



POLSKA AGENCJA ŻEGLUGI POWIETRZNEJ
POLISH AIR NAVIGATION SERVICES AGENCY
www.pansa.pl

Funkcje kontrolne kadry zarządzającej PAŻP na lotniskach użytku publicznego w strefach zastrzeżonych lotnisk

**I Międzynarodowa Konferencja Naukowo – Technicznej
„Odporność Infrastruktury Krytycznej Lotnisk Użytku Publicznego”
Warmia i Mazury, 2017-11- 23/24**



Motto

„Nikt nie jest w stanie przewidzieć swojej przyszłości. Każde działanie i jego skutki obarczone są ryzykiem, które jest zjawiskiem nieodłącznie towarzyszącym wszelkiej aktywności.

Ryzyko może być oceniane w sposób obiektywny (prawdopodobieństwo rzeczywiste, względne odchylenie straty rzeczywistej w stosunku do oczekiwanej) oraz subiektywny (psychologiczna niepewność odczuwana przez jednostkę, nacechowana emocjami i zależna od jej myślenia).”



PAŻP – główne zadanie

Zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z przepisami Unii Europejskiej dotyczącymi Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej, m.in. rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. *ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewnienia służb żeglugi powietrznej* przepisami Prawa lotniczego oraz innymi przepisami w tym zakresie.

W czasie wojny i stanu wojennego Agencja staje się częścią systemu obrony powietrznej kraju i podlega Ministrowi Obrony Narodowej.



Kontrola – efektywne pełnienie przez menedżerów funkcji zarządzania.

Realizowanie misji, planów, zadań, i celów wymaga efektywnej kontroli. Kontrola to ustanawianie/wdrażanie (najlepiej wymiernych) wytycznych (przepisów, norm, procedur) jakim powinny odpowiadać działania podległych menedżerowi osób i jednostek organizacyjnych. Następnie sprawdzanie, czy rzeczywistość odpowiada tym normom.

Kolejnym krokiem kontroli jest wyciągnięcie wniosków. Wnioski muszą dotyczyć zmiany norm, zmiany działania (np. sposobu, metod, stylu, wyposażania, obsady osobowej) lub kilku tych spraw jednocześnie.

Kontrola powinna być dostatecznie częsta, ale nie nazbyt częsta. Dostatecznie szczegółowa, ale nie nazbyt szczegółowa, tak aby pogodzić osobistą inicjatywę podwładnych z utrzymaniem jednolitej linii działania oraz realizacją misji i planów. Właśnie plany stanowią najczęściej podstawowy punkt odniesienia kontroli.



Art. 189a. 1. Organy administracji publicznej i służby odpowiedzialne za bezpieczeństwo i porządek publiczny, Prezes Urzędu, zarządzający lotniskami, przewoźnicy lotniczy, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz inne organy i służby publiczne podejmują działania i współpracują w zakresie wypracowania, wdrożenia i nadzorowania systemu ułatwień administracyjnych i proceduralnych w lotnictwie cywilnym zgodnie z Krajowym Programem Ułatwień Lotnictwa Cywilnego.

2. Minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw wewnętrznych ustala, w drodze rozporządzenia, po zasięgnięciu opinii Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego, Krajowy Program Ułatwień Lotnictwa Cywilnego określający:

1) sposób i warunki realizacji systemu ułatwień lotnictwa cywilnego, dotyczące w szczególności:

a) organizacji systemu ułatwień w portach lotniczych i na lotniskach oraz na pokładzie statków powietrznych,

b) współpracy w tym zakresie organów administracji publicznej i służb odpowiedzialnych za bezpieczeństwo publiczne,

Prezesa Urzędu, zarządzających lotniskami, przewoźników lotniczych, instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej

oraz innych organów i służb publicznych,

2) wzór wniosku o wydanie CMC,

3) okres ważności oraz wzór CMC,

4) szczegółowy sposób postępowania przy wydawaniu CMC,

5) szczegółowy sposób postępowania przy utracie CMC lub utracie ważności posiadanego CMC

– z uwzględnieniem przepisów Załącznika 9 do Konwencji, o której mowa w art. 3 ust. 2, oraz przepisów międzynarodowych.



Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym –
przyjęta w Chicago 7 grudnia 1944 r.
(tzw. „Konwencja chicagowska”)

Aneks 17 do Konwencji chicagowskiej -
„Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami
bezprawnej ingerencji”

Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej
ingerencji (Doc. 8973/ICAO)

Doc. 30 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC)
Część I – Ułatwienia; Część II - Ochrona



Przepisy europejskie i dokumenty międzynarodowe bezpośrednio odwołują się do realizacji zadań w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej.

