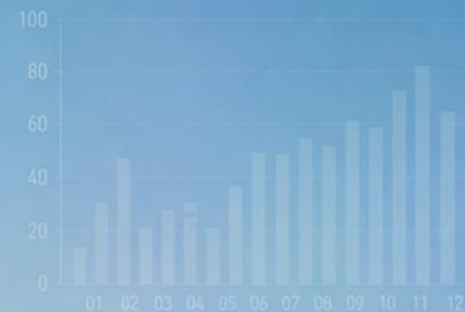


Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym

za rok 2025



Urząd Lotnictwa Cywilnego



Przedstawione dane dotyczące zdarzeń lotniczych służą wyłącznie celom informacyjnym. Zostały one pozyskane z systemu zgłaszania zdarzeń lotniczych – ECCAIRS. Dane odzwierciedlają wiedzę, która była aktualna w momencie przygotowywania tego sprawozdania. Mogą one podlegać aktualizacji wraz z zakończeniem badań i uzupełnieniem baz danych. ULC nie ponosi odpowiedzialności za jakiegokolwiek szkody lub inne roszczenia lub żądania powstałe w wyniku nieprawidłowych, niewystarczających lub nieaktualnych danych, lub w związku z użytkowaniem, kopiowaniem lub przekazywaniem treści. Informacje zawarte w raporcie nie powinny być interpretowane jako porady prawne ani jako stanowiące podstawę do ich wykorzystania do celów handlowych.

Warszawa 2026
Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
tel: 22 520 72 00
www.ulc.gov.pl

Szanowni Państwo,

w ramach realizacji powierzonych zadań przekazujemy Państwu *Sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym Rzeczypospolitej Polskiej w 2025 roku*. Dokument stanowi podsumowanie najważniejszych informacji dotyczących poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Polsce oraz działań podejmowanych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego we współpracy z partnerami krajowymi, międzynarodowymi i przedstawicielami środowiska lotniczego.

Coroczne udostępnianie opinii publicznej sprawozdania jest nie tylko elementem realizacji zobowiązań wynikających z przepisów krajowych i międzynarodowych, lecz także jednym ze standardów funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym. Publikacja ta wspiera rozwój Kultury Bezpieczeństwa (Safety Culture), w tym Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture) oraz kultury zgłaszania (Reporting Culture).

Istotnym elementem działań Urzędu jest również promowanie wiedzy, wymiana doświadczeń oraz podnoszenie świadomości i kompetencji w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. W 2025 roku, we współpracy ze środowiskiem lotniczym, zrealizowano m.in. następujące przedsięwzięcia:

- Seminarium HELI, które odbyło się w dniach 4 – 5 czerwca 2025 roku w siedzibie Lotniczego Pogotowia Ratunkowego;
- X spotkanie Grupy Roboczej ds. Integracji Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS), połączone z Warsztatami Part-IS, zorganizowane w dniach 2 – 3 września 2025 roku na terenie Politechniki Rzeszowskiej;
- Kongres Bezpieczeństwa i Rozwoju Lotnictwa Cywilnego, który odbył się w dniach 26 – 27 listopada 2025 roku na terenie Sieci Badawczej Łukasiewicz – Instytutu Lotnictwa w Warszawie.

Jednym z kluczowych działań wspierających rozwój Kultury Bezpieczeństwa pozostaje Deklaracja w sprawie kultury bezpieczeństwa, przygotowana przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w październiku 2017 roku. Jej sygnatariusze zobowiązują się do wdrażania zasad Kultury Sprawiedliwego Traktowania oraz do podejmowania działań sprzyjających poprawie bezpieczeństwa transportu lotniczego. Deklaracja odwołuje się do zasad określonych w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r., umożliwiając również podmiotom nieobjętym bezpośrednio obowiązkiem stosowania tego aktu prawnego dobrowolne przyjęcie i respektowanie zasad Just Culture w swojej organizacji. Kompletna lista sygnatariuszy deklaracji jest dostępna na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego pod następującym linkiem: <https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/kultura-i-promocja-bezpieczenstwa/deklaracja-w-sprawie-kultury-bezpieczenstwa>.

Ważną rolę w działaniach na rzecz bezpieczeństwa odgrywają także inicjatywy eksperckie i robocze funkcjonujące przy Urzędzie. Grupa HELI, powołana w 2021 roku, zrzesza pilotów oraz ekspertów z obszaru operacji śmigłowcowych. Wypracowywane przez nią zalecenia i wnioski są publikowane na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dedykowanej zakładce (Grupa HELI – ULC) pod poniższym linkiem: <https://ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/grupa-heli>.

Ponadto w ramach Grupy Roboczej SMS funkcjonuje Forum Wymiany Danych SMS, którego celem jest wspieranie współpracy i wymiany informacji pomiędzy podmiotami rynku lotniczego. Szczegóły dotyczące porozumienia w sprawie Forum Wymiany Danych SMS powołanego w ramach Grupy Roboczej SMS znajdują się na stronie internetowej ULC pod linkiem: <https://ulc.gov.pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/grupa-robocza-sms/forum-wymiany-danych-sms>.

Dostęp do informacji w formie zagregowanej i zanonimizowanej pozwala podmiotom lotniczym identyfikować najważniejsze wyzwania, analizować trendy oraz oceniać skuteczność działań podejmowanych na rzecz bezpieczeństwa. Tego rodzaju praktyka wspiera budowę jednolitego, wysokiego poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego w Unii Europejskiej, zgodnie z założeniami Europejskiego Zarządzania Ryzykiem Bezpieczeństwa realizowanego przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (*European Union Aviation Safety Agency – EASA*).

Niniejsze sprawozdanie zostało przygotowane przede wszystkim z myślą o Państwie – uczestnikach i interesariuszach systemu lotnictwa cywilnego. Zachęcamy do korzystania z zawartych w nim informacji jako źródła wiedzy o stanie bezpieczeństwa lotniczego w Polsce oraz jako podstawy do dalszych działań wspierających jego systematyczne doskonalenie.

Spis treści

WPROWADZENIE	7
KRAJOWY PROGRAM BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM (KPBWLC) ORAZ KRAJOWY PLAN BEZPIECZEŃSTWA (KPB).....	7
ZARZĄDZANIE BEZPIECZEŃSTWEM W LOTNICTWIE NA POZIOMIE KRAJOWYM I ORGANIZACJI.....	10
USOAP CMA.....	11
DANE DLA PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UNII EUROPEJSKIEJ	12
STRUKTURA SPRAWOZDANIA.....	12
ROZDZIAŁ 1. PRZEGLĄD BEZPIECZEŃSTWA DLA CAŁEGO SYSTEMU LOTNICZEGO	15
1.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	15
1.2 PODSTAWOWE STATYSTYKI Z PERSPEKTYWY RYNKU LOTNICZEGO	18
1.3 UDZIAŁ POLSKICH PRZEWOŹNIKÓW W PRZEWOZACH PASAŻERSKICH	19
1.4 ZGŁASZANIE ZDARZEŃ LOTNICZYCH.....	19
1.5 STATYSTYKI W ZAKRESIE WYPADKÓW (W), POWAŻNYCH INCYDENTÓW (PI) I LICZBY OFIAR ŚMIERTELNYCH.....	22
1.6 STATYSTYKI W PODZIALE NA KATEGORIE STATKÓW POWIETRZNYCH.....	23
1.7 KATEGORIE ZDARZEŃ	25
ROZDZIAŁ 2. SAMOLOTY	29
2.1 KOMERCYJNY TRANSPORT LOTNICZY (CAT)	29
2.1.1 Przegląd kluczowych statystyk.....	29
2.1.2 Statystyki szczegółowe	30
2.2 OPERACJE NIEKOMERCYJNE (NCC ORAZ NCO).....	32
2.2.1 Przegląd kluczowych statystyk.....	32
2.2.2 Statystyki szczegółowe	33
2.3 OPERACJE SPECJALISTYCZNE (SPO)	34
2.3.1 Przegląd kluczowych statystyk.....	34
2.3.2 Statystyki szczegółowe	35
ROZDZIAŁ 3. ŚMIGŁOWCE	37
3.1 KOMERCYJNY TRANSPORT LOTNICZY (CAT)	37
3.1.1 Przegląd kluczowych statystyk.....	37
3.1.2 Statystyki szczegółowe	38
3.2 OPERACJE NIEKOMERCYJNE	39

3.2.1 Przegląd kluczowych statystyk.....	39
3.2.2 Statystyki szczegółowe	39
3.3 OPERACJE SPECJALISTYCZNE (SPO)	41
3.3.1 Przegląd kluczowych statystyk.....	41
3.3.2 Statystyki szczegółowe	42
ROZDZIAŁ 4. BALONY	44
4.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	44
4.2 STATYSTYKI SZCZEGÓŁOWE	44
ROZDZIAŁ 5. SZYBOWCE.....	47
5.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	47
5.2 STATYSTYKI SZCZEGÓŁOWE	48
ROZDZIAŁ 6. LOTNISKA I OBSŁUGA NAZIEMNA.....	51
6.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	51
6.2 STATYSTYKI SZCZEGÓŁOWE	51
ROZDZIAŁ 7. ATM/ANS	54
7.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	54
7.2 STATYSTYKI SZCZEGÓŁOWE	55
ROZDZIAŁ 8. BSP/DRONY.....	57
8.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	58
8.2 STATYSTYKI SZCZEGÓŁOWE	58
ROZDZIAŁ 9. URZĄDZENIA LATAJĄCE (UL).....	61
9.1 PRZEGLĄD KLUCZOWYCH STATYSTYK	62
9.2 STATYSTYKI SZCZEGÓŁOWE	65
PODSUMOWANIE.....	67
SPIS TABEL	69
SPIS WYKRESÓW	70
SŁOWNIK SKRÓTÓW	71

Wprowadzenie

Niniejszy dokument zawiera dane pozyskane z krajowego systemu zgłaszania zdarzeń w 2025 roku w odniesieniu do lat poprzednich. Jego celem jest przedstawienie w zagregowanej formie osiągniętego w lotnictwie cywilnym poziomu bezpieczeństwa, wyrażonego za pomocą danych liczbowych, będących efektem analizy informacji zgromadzonych przez Urząd Lotnictwa Cywilnego – ULC.

Roczne sprawozdanie o stanie bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym w Rzeczypospolitej Polskiej jest opracowywane i publikowane przez Departament Zarządzania Bezpieczeństwem (LBB) na podstawie art. 13 ust. 11 i 12 Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych oraz art. 135b ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.

Informacje przekazywane w ramach obowiązkowego systemu raportowania zdarzeń w lotnictwie cywilnym są rejestrowane w bazie ECCAIRS. Na poziomie europejskim trafiają one do Centralnego Repozytorium Europejskiego (*European Central Repository* – ECR).

Wszystkie informacje zawarte w raporcie zostały zanonimizowane.

Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym (KPBwLC) oraz Krajowy Plan Bezpieczeństwa (KPB)

Polska jako sygnatariusz konwencji chicagowskiej oraz państwo członkowskie ma obowiązek opracowania, wdrożenia i utrzymania Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym – KPBwLC (*State Safety Programme* – SSP). Obowiązek ten wynika z Załącznika 19 do ww. konwencji, a także z unijnego rozporządzenia bazowego 2018/1139. KPBwLC zawiera ramy prawne – zbiór regulacji, procedur i działań mających na celu zapewnienie jak najwyższego poziomu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym.

Program jest projektowany w sposób zapewniający zgodność z Europejskim Programem Bezpieczeństwa Lotniczego (*European Aviation Safety Programme* – EASP), co pozwala na harmonizację standardów bezpieczeństwa na poziomie zarówno międzynarodowym, jak i regionalnym.

Krajowy Plan Bezpieczeństwa będący załącznikiem do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym to dokument o charakterze planistycznym, który określa kluczowe działania związane z zarządzaniem bezpieczeństwem lotniczym na poziomie krajowym. Wskazuje on obszary zagrożeń oraz zidentyfikowane problemy w zakresie bezpieczeństwa lotniczego, a także wyznacza cele, zadania i inicjatywy służące jego poprawie.

KPB opiera się na podejściu zarządzania ryzykiem, obejmującym identyfikację zagrożeń, ich ocenę oraz działania łagodzące ryzyko.

W dniu 3 kwietnia 2025 r. Urząd Lotnictwa Cywilnego opublikował Krajowy Plan Bezpieczeństwa obejmujący lata 2025 – 2027. Dokument ten pozostawał w mocy do 30 kwietnia 2026 r., kiedy zastąpiono go nową wersją KPB na lata 2026 – 2028. Aktualna wersja Krajowego Planu Bezpieczeństwa dostępna jest pod linkiem: <https://ulc.gov.pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/program-bezpieczenstwa-w-lotnictwie-cywilnym/krajowy-plan-bezpieczenstwa/krajowy-plan-bezpieczenstwa-2026-2028>.

Dla odniesienia danych ze sprawozdania do wyników analizy z KPB, w poniższej Tabeli 0-1 przypisano obszary zagrożeń z KPB w podziale na sektory lotnictwa opisane w kolejnych rozdziałach niniejszego sprawozdania.

Tabela 0-1 Obszary zagrożeń i działania wynikające z KPB w podziale na sektory lotnictwa uwzględnione w sprawozdaniu.

ROZDZIAŁ/SEKTOR	OBSZAR/Y ZAGROŻEŃ Z KPB	
	Nr	Nazwa obszaru
Rozdział 2. SAMOLOTY CAT/NCC/SPO	A.1	Kontrolowany lot ku ziemi (<i>Controlled Flight Into Terrain – CFIT</i>)
	A.2	Utrata kontroli podczas lotu (<i>Loss of Control in Flight – LOC-I</i>)
	A.3	Zderzenie w powietrzu (<i>Mid-Air Collision – MAC</i>)
	A.4	Wypadnięcie z drogi startowej (<i>Runway Excursion – RE</i>)
	A.5	Wtargnięcie na drogę startową (<i>Runway Incursion – RI</i>)
	A.6	Nieprawidłowy kontakt z drogą startową (<i>Abnormal Runway Contact – ARC</i>)
	A.7	Stan techniczny statków powietrznych innych niż śmigłowce (SCF-NP i SCF-PP)
	A.8	Pożar, dym i opary (<i>Fire, Smoke & Fumes – F-NI, F-POST</i>)
	A.9	Bezpieczeństwo na ziemi (Ground Safety)
	A.12	Zdarzenia związane z niebezpiecznymi zjawiskami meteorologicznymi oraz wystąpieniem niespodziewanych turbulencji (TURB)
	A.13	Zderzenia z ptakami (<i>BIRDSTRIKE – BS</i>)
	A.14	Zagrożenia ze strony zwierząt (<i>Wildlife hazard – WILD</i>)
	A.15	Operacje bezzałogowych statków powietrznych (UAV/RPAS)
	A.16	Oślepienia pilotów światłem lasera (LASER)

ROZDZIAŁ/SEKTOR	OBSZAR/Y ZAGROŻEŃ Z KPB	
	Nr	Nazwa obszaru
Rozdział 3. ŚMIGŁOWCE CAT/NCC/SPO	A.10	Zdarzenia na śmigłowcach (HELI)
Rozdział 4. BALONY	A.6	Nieprawidłowy kontakt z drogą startową (<i>Abnormal Runway Contact – ARC</i>)
	A.11	Bezpieczeństwo General Aviation
Rozdział 5. SZYBOWCE	A.7	Stan techniczny statków powietrznych innych niż śmigłowce (SCF-NP i SCF-PP)
	A.11	Bezpieczeństwo General Aviation
Rozdział 6. ADR/GH	A.1	Kontrolowany lot ku ziemi (<i>Controlled Flight Into Terrain – CFIT</i>)
	A.4	Wypadnięcie z drogi startowej (<i>Runway Excursion – RE</i>)
	A.5	Wtargnięcia na drogę startową (<i>Runway Incursion – RI</i>)
	A.8	Pożar, dym i opary (<i>Fire, Smoke & Fumes – F-NI, F-POST</i>)
	A.9	Bezpieczeństwo na ziemi (<i>Ground Safety</i>)
	A.13	Zderzenia z ptakami (<i>BIRDSTRIKE – BS</i>)
	A.14	Zagrożenia ze strony zwierząt (<i>Wildlife hazard – WILD</i>)
	A.15	Operacje bezzałogowych statków powietrznych (UAV/RPAS)
	A.16	Oślepienia pilotów światłem lasera (LASER)
	A.17	Zdarzenia związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (DG)
A.18	Zdarzenia FOD	
Rozdział 7. ATM/ANS	A.1	Kontrolowany lot ku ziemi (<i>Controlled Flight Into Terrain – CFIT</i>)
	A.3	Zderzenie w powietrzu (<i>Mid-Air Collision – MAC</i>)
	A.16	Oślepienia pilotów światłem lasera (LASER)

ROZDZIAŁ/SEKTOR	OBSZAR/Y ZAGROŻEŃ Z KPB	
	Nr	Nazwa obszaru
Rozdział 8. BSP	A.3	Zderzenie w powietrzu (<i>Mid-Air Collision – MAC</i>)
	A.11	Bezpieczeństwo General Aviation
Rozdział 9. UL	A.11	Bezpieczeństwo General Aviation

Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie na poziomie krajowym i organizacji

Elementy, które zostały uwzględnione w procesie zarządzania bezpieczeństwem na poziomie krajowym i wymienione w KPBwLC są analogiczne do komponentów/filarów SMS na poziomie organizacji. Są to:

1. Polityka i cele bezpieczeństwa;
2. Zarządzanie ryzykiem bezpieczeństwa;
3. Zapewnianie bezpieczeństwa;
4. Promowanie bezpieczeństwa.

Skuteczność wdrożenia powyższych elementów na poziomie krajowym zależy w dużej mierze od wdrożenia SMS-a w różnych typach organizacji, takich jak:

- organizacje szkolenia lotniczego;
- operatorzy lotniczy;
- organizacje zarządzające zdolnością do lotu;
- organizacje obsługowe;
- organizacje zajmujące się projektowaniem oraz produkcją;
- instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego;
- zarządzający lotniskami certyfikowanymi.

KPBwLC wskazuje na ramy prawne pozwalające na wdrażanie oraz monitorowanie Systemów Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) w podmiotach lotniczych. Głównym celem SMS w tych podmiotach jest zwrócenie uwagi osób zarządzających – dysponujących odpowiednimi zasobami, takimi jak personel, czas czy środki finansowe – na potencjalne zdarzenia niepożądane, które mogą wystąpić w danym środowisku w przyszłości. System ten ma skłonić decydentów do podejmowania działań zapobiegawczych w sposób proaktywny, czyli wyprzedzający zagrożenia. W związku z tym należy uznać, że SMS w podmiotach lotniczych, jako narzędzie zarządzania bezpieczeństwem na poziomie mikro, stanowi niezbędny warunek skutecznego działania KPBwLC, który realizuje zarządzanie bezpieczeństwem na poziomie makro.

USOAP CMA

W celu oceny skuteczności wdrożenia KPBwLC, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (*International Civil Aviation Organization – ICAO*) regularnie przeprowadza audyty w ramach Programu Kontroli Nadzoru nad Bezpieczeństwem (*Universal Safety Oversight Audit Programme – USOAP*). Kluczowymi elementami systemu nadzoru nad bezpieczeństwem są obszary określone jako elementy krytyczne (*Critical Elements – CE*). Tworzą one ramy systemu nadzoru nad bezpieczeństwem, a poziom ich wdrożenia jest dla ICAO miernikiem zdolności państwa do zapewnienia efektywności w tym zakresie.

Elementy krytyczne wg. ICAO to:

- CE-1. Podstawowa legislacja lotnicza;
- CE-2. Szczególne przepisy operacyjne;
- CE-3. System i funkcje państwa;
- CE-4. Wykwalifikowany personel specjalistyczny;
- CE-5. Wytyczne specjalistyczne, narzędzia i dostarczanie informacji krytycznych dla bezpieczeństwa;
- CE-6. Obowiązek licencjonowania, certyfikacji, upoważniania i zatwierdzania;
- CE-7. Obowiązek prowadzenia nadzoru;
- CE-8. Rozwiązywanie problemów związanych z bezpieczeństwem.

Skuteczne wdrożenie KPBwLC to proces złożony i długoterminowy, wymagający ciągłego zaangażowania oraz dostosowania do zmieniających się realiów. Dynamiczny rozwój transportu lotniczego, wraz z towarzyszącymi mu zmianami technologicznymi,

organizacyjnymi i regulacyjnymi, sprawia, że ocena wdrażania KPBwLC powinna być przeprowadzana na bieżąco. Tego typu weryfikacja pozwala ustalić, czy system działa zgodnie z założeniami, czy skutecznie realizuje cele związane z zapewnieniem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym oraz czy osiąga zamierzone rezultaty w zakresie minimalizacji ryzyka i podnoszenia standardów bezpieczeństwa. W tym kontekście istotne jest, aby ocenę opierać na analizie poziomu dojrzałości systemu, co pozwala na identyfikację obszarów wymagających dalszego rozwoju.

Dane dla Państw Członkowskich Unii Europejskiej

EASA publikuje analogiczne dane dla całego obszaru europejskiego w Rocznym Przeglądzie Bezpieczeństwa (*Annual Safety Review – ASR*) publikowanym na stronie internetowej Agencji pod następującym linkiem: <https://www.easa.europa.eu/en/publication-types/annual-safety-review>.

