IZRL, lub w trakcie jego trwania uczestniczący w nim personel ATC jest zobowiązany do podjęcia natychmiastowych działań, mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa na wymaganym poziomie.
6. Niezgłoszenie przez personel ATC zaistniałego zdarzenia lotniczego lub IZRL, które podlega obowiązkowemu zgłoszeniu, skutkuje uznaniem za czasowo niezdolnego do wykonywania czynności lotniczych. Za uznanie za czasowo niezdolnego do wykonywania czynności lotniczych oraz przywrócenie członka personelu ATC do wykonywania czynności lotniczych odpowiada Szef Pionu SRL.
7. Zdarzenia lotnicze i IZRL zgłaszane są w ciągu 72 godzin od ich zaistnienia na zasadach określonych w wytycznych Szefa SSRL SZ RP.
8. Personel ATC w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL zobowiązany jest do zgłaszania okoliczności mających wpływ na bezpieczeństwo w ruchu lotniczym lub mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa, w szczególności:
 - 1) zdarzeń zakwalifikowanych jako wypadek lotniczy:
 - a) Mid Air Collision – zderzenie w powietrzu,
 - b) Controlled Flight Into Terrain (CFIT) – zderzenie z powierzchnią ziemi w locie sterowanym,
 - c) kolizja pomiędzy statkami powietrznymi na ziemi,
 - d) kolizja pomiędzy statkiem powietrznym na ziemi a pojazdem/osobą lub przeszkodami,
 - e) inne wypadki, w tym utrata sterowania w powietrzu z powodu wirów w śladzie aerodynamicznym statku powietrznego oraz pojawienia się niebezpiecznych zjawisk pogody i warunków atmosferycznych zagrażających bezpieczeństwu lotu,
 - f) katastrofa lotnicza;
 - 2) zdarzeń zakwalifikowanych jako poważny incydent (zdarzenia bliskie kolizji, gdy jeden statek powietrzny oraz inny statek powietrzny lub ziemia, pojazd, osoba albo obiekt są odbierane jako znajdujące się zbyt blisko siebie):
 - a) naruszenie minimalnej separacji,
 - b) minimalne uniknięcie zderzenia z naturalnymi przeszkodami (near CFIT),

- c) wtargnięcie na drogę startową, którego konsekwencją było niemalże zderzenie ze statkiem powietrznym,
 - d) start z zamkniętej lub zajętej drogi startowej, drogi kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub z innej niż droga startowa w użyciu,
 - e) lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej lub zajętej drodze startowej, drodze kołowania, z wyłączeniem dopuszczonych operacji śmigłowców, lub na nieprzypisanej drodze startowej,
 - f) kolizja statków powietrznych niepowodująca skutków wypadku lotniczego,
 - g) incydent związany ze startem lub lądowaniem (incydent w rodzaju przyziemienia przed progiem pasa startowego, przekroczenia pasa startowego lub zjechania z pasa startowego);
- 3) IZRL:
- a) operacyjne:
 - Level Bust – odchylenie wysokości statku powietrznego o więcej niż 300 ft,
 - utrata lub brak łączności ze statkiem powietrznym wymagająca podjęcia przez personel ATC stosownych działań,
 - nieprawidłowość dotycząca złożonego planu lotu (FPL),
 - niezgodna z prawem transmisja radiowa,
 - przejście na drugie okrążenie wykonane zapobiegawczo w celu uniknięcia naruszenia obowiązujących minimum separacji lub niebezpiecznego zbliżenia z innym statkiem powietrznym lub przeszkodą na drodze startowej,
 - naruszenie granic przestrzeni odpowiedzialności,
 - naruszenie granic stref zakazanych (P), ograniczonych (R) i niebezpiecznych (D),
 - naruszenie granic aktywnych elastycznych struktur przestrzeni powietrznej (ESPP),
 - problemy techniczne zgłoszone przez załogę statku powietrznego skutkujące deklaracją stanu zagrożenia (MAYDAY lub PAN PAN),
 - oślepienie laserem zgłoszone przez załogę statku powietrznego,
 - utrata orientacji geograficznej zgłoszona przez załogę statku powietrznego,
 - problemy medyczne dotyczące pasażerów lub załogi zgłoszone przez załogę statku powietrznego,
 - wlot statku powietrznego w obszar turbulencji w śladzie aerodynamicznym,
 - nieprzestrzeganie przepisów ruchu lotniczego przez załogę statku powietrznego,
 - nieprzestrzeganie procedur i przepisów ruchu lotniczego przez współpracujące służby lub organy,

