

BIULETYN BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

Nr 4(28)/2024



Urząd Lotnictwa Cywilnego

W NUMERZE:

- ✈ Pilot – właściciel i obsługa techniczna
- ✈ Podsumowanie pokazów lotniczych oraz lotów akrobacyjnych w 2024 r.
- ✈ „Houston, mamy problem...”
- ✈ Druga edycja Narzędzia Oceny Systemu Zarządzania

Publikowane przez:

Departament Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym
Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
Tel.: +22 520 75 22

Zapraszamy do przesyłania komentarzy
i tematów ważnych
dla Państwa do poruszenia
w kolejnych edycjach biuletynu
na adres mailowy: **lbb@ulc.gov.pl**
lub **lbb-2@ulc.gov.pl**



Szanowni Państwo,

zapraszam do lektury kolejnego numeru Biuletynu Bezpieczeństwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

W tym wydaniu znajdą Państwo artykuły dotyczące:

- obsługi technicznej statku powietrznego przez pilota - właściciela. W materiale autor wyszczególnia zadania, które mogą być wykonywane przez pilota właściciela zgodnie z załącznikiem Vb do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014 (część ML), a w szczególności przepisu ML.A.803 i dodatku II,
- podsumowania sezonu pokazów lotniczych oraz lotów akrobacyjnych za 2024 r.,
- wzrostu liczby przypadków agresywnych zachowań na pokładach samolotów oraz związanymi z tym problemami i pracami Urzędu Lotnictwa Cywilnego nad przygotowaniem kampanii społecznej skierowanej do pasażerów, której celem będzie wywarcie pozytywnego wpływu na prezentowane przez osoby korzystające z transportu lotniczego postawy,,
- drugiej edycji Narzędzia Oceny Systemu Zarządzania EASA, opublikowanej we wrześniu 2023 roku. Autorka przedstawia kluczowe zmiany w dokumencie wynikające m.in. z aktualizacji Załącznika 19 ICAO, wymogów w zakresie zarządzania bezpieczeństwem, wniosków po wdrożeniu pierwszej edycji, efektów rozwoju praktyk oceny SMS.

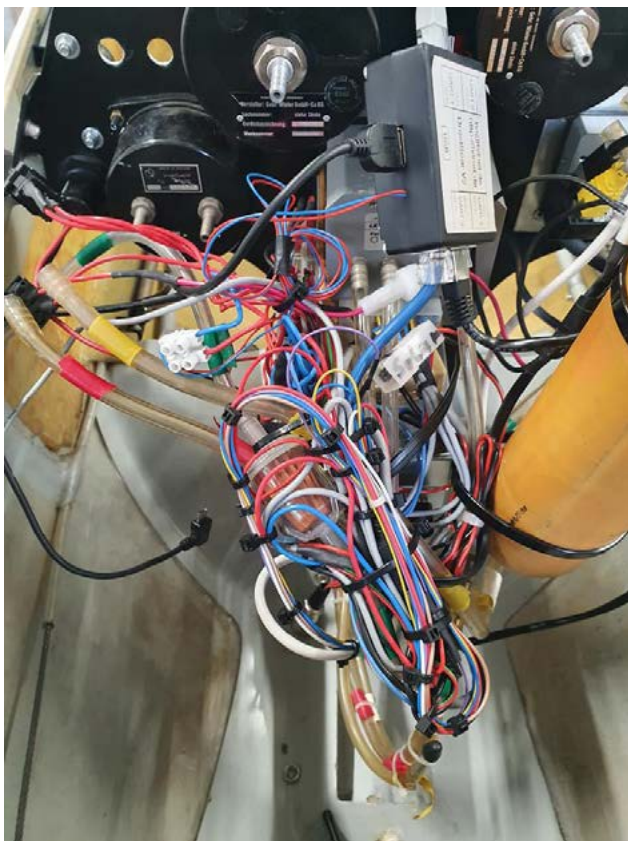
Urząd Lotnictwa Cywilnego zachęca Państwa do zgłaszania propozycji tematów oraz chęci przygotowania własnego artykułu związanego z bezpieczeństwem lotniczym – najciekawsze z nich z wielką chęcią opublikujemy na łamach kolejnych wydań Biuletynu. Zachęcam także do dzielenia się swoimi uwagami do opublikowanych materiałów. Na Państwa komentarze czekamy pod adresem: lbb-2@ulc.gov.pl lub lbb@ulc.gov.pl. Na ten sam adres można zgłaszać chęć otrzymywania Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym w wersji elektronicznej.