Lektura EASA ASR pozwala odnieść dane i statystyki krajowe do poziomu europejskiego w wybranych obszarach dzięki utrzymaniu podobnej struktury i zakresu obu dokumentów.

Ponadto ICAO publikuje Raport o Stanie Bezpieczeństwa na poziomie globalnym (*Annual ICAO Safety Report*), który zawiera aktualne dane dotyczące wskaźników bezpieczeństwa, w tym informacje o wypadkach i powiązanych czynnikach ryzyka. Z raportem można zapoznać się pod następującym linkiem: <https://www.icao.int/safety-reports>.

Struktura sprawozdania

Sprawozdanie zostało podzielone na kilka rozdziałów, z których każdy obejmuje konkretne sektory operacyjne krajowego systemu lotniczego. Dane dotyczą wszystkich zdarzeń na terytorium RP oraz poza RP, jeżeli dotyczyły polskiego statku powietrznego, polskiego operatora lub obcych statków powietrznych, ale z polskimi załogami.

Kolejne rozdziały dotyczą następujących zagadnień:

Rozdział 1 – Przegląd bezpieczeństwa dla całego systemu lotniczego: dotyczy przeglądu najważniejszych statystyk we wszystkich sektorach, w tym kategorii zdarzeń, które występowały/były zgłaszane oraz zidentyfikowanych w związku z nimi problemów bezpieczeństwa w ramach funkcjonowania Krajowego Planu Bezpieczeństwa;

Rozdział 2 – Samoloty: obejmuje działalność komercyjną linii lotniczych, operacje niekomercyjne wykonywane przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym (NCC) oraz operacje niekomercyjne wykonywane przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (NCO), a także operacje specjalistyczne (SPO);

Rozdział 3 – Śmigłowce: obejmuje komercyjny transport lotniczy (loty pasażerskie, taksówki powietrzne oraz HEMS), wszystkie niekomercyjne operacje śmigłowcowe oraz operacje specjalistyczne (SPO) i z podwieszanym ładunkiem (HESLO);

Rozdział 4 – Balony: obejmuje wszystkie operacje balonów;

Rozdział 5 – Szybowce: obejmuje wszystkie operacje szybowców;

Rozdział 6 – Lotniska i obsługa naziemna: obejmuje działanie lotnisk na terytorium Polski;

Rozdział 7 – ATM/ANS: obejmuje działalność związaną z zarządzaniem ruchem lotniczym/służbami żeglugi powietrznej;

Rozdział 8 – BSP/Drony: opisuje operacje dotyczące zdalnie sterowanych statków powietrznych/bezzałogowych statków powietrznych/dronów;

Rozdział 9 – Urządzenia latające: obejmuje operacje na lotni, motolotni, parolotni, motoparalotni, parolotni z napędem oraz operacje spadochronowe.

Każdy rozdział zawiera:

- **kluczowe statystyki** tj. dane na temat liczby wypadków śmiertelnych, pozostałych wypadków, w których nie wystąpiły ofiary śmiertelne oraz poważnych incydentów. We wszystkich przypadkach podano dane dotyczące 2025 r., które następnie porównano z sumami rocznymi z 5 poprzednich lat. Zapewnia to punkt odniesienia do oceny wyników za 2025 r. na tle trendów historycznych. Informacje te są również przedstawione w formie graficznej; oraz
- **specyficzne dla danego sektora informacje uzupełniające**, ponieważ każdy sektor jest nieco inny. Na przykład: w obszarach operacji specjalistycznych dodano informację o rodzaju operacji, której zdarzenie dotyczy, podczas gdy niektóre rozdziały zawierają analizę pod względem fazy lotu.



Rozdział 1. Przegląd bezpieczeństwa dla całego systemu lotniczego

W niniejszym rozdziale zawarto ogólny przegląd bezpieczeństwa systemu lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej w roku 2025 w odniesieniu do lat poprzednich.

1.1 Przegląd kluczowych statystyk

Tabela 1-1 Statki powietrzne znajdujące się w Rejestrze Statków Powietrznych lub Ewidencji SP Rzeczypospolitej Polskiej – stan na 31 grudnia.

Rodzaj statku powietrznego	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Samoloty	1455	1500	1543	1568	1641	1697
Śmigłowce	262	273	285	299	324	330
Motoszybowce	43	45	47	49	48	53
Szybowce	1015	1056	1077	1094	1129	1179
Balony	246	265	287	298	321	339
Razem statków powietrznych w rejestrze	3021	3139	3239	3308	3463	3598
Motolotnia	653	678	686	636	461	495
Samolot UL	433	515	562	589	575	627
Motoszybowce UL	-	-	-	-	1	2
Szybowiec UL	12	20	24	25	27	32
Śmigłowiec UL	6	10	10	9	11	13
Wiatrakowiec	92	107	118	125	123	125
Paralotnia	30	29	31	31	31	31
Motoparalotnia	10	11	11	13	21	23
Bezzałogowy	555	559	552	549	549	0 *
Razem statków powietrznych w ewidencji	1791	1929	1994	1977	1799	1348
RAZEM (rejestr oraz ewidencja)	4812	5068	5233	5285	5262	4946

* W 2025 r. wykreślono z rejestru oraz ewidencji łącznie 560 bezzałogowych statków powietrznych na podstawie przepisów zawartych w art. 24 oraz art. 27 ustawy z dnia 24 stycznia 2025 r. o zmianie ustawy – Prawo lotnicze oraz niektórych innych ustaw (Dz.U. z 2025 r., poz. 179).

Tabela 1-2 Podmioty nadzorowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej według klasyfikacji z art. 27 ust. 2 ustawy Prawo Lotnicze – stan na 31 grudnia.

Rodzaj podmiotów nadzorowanych	Obszar, w jakim dokonywany jest nadzór	Liczba nadzorowanych podmiotów					
		2020	2021	2022	2023	2024	2025
Podmioty prowadzące działalność w zakresie lotnictwa cywilnego	personel lotniczy	412	430	467	469	444	485
	technika lotnicza	272	228	602	646	650	647
	operacyjno-lotniczy	161	189	187	175	180	187
	żegluga powietrzna	9	7	7	7	7	12
	ochrona w lotnictwie cywilnym	437	479	536	527	634	734
	rynek transportu lotniczego	52	52	49	50	52	56 *
Zarządzający lotniskami	lotniska	33	34	34	32	32	32
	ochrona w lotnictwie cywilnym	15	14	14	15	15	15
	rynek transportu lotniczego	13	13	13	13	13	13 **
Licencje członka personelu lotniczego	personel lotniczy	13748	15033	15445	14852	14630	18238
	żegluga powietrzna	892	769	663	673	683	726

* 19 przewoźników, 37 agentów obsługi naziemnej (niebędących jednocześnie zarządzającym lotniskiem użytku publicznego lub koncesjonowanym przewoźnikiem lotniczym). Takie podmioty pomimo posiadania zezwolenia liczone są tylko raz: jako agent obsługi naziemnej, przewoźnik lotniczy lub zarządzający lotniskiem. Liczba nie obejmuje zarządzających lotniskami, którzy ujęci są w kolejnym wierszu tabeli.

** 13 zarządzających 15 lotniskami (spółka Polskie Porty Lotnicze S.A. zarządza lotniskami w Warszawie, Zielonej Górze i Radomiu).

Tabela 1-3 Podmioty nadzorowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej według szczegółowej klasyfikacji obszarów działania.

Wykaz podmiotów nadzorowanych przez ULC	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Podmioty posiadające Certyfikat Przewoźnika Lotniczego (w nawiasie umieszczono polskich przewoźników lotniczych, tj. podmioty posiadające koncesję na wykonywanie przewozów lotniczych)	27 (17)	29 (17)	31 (17)	32 (17)	31 (18)	35 (20)
Podmioty posiadające Certyfikat Usług Lotniczych	10	b/d	b/d	b/d	b/d	b/d
Podmioty eksploatujące balony zgodnie z rozporządzeniem Komisji (UE) 2018/395 (BOP)	17	19	26	23	28	26
Podmioty eksploatujące szybowce zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2018/1976 (SAO)	18	24	27	24	25	29

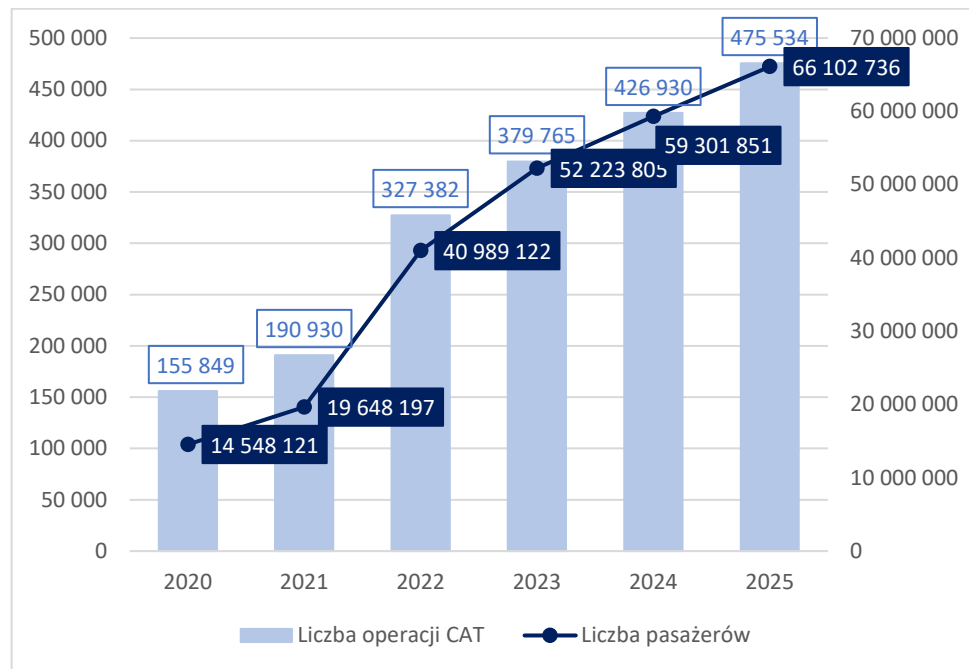
Wykaz podmiotów nadzorowanych przez ULC	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Podmioty zgłaszające działalność operacji specjalistycznych SPO (w tym posiadające zezwolenie na operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka SPO HR):	44	51	56	48	45	46 *
Agenci obsługi naziemnej posiadający Certyfikat Agenta Obsługi Naziemnej (liczba lokalizacji)	16 (43)	19 (45)	20 (46)	18 (52)	17 (46)	18 (48)
Podmioty zgłaszające wykonywanie operacji skomplikowanymi statkami powietrznymi	7	7	10	0	0	0
Podmioty posiadające zezwolenie na szkolenie personelu pokładowego	3	3	3	3	4	3
Agenci obsługi naziemnej posiadający zezwolenie na świadczenie usług obsługi naziemnej	33	33	32	33	34	37 **
Zarządzający lotniskami użytku publicznego posiadający zezwolenie na zarządzanie w tym zakresie	13	13	13	13	13	13 ***
Organizacje obsługowe	125	77	66	68	65	55
Organizacje produkujące	31	31	30	30	30	29
Organizacje projektujące	15	15	15	15	15	15
Organizacje zarządzania ciągłą zdatnością do lotu	96	47	36	37	35	34
Organizacje szkolenia lotniczego i szkoleniowe podmioty rejestrowane	353	374	404	395	373	414
Centra medycyny lotniczej	3	3	3	2	2	2
Lekarze orzecznicy	38	38	44	48	52	50
Operatorzy FSTD	16	15	16	17	17	19
Lotniska	64	65	66	66	66	66
Podmioty nadzorowane w ramach ochrony lotnictwa cywilnego	518	479	536	542	634	734
Certyfikowane instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej (liczba organów służb)	9 (87)	7	7	7	7	12
Koordynatorzy rozkładów lotów	2	2	2	2	2	2
Ogółem	1382	1351	1443	1423	1495	1639
Wykaz podmiotów nadzorowanych przez ULC w trybie art.33 ust.2 ustawy Prawo Lotnicze	2020	2021	2022	2023	2024	2025
Podmioty świadczące usługi lotnicze przy wykorzystaniu ultralekkich statków powietrznych	19	25	12	15	15	16
Podmioty nadzorowane w trybie art. 53c ust. 1 ustawy Prawo Lotnicze	5	1	1	1	1	1

* Łącznie 46 podmiotów, z których 31 posiada zgłoszenie SPO zgodnie z rozporządzeniem 965/2012/UE (w tym 12 podmiotów posiada zezwolenia SPO HR), 6 posiada krajowe zezwolenie SPO HR na prowadzenie operacji przeciwpożarowych, 2 zezwolenie SPO HR KRAJ oraz 8 zezwoleń SPO KRAJ wydane na podstawie ustawy – Prawo lotnicze.

** 37 agentów obsługi naziemnej niebędących jednocześnie zarządzającym lub przewoźnikiem. Analogicznie jak w latach ubiegłych takie podmioty, pomimo posiadania zezwolenia, liczone są tylko raz: jako agent obsługi naziemnej, przewoźnik lotniczy lub zarządzający lotniskiem.

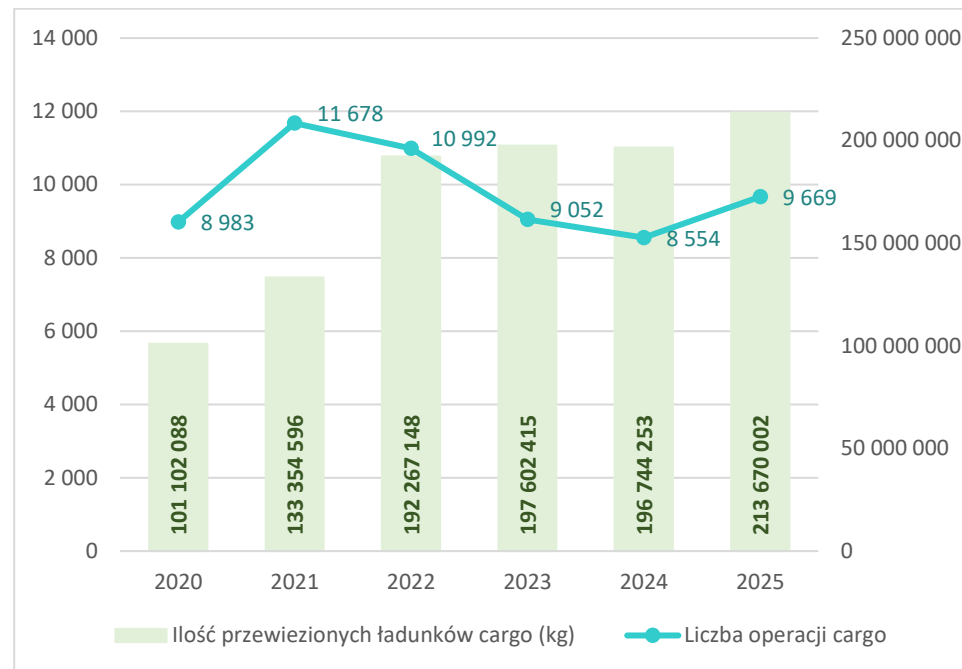
*** 13 zarządzających 15 lotniskami (Polskie Porty Lotnicze S.A. zarządza lotniskami w Warszawie, Zielonej Górze i Radomiu).

1.2 Podstawowe statystyki z perspektywy rynku lotniczego



Wykres 1-1 Liczba operacji lotniczych vs liczba pasażerów.

Liczba operacji lotniczych obejmuje pasażerski ruch krajowy i międzynarodowy, czartery oraz połączenia regularne – dane zebrane z lotnisk certyfikowanych zgodnie z wymaganiami określonymi w rozporządzeniu Komisji (UE) nr 139/2014 z dnia 12 lutego 2014 r. Operacje w ramach lotnictwa ogólnego, jak również na pozostałych lotniskach nie zostały w tej statystyce uwzględnione.



Wykres 1-2 Liczba operacji cargo vs ilość przewiezionych ładunków cargo (kg).

Liczba operacji cargo w 2025 roku wzrosła względem roku poprzedniego, osiągając poziom zbliżony do średniej z ostatnich kilku lat i przerywając wcześniejszą tendencję spadkową obserwowaną w latach 2021 – 2024. Jednocześnie tonaż cargo osiągnął najwyższą wartość w całym analizowanym okresie, kontynuując trend wzrostowy. Wzrost wolumenu przewożonych towarów przy relatywnie niższej liczbie operacji wskazuje na dalsze zwiększanie efektywności przewozów, m.in. poprzez wykorzystanie większych samolotów cargo lub lepsze wypełnienie ładowni.

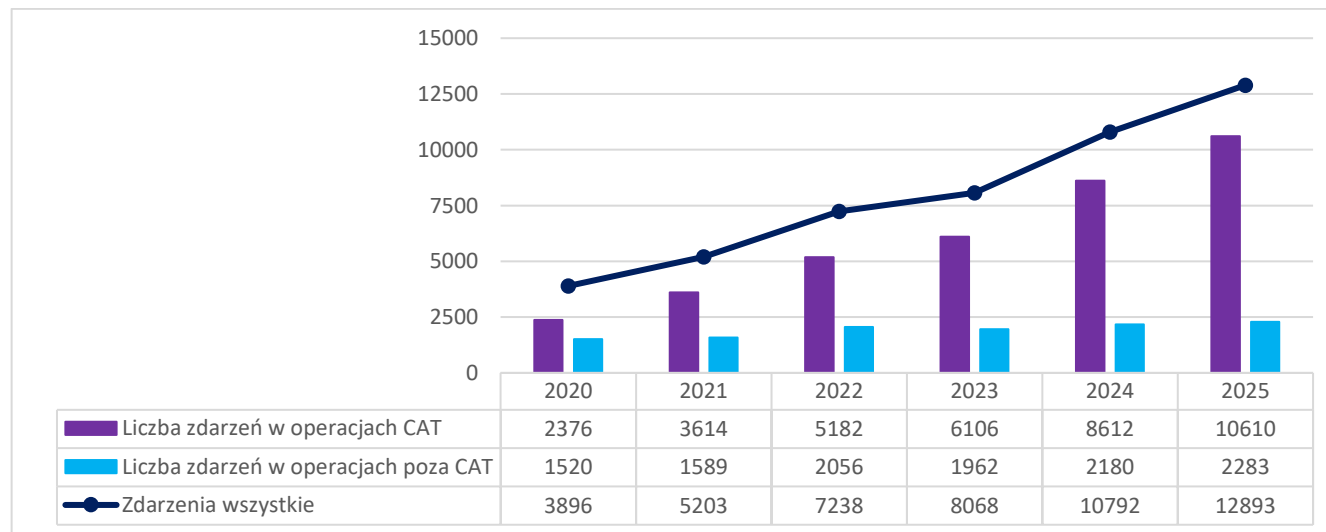
1.3 Udział polskich przewoźników w przewozach pasażerskich

Od 2020 roku udział polskich przewoźników w przewozach pasażerskich wykazuje tendencję spadkową w ujęciu względnym. Jednocześnie w liczbach bezwzględnych sektor pozostaje w fazie wzrostu – już w poprzednich latach krajowi przewoźnicy przewozili coraz więcej pasażerów, a trend ten utrzymuje się mimo rosnącej konkurencji ze strony linii zagranicznych. Oznacza to, że dynamika rynku pasażerskiego w większym stopniu sprzyja przewoźnikom międzynarodowym, podczas gdy polskie linie rozwijają się wolniej, lecz stabilnie.

Tabela 1-4 Udział polskich przewoźników w operacjach pasażerskich, cargo i pocztowych.

Udział przewoźników polskich	2020	2021	2022	2023	2024	2025
w liczbie pasażerów	32,92%	38,12%	32,48%	31,71%	30,79%	29,58%
w liczbie operacji (pasażerskich + cargo + pocztowych)	46,76%	46,15%	42,51%	41,10%	39,27%	37,58%
w liczbie operacji (pasażerskich)	45,29%	44,47%	41,84%	40,65%	38,90%	37,90%

1.4 Zgłaszanie zdarzeń lotniczych



Na Wykres 1-3 każdorazowo podawany jest stan aktualny na dzień 31 grudnia danego roku.