Z załącznika 17 ICAO wynika obowiązek posiadania przez instytucje zapewniającą służby żeglugi powietrznej **programu ochrony** zgodnego z Krajowym Programem Ochrony Lotnictwa Cywilnego (KPOLC),

Podręczniki ICAO nr 8973 „Podręcznik ochrony lotnictwa cywilnego” i nr 9985 „Podręcznik ochrony systemu zarządzania ruchem lotniczym” zwracają uwagę na potrzebę ochrony systemów ATM przed cyberatakami



REGULACJE PRAWNE UE W ZAKRESIE OCHRONY LOTNICTWA CYWILNEGO

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylające rozporządzenie (WE) nr 2320/2002

(Dz. Urz. UE L 97 z dnia 09.04.2008 z późn. zm.)

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

(Dz. Urz. UE L 299/1 z dnia 14.11.2015)

Decyzja Wykonawcza Komisji z dnia 16 listopada 2015 r. ustanawiająca szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego obejmujących informacje, o których mowa w art. 18 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 300/2008

Rozporządzenie Komisji (UE) nr 1035/2011 z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi zapewnienia służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 - z późn. zm.



Obowiązujące w PAŻP przepisy w zakresie ochrony lotnictwa

- Ustawa z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. 2017 poz. 209)
- Ustawa z dnia 10 czerwca 2016 r. o działaniach antyterrorystycznych (Dz. 2016, poz. 904);
- Ustawa z dnia 22 sierpnia 1997 r. o ochronie osób i mienia (Dz. U. 2016 poz. 1432).;
- Załącznik II dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/1148 z dnia 6 lipca 2016 r. *w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu bezpieczeństwa sieci i systemów informatycznych na terytorium Unii wskazuje jako operatorów usług kluczowych (obok przewoźników lotniczych i zarządzających lotniskami) wymogi także dla „operatorów zarządzających ruchem lotniczym zapewniających służbę kontroli ruchu lotniczego (ATC).*



Obwieszczenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z 25 sierpnia 2016 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z 31 lipca 2012 r. z późn. zm. tj.

w sprawie **Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego**

Rozdział 1, Przepisy Ogólne §1. 1. pkt. 7), 9):

Rozporządzenie 1254/2009 – Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 18 grudnia 2009 r. ustanawiające kryteria pozwalające państwom członkowskim na odstępstwo od wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego i przyjęcie alternatywnych środków w zakresie ochrony (Dz. Urz. UE L 338 z 19.12.2009, str. 17) z późn. zm.;

Rozporządzenie 1035/2011 – Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 17 października 2011 r. ustanawiające wspólne wymogi dotyczące zapewniania służb żeglugi powietrznej oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 482/2008 i (UE) nr 691/2010 (Dz. Urz. UE L 271 z 18.10.2011, str. 23, z późn. zm.8))9);



Działania Polskiej Agencji Żeglugi zgodnie z KPOLC

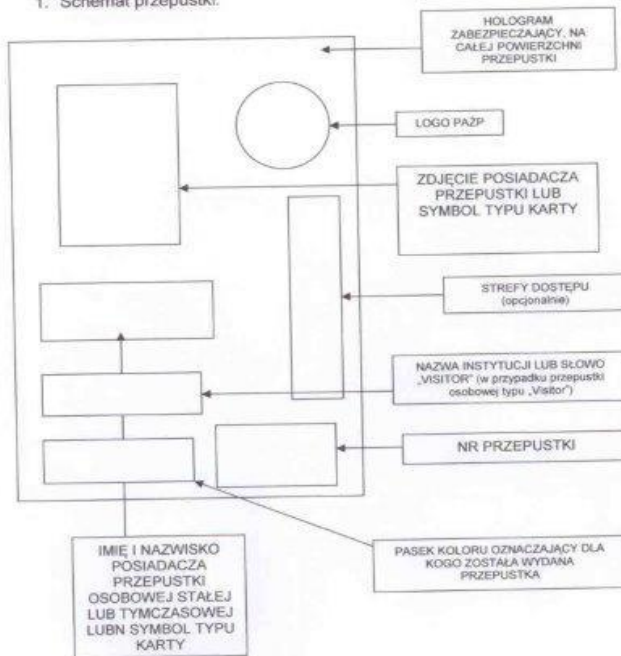
1. Wyznaczenia osoby odpowiedzialnej za ochronę tej instytucji przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, posiadającej odpowiednie poświadczenie bezpieczeństwa i przesyłania do Prezesa Urzędu informacji, o której mowa w pkt 10 lit. a,
2. Opracowania programu ochrony tej instytucji i jego aktualizacji po uzgodnieniu z Policją,
3. Przekazywania informacji o porwanym w polskiej przestrzeni powietrznej statku powietrznym, zgodnie z § 10,
4. Organizowania wewnętrznych audytów ochrony, zgodnie z postanowieniami KPKJ,
5. Zorganizowania systemu ochrony przed aktami bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym obiektów i urzędzeń Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, opartego na zabezpieczeniach technicznych, a w uzasadnionych przypadkach na ochronie fizycznej, zgodnie z przepisami rozporządzenia 1035/20119),
6. Uwzględnienia potrzeb ochrony lotnictwa cywilnego przy projektowaniu i budowie nowych obiektów i urzędzeń Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz modernizacji istniejących,
7. Zastosowania zabezpieczeń wobec systemów teleinformatycznych przetwarzających dane operacyjne, o których mowa w rozporządzeniu 1035/20119),
8. Podnoszenie świadomości personelu z zakresu procedur ochrony i zagrożeń dla lotnictwa cywilnego,
9. Przekazywania Prezesowi Urzędu informacji o wszelkich nieprawidłowościach i zagrożeniach wynikających z KPOLC