- lądowanie awaryjne statku powietrznego ze zgłoszonym stanem „Emergency”,
- przerwany start – decyzja ATC,
- nieautoryzowany start lub lądowanie statku powietrznego,
- nieautoryzowane podejście statku powietrznego do lądowania,
- potwierdzone zderzenie z ptakiem lub innym zwierzęciem,
- wtargnięcie na drogę startową bez konieczności podjęcia działań w celu uniknięcia kolizji (Runway Incursion),
- wtargnięcie na pole manewrowe lotniska,

b) organizacyjne:

- ewakuacja personelu ATC z pomieszczeń operacyjnych,
- pogorszenie kondycji psychofizycznej członka personelu ATC skutkujące przerwaniem wykonywania czynności lotniczych,
- przekroczenie maksymalnego czasu wykonywania czynności lotniczych,
- nakłanianie personelu ATC do działań niezgodnych z obowiązującymi przepisami lotniczymi i procedurami operacyjnymi,
- stwierdzone nieprawidłowości organizacyjne dotyczące przepisów, przestrzeni, technologii pracy lub wyposażenia stanowiska pracy,

c) techniczne:

- uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji komunikacyjnych (COM),
- uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji nawigacyjnych (NAV),
- uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji nadzoru (SUR),
- uszkodzenie (awaria/usterka) funkcji przetwarzania i dystrybucji danych,
- naruszenie zabezpieczeń systemu ATM,
- niemożność zapewnienia służby ATM z przyczyn technicznych,
- dostarczanie w znacznym stopniu nieprawidłowych, nieodpowiednich lub mylnych informacji przez jakąkolwiek służbę naziemną (ATS, MET, NAV, COM, SUR, AIS),
- awaria zasilania.

9. Zgłoszenia zdarzeń lotniczych, w tym wymienionych w ust. 8 pkt 1 i 2, przekazuje się do Szefa Pionu SRL, który przesyła je niezwłocznie do dowódcy jednostki wojskowej, któremu podlega oraz do wiadomości:

- 1) Szefa SSRL SZ RP;
- 2) szefa właściwego wydziału lub sekcji ruchu lotniczego;
- 3) starszego inspektora BL jednostki wojskowej, w której kompetencji leży Pion SRL.

10. Po otrzymaniu zgłoszenia dowódca jednostki wojskowej (lub osoba przez niego upoważniona) niezwłocznie powiadamia Przewodniczącego KBWL LP oraz inne osoby na zasadach określonych w odrębnych przepisach.
11. Przewodniczący KBWL LP po otrzymaniu zgłoszenia dokonuje jego kwalifikacji. W przypadku niezakwalifikowania zdarzenia jako zdarzenia lotniczego Przewodniczący KBWPL LP informuje o tym Szefa SSRL SZRP. Szef SSRL SZ RP podejmuje działania określone w Rozdziale 3.
12. Szef Pionu SRL po otrzymaniu zgłoszenia, o którym mowa w ust. 8 pkt 3, przesyła je niezwłocznie do Szefa SSRL SZ RP oraz do wiadomości:
 - 1) dowódcy jednostki wojskowej, któremu podlega Szef Pionu SRL;
 - 2) szefa właściwego wydziału lub sekcji ruchu lotniczego;
 - 4) starszego inspektora BL jednostki wojskowej, w której kompetencji leży Pion SRL.
13. Dobrowolny system zgłaszania zdarzeń lotniczych i IZRL umożliwia zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji, w której składający meldunek był zaangażowany, lub której był świadkiem, a którą uznał za rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub możliwości zapewnienia bezpiecznej usługi ATM.
14. Dobrowolne zgłoszenie zdarzenia lotniczego lub IZRL jest działaniem personelu ATC niewynikającym z obowiązujących przepisów podczas pracy na stanowisku operacyjnym.
15. Szef Pionu SRL, we współpracy z pionem BL macierzystej jednostki, organizuje właściwy, zapewniający anonimowość i poufność system zbierania zgłoszeń dobrowolnych.
16. Zgłoszenie zdarzenia lotniczego lub IZRL w systemie dobrowolnym odbywa się na zasadach określonych w wytycznych Szefa SSRL SZ RP.
17. W przypadku niemożności identyfikacji zgłaszającego, zgłoszenie nie będzie rozpatrywane.