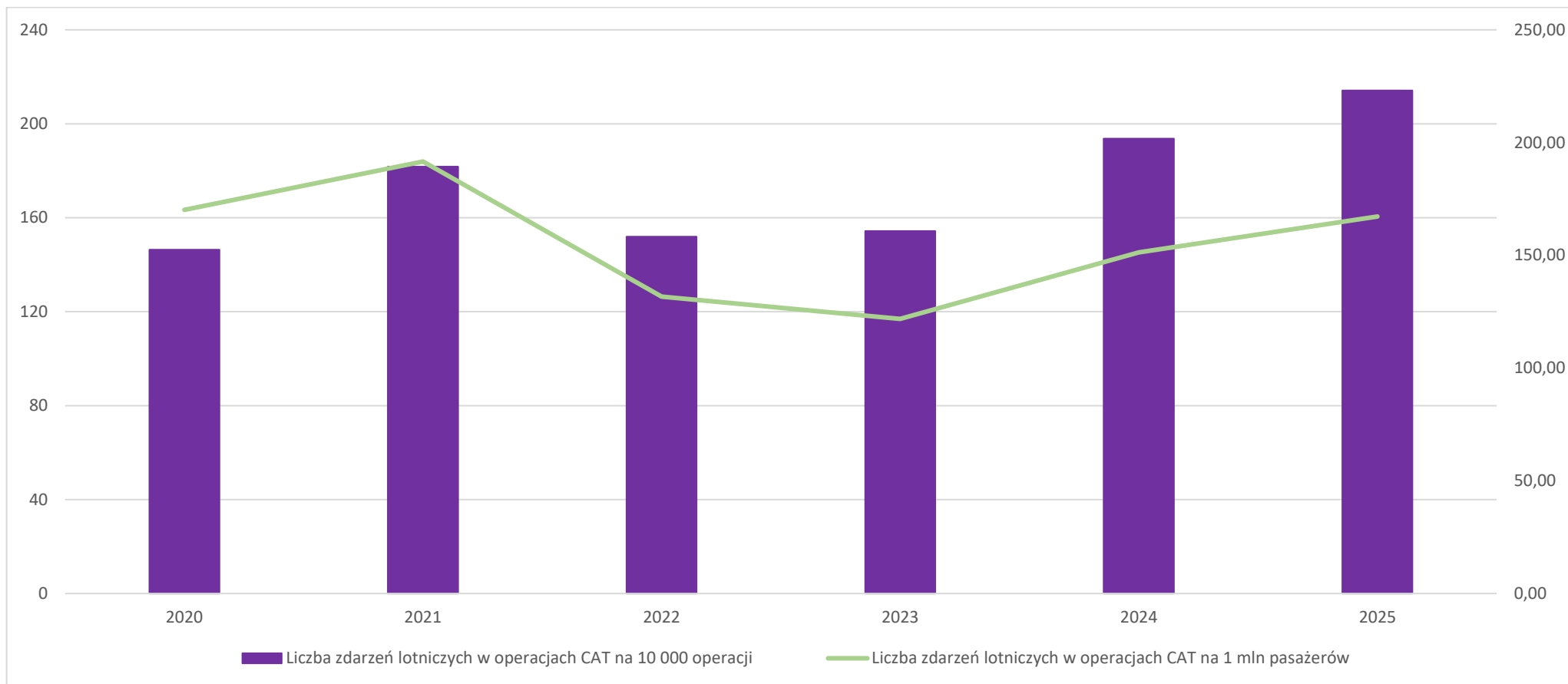
Liczba zdarzeń „poza CAT” dotyczy przypadków, w których żadna ze stron biorących w nich udział nie wykonywała operacji zaliczanej do CAT.

Wykres 1-3 Liczba zdarzeń lotniczych ogółem vs Liczba zdarzeń w CAT vs Liczba zdarzeń poza CAT.

Przez CAT (*Commercial Air Transport*) rozumiane są operacje:

1. Pasażerskie (<i>Passenger</i>)	2. Z ładunkiem (<i>Cargo</i>)
<input type="checkbox"/> Linii lotniczych (<i>Airline</i>)	<input type="checkbox"/> Linii lotniczych (<i>Airline</i>)
<input type="checkbox"/> Samolotów LPR (<i>Air Ambulance</i>)	<input type="checkbox"/> Samolotów LPR (<i>Air Ambulance</i>)
<input type="checkbox"/> Taksówek powietrznych (<i>Air Taxi</i>)	<input type="checkbox"/> Taksówek powietrznych (<i>Air Taxi</i>)
<input type="checkbox"/> Śmigłowców LPR (HEMS)	
<input type="checkbox"/> Operacje śmigłowcowe - loty na platformy wiertnicze w morzu lub na wyniesione płaszczyzny lądowania (<i>Offshore</i>)	<input type="checkbox"/> Operacje śmigłowcowe - loty na platformy wiertnicze w morzu lub na wyniesione płaszczyzny lądowania (<i>Offshore</i>)
<input type="checkbox"/> Widokowe (<i>Sightseeing</i>)	<input type="checkbox"/> Inne operacje CAT z ładunkiem (<i>Other</i>)
<input type="checkbox"/> Inne operacje CAT pasażerskie – w tym z CARGO w kabinie pasażerskiej (<i>Other</i>)	

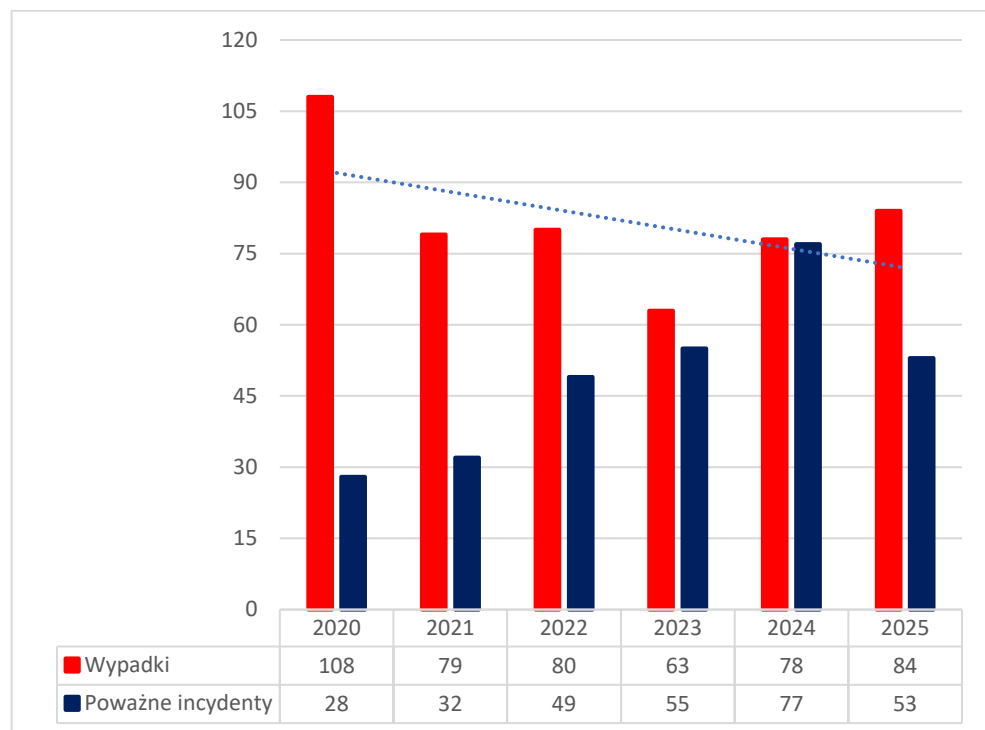
Uwaga: W zakres zdarzeń CAT wchodzi również zdarzenia zgłoszone przez ATC/ATM, w których nie brały bezpośrednio udziału żadne statki powietrzne.



Wykres 1-4 Liczba zgłoszonych zdarzeń lotniczych na 1 mln pasażerów.

Liczba operacji lotniczych i obsłużonych pasażerów wykorzystywana w przedmiotowych analizach jako poziom odniesienia obejmuje tylko pasażerski ruch krajowy i międzynarodowy, czartery oraz połączenia regularne – są to dane zebrane z portów lotniczych (CAT). Operacje w ramach lotnictwa ogólnego, jak również na pozostałych lotniskach nie zostały uwzględnione, co ma istotny wpływ na wyniki w stosunku do stanu rzeczywistego. Natomiast ogólne dane dotyczące liczby zgłoszeń odnoszą się do sumy zdarzeń, do których doszło w ramach CAT i GA razem. W dalszej analizie skupiono się na danych widzianych z perspektywy samego CAT.

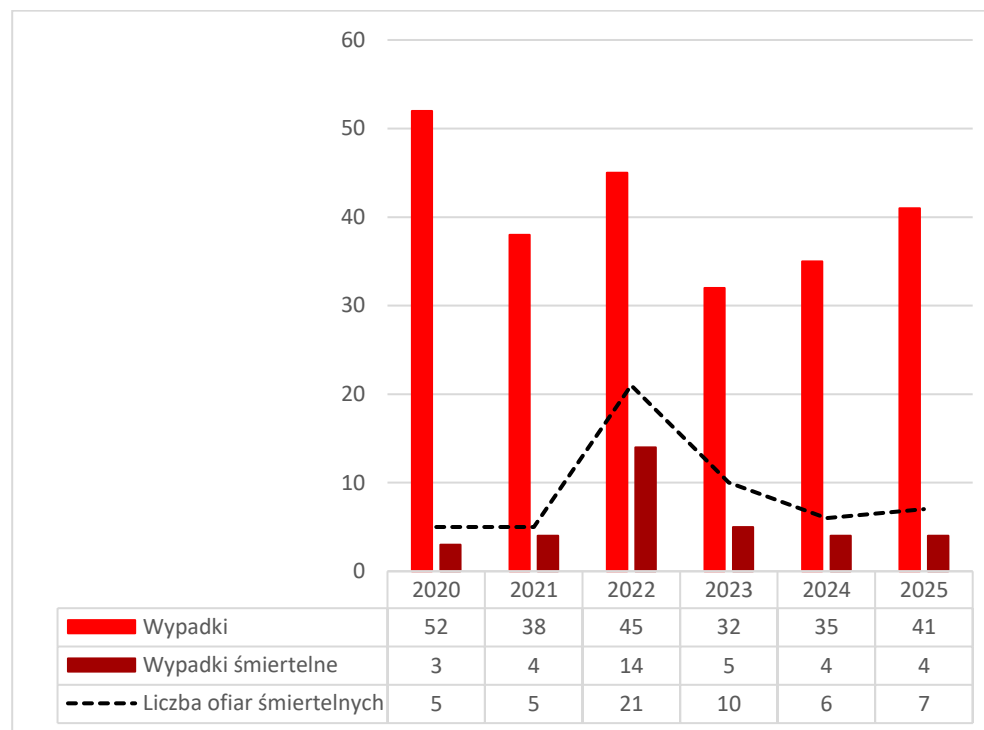
1.5 Statystyki w zakresie wypadków (W), poważnych incydentów (PI) i liczby ofiar śmiertelnych



Wykres 1-5 Wypadki i poważne incydenty, tylko terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub polskie SP/operatorzy/załogi.

Liczba wypadków lotniczych w dłuższej perspektywie od 2020 roku wykazuje stopniowy trend spadkowy. Jednocześnie w ostatnich trzech latach widoczny jest ponowny wzrost liczby wypadków, co stanowi odwrócenie wcześniejszej tendencji. W 2025 roku można było zaobserwować wzrost tego wskaźnika o prawie 8% w porównaniu z rokiem poprzednim. Liczba wypadków śmiertelnych (bez uwzględniania spadochronów, paralołni, lotni i dronów) pozostaje przy tym na względnie stabilnym poziomie, podobnie jak liczba ofiar śmiertelnych, z jednym wyraźnym skokowym wzrostem w 2022 roku.

Z kolei liczba poważnych incydentów, po utrzymującym się okresie wzrostu w latach wcześniejszych, w ostatnim roku uległa spadkowi, sygnalizując odwrócenie dotychczasowego trendu. W 2025 roku odnotowano 53 zdarzenia sklasyfikowane jako PI, co daje około 31% mniej poważnych incydentów względem poprzedniego roku.

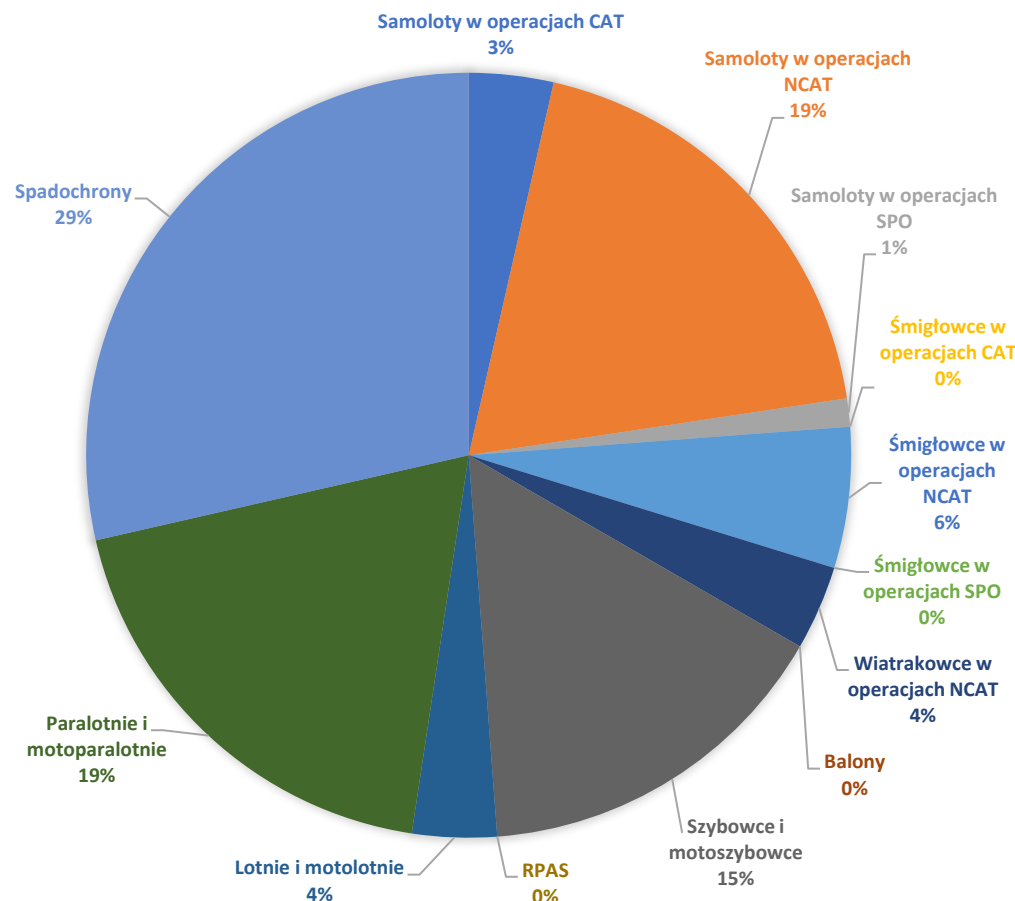


Wykres 1-6 Liczba wypadków, wypadków śmiertelnych i liczba ofiar śmiertelnych - tylko terytorium RP lub polskie SP/operatorzy/załogi, bez wszelkiego rodzaju lotni, paralołni.

1.6 Statystyki w podziale na kategorie statków powietrznych

Tabela 1-5 Liczba wypadków w podziale na kategorie statków powietrznych, tylko terytorium RP, polskie SP, SP polskich operatorów lub SP z polskimi załogami.

Rodzaj SP	Liczba wypadków	
	2024	2025
Samoloty w operacjach CAT	1	3
Samoloty w operacjach NCAT	18	16
Samoloty w operacjach SPO	1	1
Śmigłowce w operacjach CAT	0	0
Śmigłowce w operacjach NCAT	4	5
Śmigłowce w operacjach SPO	1	0
Wiatrakowce w operacjach NCAT	3	3
Balony	3	0
Szybowce i motoszybowce	5	13
RPAS	0	0
Lotnie i motolotnie	2	3
Paralotnie i motoparalotnie	14	16
Spadochrony	27	24
Razem	79	84



Wykres 1-7 Liczba wypadków w podziale na kategorie statków powietrznych w 2025 roku [w %], tylko terytorium RP, polskie SP, SP polskich operatorów lub SP z polskimi załogami.

Zestawienie wypadków, do których doszło w 2025 roku z tymi z roku poprzedniego pokazuje największy przyrost (z 5 do 13) dla szybowców i motoszybowców. Odnotować należy również wzrost liczby wypadków w operacjach samolotowych CAT (3 wypadki w 2025 roku). Dla pozostałych rodzajów statków powietrznych nie zaobserwowano znaczących zmian w tym zakresie.

Tabela 1-6 Liczba wypadków śmiertelnych i ofiar śmiertelnych w polskim lotnictwie cywilnym w roku 2025.

SEKTOR:	Wypadki śmiertelne w 2025	Liczba ofiar śmiertelnych w 2025	Liczba wypadków śmiertelnych w latach 2020 – 2024
Samoloty [Aeroplanes]			
Operacje Komercyjne [CAT]	0	0	0
Operacje Niekomercyjne [NCAT]	3	5	11
Operacje Specjalistyczne [SPO]	0	0	2
Operacje śmigłowcowe [Helicopters]			
Operacje Komercyjne [CAT]	0	0	0
Operacje Niekomercyjne [NCAT]	1	2	2
Operacje Specjalistyczne [SPO]	0	0	0
Operacje niekomercyjne pozostałe [Non-Comercial Other]			
Balony	0	0	1
Szybowce	0	0	4
Infrastruktura [Infrastructure]			
Lotnisko i obsługa naziemna [Groundhandling]	0	0	0
ATM i ANS	0	0	0

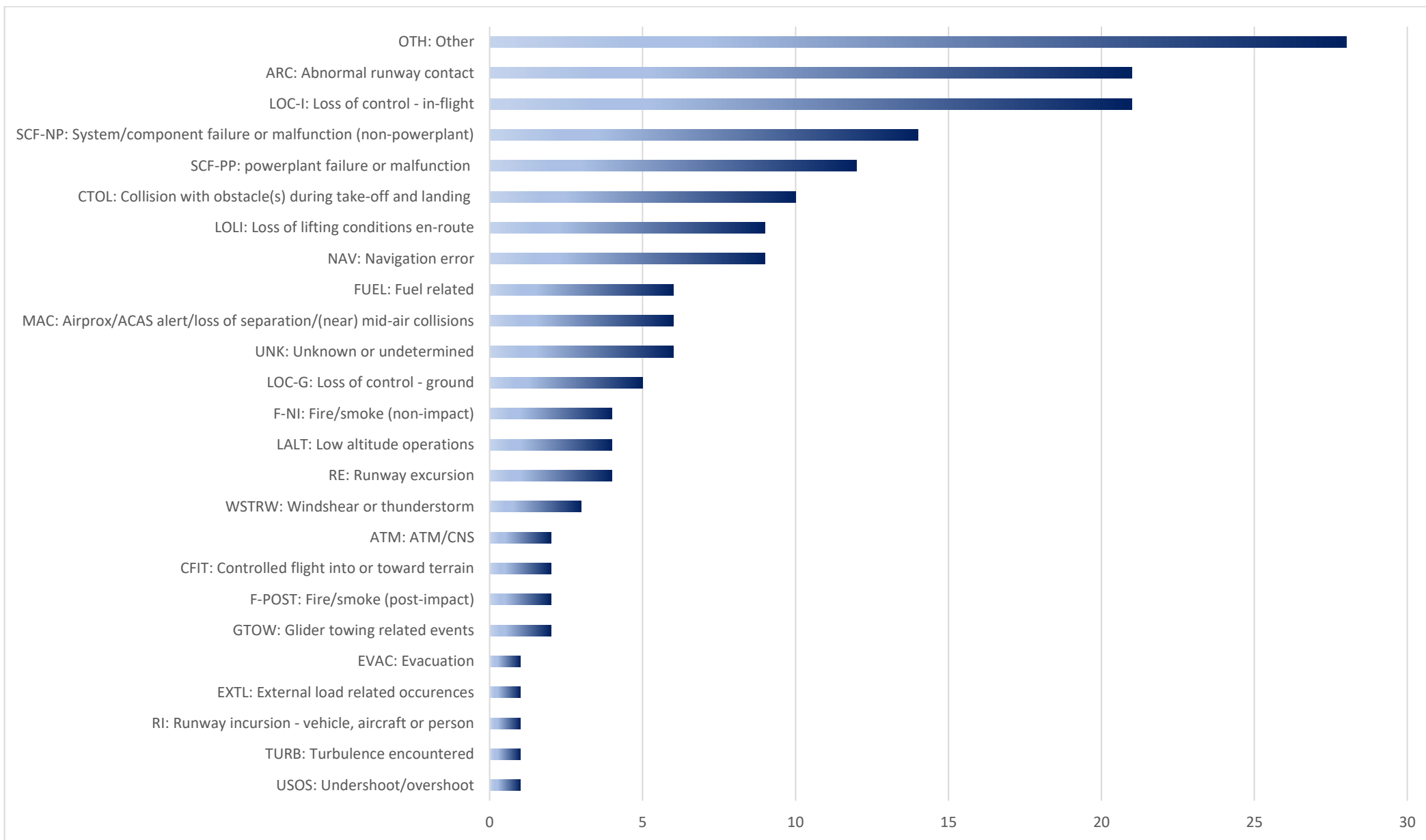
1.7 Kategorie zdarzeń

Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, nakłada na organizacje obowiązek przechowywania w bazach danych zgłoszeń o zdarzeniach gromadzonych w ramach systemów obowiązkowego (MORS) i dobrowolnego (VORS) zgłaszania zdarzeń.

Aby zapewnić spójność między zgromadzonymi przez organizacje informacjami a zgłoszeniami formalnie przechowywanymi w bazach danych (krajowych i europejskich), stosuje się znormalizowane formaty. Ma to za zadanie ułatwić wymianę informacji oraz zapewnić kompatybilność z Europejskim Centralnym Systemem Koordynacji Powiadamiania o Zdarzeniach w Lotnictwie (ECCAIRS). Z tego powodu powszechnie stosowana jest systematyka ADREP (opracowana przez ICAO).