Zapraszam do lektury.

Julian Rotter
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

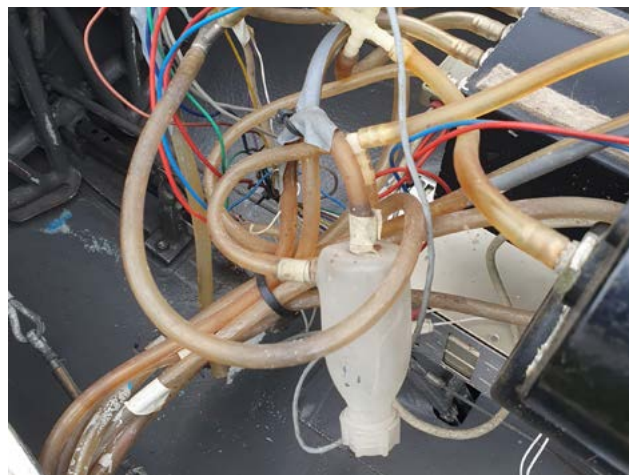
Pilot-właściciel i obsługa techniczna

Nadeszła pora roku, gdy za oknem szybciej zapada zmrok, pogoda rzadko umożliwia planowanie latania, i choć pojęcie „sezon” coraz częściej odchodzi do lamusa, to dla lotnictwa GA to czas mniejszej aktywności w powietrzu. Jednocześnie to czas, na który wielu czeka w kwestii różnorodnych prac technicznych. „To się zrobi po sezonie” – często wypowiedziane zdanie, kiedy okazuje się, że trzeba zająć się szybowcem czy samolotem w stopniu nieco bardziej zaawansowanym niż umycie, zatankowanie czy dolanie oleju. Dla coraz liczniejszej rzeszy pilotów-właścicieli jest to czas, gdzie w rękę częściej trzymają śrubokręt niż drążek, a częściej niż mapy czytają instrukcje obsługi technicznej. W tym artykule postaram się obalić kilka mitów i legend, a także zachęcić do obsługi statków powietrznych nie tylko zgodnie ze sztuką i kulturą techniczną ale i zgodnie z przepisami.



Fot. 1 Ulubione danie pilota-właściciela - spaghetti

Z moich obserwacji wynika, że prym wśród ulegających pokusie samodzielnej obsługi technicznej statku powietrznego stanowią piloci-właściciele szybowców, a pokusa sięgania po narzędzia maleje wraz ze wzrostem skomplikowania i wartości sprzętu. Można pokusić się o stwierdzenie, że tylko nieliczni posiadacze samolotów dokonują obsługi poważniejszej niż wymiana oleju, a właściciele wiroplątów polegają w 100% na mechanikach. Czy jest to kwestia świadomości, obawy przed popsuciem, zasobności portfela czy też deficytu czasu (który można spędzić w powietrzu a nie w hangarze) – nie odważę się określić. Balony z premedytacją pomijam, bo zapewne w tej dziedzinie lotnictwa też taki problem istnieje, ale mam z nią zbyt mało styczności i moje wnioski mogłyby być mylące. Dlatego też w tym tekście jest wiele odniesień do pilotów-właścicieli szybowców, choć i zmotoryzowani znajdą coś dla siebie.

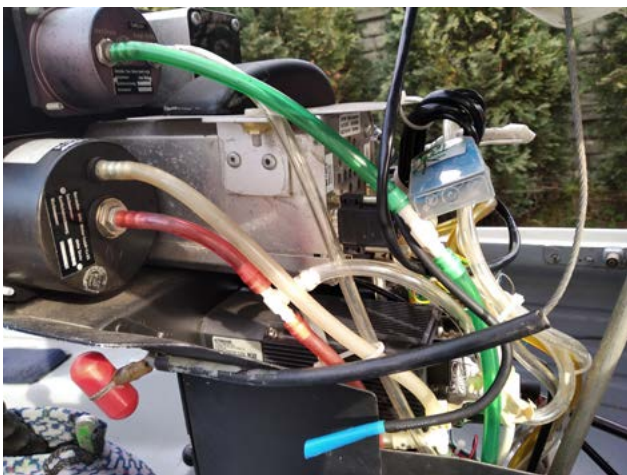


Fot. 2 Tym razem spaghetti pneumatyczne

JAKIM PRAWEM?