Rozdział 3

Badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie IZRL

1. Badanie zdarzeń lotniczych, w tym wymienionych w rozdziale 2 ust. 8 pkt 1 i 2, prowadzą komisje badania zdarzeń lotniczych zgodnie z odrębnymi przepisami.
2. Personel ATC uczestniczy w badaniach zdarzeń lotniczych, biorąc udział w pracach komisji wskazanych w ust 1.
3. Badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie IZRL ma na celu zapobieganie wypadkom lub incydentom, a nie ustalenie winy lub odpowiedzialności za zdarzenia.
4. Na proces badania zdarzeń lotniczych i wyjaśniania IZRL składa się zbieranie, rejestrowanie i analizowanie materiałów zawierających istotne informacje do ustalenia okoliczności, ich przebiegu i przyczyn zdarzenia oraz opracowanie zaleceń profilaktycznych. Personel zaangażowany w badanie zdarzeń lotniczych i wyjaśnianie IZRL ma spełniać wyłącznie funkcję badawczą i nie pełni funkcji dyscyplinarnej.
5. Każda osoba składająca zgłoszenie, jeżeli o to się zwróciła i przekazała swoje dane kontaktowe, będzie informowana o rozpoczęciu badania oraz o wyniku prowadzonego badania z uwzględnieniem interesu SZ RP.

6. IZRL są wyjaśniane na zasadach określonych w odrębnych dokumentach.
7. Decyzję o przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego IZRL podejmuje Szef SSRL SZ RP.
8. W przypadku podjęcia decyzji o przeprowadzeniu postępowania wyjaśniającego przyczyny wystąpienia IZRL, Szef SSRL SZ RP wyznacza spośród personelu SSRL SZ RP osobę odpowiedzialną za jego przeprowadzenie, zwaną dalej inspektorem prowadzącym oraz powiadamia dowódcę właściwej jednostki wojskowej o wszczęciu postępowania.
9. W przypadku, gdy zgłoszone zdarzenie nie spełnia kryteriów IZRL, Szef SSRL SZ RP przesyła zgłoszenie do dowódcy jednostki wojskowej, w której zaistniało, w celu podjęcia decyzji o dalszym działaniu w przedmiotowej sprawie.
10. W wymagających tego przypadkach inspektor prowadzący zwraca się do dowódcy jednostki wojskowej o pomoc i wyznaczenie do udziału w postępowaniu wyjaśniającym osób posiadających kwalifikacje niezbędne do wyjaśnienia przyczyn zaistniałego IZRL.
11. Inspektor prowadzący jest uprawniony do:
 - 1) zebrania, przygotowania i opracowania materiałów dotyczących zaistniałego IZRL;
 - 2) występowania do personelu ATC oraz innych jednostek organizacyjnych SZ RP z wnioskiem o udzielenie wyjaśnień dotyczących zaistniałego IZRL;
 - 3) formułowania wniosków do przeprowadzonego postępowania wyjaśniającego;
 - 4) formułowania zaleceń bezpieczeństwa;
 - 5) opracowania raportu końcowego z postępowania wyjaśniającego.
12. Po otrzymaniu zgłoszenia IZRL, inspektor prowadzący zbiera dodatkowe materiały dowodowe związane z zaistniałym zdarzeniem, w szczególności:
 - 1) notatki służbowe;
 - 2) raporty, meldunki;
 - 3) depecze ATS, NOTAM, SNOWTAM;
 - 4) nagrania radiowo-telefoniczne;
 - 5) nagrania zobrazowania radarowego;
 - 6) nagrania rozmów (tła) z sali operacyjnej;
 - 7) udokumentowane informacje z przeprowadzonych rozmów z zainteresowanymi osobami;
 - 8) udokumentowane obserwacje własne, w szczególności notatki, zdjęcia, nagrania;
 - 9) dokumenty dotyczące obsady stanowisk, w szczególności harmonogramy pracy, Daily Log;
 - 10) informacje z rejestru personelu ATC, w szczególności daty ważności posiadanych uprawnień, odbyte szkolenia, protokoły z przeprowadzonych egzaminów i ocen.
13. Po zebraniu materiałów inspektor prowadzący dokonuje analizy zebranych dowodów, w celu zrekonstruowania IZRL oraz ustalenia jego okoliczności i przyczyn.