Taksonomia ICAO ADREP (*Accident Incident Data Reporting*) to zbiór definicji i opisów stosowanych podczas gromadzenia i zgłaszania danych dotyczących wypadków/incydentów. Obejmuje ona kategorie zdarzeń, ich przyczyny, skutki oraz czynniki sprzyjające, umożliwiając standaryzację raportów na poziomie globalnym. Ułatwia identyfikację trendów w bezpieczeństwie lotniczym i wspiera działania prewencyjne.

Poniższa Tabela 1-7 zawiera zestawienie wszystkich wypadków (W) i poważnych Incydentów (PI) zgłoszonych do krajowej bazy zgłoszeń poprzez system ECCAIRS w podziale na kategorie zdarzeń dla poszczególnych sektorów lotnictwa.



Wykres 1-8 Suma zdarzeń według kategorii ADREP dla wszystkich rodzajów operacji, rok 2025.



Rozdział 2. Samoloty

Rozdział obejmuje statystyki zdarzeń lotniczych – wypadków i poważnych incydentów, z udziałem samolotów, w ramach obszarów:

- operacji komercyjnych (CAT);
- operacji niekomercyjnych wykonywanych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych z napędem silnikowym (NCC) i operacji niekomercyjnych wykonywanych przy użyciu statków powietrznych innych niż skomplikowane statki powietrzne z napędem silnikowym (NCO);
- operacji specjalistycznych (SPO).

Dla każdego obszaru przedstawiono kluczowe statystyki dotyczące wypadków lotniczych i poważnych incydentów w roku 2025 oraz sumy lat 2020 – 2024.

2.1 Komercyjny transport lotniczy (CAT)

2.1.1 Przegląd kluczowych statystyk

Kluczowe statystyki dotyczące tego sektora lotnictwa (CAT) znajdują się w poniższych tabelach i wykresach. Obejmują wypadki oraz poważne incydenty z udziałem statków powietrznych (dużych samolotów) na terytorium RP oraz poza RP, jeżeli dotyczyły polskiego statku powietrznego, polskiego operatora lub obcych statków powietrznych, ale z polskimi załogami (linie lotnicze, przewozy towarowe i taksówki powietrzne).

Tabela 2-1 Kluczowe statystyki dla Komercyjnego Transportu Lotniczego, operacje CAT: przewozy pasażerskie, towarowe (cargo) – CAT i taksówki powietrzne – duże samoloty – wypadki i poważne incydenty oraz ofiary śmiertelne i poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	3	11	0	1
2020 – 2024	0	1	21	0	0

W operacjach samolotowych CAT w 2025 roku miały miejsce trzy zdarzenia zakwalifikowane przez PKBWL jako wypadki lotnicze. Dotyczyły one:

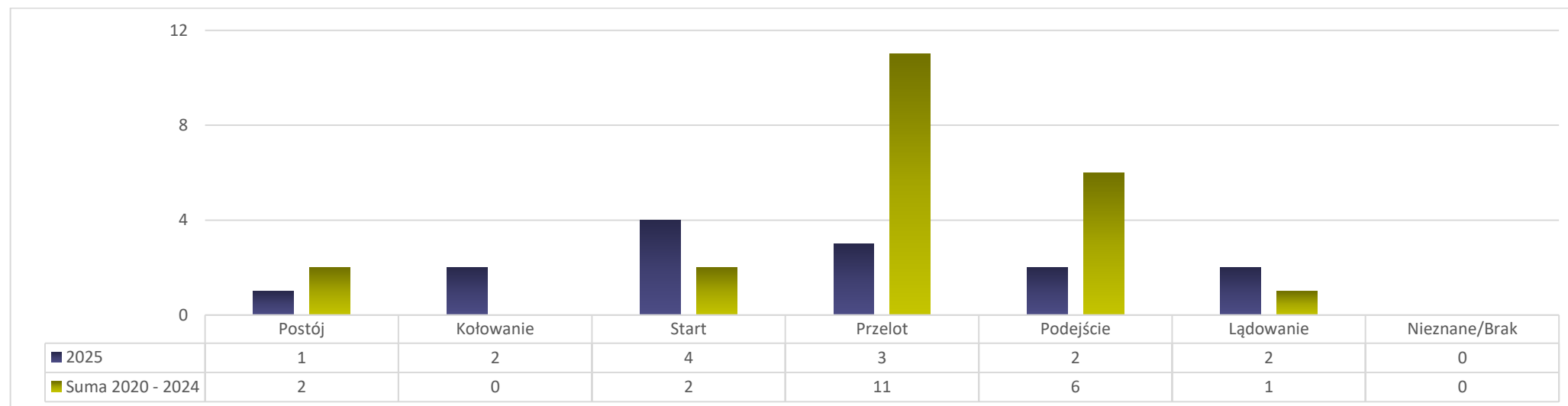
- poważnego obrażenia ciała odniesionego przez jednego z pasażerów w trakcie ewakuacji samolotu, związanej z zadymieniem w tylnej części kadłuba podczas kołowania;
- uszkodzenia radaru pogodowego oraz przedniej szyby spowodowanego gradem podczas wznoszenia;
- pęknięcia opony chwilę po przyziemieniu samolotu (uszkodzeniu uległy również klapy tylne oraz owiewki).

2.1.2 Statystyki szczegółowe

Uwaga: Kategoria „Nieznane/Brak” jest związana ze zdarzeniami, w których brały udział duże statki powietrzne operatorów z innych Państw, w przypadku których nie zostały przekazane pełne dane co do dokładnego charakteru operacji CAT.

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

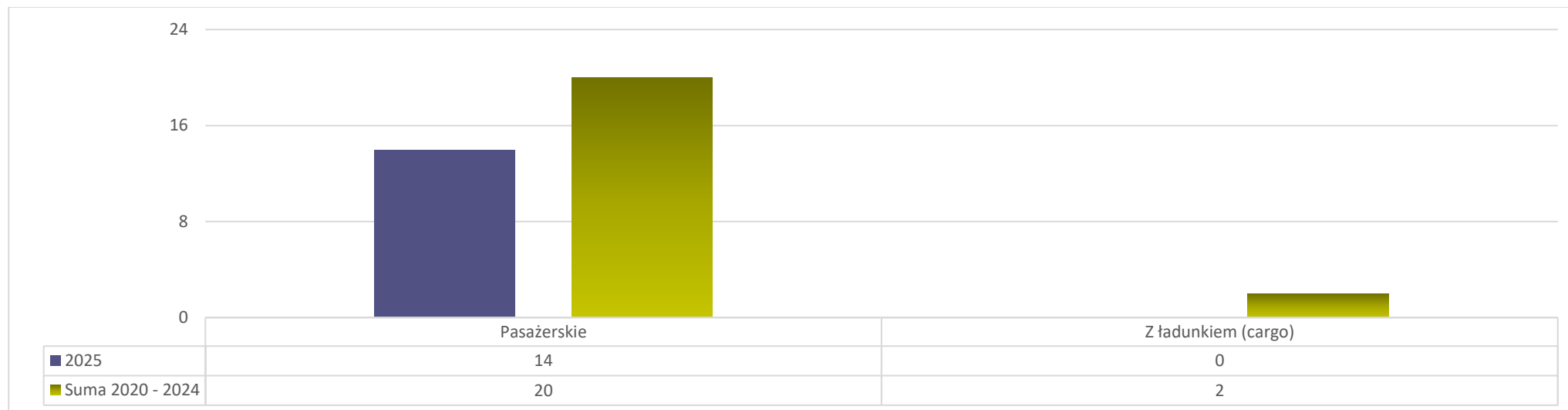
Poniższy Wykres 2-1 przedstawia poszczególne etapy lotu (postój, kołowanie, start, przelot, podejście, lądowanie), podczas których najczęściej dochodziło do wypadków i poważnych incydentów.



Wykres 2-1 Wypadki i poważne incydenty lotnicze (razem/łącznie) – przewozy pasażerskie i towarowe (cargo) w podziale na fazy lotu.

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od typu operacji

Poniższy Wykres 2-2 przedstawia statystykę zdarzeń lotniczych, do których doszło w 2025 roku oraz w latach ubiegłych w zależności od rodzaju operacji (pasażerskiej, towarowej – z ładunkiem tzw. cargo).



Wykres 2-2 Wypadki oraz poważne incydenty (razem/łącznie) – przewozy pasażerskie i towarowe (cargo) w zależności od typu operacji.

2.2 Operacje niekomercyjne (NCC oraz NCO)

2.2.1 Przegląd kluczowych statystyk

Niniejszy podrozdział obejmuje statystyki dla polskich operatorów, którzy wykonują operacje niekomercyjne niesklasyfikowane jako operacje specjalistyczne (SPO). Wykorzystywane dane opierają się na wypadkach śmiertelnych, wypadkach bez ofiar śmiertelnych i poważnych incydentach.

Kluczowe statystyki dla tego sektora lotniczego znajdują się w poniższej Tabeli 2-2, która zawiera porównanie liczby wypadków (śmiertelnych i bez ofiar śmiertelnych) oraz poważnych incydentów, do których doszło w roku 2025 oraz w latach 2020 – 2024.

Tabela 2-2 Kluczowe statystyki dla lotnictwa niekomercyjnego z uwzględnieniem NCC oraz NCO – samoloty.

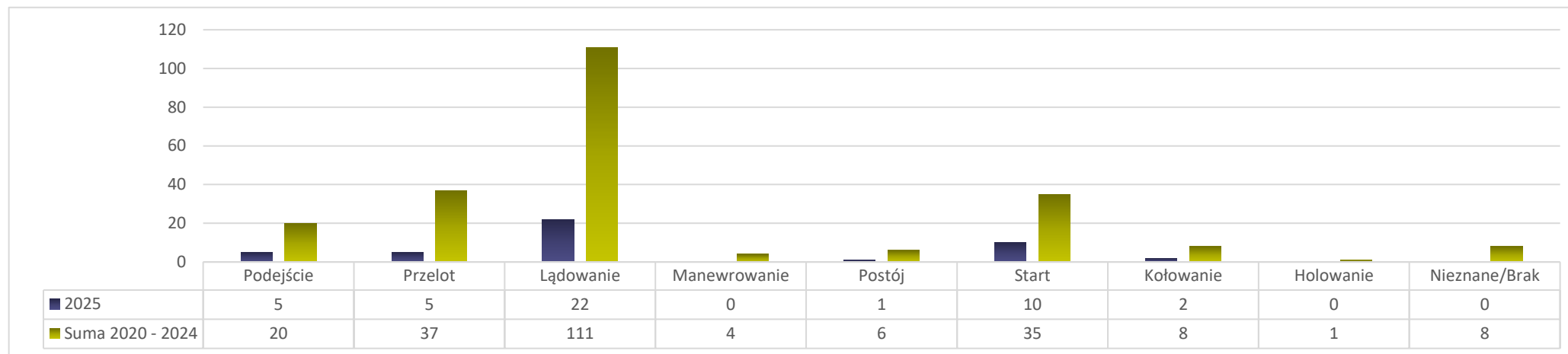
Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	3	13	29	5	3
2020 – 2024	11	85	134	14	11

W 2025 roku odnotowano 3 wypadki śmiertelne w operacjach NCO:

- Wypadek samolotu ultralekkiego, będący skutkiem utraty kontroli w locie. Samolot został zniszczony na skutek pożaru, który wybuchł po zderzeniu z ziemią;
- Zderzenie samolotu ultralekkiego z ziemią krótko po starcie, po którym wystąpił pożar, prowadzący do całkowitego zniszczenia statku powietrznego. Start wykonano w warunkach ograniczonej widzialności, spowodowanej gęstą mgłą nad lądowiskiem;
- Wypadek samolotu Tecnam P2008 JC. Krótko przed zdarzeniem można było zaobserwować ewolucje wykonywane przez samolot na małej wysokości, polegające na szybkiej zmianie kierunku, prędkości oraz wysokości lotu. W trakcie tych manewrów samolot rozpoczął lot po torze spiralnym w kierunku ziemi, który zakończył się uderzeniem w ziemię.

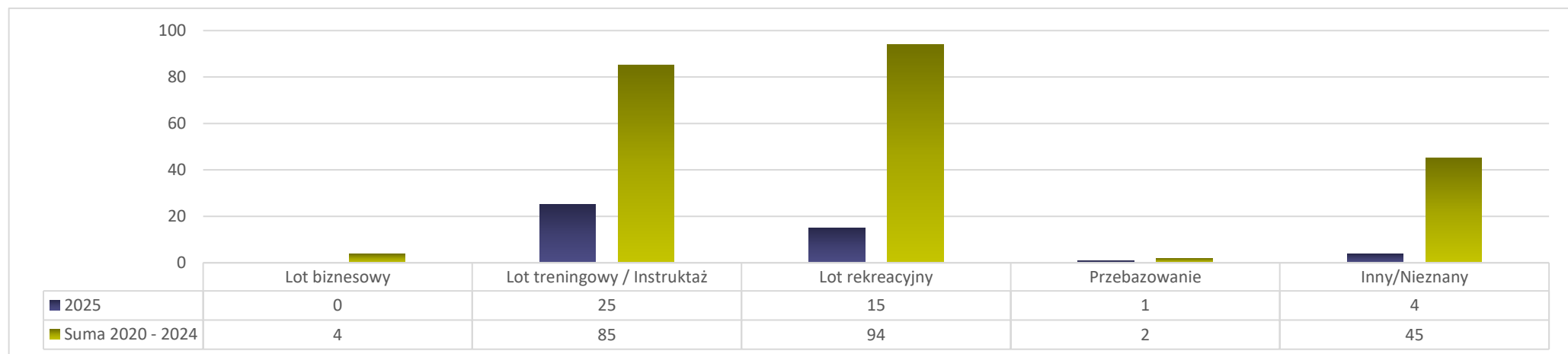
2.2.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu



Wykres 2-3 Wypadki i poważne incydenty lotnicze (razem/tącznie) dla operacji niekomercyjnych w podziale na fazy lotu.

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od typu operacji



Wykres 2-4 Wypadki i poważne incydenty lotnicze (razem/tącznie) dla operacji niekomercyjnych w zależności od typu operacji.

2.3 Operacje specjalistyczne (SPO)

Niniejszy podrozdział obejmuje prace lotnicze i operacje specjalistyczne (AW/SPO) na samolotach wszystkich grup masowych, zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej.

Prace lotnicze (*Aerial work*) to operacje lotnicze, w ramach których statek powietrzny jest wykorzystywany do wykonywania prac specjalistycznych w zakresie rolnictwa, budownictwa, fotografii, geodezji, prowadzenia obserwacji i patrolowania, operacji poszukiwawczo-ratowniczych, reklamy powietrznej itp.

2.3.1 Przegląd kluczowych statystyk

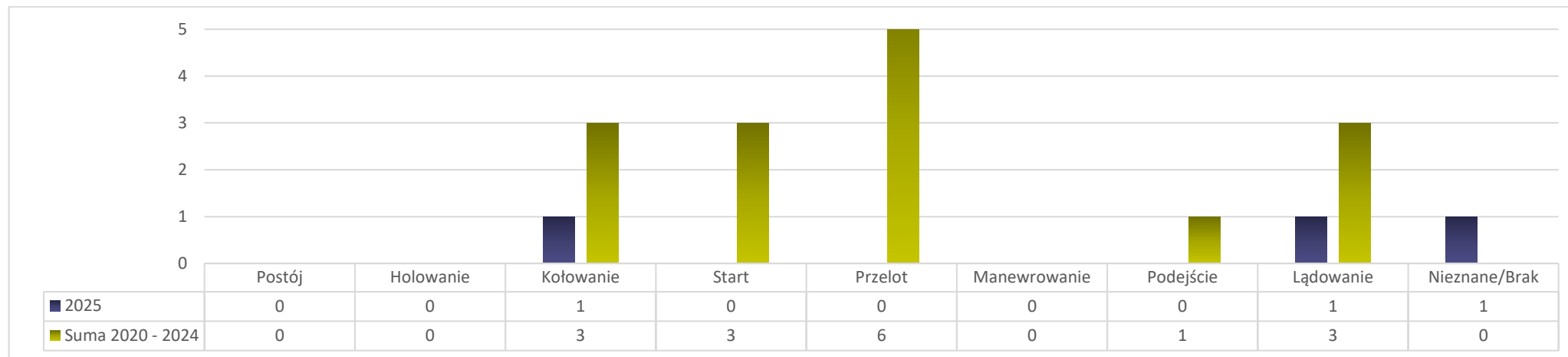
Tabela 2-3 Kluczowe statystyki Operacje Specjalistyczne (SPO) – Prace Lotnicze – samoloty.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	1	2	0	0
2020 – 2024	2	6	8	4	0

Jeden wypadek bez ofiar śmiertelnych, który miał miejsce w 2025 roku podczas wykonywania operacji SPO samolotem, był związany z uszkodzeniem przedniej nogi podwozia i śmigła podczas pokazów lotniczych. Odnotowano również dwa poważne incydenty – jeden z nich miał miejsce podczas zrzutu skoczków spadochronowych, a drugi podczas holowania szybowca.

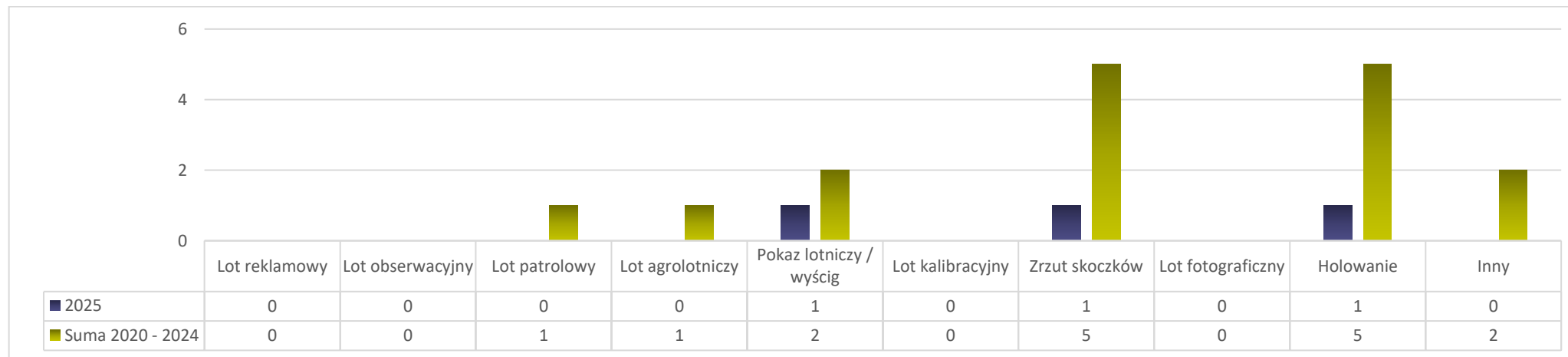
2.3.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydeny – w zależności od fazy lotu



Wykres 2-5 Operacje Specjalistyczne (SPO) – Prace Lotnicze – samoloty: wypadki i poważne incydeny (razem/łącznie) w podziale ze względu na fazę lotu.

Wypadki i Poważne Incydeny – w zależności od typu operacji



Wykres 2-6 Operacje Specjalistyczne (SPO) – Prace Lotnicze – samoloty: wypadki i poważne incydeny (razem/łącznie) w zależności od typu operacji.



Rozdział 3. Śmigłowce

Niniejszy rozdział obejmuje cały transport lotniczy z udziałem śmigłowców i jest podzielony na trzy główne części:

- Pierwsza z nich obejmuje loty w ramach transportu komercyjnego realizowane przez operatorów lotniczych posiadających certyfikat AOC przy użyciu certyfikowanych śmigłowców;
- Druga część rozdziału dotyczy działalności niekomercyjnej z użyciem śmigłowców;
- Trzecia część rozdziału obejmuje Operacje Specjalistyczne (SPO) z użyciem certyfikowanych śmigłowców wszystkich grup masowych zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej i innych Państwach Członkowskich EASA (jako państwach operatora lub państwach rejestracji).

Uwaga: W niniejszym rozdziale zostały również uwzględnione operacje wykonywane na wiatrakowcach.

3.1 Komercyjny transport lotniczy (CAT)

Niniejszy podrozdział obejmuje loty w ramach transportu komercyjnego realizowane przez operatorów lotniczych posiadających certyfikat AOC przy użyciu certyfikowanych śmigłowców.

3.1.1 Przegląd kluczowych statystyk

W 2025 roku ani w latach 2020 – 2024 nie odnotowano wypadków (śmiertelnych i bez ofiar śmiertelnych) ani poważnych incydentów w ramach transportu komercyjnego realizowanego przez operatorów lotniczych posiadających certyfikat AOC przy użyciu certyfikowanych śmigłowców.

Tabela 3-1 Główne statystyki dla komercyjnych operacji śmigłowców.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	0	0	0	0
2020 – 2024	0	0	0	0	0

3.1.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

Na terenie Polski w 2025 roku oraz w okresie 2020 – 2024, nie odnotowano zdarzeń w tym obszarze.

Tabela 3-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem), w operacjach komercyjnych śmigłowców, w podziale na fazy lotu.

Okres	Postój	Kołowanie	Start	Przelot	Podejście	Lądowanie	Manewrowanie	Nieznane/Brak
2025	0	0	0	0	0	0	0	0
2020 – 2024	0	0	0	0	0	0	0	0

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od rodzaju operacji

Na terenie Polski w 2025 roku oraz w okresie 2020 – 2024, nie odnotowano zdarzeń w tym obszarze.

