

KRONIKA SMS

NR 4/2017

AOC to już historia

Współpracownicy, Pracownicy, Klienci Salt, kilka dni temu Salt złożył wniosek o zawieszenie posiadanego certyfikatu przewoźnika lotniczego AOC, o czym większość z Was już wie. W konsekwencji w dniu 24.04.2017 r. dokonaliśmy zwrotu oryginałów certyfikatu PL-020 oraz koncesji do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Nie była to łatwa decyzja, ale nie była również pochopna. Jej podjęcie poprzedzone było kilkumiesięcznym rozważaniem argumentów za i przeciw. Przede wszystkim żal nam ogromnego wysiłku jaki wszyscy włożyliśmy w zdobycie certyfikatu, bieżące utrzymanie jak również dostosowywanie do ciągłych zmian w przepisach.

Jak wiadomo, wymogi nakładane przez przepisy lotnicze na małych przewoźników są takie same, jak na linie regularne, bez względu na skalę prowadzonej działalności. Jednak relacje zysków i koniecznych nakładów ludzkich i finansowych są w dysproporcji. Dopóki tak będzie, dopóty mali przewoźnicy „air taxi” będą w niełatwym położeniu.

Obecnie oczekujemy na decyzję ULC potwierdzającą zawieszenie naszego certyfikatu AOC, zgodnie ze złożonym wnioskiem. Nie wykluczamy, że kiedyś wrócimy do zarobkowego przewozu lotniczego. Na dziś stawiamy na rozwój działalności w zakresie operacji specjalistycznych SPO i SPO High Risk, organizacji szkolenia ATO oraz CAMO.

W ramach SPO planujemy zaistnieć w nowych obszarach, które podobnie jak współpraca ze spółkami sektora gazownictwa pozwolą na długoterminową współpracę i dalekosiężne planowanie operacji. Jeśli chodzi o szkolenie, nadal mamy niewykorzystany potencjał, którego odblokowanie wymaga poprawy stosowania procedur. W szczególności dotyczy to sumienności w uzupełnianiu dokumentacji (głównie PDTy) oraz sposobu użytkowania statków powietrznych (zgodnie z SOPami). Nowe, planowane aktywności to między innymi wynajem śmigłowców specjalnych oraz organizacja wycieczek dla pilotów śmigłowcowych.

Michał Szamborski, Kierownik Odpowiedzialny

Wskaźniki bezpieczeństwa SPI kwartalnie

Na początku roku w KRONICE SMS nr 1/2017 pisaliśmy o Krajowym Programie Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Kilka tygodni temu Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego podpisał Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2017–2020, załącznik do Programu, definiujący wskaźniki poziomu bezpieczeństwa (SPI – Safety Performance Indicators).

Dokument wskazuje i omawia te zagrożenia w lotnictwie, które są objęte szczególnym nadzorem i analizami ze strony ULC. Opublikowany Plan jest podzielony na trzy wytypowane obszary zagrożeń: zagrożenia systemowe, zagrożenia europejskie, zagrożenia krajowe. Klasyfikacja zagrożeń ma swoje źródło w Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego. Każde z państw zobligowane zostało do wypracowania własnych planów i rozwiązań na poziomie krajowym.

Krajowy Plan Bezpieczeństwa, opracowany na 4 najbliższe lata, poza w/w zestawem zagrożeń, równocześnie ustanawia katalog wskaźników SPI, które powinny mierzyć i raportować do władz wszystkie podmioty lotnicze, które są objęte obowiązkiem monitorowania poziomu bezpieczeństwa (m.in. ośrodki ATO, podmioty zarządzające lotniskami użytku publicznego, służby żeglugi powietrznej, operatorzy lotniczy *complex*, agentów obsługi naziemnej w zakresie obsługi materiałów niebezpiecznych lub zaopatrywania statków powietrznych w materiały napędowe). Jednocześnie Prezes ULC kieruje zachętę do pozostałych organizacji lotniczych do składania raportów. Czym więcej danych, tym wartościowsze będą wnioski.

Proces przekazywania wskaźników SPI do władz lotniczych został ułatwiony i ujednolicony dzięki formularzom, które ULC opracował i udostępnił krajowym podmiotom lotniczym. Po uzupełnieniu przez organizację odpowiednich pól arkusz automatycznie wyciąga wartości wskaźnika. Arkusze są dedykowane dla różnych rodzajów podmiotów lotniczych i zamieszczone na stronie www.ulc.gov.pl. Po wypełnieniu należy wysłać je pocztą elektroniczną do ULC w terminie 2 tygodni od końca kwartału. Zebrane od podmiotów informacje pozwolą na opublikowanie średnich wartości SPI, co umożliwi ich dalsze porównywanie, bieżącą ocenę stanu bezpieczeństwa i wyznaczanie trendów. ULC zapowiada publikację kwartalnych biuletynów na stronie internetowej.

Urząd Lotnictwa Cywilnego traktuje tegoroczne wydanie KPB 2017-2020 pilotażowo. Na razie ULC skupia się na zbieraniu danych ze środowiska, toteż w dokumencie nie znajdziemy określonych akceptowalnych poziomów bezpieczeństwa (tzw. ALOSP - Acceptable Level of Safety Performance) z poziomami alarmowymi i celami bezpieczeństwa. Ustanowienie ALOSP będzie możliwe dopiero po zebraniu i zestawieniu danych, co najmniej za rok 2017.

AP