14. Jeżeli w trakcie przeprowadzanego postępowania wyjaśniającego inspektor prowadzący stwierdzi poważne naruszenie bezpieczeństwa, niezwłocznie informuje o tym Szefa SSRL SZ RP oraz dowódcę właściwej jednostki wojskowej, który podejmuje stosowne działania skutkujące przekazaniem informacji do przewodniczącego KBWL LP.
15. Wnioski wynikające z wyjaśnienia IZRL powinny być oparte na wyodrębnionych danych faktycznych, pochodzących z rekonstrukcji oraz jego analizy.
16. Po zakończeniu prowadzonego postępowania w sprawie inspektor prowadzący sporządza raport końcowy z postępowania wyjaśniającego.
17. Raport końcowy z postępowania wyjaśniającego zawiera:
 - 1) ogólne dane dotyczące IZRL, w tym:
 - a) czas i miejsce zdarzenia,
 - b) rodzaj zgłoszenia,
 - c) dane uczestników zdarzenia;
 - 2) przebieg i okoliczności zdarzenia;
 - 3) przyczynę zdarzenia;
 - 4) wnioski;
 - 5) zalecenia bezpieczeństwa (profilaktyka).
18. Raport końcowy z postępowania wyjaśniającego zatwierdza Szef SSRL SZ RP.
19. Raport końcowy z postępowania wyjaśniającego jest przekazywany do jednostki wojskowej, w której wygenerowano zgłoszenie w celu zapoznania z nim zgłaszającego.
20. W celu podjęcia działań profilaktycznych raport końcowy z postępowania wyjaśniającego, po anonimizacji, przedstawia się na posiedzeniu ZBL jednostki wojskowej, w której zaistniało IZRL. Dodatkowo, raport końcowy może zostać przekazany do innych komórek organizacyjnych systemu zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP.

Rozdział 4 **Ocena i analiza ryzyka**

1. Ocena i analiza ryzyka to proces mający na celu ocenę i analizę wpływu zmian wprowadzanych do systemu zarządzania ruchem lotniczym na bezpieczeństwo funkcjonowania tego systemu i określenie, czy oszacowane w tym procesie ryzyko jest akceptowalne. Dotyczy wszystkich zmian wprowadzanych do systemu zarządzania ruchem lotniczym oraz zmian mogących mieć wpływ na ten system.
2. Ocenę i analizę ryzyka przeprowadza ZBL w jednostce lotniczej, w skład którego wchodzi personel powołany rozkazem dowódcy jednostki wojskowej.
3. W celu wykonania oceny i analizy ryzyka skład ZBL powinien być uzupełniony o personel posiadający wymagane doświadczenie z zakresu właściwego dla obszaru przeprowadzanej analizy.
4. Szczegółowy sposób postępowania ZBL w zakresie związanym z przeprowadzaną oceną i analizą ryzyka, uwzględniający zakres wymaganych kompetencji, obowiązków,

odpowiedzialności personelu uczestniczącego w ocenie i analizie ryzyka, określają odrębne przepisy.