Tabela 3-3 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem), w komercyjnych operacjach śmigłowców, w podziale na typ operacji.

Okres	HEMS	Air Taxi	Offshore	Loty widokowe	Air Ambulance	Linie Lotnicze	Inne/nieokreślone
2025	0	0	0	0	0	0	0
2020 – 2024	0	0	0	0	0	0	0

3.2 Operacje niekomercyjne

Niniejszy rozdział dotyczy działalności niekomercyjnej z użyciem śmigłowców.

3.2.1 Przegląd kluczowych statystyk

Najważniejsze dane statystyczne w tej dziedzinie znajdują się w Tabeli 3-4, która porównuje liczby wypadków (śmiertelnych i bez ofiar śmiertelnych) oraz poważnych incydentów w 2025 oraz w okresie 2020 – 2024. Zawiera również zestawienie porównawcze liczb ofiar śmiertelnych i poszkodowanych z poważnymi obrażeniami ciała, w wyniku poszczególnych wypadków w tych przedziałach czasowych.

Tabela 3-4 Główne statystyki dla niekomercyjnych operacji śmigłowców.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	1	7	1	2	4
2020 – 2024	2	23	11	4	5

W 2025 roku odnotowano jeden wypadek śmiertelny w śmigłowcowych operacjach niekomercyjnych. Według wstępnego raportu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych na pokładzie prywatnego śmigłowca Robinson R44 II, który wykonywał lot z Krosna do Przetworka znajdowały się dwie osoby. Po utracie łączności maszyna uderzyła w ziemię w trudnym, zalesionym terenie w rejonie Cierpiska koło Łańcuta, gdzie następnie doszło do pożaru wraku.

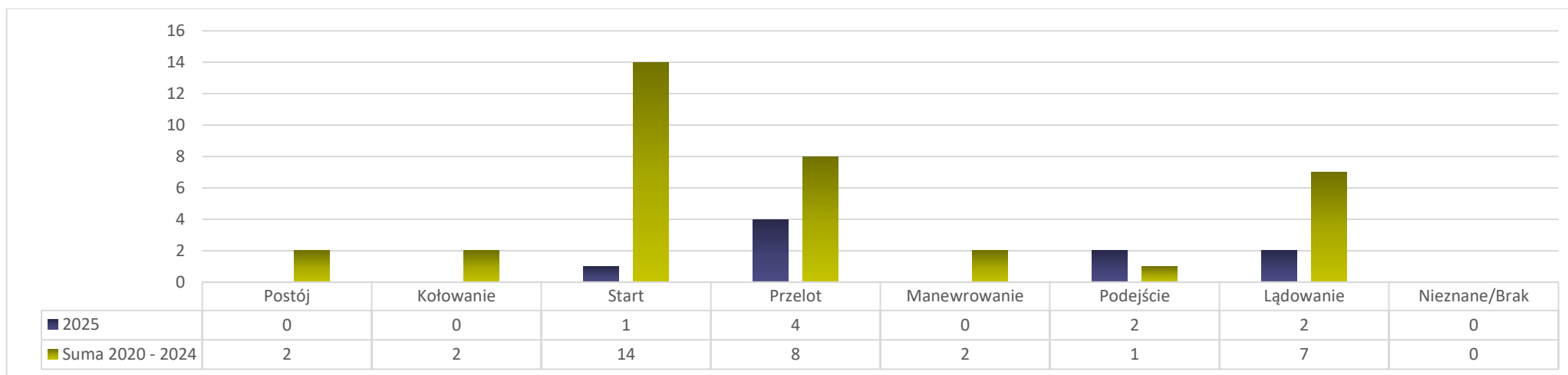
3.2.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

W Rzeczypospolitej Polskiej od lat najbardziej krytycznymi fazami lotu śmigłowca są start, przelot i lądowanie.

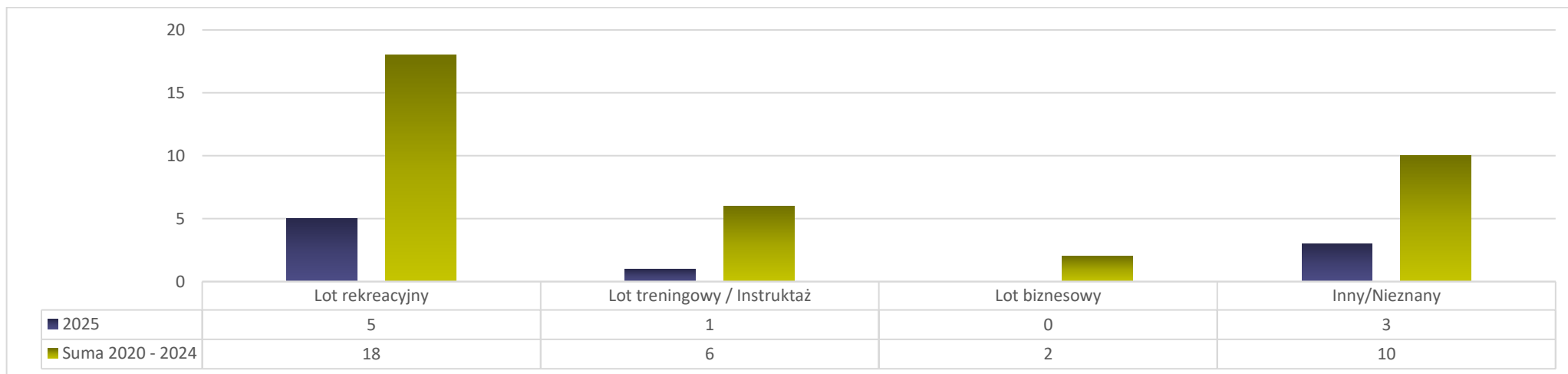
Śmigłowce mogą startować i lądować w niemal dowolnej przestrzeni, jednak to dowódca statku powietrznego ponosi pełną odpowiedzialność za ocenę możliwości wykonania bezpiecznego startu i lądowania. Znaczna liczba wypadków i poważnych incydentów w tych fazach lotu jest związana z ograniczeniami osiąggów śmigłowca, zwłaszcza podczas operacji w trudnych

warunkach terenowych, przy dużej masie całkowitej lub zmniejszonej gęstości powietrza. Skuteczne zapobieganie takim zdarzeniom wymaga starannego przygotowania przed lotem oraz utrzymania wysokiej świadomości sytuacyjnej pilotów, w tym znajomości panujących warunków zewnętrznych i możliwości statku powietrznego.



Wykres 3-1 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) w podziale na fazy lotu w niekomercyjnych operacjach śmigłowców.

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od rodzaju operacji



Wykres 3-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) w podziale na typ operacji w niekomercyjnych operacjach śmigłowców.

3.3 Operacje specjalistyczne (SPO)

Niniejszy rozdział obejmuje Operacje Specjalistyczne (SPO) z użyciem certyfikowanych śmigłowców wszystkich grup masowych zarejestrowanych w Rzeczypospolitej Polskiej.

3.3.1 Przegląd kluczowych statystyk

Najważniejsze dane statystyczne w tej dziedzinie znajdują się w Tabeli 3-5, która porównuje liczby wypadków (śmiertelnych i bez ofiar śmiertelnych) oraz poważnych incydentów w 2025 i w okresie 2020 – 2024. Zawiera również zestawienie porównawcze liczb ofiar śmiertelnych i poszkodowanych z poważnymi obrażeniami ciała, w wyniku poszczególnych wypadków w tych przedziałach czasowych.

Tabela 3-5 Kluczowe statystyki dla operacji specjalistycznych – prace lotnicze – śmigłowce.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	0	1	0	0
2020 – 2024	0	1	0	0	0

Od 2020 roku odnotowano tylko jeden wypadek bez ofiar śmiertelnych w ramach operacji śmigłowcowych SPO. Miał on miejsce w 2024 roku i dotyczył lotu wykonywanego na terenie Szwecji przez polskiego operatora.

3.3.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

Tabela 3-6 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie), dla śmigłowcowych operacji specjalistycznych (SPO) – prace lotnicze, w podziale na fazy lotu.

Okres	Postój	Kołowanie	Start	Przelot	Manewrowanie	Podejście	Lądowanie	Nieznane/Brak
2025	0	0	0	1	0	0	0	0
2020 – 2024	0	0	1	0	0	0	0	0

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od rodzaju operacji

Tabela 3-7 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie), dla śmigłowcowych operacji specjalistycznych (SPO) – prace lotnicze, w podziale na typ operacji.

Okres	Lot obserwacyjny	Lot patrolowy	Aerofotogrametria	Lot agrolotniczy	Pokaz lotniczy/Wyścig	Budowlane/ z ładunkiem zewnętrznym	Lot fotograficzny	Inny/Nieznany
2025	0	0	0	0	0	1	0	0
2020 – 2024	0	0	0	0	0	0	0	1



Rozdział 4. Balony

4.1 Przegląd kluczowych statystyk

Rozdział zawiera kluczowe statystyki dotyczące operacji balonowych. W 2025 roku nie odnotowano żadnego wypadku związanego z wykonywaniem tego typu operacji. Miały miejsce dwa poważne incydenty. Jeden z nich dotyczył zahaczenia balonem o przeszkodę zaraz po starcie (czynnikiem sprzyjającym był silny podmuch wiatru). Drugi miał miejsce podczas napełniania powłoki balonu na ogrzane powietrze – doszło do zapalenia trawy pod powłoką i uszkodzenia części tej powłoki.

Tabela 4-1 Kluczowe statystyki dla balonów/operacji balonowych.

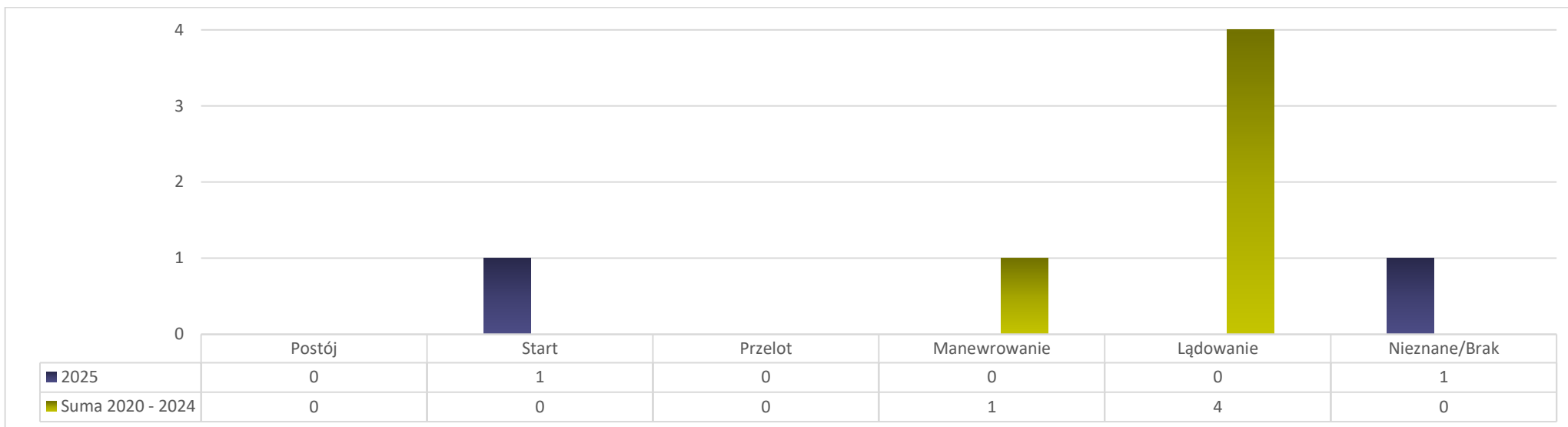
Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	0	2	0	0
2020 – 2024	1	3	1	3	3

4.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

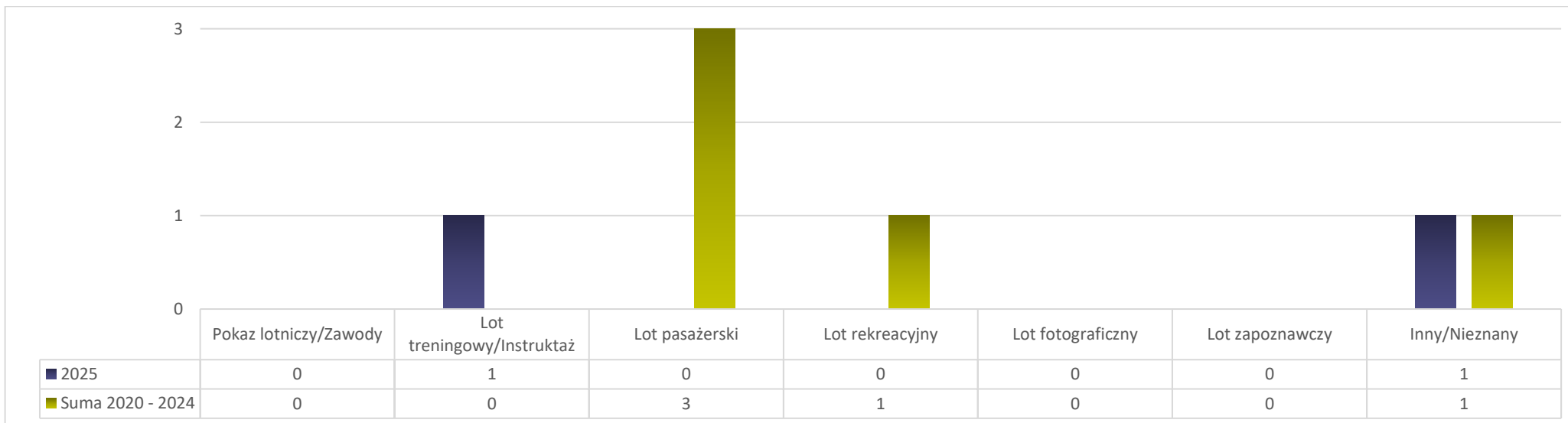
Dane obejmujące okres 2020 – 2024 oraz 2025 (Wykres 4-1) pokazują, że najwięcej wypadków i poważnych incydentów z udziałem balonów występuje w fazie lądowania. Ryzyko w fazie lądowania wynika przede wszystkim z ograniczonej sterowności poziomej balonu, zależności od profilu wiatru oraz konieczności właściwego wyboru miejsca przyziemienia. Szczególnie przy silnym wietrze lub podczas zniżania z dużą prędkością pionową istnieje zagrożenie utraty kontroli nad statkiem powietrznym podczas przyziemienia, co może skutkować wypadkami i poważnymi incydentami.

Przeważającą część wypadków i poważnych incydentów w fazie lądowania stanowiły jednak kolizje z przeszkodami. Wskazuje to na kluczowe znaczenie zachowania wysokiego poziomu precyzji oraz ostrożności podczas wykonywania operacji, a także właściwego doboru punktu przyziemienia.



Wykres 4-1 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) z udziałem balonów, w podziale na fazy lotu.

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od rodzaju operacji



Wykres 4-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) z udziałem balonów, w podziale na rodzaj operacji.



Rozdział 5. Szybowce

Operacje szybowcowe są wyjątkową dziedziną lotnictwa, głównie ze względu na sposób ich realizacji. W przeciwieństwie do innych obszarów, w których statki powietrzne napędzane są silnikami, eksploatacja szybowca zależy od pracy zespołowej i bezpiecznego rozpoczęcia lotu za pomocą holowania za samolotem lub startu za wyciągarką, ewentualnie z wykorzystaniem holu samochodowego.

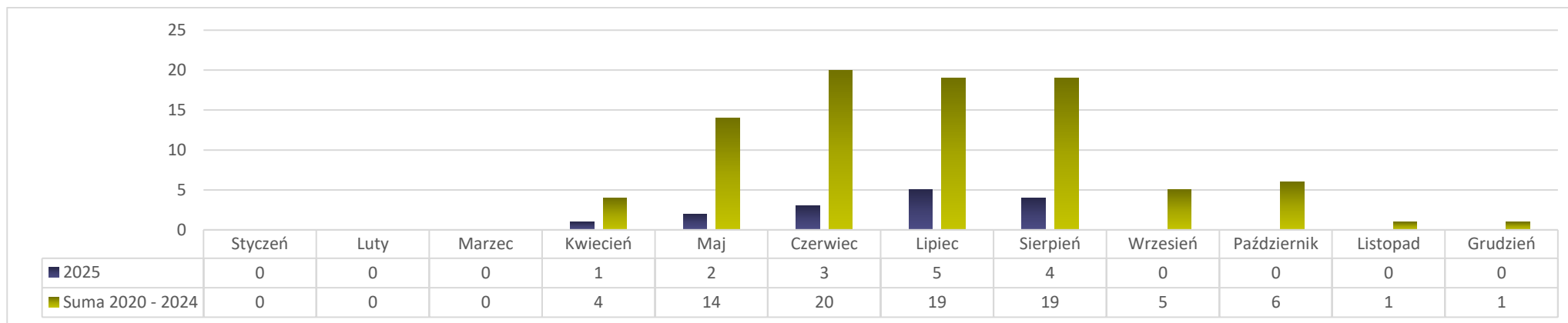
Zbiór danych wykorzystany w tym rozdziale obejmuje zarówno szybowce bez napędu, jak i z napędem.

5.1 Przegląd kluczowych statystyk

Tabela 5-1 Główne statystyki dla szybowców.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	13	2	0	1
2020 – 2024	4	46	39	6	6

Na Wykres 5-1 przedstawiono porównanie liczby wypadków śmiertelnych, bez ofiar śmiertelnych i poważnych incydentów w ujęciu miesięcznym w latach 2020 – 2024 oraz w 2025 roku.



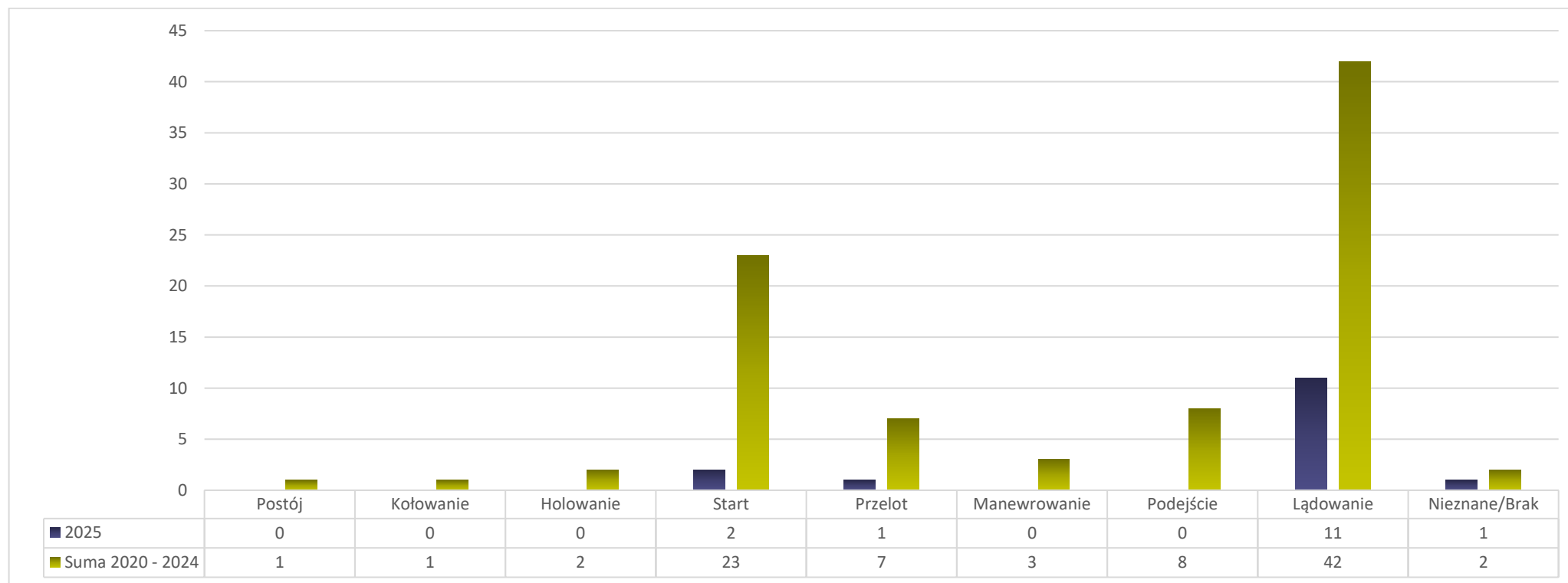
Wykres 5-1 Liczba wypadków śmiertelnych, bez ofiar śmiertelnych i poważnych incydentów z udziałem szybowców w podziale miesięcznym.

5.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

Same szybowce z natury stawiają przed pilotem dużo innych wyzwań niż te w przypadku lotu innym statkiem powietrznym. Wiąże się to z innymi środkami/możliwościami startu i potrzebą częstszego planowania w trakcie lotu miejsca do lądowania – czystej płaszczyzny wolnej od przeszkód, zapewniającej udane lądowanie. Wypadki przy lądowaniu zasadniczo nie prowadzą do ofiar śmiertelnych, jednak często wiążą się ze znacznymi uszkodzeniami kadłuba. Jeśli chodzi o fazę lotu, większość wypadków i poważnych incydentów z udziałem szybowca ma miejsce podczas lądowania – na lądowisku lub poza polem wzlotów, gdzie siła i kierunek wiatru odgrywa znaczną rolę. Najczęstsze wypadki podczas startu są spowodowane różnymi błędami popełnianymi podczas korzystania z wyciągarki.