Zgodnie z załącznikiem Vb do Rozporządzenia Komisji (UE) Nr 1321/2014 (część ML) a w szczególności przepisu ML.A.803 i dodatku II, pilot-właściciel ma możliwość wykonywania niektórych zadań w zakresie obsługi technicznej swojego statku powietrznego. Należy podkreślić, że jest to **ograniczona** obsługa – co to oznacza i jakie są konsekwencje takiego zapisu, będzie za chwilę, na początku

warto przypomnieć, kto w ogóle może uznać się za pilota-właściciela. Według ML.A.803, aby kwalifikować się jako pilot-właściciel, dana osoba musi: posiadać ważną licencję pilota z uprawnieniem na dany typ lub daną klasę statków powietrznych (czyli właściciel/współwłaściciel samolotu, który posiada tylko licencję szybowcową nie będzie mógł obsługiwać tego samolotu); być wyłącznym właścicielem lub współwłaścicielem statku powietrznego, wskazanym w dokumencie rejestracyjnym. Ten zapis wyklucza obsługę statków powietrznych, których właścicielem jest bank lub fundusz leasingowy. Jest jeszcze możliwość bycia uznanym za pilota-właściciela jako członka podmiotu rekreacyjnego, ale to już temat dla dociekliwych. W tym miejscu należy dodać, że wszystkie przywileje o których będzie mowa, dotyczą statków powietrznych eksploatowanych zgodnie z załącznikiem VII (część NCO) do rozporządzenia (UE) nr 965/2012 lub w przypadku balonów, które nie są eksploatowane na podstawie podsekcji ADD załącznika II (część BOP) do rozporządzenia (UE) 2018/395, lub w przypadku szybowców, które nie są eksploatowane według podsekcji DEC załącznika II (część SAO) do rozporządzenia (UE) 2018/1976. W skrócie – nie są wykorzystywane zarobkowo.



Fot. 3 Recykling - wykorzystanie pudełka po cukierkach w służbie lotnictwa

MOŻLIWOŚCI I OGRANICZENIA

Skoro zidentyfikowaliśmy się jako pilot-właściciel statku powietrznego nie wykorzystywanego

zarobkowo, zaznaczyliśmy odpowiednią kratkę w programie Obsługi Technicznej, to jakie możliwości się przed nami roztaczają? Czy zainwestować w komplet kluczy nasadowych i już więcej nie musimy szukać wolnych terminów w organizacjach obsługowych? Wykasować numery do mechaników, bo już nam nie będą potrzebni? No, nie do końca. Przypomnę tytuł Dodatku II do PART-ML: „Ograniczona obsługa techniczna przez pilota-właściciela”. Co więc można w zakresie posiadanej licencji pilota, a nie mechanika, zrobić w warsztacie?



Fot. 4 Na szczęście sznurek do snopowiązałki nie jest już reglamentowany

Przewrotnie rozpocznę od zacytowania przepisu: „Pilot-właściciel musi mieć odpowiedni poziom kompetencji do wykonywania danego zadania. Do obowiązków pilota-właściciela należy zapoznanie się ze standardowymi praktykami obsługi technicznej posiadanych przez niego statków powietrznych i z AMP.” Co to oznacza w praktyce? Przede wszystkim należy rzetelnie i dość krytycznie ocenić swoje umiejętności. To, że rozpoznajemy różnicę między śrubokrętem płaskim a krzyżakowym, ba!, nawet wiemy w którą stronę nimi kręcić aby śrubę wykręcić a później wkręcić, nie oznacza, że można uznać się za osobę kompetentną. W końcu wielu z nas wie, jak wymienić olej w swoim samochodzie i uzna się za

kompetentnego w tym zakresie, to jednak niemal nikt nie zajmuje się tym osobiście. Dlaczego więc traktujemy szybowce i samoloty mniej poważnie? Czyżby nasze ukochane „zabawki” rzeczywiście były po prostu takim większym zestawem „Mały mechanik lotniczy”?