Rozdział 5

Przeglądy bezpieczeństwa

1. Przeglądy bezpieczeństwa to systematyczne, doraźne i ciągłe analizy prowadzone w celu zalecenia usprawnień, zapewnienia bezpieczeństwa bieżącej działalności oraz potwierdzenia zgodności ze stosownymi w systemie zarządzania ruchem lotniczym częściami Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem.
2. Przeglądy bezpieczeństwa są wykonywane w celu informowania przełożonych o aktualnym poziomie bezpieczeństwa bieżącej działalności, promowania najlepszych praktyk, ciągłego doskonalenia poprzez rekomendowanie działań korygujących i zapobiegawczych oraz sprawdzenia, czy wdrożony System Zarządzania Bezpieczeństwem działa skutecznie i efektywnie.
3. Za realizację przeglądów bezpieczeństwa w komórkach organizacyjnych systemu zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP odpowiada Szef SSRL SZ RP.
4. Przeglądy bezpieczeństwa są realizowane przy użyciu właściwych metod, takich jak: inspekcje, przeglądy dokumentacji i przeglądy opinii personelu.
5. Przeglądy bezpieczeństwa przeprowadzane są zgodnie z zatwierdzonym przez Szefa SSRL SZ RP harmonogramem na dany rok kalendarzowy.
6. Przeglądy bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym mogą być realizowane równoległe z kontrolami komórek bezpieczeństwa lotów.
7. Przegląd bezpieczeństwa przeprowadza zespół powołany rozkazem Szefa SSRL SZ RP.
8. Po przeprowadzonym przeglądzie bezpieczeństwa zespół sporządza raport, który podlega zatwierdzeniu przez Szefa SSRL SZ RP. Raport powinien zawierać:
 - 1) opis;
 - 2) ewentualne rekomendacje;
 - 3) zalecenia bezpieczeństwa – gdy konieczne.
9. Ustalenia z przeglądu bezpieczeństwa przedstawione są w formie:
 - 1) zgodności;
 - 2) niezgodności: niespełnienie wymagań przepisów oraz decyzji z zakresu zarządzania ruchem lotniczym, klasyfikowanych jako:
 - a) niezgodność pierwszego poziomu – niezgodność stanowiąca bezpośrednie zagrożenie dla bezpieczeństwa działalności oraz wymagająca natychmiastowego usunięcia jej przyczyn i skutkującą natychmiastowym wstrzymaniem wszelkich związanych z nią działań lub operacji do momentu jej trwałego usunięcia,
 - b) niezgodność drugiego poziomu – niezgodność, która może doprowadzić do niezgodności pierwszego poziomu albo trwale obniża lub utrudnia spełnienie wymagań bezpieczeństwa działalności oraz wymaga usunięcia jej przyczyn i skutków w terminie wskazanym w określonych przez Szefa SSRL SZ RP

zaleceniach bezpieczeństwa. Niezrealizowanie zaleceń bezpieczeństwa we wskazanym czasie skutkuje uznaniem jej za niezgodność poziomu pierwszego;

- 3) obserwacji – identyfikacja zagrożeń, które mogą prowadzić do pojawienia się niezgodności.
10. W przypadku stwierdzenia niezgodności pierwszego lub drugiego poziomu Szef SSRL SZ RP podejmuje decyzję o wydaniu zaleceń bezpieczeństwa.
 11. Wyróżnia się dwa rodzaje przeglądów bezpieczeństwa:
 - 1) okresowe – obejmujące szeroki zakres działań i przeprowadzane zgodnie z ustalonym harmonogramem;
 - 2) celowe – obejmujące wybrany wycinek działalności i przeprowadzane doraźnie.
 12. Okresowe przeglądy bezpieczeństwa
 - 1) każda komórka organizacyjna systemu zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP powinna zostać poddana okresowemu przeglądowi bezpieczeństwa przynajmniej raz na 4 lata;
 - 2) o terminie okresowego przeglądu bezpieczeństwa zawiadamia się nie później niż na 14 dni przed jego planowaną realizacją;
 - 3) w trakcie okresowego przeglądu bezpieczeństwa badane jest spełnianie wymogów określonych w obowiązujących przepisach oraz realizację:
 - a) zaleceń bezpieczeństwa,
 - b) rekomendacji z wcześniejszych przeglądów bezpieczeństwa,
 - c) zaleceń wynikających z badania zdarzeń lotniczych,
 - d) wniosków poaudytowych i pokontrolonych,
 - e) wniosków z badanych zdarzeń lotniczych oraz IZRL.
 13. Celowe przeglądy bezpieczeństwa mogą być przeprowadzane w sytuacji, gdy:
 - 1) z innego przeglądu bezpieczeństwa wynika, że jeden z obszarów wymaga dogłębnego zbadania;
 - 2) następuje zwiększenie liczby zgłaszanych zdarzeń dotyczących danej komórki organizacyjnej systemu zarządzania ruchem lotniczym;
 - 3) zostają zidentyfikowane obszary o zwiększonym ryzyku incydentów i wypadków w ruchu lotniczym;
 - 4) występuje konieczność zbadania realizacji zalecenia wystawionego po zbadaniu incydentów w ruchu lotniczym;
 - 5) występuje konieczność zbadania realizacji zalecenia bezpieczeństwa wystawionego przez Szefa SSRL SZ RP;
 - 6) zewnętrzny audyt wykaże istotne nieprawidłowości w funkcjonowaniu Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem;
 - 7) na wniosek wyższych przełożonych.

14. O terminie celowego przeglądu bezpieczeństwa zawiadamia się nie później niż na 7 dni przed jego realizacją. Przegląd celowy może być niezaplanowany w harmonogramie, o którym mowa w ust. 5.
15. Przeglądy celowe mają na celu zbadanie przyczyn zgłoszonych nieprawidłowości.