Holowanie szybowców (z perspektywy samolotów holujących) zostało omówione w rozdziale Samoloty SPO.

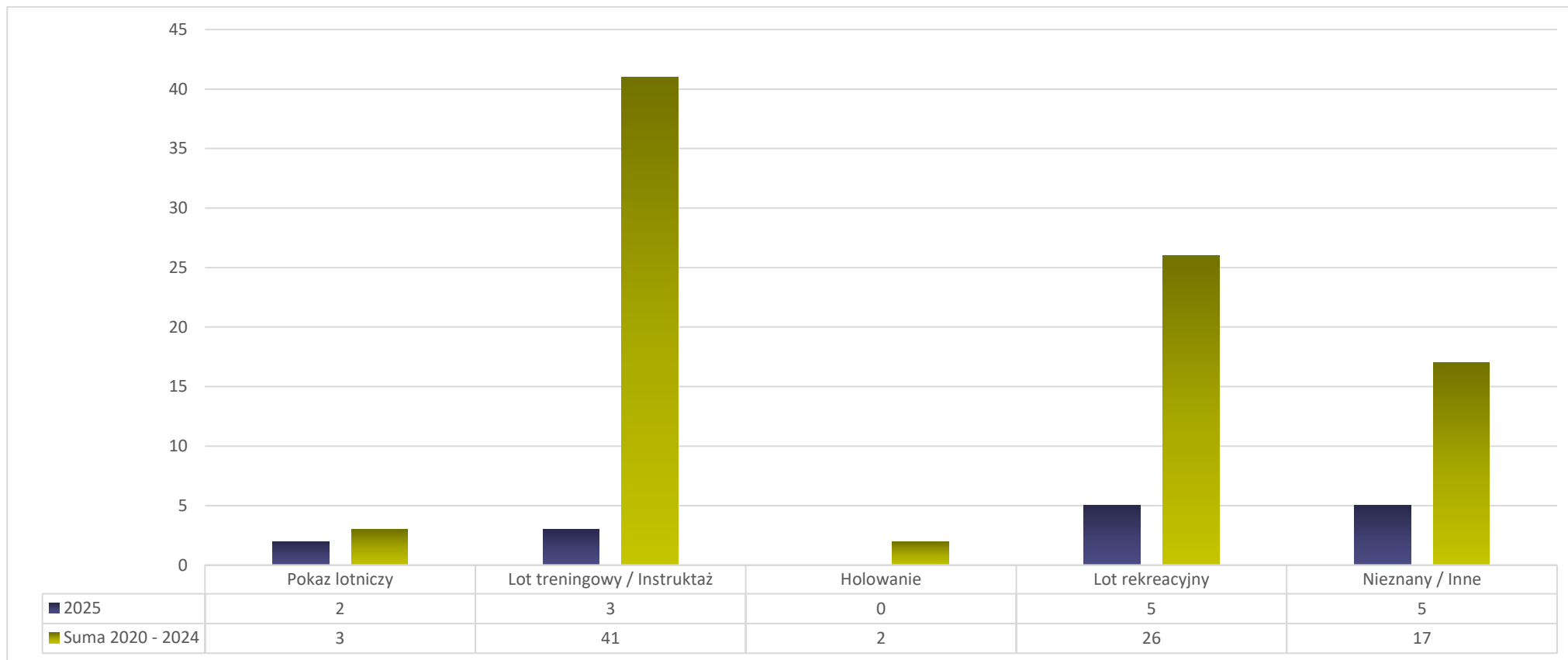


Wykres 5-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) z udziałem szybowców, w podziale na wybrane fazy lotu.

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od rodzaju operacji

Dane z ostatnich pięciu lat wskazują, że spośród wyróżnionych rodzajów operacji lotniczych wykonywanych na szybowcach, do wypadków i poważnych incydentów najczęściej dochodzi podczas lotów treningowych/instruktażowych.

Z kolei w 2025 roku największą liczbę rozpatrywanych zdarzeń zaobserwowano w lotach rekreacyjnych. Należy również zauważyć, że wiele zdarzeń dla których rodzaj operacji określono jako „Nieznany/Inne” nie zostało przypisanych do konkretnych kategorii ze względu na brak informacji z raportów krajowych komisji i organów ds. badania wypadków lotniczych, które nie zakończyły jeszcze swoich działań lub ze względu na brak wskazanego typu operacji na etapie zgłaszania zdarzenia.



Wykres 5-3 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) dla szybowców, w podziale na wybrany rodzaj operacji.



Rozdział 6. Lotniska i obsługa naziemna

Wypadki i poważne incydenty opisane w tym rozdziale odnoszą się do operacji lotniskowych i obsługi naziemnej w ujęciu ogólnym. Oznacza to, że infrastruktura lotniska, operacje lotniskowe lub sama operacja obsługi naziemnej mogła, ale nie musiała mieć udziału w danym zdarzeniu, natomiast może odgrywać rolę w zapobieganiu podobnym zdarzeniom w przyszłości.

Wypadki związane z bezpieczeństwem i higieną pracy bez elementu bezpieczeństwa lotniczego nie są uwzględnione w tych statystykach.

6.1 Przegląd kluczowych statystyk

Tabela 6-1 Główne statystyki odnoszące się do lotnisk certyfikowanych i obsługi naziemnej.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	1	3	0	0
2020 – 2024	0	2	9	0	2

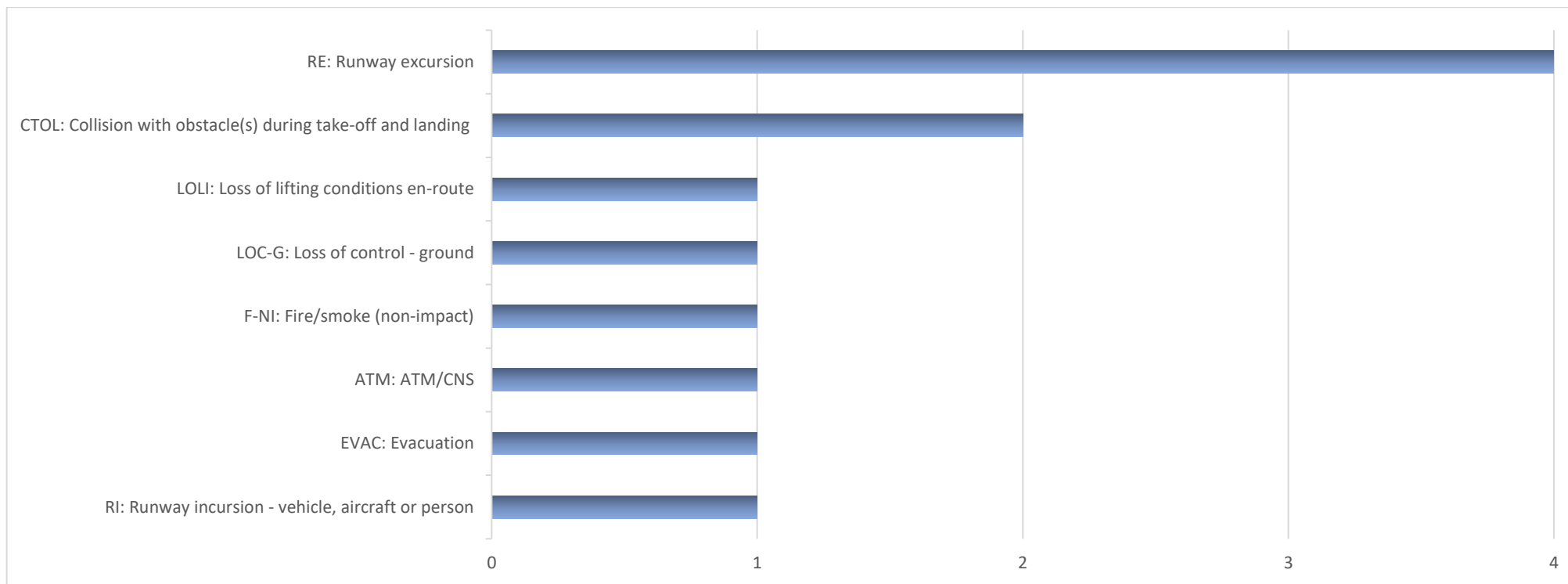
6.2 Statystyki szczegółowe

Zdarzenia lotnicze omówione w tym rozdziale miały miejsce na lotniskach certyfikowanych oraz lotniskach i lądowiskach objętych zakresem przepisów krajowych w roku 2025.

Tabela 6-2 Statystyki szczegółowe odnoszące się do lotnisk certyfikowanych oraz lotnisk i lądowisk objętych zakresem przepisów krajowych.

ROK	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	2	7	0	1

W 2025 roku, w obszarze lotnisk/lądowisk i obsługi naziemnej odnotowano 2 wypadki bez ofiar śmiertelnych oraz 7 poważnych incydentów.



Wykres 6-1 Liczba zdarzeń w podziale na kategorie związane z lotniskami/lądowiskami i obsługą naziemną w roku 2025.

Powyższy Wykres 6-1 przedstawia kategorie zdarzeń (*Occurrence categories*) przypisane poważnym incyidentom i wypadkom, które miały miejsce w 2025 roku. Zdarzenia są klasyfikowane przy użyciu taksonomii ICAO ADREP.

Do jednego zdarzenia można przypisać wiele kategorii. Na przykład, jeśli wystąpiła utrata kontroli nad statkiem powietrznym, po której nastąpiło wypadnięcie z drogi startowej, zdarzenie byłoby kodowane w obu kategoriach, tj. LOC-G (utrata kontroli na ziemi) oraz RE (wypadnięcie z drogi startowej). Suma liczby wystąpień w danej kategorii może zatem być większa niż łączna liczba zdarzeń, które miały miejsce w danym okresie.

Najczęstszymi kategoriami zdarzeń przypisywanymi do wypadków i poważnych incyidentów w 2025 r. w obszarze lotnisk i obsługi naziemnej były wypadnięcia z drogi startowej (RE) i zdarzenia z przeszkodami w trakcie startów i lądowań (CTOL).



Rozdział 7. ATM/ANS

Rozdział obejmuje zdarzenia lotnicze związane ze świadczeniem usług w zakresie zarządzania ruchem lotniczym/służb żeglugi powietrznej (ATM/ANS) w polskiej przestrzeni powietrznej.

Poniższe statystyki dotyczą tylko zdarzeń lotniczych sklasyfikowanych jako wypadki i poważne incydenty z udziałem co najmniej jednego komercyjnie wykorzystywanego statku powietrznego (CAT) lub tzw. stałopłata o MTOM wynoszącej 2250 kg lub więcej, albo małego (CS-27) lub dużego (CS-29) śmigłowca.

Wypadki i poważne incydenty omówione w tym rozdziale obejmują zdarzenia, w przypadku których działania ATM/ANS bezpośrednio lub pośrednio przyczyniły się do zdarzenia lub odegrały rolę czynnika „pogarszającego” zdarzenie, w którym brał udział statek powietrzny spełniający wymienione wyżej warunki.

7.1 Przegląd kluczowych statystyk

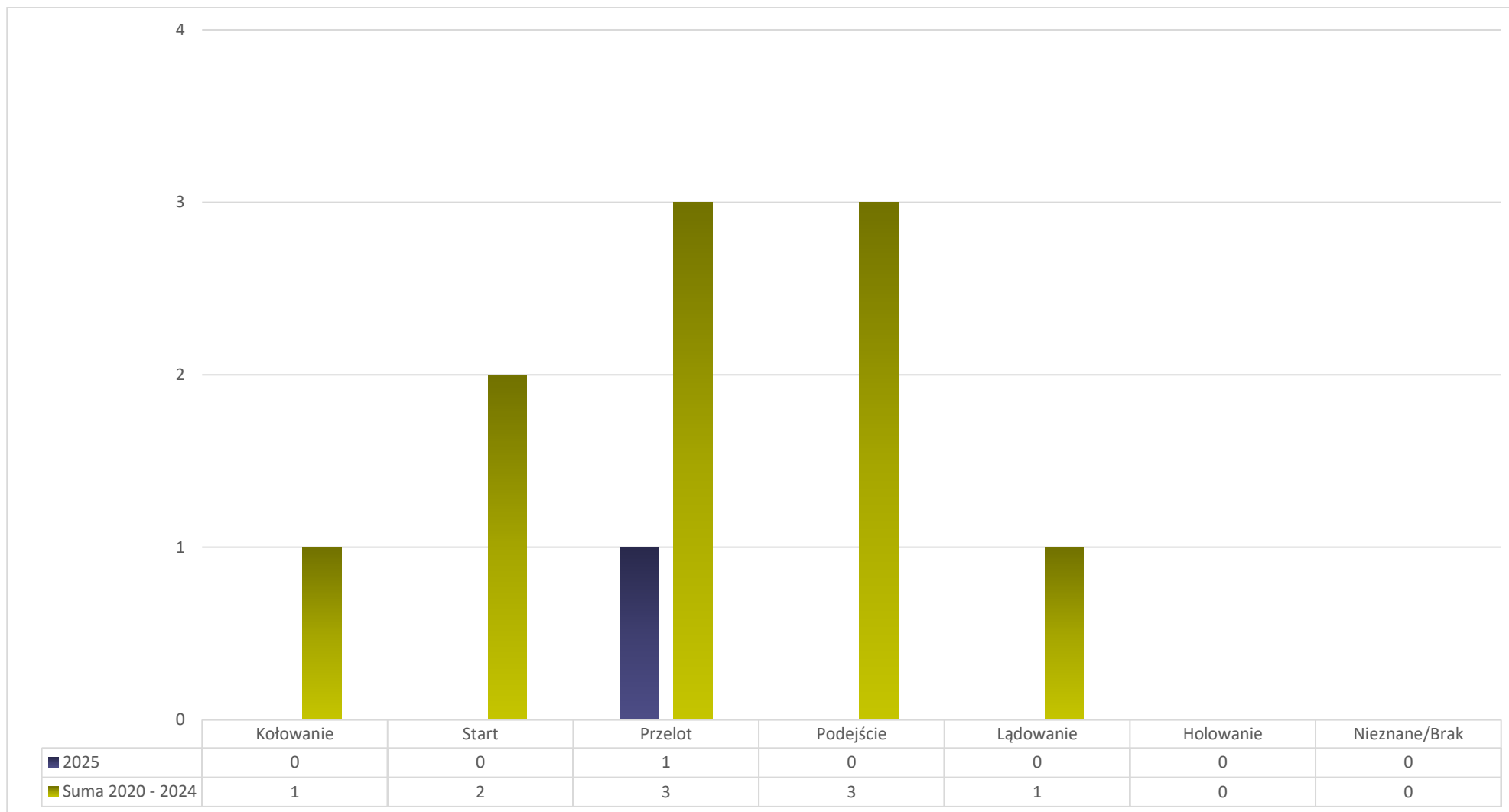
W 2025 roku odnotowano jeden poważny incydent z udziałem ATM/ANS i statku powietrznego polskiego operatora (operacja CAT), który miał miejsce w przestrzeni powietrznej FIR Cairo. Był on związany z przedłużającą się utratą łączności między statkiem powietrznym a Kontrolą Ruchu Lotniczego.

Tabela 7-1 Główne statystyki odnoszące się do ATM/ANS w Polsce.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	0	0	1	0	0
2020 – 2024	0	0	10	0	0

7.2 Statystyki szczegółowe

Zdarzenia przedstawione na poniższym Wykres 7-1 obejmują zarówno sytuacje związane z ATM/ANS, jak i zdarzenia z bezpośrednim udziałem ATM/ANS.



Wykres 7-1 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/tącznie) w obszarze ATM/ANS, w podziale na wybrane fazy lotu.



Rozdział 8. BSP/Drony

Niniejszy rozdział obejmuje zdarzenia lotnicze z udziałem bezzałogowych statków powietrznych – BSP (*Unmanned Aerial Vehicle – UAV*). Dynamiczny rozwój tego sektora w Polsce wymaga skutecznego zarządzania ryzykiem w miarę wzrostu liczby operacji.

Operacje Bezzałogowymi Statkami Powietrznymi podzielono na trzy główne kategorie:

- **Kategoria Otwarta** – jest kategorią o niskim ryzyku, oznacza to, że nie trzeba składać oświadczeń lub uzyskiwać zezwoleń od Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W tej kategorii można wykonywać operacje w zasięgu widoczności wzrokowej pilota lub z pomocą obserwatora (VLOS), dronami o masie poniżej 25 kg w odległości nie większej niż 120 metrów od najbliższego punktu powierzchni ziemi. Wymagana jest rejestracja w systemie bezzałogowych statków powietrznych – SBSP operatorów, którzy posiadają drony o masie powyżej 250g lub są wyposażone w czujnik do zbierania danych (np. kamerę).
- **Kategoria Szczególna** – jest przeznaczona do operacji o średnim ryzyku, której parametry lotu wychodzą poza kategorię „otwartą”. Operacje w kategorii szczególnej wymagają spełnienia wymogów rozporządzenia 2019/947, w szczególności przeprowadzenia oceny ryzyka i – zależnie od trybu – złożenia oświadczenia, uzyskania zezwolenia operacyjnego albo działania na podstawie LUC (*light UAS operator certificate*).
- **Kategoria Certyfikowana** - jest kategorią o wysokim ryzyku, operacje wymagają certyfikacji BSP na podstawie rozporządzenia (UE) 2019/945. W stosownych przypadkach, jeżeli właściwy organ, w oparciu o ocenę ryzyka uzna to za konieczne może być również wymagana certyfikacja operatora oraz uzyskanie licencji przez pilota bezzałogowego statku powietrznego. Operacje klasyfikuje się w kategorii certyfikowanej wyłącznie wówczas, gdy spełnione są następujące warunki:
 - operacje wykonywane są nad zgromadzeniami osób;
 - operacje wiążą się z przewozem osób (np. taksówki powietrzne);
 - operacje wiążą się z przewozem materiałów niebezpiecznych, które w razie wypadku mogą stanowić wysokie ryzyko dla osób trzecich.

8.1 Przegląd kluczowych statystyk

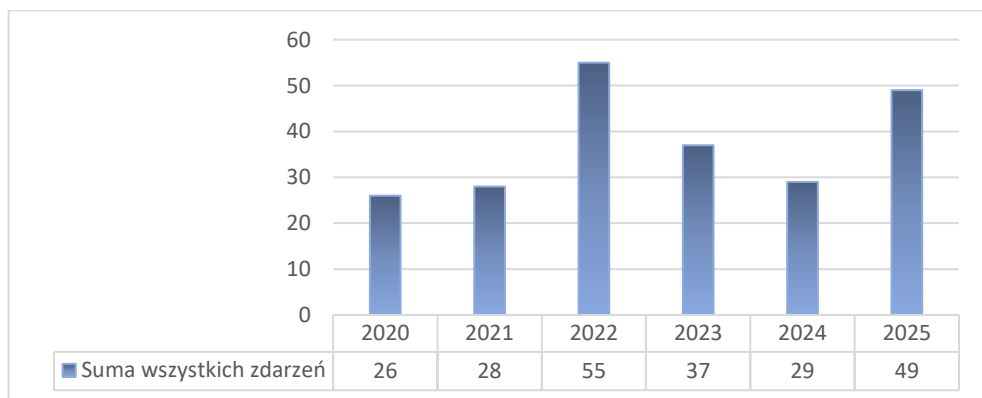
Tabela 8-1 Zdarzenia z udziałem bezzałogowych statków powietrznych.

Okres	Wypadki	Poważne incydenty i incydenty	Inne*
2025	0	61	23
2020 – 2024	0	341	138

* Inne – Suma liczby zdarzeń zakwalifikowanych w systemie zgłaszania zdarzeń lotniczych ECCAIRS (dokonanej przez PKBWL) jako zdarzeń bez wpływu na bezpieczeństwo („occurrence without safety effect”), zdarzeń bez zamiaru wykonania lotu („occurrence with no flight intended”), obserwacji („Observation”) i nieokreślonych („not determined”).