Wyciąg z Instrukcji przepustkowej PAŻP

	Wzór przepustki osobowej stałej, tymczasowej i typu „VISITOR”	Załącznik Z01-IN-SP
		Strona 1 z 3
		Obowiązuje od 24.07.2014r.

1. Schemat przepustki:



Wzór przepustki obowiązującej w PAŻP



Wyciąg z Instrukcji przepustkowej PAŻP



Przepustka osobowa pracownika PAŻP



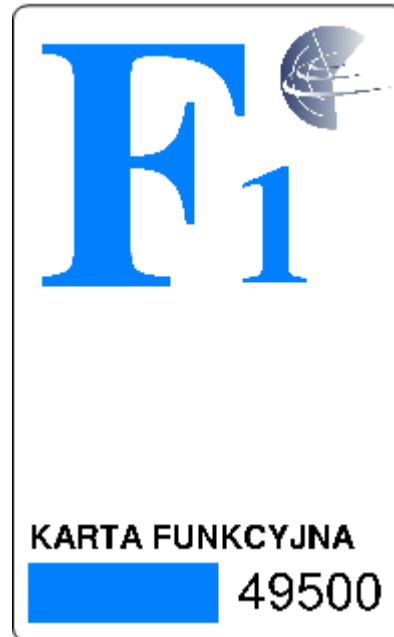
Przepustka osobowa pracownika firmy zewnętrznej



Wyciąg z Instrukcji przepustkowej PAŻP



Standardowa przepustka VISITOR



Karty funkcyjne F1 - F3



Karta awaryjna A1 - A2



Propozycje rozwiązań

Wprowadzenie do Programu Ochrony Portów Lotniczych i Instrukcji Przepustkowych identyfikatorów PAŻP (karta identyfikacyjna portu lotniczego – karta, o której mowa w pkt 1.2.2.2 lit. c załącznika do rozporządzenia 2015/199813);

Cel wprowadzenia:

1. Umożliwienie i ułatwienie wykonywania funkcji kontrolnych i zarządczych (jak zaznaczono na wstępie).
2. Ułatwienie dostępu personelu do strefy zastrzeżonej w czasie pracy w trybie normalnym i contingency na mobilnej TWR.
3. Uzyskanie przez PAŻP statusu uznanego dostawcy („zaopatrzenie portu lotniczego – zaopatrzenie, o którym mowa w pkt 9.0.2 lit. a załącznika do rozporządzenia 2015/199813);”) na wszystkich lotniskach w celu ułatwienia dostępu do strefy zastrzeżonej w przypadku konieczności rozstawienia mobilnej TWR (realne awarie , ćwiczenia).

Lotniska na których Służby ruchu Lotniczego są zapewniane w strefach zastrzeżonych lotnisk:

1. Łódź
2. Szymany
3. Babimost
4. Radom/Sadków – w części wojskowej lotniska współużytkowanego
5. Modlin
6. Świdnik
7. Kraków - w części wojskowej lotniska
8. Bydgoszcz – w części biurowo-administracyjnej terminala



Dziękuję za uwagę

Grzegorz Tumelis

Pełnomocnik ds. współpracy z Portami Regionalnymi

grzegorz.tumelis@pansa.pl

Biuro Bezpieczeństwa i Zarządzania Kryzysowego w Ruchu Lotniczym