Rozdział 6

Monitoring i promocja bezpieczeństwa

1. Monitorowanie bezpieczeństwa to systematyczne działania podjęte w celu wykrycia zmian mających wpływ na system zarządzania ruchem lotniczym, ukazujące, że akceptowalny lub tolerowany poziom bezpieczeństwa może zostać osiągnięty, stanowiące jeden z elementów oceny stanu bezpieczeństwa lotów w SZ RP.
2. Monitoring bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym realizowany jest przez SSRL SZ RP poprzez zbieranie i analizę danych dotyczących:
 - 1) zarejestrowanych zdarzeń lotniczych i IZRL;
 - 2) zdarzeń zgłoszonych, badanych i sklasyfikowanych przez komisje badające zdarzenia;
 - 3) postępowań wyjaśniających IZRL;
 - 4) przeprowadzonych analiz i badań ryzyka dotyczących zmian wprowadzonych do systemu ATM;
 - 5) przeglądu opinii personelu ATC na podstawie ankiet przeprowadzanych w ramach szkolenia TRM;
 - 6) liczby i rodzaju przeprowadzonych przeglądów bezpieczeństwa;
 - 7) wydanych i zrealizowanych rekomendacji z przeglądów bezpieczeństwa;
 - 8) zaleceń bezpieczeństwa wydawanych przez SSRL SZ RP;
 - 9) działań profilaktycznych wydawanych przez komórki BL oraz komisje badające zdarzenia.
3. Promowanie bezpieczeństwa to określenie środków, za pomocą których zagadnienia dotyczące bezpieczeństwa są podawane do wiadomości, w celu zapewnienia „kultury bezpieczeństwa w pracy organizacji”.
4. Szef SSRL SZ RP, na podstawie danych, o których mowa w ust. 3, do dnia 20 stycznia i do dnia 20 lipca każdego roku opracowuje półroczne raporty o stanie bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP, w których identyfikowane są obszary i rodzaje zagrożeń dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego.
5. Raport o stanie bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym w SZ RP przesyła się do Inspektora Sił Powietrznych oraz Szefa Inspektoratu Ministerstwa Obrony Narodowej do spraw Bezpieczeństwa Lotów.
6. Promocja bezpieczeństwa realizowana jest przez SSRL SZ RP poprzez przekazywanie wszystkim komórkom organizacyjnym systemu zarządzania ruchem lotniczym informacji zbiorczej w zakresie związanym z funkcjonowaniem Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem w ATM. Informacja uwzględnia:

- 1) wnioski wynikające z badania zdarzeń lotniczych, wyjaśnienia IZRL mających wpływ na bezpieczeństwo oraz inne działania w zakresie bezpieczeństwa;
- 2) wyciągi z okresowych raportów o stanie bezpieczeństwa w systemie zarządzania ruchem lotniczym;
- 3) materiały oraz publikacje z zakresu bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

WYMAGANE WYPOSAŻENIE TECHNICZNE ORGANÓW ATC I BOZ

Rozdział 1

Wyposażenie techniczne organu TWR

1. Wyposażenie stanowisk operacyjnych w organie TWR wymagane do dnia 31 grudnia 2023 r. przedstawia poniższa tabela (X – wymagane):

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne		
		TWR	GND	akrl
1	Radiostacja VHF/UHF w ukompletowaniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecane zestawy indywidualne oraz możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	–
2	Odbiornik od nasłuchu częstotliwości niebezpieczeństwa dla zakresu VHF/UHF	X		
3	Radiotelefon do naziemnej łączności radiotelefonicznej	X		
4	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	–	–	X
5	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X	X	–
6	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X		
7	Terminal AMHS	–	–	X
8	Przenośna lampa sygnalizacyjna (<i>singal light gun</i>)	X		
9	Zestaw prezentujący w sposób ciągły aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne	X	X	–
10	Elektroniczny zegar (wskazujący czas LMT oraz UTC w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania bazujący na źródle czasu z systemu GPS NAVSTAR	X		
11	Panel monitorowania statusu pomocy nawigacyjnych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	X	–	–
12	Zestaw sterowania systemem nawigacyjnego oświetlenia lotniska	X		
13	Wskaźnik radarowy do pracy przy świetle dziennym	X	–	–
14	System monitoringu pola manewrowego lotniska w warunkach ograniczonej widzialności i w nocy (zalecane)	X		
15	Mapa rejonu operacyjnego lotniska	X		