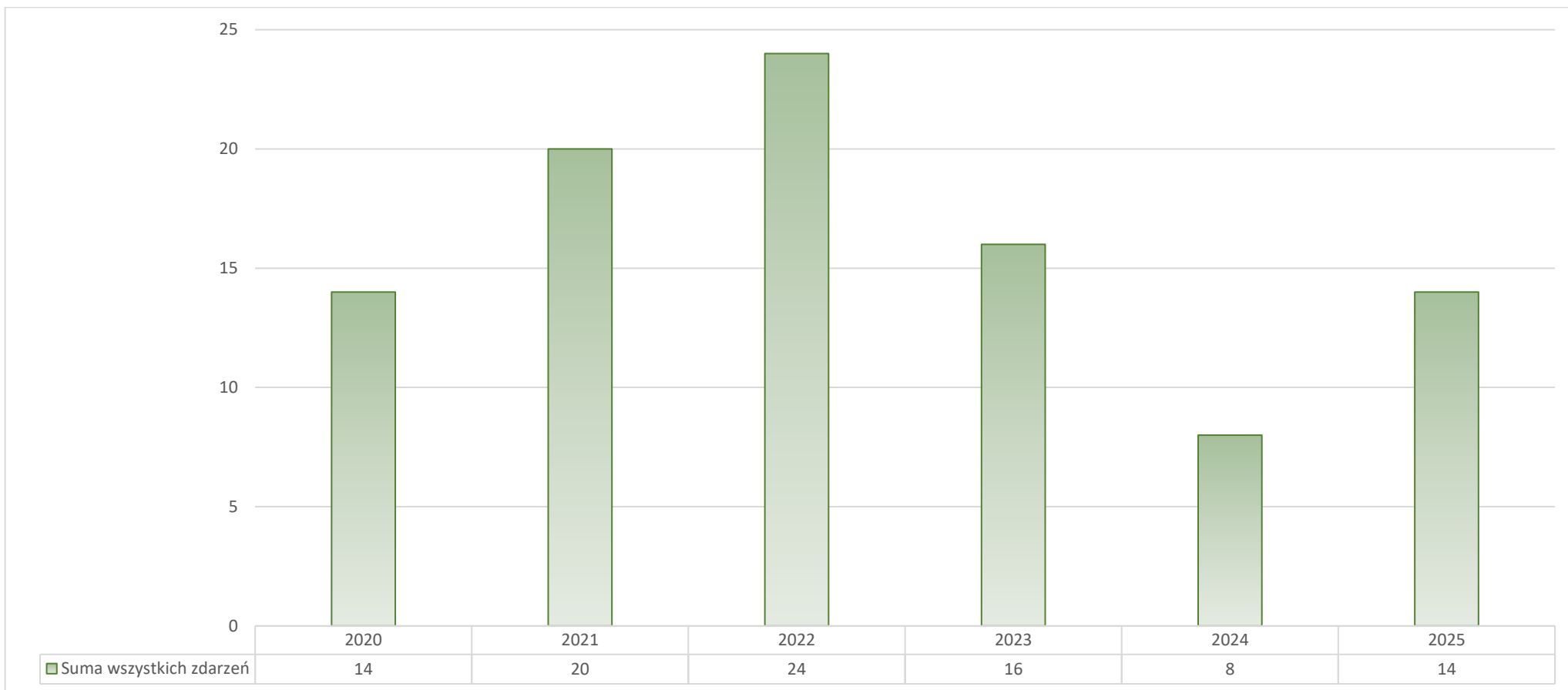
8.2 Statystyki szczegółowe

Podobnie jak w 2024 roku, większość zdarzeń w 2025 roku z udziałem BSP dotyczyła naruszeń przestrzeni powietrznej (*Airspace Infringement*). Zdarzenia tego typu mogą prowadzić do utraty separacji między BSP a innym statkiem powietrznym co z kolei może prowadzić do kolizji w powietrzu (*Mid-Air Collision – MAC*). Kolejną grupą często zgłaszanych zdarzeń z udziałem BSP były przypadki związane z utratą kontroli w locie (*LOC-I*) lub utratą możliwości sterowania dronem, które zazwyczaj kończą się jego upadkiem na ziemię lub zderzeniem z przeszkodą (np. z drzewem lub budynkiem).



Wykres 8-1 Naruszenia przestrzeni powietrznej przez BSP.

Wykres 8-1 przedstawia dane dotyczące naruszeń przestrzeni powietrznej przez bezzałogowe statki powietrzne. Dane dotyczą wszystkich klas zdarzeń lotniczych. Zostały one podane z podziałem na poszczególne lata w okresie 2020 – 2025. Najwięcej zdarzeń tego typu zanotowano w 2022 roku. W roku 2025 nastąpił ponowny wzrost przypadków naruszeń przestrzeni powietrznej przez BSP.



Wykres 8-2 Kolizje w powietrzu i utrata separacji przez BSP.

Wykres 8-2 przedstawia dane z kategorii „kolizje w powietrzu” (MAC) oraz naruszenia separacji przez bezałogowe statki powietrzne (w tym niebezpieczne zbliżenia oraz bliskie przeloty). Dane dotyczą wszystkich klas zdarzeń lotniczych. Zostały one podane z podziałem na poszczególne lata w okresie 2020 – 2025.



Rozdział 9. Urządzenia latające (UL)

Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 sierpnia 2022 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych wprowadza podział i kategorie w lotnictwie cięższym, lekkim i bardzo lekkim oraz urządzeń latających (UL). Większość statków powietrznych określanych jako lekkie lub bardzo lekkie, podlega pod przepisy w zakresie operacji lotnictwa ogólnego (*General Aviation – GA*). Obejmują one cały ruch lotniczy (prywatny i komercyjny) z wyłączeniem lotów wojskowych.

Podział urządzeń latających opiera się z jednej strony na ich charakterystyce i przeznaczeniu, co pozwala wyróżnić klasy, a z drugiej – na wymaganiach technicznych oraz wymaganych dokumentach zdadności do lotu, co stanowi podstawę wyodrębnienia kategorii i podkategorii.

Obowiązujący tekst dotyczący klasyfikacji statków powietrznych dostępny jest pod linkiem:

<https://isap.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=WDU20250001137>

Mimo ograniczeń, klasa SP stanowiąca urządzenia latające (UL) jest najbardziej rozwojowa, stanowiąc szansę dla polskich konstruktorów, producentów zestawów do samodzielnego montażu „kit-ów” i osób z nich korzystających.

Rozdział obejmuje statystyki wypadków (W) i poważnych incydentów (PI) zaistniałych w lotnictwie ogólnym z udziałem następujących urządzeń latających:

- Lotni (HG);
- Motolotni (PHG);
- Paralotni bez napędu (PG);
- Motoparalotni (PPGG);
- Parolotni z napędem (PPG);
- Spadochronów osobowych (P).

9.1 Przegląd kluczowych statystyk

Poniższa Tabela 9-1 przedstawia statystyki wypadków (W) i poważnych incydentów (PI) w lotnictwie ogólnym dla urządzeń latających (UL), takich jak lotnie (HG), motolotnie (PHG), parolotnie bez napędu (PG), motoparalotnie (PPGG), parolotnie z napędem (PPG) oraz spadochrony osobowe (P) w okresie od 2020 do 2024 roku oraz w 2025 roku. Dane obejmują łączną liczbę zdarzeń z podziałem na wypadki śmiertelne, wypadki bez ofiar śmiertelnych, poważne incydenty, liczbę ofiar śmiertelnych oraz liczbę poszkodowanych z poważnymi obrażeniami ciała, w wyniku poszczególnych wypadków w tych przedziałach czasowych.

Tabela 9-1 Kluczowe statystyki liczby wypadków i poważnych incydentów z udziałem lotni i motolotni, parolotni i motoparalotni oraz spadochronów.

Okres	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
2025	4	39	5	4	39
2020 – 2024	22	192	37	23	189

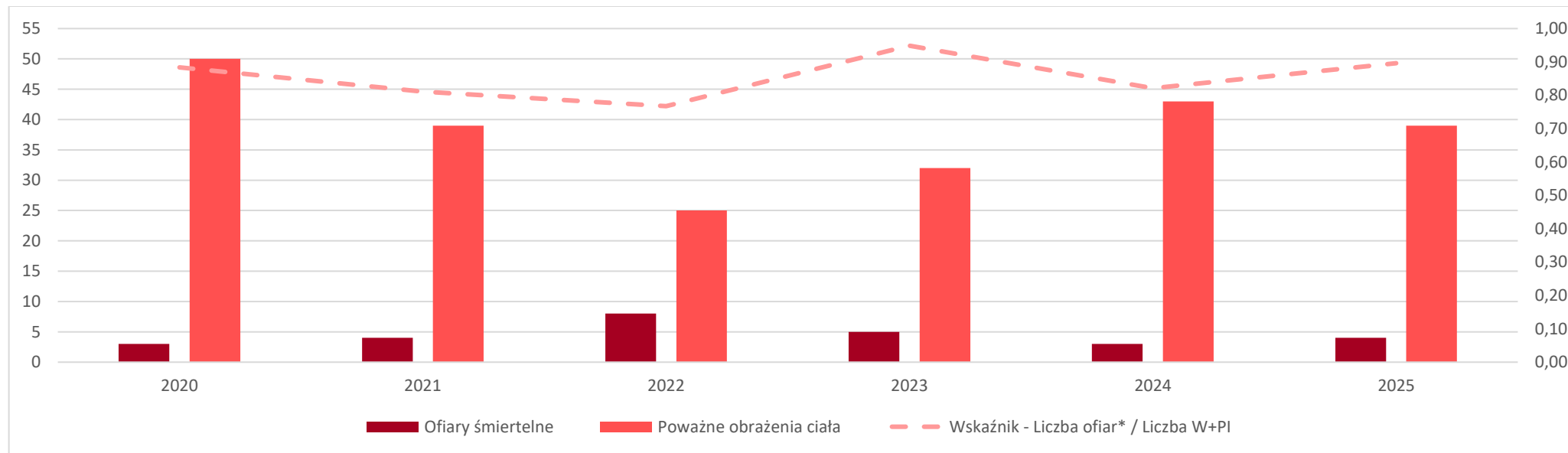
W 2025 roku odnotowano 4 wypadki śmiertelne z udziałem urządzeń latających. Dwa wypadki były z udziałem spadochronów, a pozostałe dwa z udziałem motoparalotni. W większości przypadków doszło do problemów technicznych lub nieustalonych okoliczności, które doprowadziły do zderzenia z ziemią i ciężkich obrażeń ciała, skutkujących śmiercią pilotujących.

Tabela 9-2 zawiera szczegółowe dane dotyczące liczby wypadków (W) i poważnych incydentów (PI) dla każdej kategorii urządzeń latających (UL). Dane dotyczą 2025 roku i są przedstawione z podziałem na wypadki śmiertelne, wypadki bez ofiar śmiertelnych, poważne incydenty, liczbę ofiar śmiertelnych oraz liczbę poszkodowanych z poważnymi obrażeniami ciała.

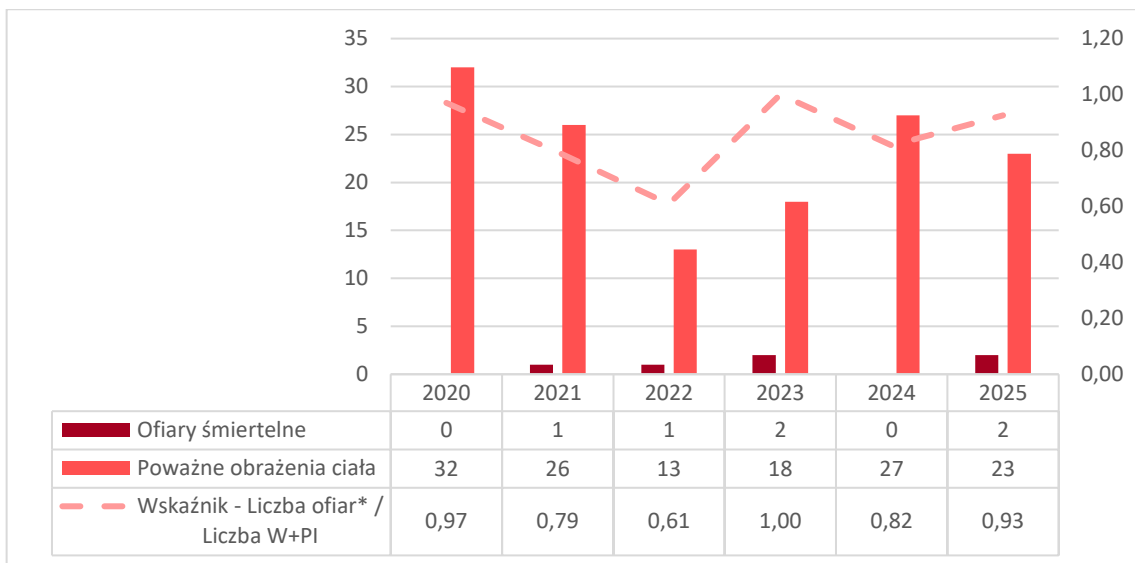
Tabela 9-2 Statystyka wypadków i poważnych incydentów dla poszczególnych kategorii UL.

Dane za 2025 rok					
Kategoria UL	Wypadki śmiertelne	Wypadki bez ofiar śmiertelnych	Poważne incydenty	Ofiary śmiertelne	Poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała
Lotnie i motolotnie 	0	3	1	0	3
Paralotnie i motoparalotnie 	2	14	1	2	13
Spadochrony 	2	22	3	2	23

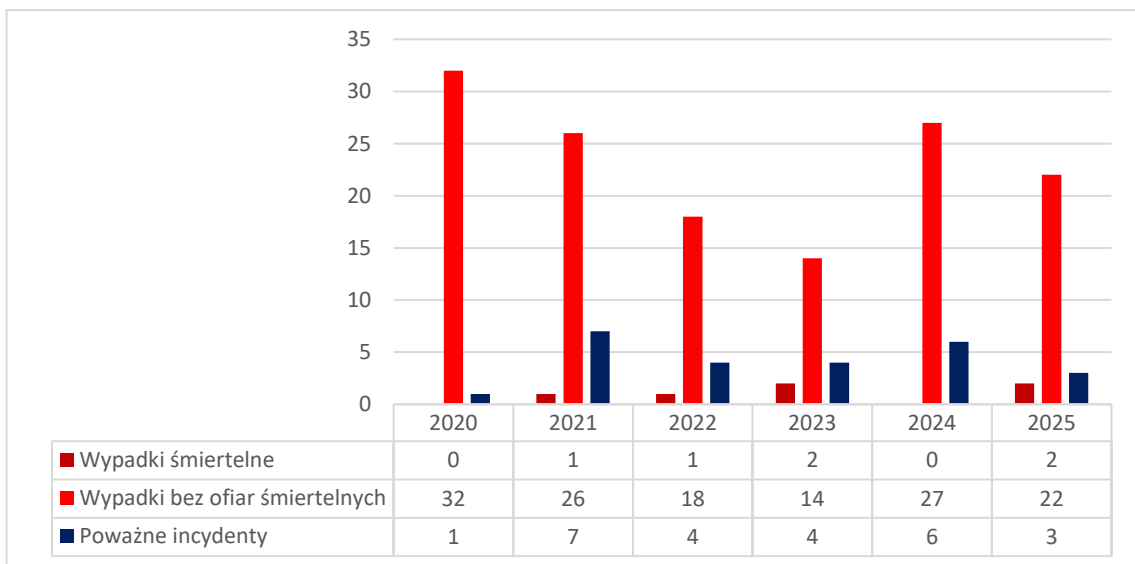
Poniższy Wykres 9-1 przedstawia liczbę ofiar śmiertelnych oraz liczbę poszkodowanych z poważnymi obrażeniami ciała w stosunku do liczby wypadków (W) i poważnych incydentów (PI) dla UL ogółem odnotowanych w okresie 2020 – 2025. Oś X przedstawia lata, oś Y pokazuje liczbę ofiar i zdarzeń. Najwyższy wskaźnik ofiar śmiertelnych odnotowano w 2023 roku.



Wykres 9-1 Liczba ofiar śmiertelnych, poważnych obrażeń ciała vs wskaźnik odniesiony do wypadków i poważnych incydentów z udziałem lotni i motolotni, paralotni i motoparalotni oraz w trakcie wykonywania skoków spadochronowych.



Wykres 9-2 Liczby ofiar śmiertelnych, poważnych obrażeń ciała vs wskaźnik odniesiony do wypadków i poważnych incydentów z udziałem spadochronów.



Wykres 9-3 Zdarzenia lotnicze (W+PI) podczas skoków spadochronowych.

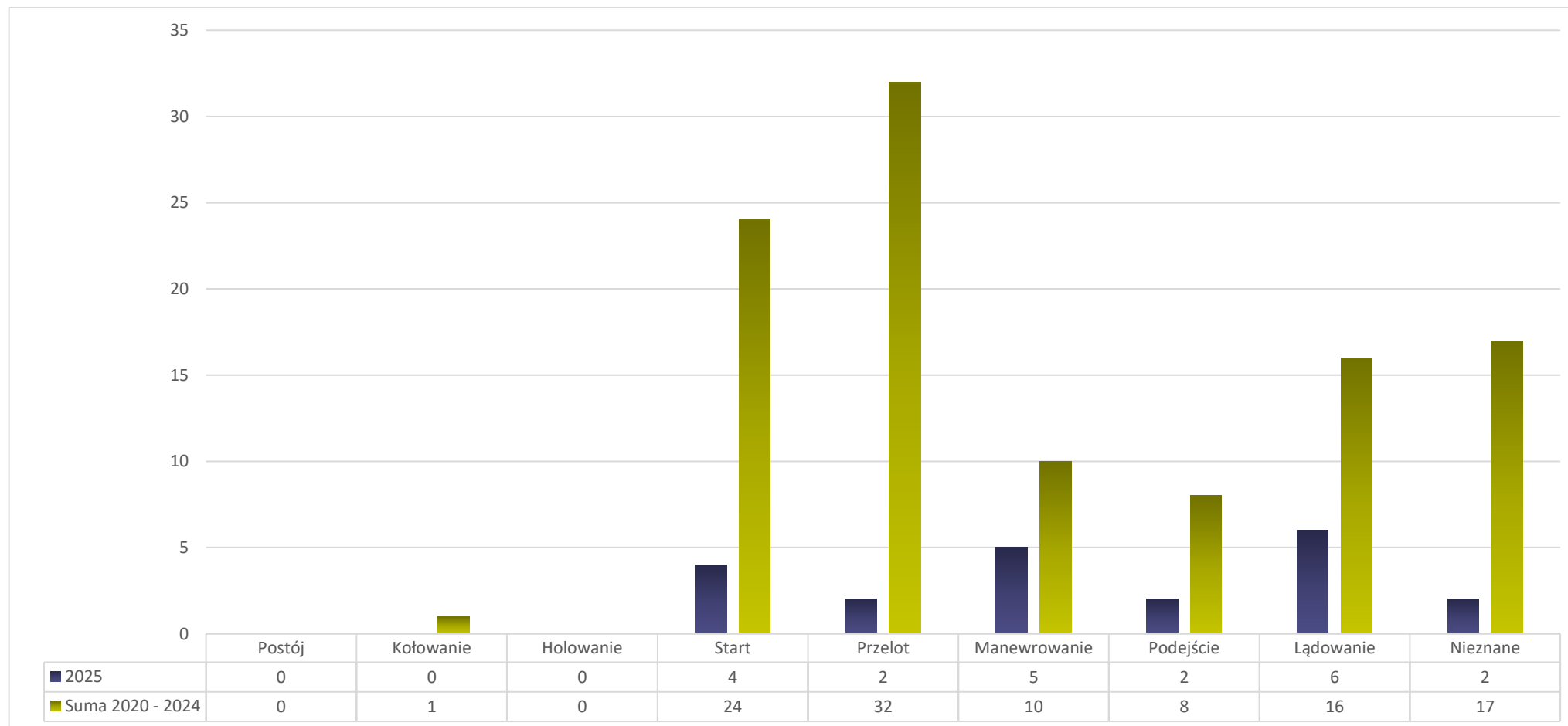
Wykres 9-2 przedstawia liczbę ofiar śmiertelnych i poważnych obrażeń w stosunku do liczby wypadków (W) i poważnych incydentów (PI) podczas operacji spadochronowych w latach 2020 – 2025. Oś X pokazuje lata, a oś Y liczbę ofiar i zdarzeń. Najwyższy wskaźnik liczby ofiar śmiertelnych w stosunku do liczby wypadków i poważnych incydentów odnotowano w 2023 roku (1,00) oraz w 2020 roku (0,97).

Wykres 9-3 przedstawia liczbę wypadków (W) śmiertelnych, wypadków (W) bez ofiar śmiertelnych oraz poważnych incydentów (PI) podczas operacji spadochronowych w latach 2020 – 2025. Oś X pokazuje lata, a oś Y liczbę zdarzeń. Najwięcej wypadków odnotowano w 2020 roku (32, bez ofiar śmiertelnych), natomiast wypadków śmiertelnych w 2023 roku (2 z ogólnej liczby 16 wypadków) oraz 2025 roku (2 z ogólnej liczby 24 wypadków).

9.2 Statystyki szczegółowe

Wypadki i Poważne Incydenty – w zależności od fazy lotu

Wykres 9-4 przedstawia liczbę wypadków i poważnych incydentów w podziale na poszczególne fazy lotu (postój, kołowanie, holowanie, start, przelot, manewrowanie, podejście oraz lądowanie). Dane dotyczą operacji lotni, motolotni, paralotni i motoparalotni. Statystyki uwzględniają wypadki i poważne incydenty zaistniałe w latach 2020 – 2024 oraz w 2025 roku.



Wykres 9-4 Wypadki i poważne incydenty z udziałem lotni, motolotni, paralotni i motoparalotni w podziale w zależności od fazy lotu.

Skoki spadochronowe bardzo różnią się od innych operacji lotniczych, również fazami lotu i dlatego wykorzystano dla nich inne, oddzielne zestawienie „faz lotu dla spadochronów”. Podczas operacji skoków na spadochronach newralgicznym etapem jest lądowanie, co potwierdza poniższe zestawienie.

Tabela 9-3 prezentuje liczbę zdarzeń w podziale na fazy lotu (np. otwarcie spadochronu, lądowanie – kolumna pierwsza od lewej) oraz w poszczególnych latach (2020 – 2025).