16	Zestaw pasków postępu lotu (holdery + bay)	X	X	–
17	Lornetka	X	X	–
18	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do sieci MILNET-I	X		
19	Przycisk alarmowy dla GRL	X		
20	Zasilanie zasadnicze	X		
21	Zasilanie awaryjne	X		
22	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X		
23	Niszczarka dokumentów	X		
24	Klimatyzacja pomieszczenia	X		
25	Rolety przeciwsłoneczne	X		

2. Wyposażenie stanowisk operacyjnych w organie TWR wymagane od dnia 1 stycznia 2024 r. przedstawia poniższa tabela (X – wymagane):

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne		
		TWR	GND	akrl
1	Radiostacja VHF/UHF w ukompletowaniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecane zestawy indywidualne oraz możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	–
2	Radiostacja do niejawnej łączności lotniczej	X	-	-
3	Odbiornik od nasłuchu częstotliwości niebezpieczeństwa dla zakresu VHF/UHF	X		
4	Radiotelefon do naziemnej łączności radiotelefonicznej	X		
5	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	–	–	X
6	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X	X	–
7	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X		
8	Terminal AMHS	–	–	X
9	Przenośna lampa sygnalizacyjna (<i>single light gun</i>)	X		

10	Zestaw prezentujący w sposób ciągły aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne	X	X	–
11	Elektroniczny zegar (wskazujący czas LMT oraz UTC w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania bazujący na źródle czasu z systemu GPS NAVSTAR	X		
12	Panel monitorowania statusu pomocy nawigacyjnych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	X	–	–
13	Zestaw sterowania systemem nawigacyjnego oświetlenia lotniska	X		
14	Wskaźnik radarowy do pracy przy świetle dziennym	X	–	–
15	System monitoringu pola manewrowego lotniska w warunkach ograniczonej widzialności i w nocy (zalecane)	X		
16	Mapa rejonu operacyjnego lotniska	X		
17	Zestaw pasków postępu lotu (holdery + bay)	X	X	–
18	Lornetka	X	X	–
19	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do sieci MILNET-I	X		
20	Przycisk alarmowy dla GRL	X		
21	Zasilanie zasadnicze	X		
22	Zasilanie awaryjne	X		
23	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X		
24	Niszczarka dokumentów	X		
25	Klimatyzacja pomieszczenia	X		
26	Rolety przeciwsłoneczne	X		

3. Organ TWR powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:

- 1) właściwym terytorialnie FIS;
- 2) OAT ACC;
- 3) organami systemu dowodzenia OP RP;
- 4) organem kontroli zbliżania (APP);
- 5) organami kontroli lotniska (TWR) lotnisk sąsiadujących;
- 6) BOZ;
- 7) FMP;

- 8) cywilno-wojskowym ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC);
 - 9) służbami ratownictwa i bezpieczeństwa (GRL);
 - 10) właściwym biurem meteorologicznym;
 - 11) służbami odpowiedzialnymi za operacyjną eksploatację lotniska;
 - 12) organem zapewniającym służbę zarządzania na płycie;
 - 13) personelem technicznym odpowiedzialnym za systemy radiolokacyjne i łączności;
 - 14) innymi według potrzeb.
4. Organ TWR wyposaża się w środki dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej w celu kontroli ruchu pojazdów na polu manewrowym, z wyjątkiem przypadku, gdy łączność za pomocą systemu sygnałów wzrokowych zostanie uznana za wystarczającą po przeprowadzeniu odpowiedniej analizy. Środki dwukierunkowej łączności radiotelefonicznej muszą posiadać możliwość rejestracji korespondencji.

Rozdział 2
Wyposażenie techniczne organu APP

1. Wyposażenie stanowisk operacyjnych w organie APP wymagane do dnia 31 grudnia 2023 r. przedstawia poniższa tabela (X – wymagane):

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne		
		APP	PAR	akrl
1	Radiostacja VHF/UHF w ukompletowaniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecane zestawy indywidualne oraz możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	–
2	Odbiornik od nasłuchu częstotliwości niebezpieczeństwa dla zakresu VHF/UHF	X		
3	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	–	–	X
4	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X	X	–
5	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X		
6	Terminal AMHS	–	–	X
7	Zestaw prezentujący w sposób ciągły aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne	X	X	–
8	Elektroniczny zegar (wskazujący czas LMT oraz UTC w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania bazujący na źródle czasu z systemu GPS NAVSTAR	X		
9	Panel monitorowania statusu pomocy nawigacyjnych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	X	–	–
10	Wskaźnik radarowy z panelem sterowania	X	X	–
11	Zestaw pasków postępu lotu (holdery + bay)	X	X	–
12	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do sieci MILNET-I	X		
13	Zasilanie zasadnicze	X		
14	Zasilanie awaryjne	X		
15	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X		
16	Klimatyzacja pomieszczenia	X		

2. Wyposażenie stanowisk operacyjnych w organie APP wymagane od dnia 1 stycznia 2024 r. przedstawia poniższa tabela (X – wymagane):

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne		
		APP	PAR	akrl
1	Radiostacja VHF/UHF w ukończeniu ze słuchawkami, mikrofonem i panelem sterowania (zalecane zestawy indywidualne oraz możliwość podłączenia dwóch zestawów słuchawki i mikrofon - dla instruktora OJT oraz szkolonego)	X	X	-
2	Radiostacja do niejawnej łączności lotniczej		X	
3	Odbiornik od nasłuchu częstotliwości niebezpieczeństwa dla zakresu VHF/UHF		X	
4	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	-	-	X
5	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X	X	-
6	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z		X	
7	Terminal AMHS	-	-	X
8	Zestaw prezentujący w sposób ciągły aktualne i prognozowane warunki meteorologiczne	X	X	-
9	Elektroniczny zegar (wskazujący czas LMT oraz UTC w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania bazujący na źródle czasu z systemu GPS NAVSTAR		X	
10	Panel monitorowania statusu pomocy nawigacyjnych z sygnalizacją świetlną i dźwiękową	X	-	-
11	Wskaźnik radarowy z panelem sterowania	X	X	-
12	Zestaw pasków postępu lotu (holdery + bay)	X	X	-
13	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do sieci MILNET-I		X	
14	Zasilanie zasadnicze		X	
15	Zasilanie awaryjne		X	
16	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)		X	
17	Klimatyzacja pomieszczenia		X	

3. Organ APP powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
- 1) właściwym terytorialnie FIS;
 - 2) OAT ACC;
 - 3) organami systemu dowodzenia OP RP;
 - 4) organem kontroli lotniska (TWR);
 - 5) organami kontroli zbliżania (APP) lotnisk sąsiadujących;
 - 6) BOZ;
 - 7) cywilno-wojskowym ośrodkiem koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego (ARCC);
 - 8) właściwym biurem meteorologicznym;
 - 9) personelem technicznym odpowiedzialnym za systemy radiolokacyjne i łączności.

Rozdział 3 **Wyposażenie techniczne BOZ**

1. Wymagane wyposażenie stanowisk operacyjnych w BOZ przedstawia poniższa tabela (X – wymagane):

Lp.	Wyposażenie	Stanowisko operacyjne
		Podoficer informacji lotniczej
1	Aparat telefoniczny z funkcją faksu i ogólnodostępnym numerem	X
2	Dyspozytorski aparat telefoniczny z funkcją szybkiego wyboru zaprogramowanego abonenta i ogólnodostępnym numerem	X
3	Aparat telefoniczny VoIP z komputerem oraz drukarką i dostępem do sieci MILNET-Z	X
4	Terminal AMHS	X
5	Terminal EAD	X
6	Elektroniczny zegar (wskazujący czas LMT oraz UTC w godzinach, minutach i sekundach) z podtrzymaniem zasilania i regulacją natężenia wyświetlania bazujący na źródle czasu z systemu GPS NAVSTAR	X
7	Stanowisko komputerowe z drukarką i dostępem do sieci MILNET-I	X
8	Zasilanie zasadnicze	X
9	Zasilanie awaryjne	X
10	Oświetlenie pomieszczeń (również do pracy w mroku)	X

11	Klimatyzacja pomieszczenia	X
----	----------------------------	---

2. BOZ powinien być wyposażony w łączność telefoniczną w relacjach z:
- 1) organami ATC;
 - 2) organami systemu dowodzenia OP RP;
 - 3) właściwym biurem meteorologicznym;
 - 4) wojskowym biurem NOTAM;
 - 5) ASM 2 i 3;
 - 6) zarządzającym lotniskiem;
 - 7) BOZ lotnisk wojskowych oraz biurami ARO cywilnych lotnisk sąsiadujących;
 - 8) innymi według potrzeb.