Tabela 9-3 Fazy lotu dla spadochronów, w których dochodziło do popełniania błędów oraz dodatkowo statystyki roczne niezatwierdzonych modyfikacji sprzętu, użycia spadochronu zapasowego/ratunkowego oraz liczby operacji „Tandem” podczas których doszło do WiPi.

Fazy lotu dla spadochronów	2020	2021	2022	2023	2024	2025	Razem
Wyjście	1	0	0	0	0	0	1
Swobodne spadanie	1	0	0	2	0	1	4
Rozejście	1	0	0	0	0	0	1
Sprawdzenie spadochronu	0	0	0	0	0	0	0
Wyrzucenie pilocika	1	1	0	0	1	0	3
Otwarcie czaszy	2	4	2	1	0	3	12
Lot na czaszy	1	2	3	1	2	3	12
Podejście do lądowania	2	4	0	9	7	6	28
Manewrowanie zbyt blisko ziemi	3	9	3	4	9	2	30
Zaciągnięcie (wyhamowanie) spadochronu	12	6	4	9	10	6	47
Lądowanie	18	13	8	6	12	10	67
Lądowanie w nierównym/przypadkowym terenie	4	7	3	2	4	0	20
Niezatwierdzone modyfikacje sprzętu	0	0	0	0	0	0	0
Użycie spadochronu zapasowego/ratunkowego	3	2	3	1	1	2	12
Z tego operacji „Tandem”	3	2	1	3	1	0	10

Uwaga: Jeżeli w trakcie jednego wypadku lub poważnego incydentu w ramach operacji skoku na spadochronie dochodziło do popełniania błędów w kilku fazach lotu to wszystkie one były kodowane w Tabeli 9-3, dlatego suma wszystkich wyszczególnionych faz może być wyższa od sumy wszystkich wypadków i poważnych incydentów.

Podsumowanie

Rok 2025 charakteryzował się dalszym wzrostem skali działalności lotniczej w Polsce, szczególnie w segmencie przewozów pasażerskich. Polskie porty lotnicze obsłużyły ponad 66,1 mln pasażerów, a liczba operacji pasażerskich osiągnęła 465,4 tys. Wzrost ruchu zwiększa znaczenie bieżącego monitorowania wskaźników bezpieczeństwa, skutecznego raportowania zdarzeń oraz utrzymywania adekwatnych zasobów organizacyjnych i nadzorczych w podmiotach lotniczych.

Z danych zgromadzonych w krajowym systemie zgłaszania wynika, że w 2025 r. liczba wypadków była nieco wyższa niż w roku poprzednim, przy jednoczesnym spadku liczby poważnych incydentów. Interpretując te dane należy uwzględnić charakterystykę poszczególnych obszarów, zmienną ekspozycję operacyjną oraz fakt, że część zdarzeń może podlegać dalszej aktualizacji wraz z uzupełnianiem informacji w bazach danych i zakończeniem postępowań wyjaśniających.

W operacjach samolotowych CAT odnotowano trzy wypadki bez ofiar śmiertelnych, natomiast wypadki ze skutkiem śmiertelnym w tej grupie statków powietrznych wystąpiły wyłącznie w operacjach niekomercyjnych NCC/NCO (również trzy przypadki).

W lotnictwie śmigłowcowym zdarzenia istotne z punktu widzenia oceny bezpieczeństwa dotyczyły przede wszystkim operacji niekomercyjnych. W komercyjnych operacjach śmigłowcowych (CAT) nie stwierdzono wypadków ani poważnych incydentów. W obszarze balonów w 2025 r. nie odnotowano wypadków, natomiast wystąpiły dwa poważne incydenty. W przypadku szybowców oraz urządzeń latających istotne znaczenie miały zdarzenia związane z fazą lądowania oraz specyfiką operacji rekreacyjnych i szkoleniowych.

Analiza kategorii ADREP wskazuje, że wśród najczęściej przypisywanych kategorii znajdowały się m.in. OTH, ARC, LOC-I oraz SCF-NP. Zdarzenia kwalifikowane w kategorii OTH zawierają przypadki błędów popełnianych przez skoczków spadochronowych w fazie lądowania, gdzie nie ma możliwości ich przyporządkowania do innej kategorii. Zestawienie to należy traktować jako opis profilu zdarzeń, a nie jako identyfikację ich przyczyn, ponieważ jednemu zdarzeniu można przypisać więcej niż jedną kategorię, a część kategorii ma charakter opisowy lub techniczno-klasyfikacyjny.

W obszarze lotnisk, obsługi naziemnej oraz ATM/ANS dane za 2025 r. nie wskazują na wystąpienie wypadków śmiertelnych. Pozostaje jednak konieczność ciągłego monitorowania operacji w polu ruchu naziemnego lotnisk w celu utrzymania oczekiwanego poziomu bezpieczeństwa. W sektorze BSP istotnym obszarem monitorowania pozostają naruszenia przestrzeni powietrznej oraz zdarzenia mogące prowadzić do utraty separacji z załogowymi statkami powietrznymi.

Wnioski ze sprawozdania wskazują na potrzebę dalszego wzmocnienia kultury zgłaszania, poprawy jakości danych bezpieczeństwa oraz analitycznego wykorzystania informacji z ECCAIRS. Priorytetowe znaczenie powinno mieć utrzymywanie proporcjonalnego nadzoru nad obszarami, w których skala, charakter i intensywność wykonywanych operacji mogą przekładać się na podwyższony poziom ryzyka operacyjnego. Niezmiennym pozostaje konieczność kontynuowania działań promujących bezpieczeństwo w lotnictwie ogólnym i rekreacyjnym oraz doskonalenie współpracy między ULC, organizacjami lotniczymi i pozostałymi uczestnikami systemu lotnictwa cywilnego.

Spis tabel

Tabela 0-2 Obszary zagrożeń i działania wynikające z KPB w podziale na sektory lotnictwa uwzględnione w sprawozdaniu.	8
Tabela 1-1 Statki powietrzne znajdujące się w Rejestrze Statków Powietrznych lub Ewidencji SP Rzeczypospolitej Polskiej – stan na 31 grudnia.	15
Tabela 1-2 Podmioty nadzorowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej według klasyfikacji z art. 27 ust. 2 ustawy Prawo Lotnicze – stan na 31 grudnia.....	16
Tabela 1-3 Podmioty nadzorowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Rzeczypospolitej Polskiej według szczegółowej klasyfikacji obszarów działania.	16
Tabela 1-4 Udział polskich przewoźników w operacjach pasażerskich, cargo i pocztowych.	19
Tabela 1-5 Liczba wypadków w podziale na kategorie statków powietrznych, tylko terytorium RP, polskie SP, SP polskich operatorów lub SP z polskimi załogami....	23
Tabela 1-6 Liczba wypadków śmiertelnych i ofiar śmiertelnych w polskim lotnictwie cywilnym w roku 2025.	24
Tabela 1-7 Liczba zdarzeń według kategorii ADREP, rok 2025.	26
Tabela 2-1 Kluczowe statystyki dla Komercyjnego Transportu Lotniczego, operacje CAT: przewozy pasażerskie, towarowe (cargo) – CAT i taksówki powietrzne – duże samoloty – wypadki i poważne incydenty oraz ofiary śmiertelne i poszkodowani z poważnymi obrażeniami ciała.....	29
Tabela 2-2 Kluczowe statystyki dla lotnictwa niekomercyjnego z uwzględnieniem NCC oraz NCO – samoloty.	32
Tabela 2-3 Kluczowe statystyki Operacje Specjalistyczne (SPO) – Prace Lotnicze – samoloty.	34
Tabela 3-1 Główne statystyki dla komercyjnych operacji śmigłowców.	37
Tabela 3-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem), w operacjach komercyjnych śmigłowców, w podziale na fazy lotu.	38
Tabela 3-3 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem), w komercyjnych operacjach śmigłowców, w podziale na typ operacji.	38
Tabela 3-4 Główne statystyki dla niekomercyjnych operacji śmigłowców.	39
Tabela 3-5 Kluczowe statystyki dla operacji specjalistycznych – prace lotnicze – śmigłowce.	41
Tabela 3-6 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie), dla śmigłowcowych operacji specjalistycznych (SPO) – prace lotnicze, w podziale na fazy lotu.	42
Tabela 3-7 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie), dla śmigłowcowych operacji specjalistycznych (SPO) – prace lotnicze, w podziale na typ operacji.....	42
Tabela 4-1 Kluczowe statystyki dla balonów/operacji balonowych.	44
Tabela 5-1 Główne statystyki dla szybowców.	47
Tabela 6-1 Główne statystyki odnoszące się do lotnisk certyfikowanych i obsługi naziemnej.	51
Tabela 6-2 Statystyki szczegółowe odnoszące się do lotnisk certyfikowanych oraz lotnisk i lądowisk objętych zakresem przepisów krajowych.	51
Tabela 7-1 Główne statystyki odnoszące się do ATM/ANS w Polsce.	54
Tabela 8-1 Zdarzenia z udziałem bezzałogowych statków powietrznych.	58
Tabela 9-1 Kluczowe statystyki liczby wypadków i poważnych incydentów z udziałem lotni i motolotni, paralotni i motoparalotni oraz spadochronów.	62
Tabela 9-2 Statystyka wypadków i poważnych incydentów dla poszczególnych kategorii UL.	63
Tabela 9-3 Fazy lotu dla spadochronów, w których dochodziło do popełniania błędów oraz dodatkowo statystyki roczne niezatwierdzonych modyfikacji sprzętu, użycia spadochronu zapasowego/ratunkowego oraz liczby operacji „Tandem” podczas których doszło do W i PI.	66

Spis wykresów

Wykres 1-1 Liczba operacji lotniczych vs liczba pasażerów.....	18
Wykres 1-2 Liczba operacji cargo vs ilość przewiezionych ładunków cargo (kg).....	18
Wykres 1-3 Liczba zdarzeń lotniczych ogółem vs Liczba zdarzeń w CAT vs Liczba zdarzeń poza CAT.	19
Wykres 1-4 Liczba zgłoszonych zdarzeń lotniczych na 1 mln pasażerów.	21
Wykres 1-5 Wypadki i poważne incydenty, tylko terytorium Rzeczypospolitej Polskiej lub polskie SP/operatorzy/załogi.	22
Wykres 1-6 Liczba wypadków, wypadków śmiertelnych i liczba ofiar śmiertelnych - tylko terytorium RP lub polskie SP/operatorzy/załogi, bez wszelkiego rodzaju lotni, paralotni.	22
Wykres 1-7 Liczba wypadków w podziale na kategorie statków powietrznych w 2025 roku [w %], tylko terytorium RP, polskie SP, SP polskich operatorów lub SP z polskimi załogami.	23
Wykres 1-8 Suma zdarzeń według kategorii ADREP dla wszystkich rodzajów operacji, rok 2025.	27
Wykres 2-1 Wypadki i poważne incydenty lotnicze (razem/łącznie) – przewozy pasażerskie i towarowe (cargo) w podziale na fazy lotu.	30
Wykres 2-2 Wypadki oraz poważne incydenty (razem/łącznie) – przewozy pasażerskie i towarowe (cargo) w zależności od typu operacji.	31
Wykres 2-3 Wypadki i poważne incydenty lotnicze (razem/łącznie) dla operacji niekomercyjnych w podziale na fazy lotu.	33
Wykres 2-4 Wypadki i poważne incydenty lotnicze (razem/łącznie) dla operacji niekomercyjnych w zależności od typu operacji.	33
Wykres 2-5 Operacje Specjalistyczne (SPO) – Prace Lotnicze – samoloty: wypadki i poważne incydenty (razem/łącznie) w podziale ze względu na fazę lotu.....	35
Wykres 2-6 Operacje Specjalistyczne (SPO) – Prace Lotnicze – samoloty: wypadki i poważne incydenty (razem/łącznie) w zależności od typu operacji.	35
Wykres 3-1 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) w podziale na fazy lotu w niekomercyjnych operacjach śmigłowców.	40
Wykres 3-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) w podziale na typ operacji w niekomercyjnych operacjach śmigłowców.	40
Wykres 4-1 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) z udziałem balonów, w podziale na fazy lotu.	45
Wykres 4-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) z udziałem balonów, w podziale na rodzaj operacji.....	45
Wykres 5-1 Liczba wypadków śmiertelnych, bez ofiar śmiertelnych i poważnych incydentów z udziałem szybowców w podziale miesięcznym.	47
Wykres 5-2 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) z udziałem szybowców, w podziale na wybrane fazy lotu.	48
Wykres 5-3 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) dla szybowców, w podziale na wybrany rodzaj operacji.....	49
Wykres 6-1 Liczba zdarzeń w podziale na kategorie związane z lotniskami/lądowiskami i obsługą naziemną w roku 2025.	52
Wykres 7-1 Wypadki śmiertelne, bez ofiar śmiertelnych i poważne incydenty (razem/łącznie) w obszarze ATM/ANS, w podziale na wybrane fazy lotu.	55
Wykres 8-1 Naruszenia przestrzeni powietrznej przez BSP.	58
Wykres 8-2 Kolizje w powietrzu i utrata separacji przez BSP.	59
Wykres 9-1 Liczba ofiar śmiertelnych, poważnych obrażeń ciała vs wskaźnik odniesiony do wypadków i poważnych incydentów z udziałem lotni i motolotni, paralotni i motoparalotni oraz w trakcie wykonywania skoków spadochronowych.....	63
Wykres 9-2 Liczby ofiar śmiertelnych, poważnych obrażeń ciała vs wskaźnik odniesiony do wypadków i poważnych incydentów z udziałem spadochronów.	64
Wykres 9-3 Zdarzenia lotnicze (W+PI) podczas skoków spadochronowych.	64
Wykres 9-4 Wypadki i poważne incydenty z udziałem lotni, motolotni, paralotni i motoparalotni w podziale w zależności od fazy lotu.	65

Słownik skrótów

Skrót	ANGIELSKI	POLSKI
ADREP	Accident Incident Data Reporting	Ujednolicony przez ICAO system definicji, kodów i terminów używanych do kategoryzowania wypadków i incydentów lotniczych
ANS	Air Navigation Services	Służby Żeglugi Powietrznej
AOC	Aircraft Operator's Certificate	Certyfikat Przewoźnika Lotniczego
ARC	Abnormal Runway Contact	Nieprawidłowy kontakt z drogą startową
ASR	Annual Safety Review	Roczny Przegląd Bezpieczeństwa
ATM	Air Traffic Management	Służby Zarządzania Ruchem Lotniczym
BOP	Balloon Operator Certificate	Podmioty wykonujące przewóz lotniczy lub świadczące usługi lotnicze przy wykorzystaniu balonów
BS	Birdstrike	Zderzenia z ptakami
BSP	Unmanned Aircraft	Bezzałogowy statek powietrzny
CAT	Commercial Air Transport	Komercyjny Transport Lotniczy
CE	Critical Elements	Elementy Krytyczne
CFIT	Controlled Flight Into Terrain	Kontrolowany lot ku ziemi
CTOL	Collision with Obstacle(s) during Take-off and Landing	Zdarzenia z przeszkodami w trakcie startów i lądowań
DG	Dangerous Goods	Materiały niebezpieczne
EASA	European Union Aviation Safety Agency	Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego

Skrót	ANGIELSKI	POLSKI
EASP	European Aviation Safety Programme	Europejski Program Bezpieczeństwa Lotniczego
ECCAIRS	European Coordination Centre for Accident and Incident Reporting Systems	Europejski Centralny Systemem Koordynacji Powiadamiania o Zdarzeniach w Lotnictwie
ECR	European Central Repository	Centralne Repozytorium Europejskie
EVAC	Evacuation	Ewakuacja
EXTL	External load related occurrences	Zdarzenia związane z podwieszeniami
F-NI	Fire/Smoke (Non-Impact)	Ogień/dym (bez zderzenia)
FOD	Foreign Object Debris	Przedmioty, materiały lub substancje, które znajdują się w niewłaściwym miejscu w środowisku lotniczym i mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych, w tym dla samolotów, personelu czy infrastruktury lotniczej
F-POST	Fire/Smoke (Post-Impact)	Ogień/dym (po zderzeniu)
FSTD	Flight Simulation Training Devices	Szkoleniowe Urządzenie Symulacji Lotu
FUEL	Fuel Related	Związane z paliwem
GA	General Aviation	Lotnictwo Ogólne
GH	Ground Handling	Obsługa naziemna
GTOW	Glider Towing Related Events	Zdarzenia związane z wyciąganiem szybowców
HEMS	Helicopter Emergency Medical Services	Śmigłowcowa Służba Ratownictwa Medycznego
HESLO	Helicopter External Sling Load Operations	Loty śmigłowcowe z podwieszonym ładunkiem

Skrót	ANGIELSKI	POLSKI
HG	Hang Glider	Lotnia
ICAO	International Civil Aviation Organization	Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego
KPB	State Safety Plan	Krajowy Plan Bezpieczeństwa
KPBwLC	State Safety Programme of the Republic of Poland	Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym Rzeczypospolitej Polskiej
LALT	Low altitude operations	Operacje na małych wysokościach
LOC-G	Loss of Control – Ground	Utrata kontroli na ziemi
LOC-I	Loss of Control in Flight	Utrata kontroli w locie
LOLI	Loss of lifting conditions en-route	Utrata noszenia w przelocie
LUC	Light UAS operator certificate	Certyfikat operatora lekkiego systemu bezzałogowego statku powietrznego
MAC	Mid-Air Collision	Zderzenie w powietrzu
MORS	Mandatory Occurrence Reporting System	System obowiązkowego zgłaszania zdarzeń
MTOM	Maximum Take-Off Mass	Maksymalna masa startowa
NAV	Navigation	Błąd nawigacyjny
NCAT	Non Commercial Air Transport	Niekomercyjny Transport Lotniczy
NCC	Non-commercial operations with complex-motor-powered aircraft	Niekomercyjne operacje lotnicze wykonywane skomplikowanymi statkami powietrznymi
NCO	Non-commercial operations with other than complex-motor-powered aircraft	Niekomercyjne operacje lotnicze wykonywane innymi niż skomplikowane statki powietrzne

Skrót	ANGIELSKI	POLSKI
OTH	Other	Inne
P	Parachute	Spadochron osobowy
PG	Paraglider	Paralotnia bez napędu
PHG	Powered Hang Glider	Motolotnia
PKBWL	State Commission on Aircraft Accident Investigation	Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
PPG	Powered Paraglider	Paralotnia z napędem
PPGG	Powered Paraglider with Gear (PPG with trike)	Motoparalotnia
RE	Runway Excursion	Wypadnięcie z drogi startowej
RI	Runway Incursion	Wtargnięcie na drogę startową
RPAS	Remotely Piloted Aircraft Systems	Zestaw konfigurowalnych elementów składający się ze zdalnie sterowanego statku powietrznego, powiązanych z nim stanowisk zdalnego pilota, wymaganych łączów dowodzenia i kontroli oraz wszelkich innych elementów systemu, które mogą być wymagane w dowolnym momencie lotu.
SAO	Sailplanes Air Operations	Podmioty wykonujące przewóz lotniczy lub świadczące usługi lotnicze przy wykorzystaniu szybowców
SCF-NP	System/Component Failure or Malfunction (Non-Powerplant)	Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie systemu/podzespołu (nie napędowego) SP
SCF-PP	System/Component Failure or Malfunction (Powerplant)	Awaria lub niewłaściwe funkcjonowanie jednostki napędowej SP
SMS	Safety Management System	System Zarządzania Bezpieczeństwem
SPO	Specialised Operations	Operacje Specjalistyczne

Skrót	ANGIELSKI	POLSKI
SSP	State Safety Programme	Krajowy Program Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym
TURB	Turbulence Encounter	Turbulencja
UAS	Unmanned Aerial Systems	Bezzałogowy statek powietrzny oraz wyposażenie niezbędne do jego bezpiecznego i efektywnego działania
UAV	Unmanned Aerial Vehicle	Bezzałogowy statek powietrzny
UL	Ultralight	Urządzenie latające
ULC	Civil Aviation Authority (of the Republic of Poland)	Urząd Lotnictwa Cywilnego
UNK	Unknown	Nieznane lub nieokreślone
USOAP	Universal Safety Oversight Audit Programme	Universal Safety Oversight Audit Programme
USOAP CMA	Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach	Globalny Program Kontroli Nadzoru Nad Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym, oparty na ciągłym monitorowaniu
USOS	Undershoot/Overshoot	Przedwczesne/spóźnione przyziemienie
VLOS	Visual Line of Sight	Operacje, w których operator lub obserwator bezzałogowego statku powietrznego utrzymują bezpośredni kontakt wzrokowy z bezzałogowym statkiem powietrznym w celu zapewnienia separacji od innych statków powietrznych i przeszkód
VORS	Voluntary Occurrence Reporting System	System dobrowolnego zgłaszania zdarzeń
WILD	Wildlife hazard	Zagrożenia ze strony zwierząt
WSTRW	Windshear or Thunderstorm	Uskok wiatru lub burza

Opracowanie:

Wydział Analiz Bezpieczeństwa Lotniczego
Departament Zarządzania Bezpieczeństwem

Pod kierunkiem:

Dorota Kowalska
Naczelnik
Wydział Analiz Bezpieczeństwa Lotniczego

Akceptacja:

Roman Ożóg
Dyrektor
Departament Zarządzania Bezpieczeństwem

Zatwierdzenie:

Julian Rotter
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Warszawa, 26.05.2026 r.

© Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
tel: 22 520 72 00
www.ulc.gov.pl