Fot. 5 Pęknięte, ale jeszcze działa

W procesie samooceny swoich kompetencji trzeba także zwrócić uwagę na umiejętności nie tylko manualne, lecz również na swój stan wiedzy dotyczący prowadzenia odpowiedniej dokumentacji. Nie bez kozery mówi się, że najważniejszym narzędziem mechanika lotniczego jest długopis. Jeśli mamy problem z rozszyfrowaniem skrótów takich jak CRS, AMP, ARC, CofA, nie potrafimy znaleźć różnicy między Poświadczeniem Obsługi Technicznej a Poświadczeniem Zdatowności do Lotu, to może lepiej jednak zajmijmy się majsterkowaniem w innej dziedzinie. W przypadku, gdy ocenimy naszą wiedzę i umiejętności w zakresie obsługi własnego statku powietrznego za zadowalające do jej przeprowadzenia, czeka nas, niestety, następne zadanie. Należy dokładnie zapoznać się z Dodatkiem II do Załącznika Vb i zwrócić szczególną uwagę na zakres dozwolonych zadań w kontekście planowanych prac. Według przepisów pilot-właściciel może przeprowadzać proste inspekcje wizualne lub proste czynności w celu sprawdzenia ogólnego stanu i oczywistych uszkodzeń oraz prawidłowego



Fot. 6 Korozja nie do wykrycia bez demontażu głównego podzespołu - silnika

działania płatownca, silników, układów i podzespołów. To jest dość zrozumiałe, bo praktycznie wykonujemy takie zadania przy każdym przeglądzie przedlotowym. Mamy też dość sporą listę czynności zakazanych.

Pilot-właściciel nie wykonuje zadań obsługi technicznej, jeżeli zadanie:

1. stanowi krytyczne zadanie obsługi technicznej;
2. wymaga demontażu głównych podzespołów lub głównego zespołu; i/lub
3. jest wykonywane zgodnie z dyrektywą zdatowności do lotu [AD] lub z zagadnieniem ograniczenia zdatowności [ALI], o ile nie jest to wyraźnie dozwolone w tej dyrektywie lub w tym zagadnieniu; i/lub
4. wymaga stosowania specjalnych narzędzi, narzędzi kalibrowanych (z wyjątkiem klucza dynamometrycznego i zagniataka); i/lub
5. wymaga stosowania wyposażenia kontrolno-pomiarowego lub przeprowadzania specjalnych prób (np. badania nieniszczące NDT, próby systemu lub próby operacyjne awioniki); i/lub
6. polega na nieplanowanych inspekcjach specjalnych (np. inspekcja po lądowaniu z silnym uderzeniem); i/lub

7. wpływa na systemy podstawowe dla operacji IFR; i/lub

8. znajduje się w wykazie w Dodatku VII niniejszego załącznika lub jest zadaniem związanym z obsługą techniczną podzespołów zgodnie z pkt M.A.502 lit. a), b), c) lub d).

9. jest częścią przeglądu 100h/12 miesięcy (w przypadkach, gdy obsługa jest przeprowadzana wraz z przeglądem zdadności do lotu przeprowadzonym przez organizację obsługową lub personel niezależny).



Fot. 7 Dane obsługowe nie limitowały liczby napraw dętki

Co to oznacza w praktyce? Ni mniej, ni więcej jak to, że prawodawca niweczy nasze marzenia o byciu sobie sterem, żeglarzem, okrętem pilotem, właścicielem, mechanikiem. Spróbuję to bardziej obrazowo przekazać. Jako pilot-właściciel mogę wykonać kontrolę stanu kratownicy na okoliczność korozji (bez użycia metod NDT). Wymaga to jednak demontażu silnika, więc jednak nie mogę. Mogę dokonać sprawdzenia działania układu sterowania, instrukcja podaje przecież dopuszczalne luzy, które należy zmierzyć kalibrowanym przyrządem. Czyli też odpada. Mogę jednak używać zagniatka, więc może choć mogę sobie linki

steru kierunku wymienić? Ano nie mogę, bo to układ sterowania i zadanie krytyczne... Nawet przegląd szybowca po lądowaniu z zamkniętym podwoziem musimy zlecić mechanikowi. Czy więc są to martwe przepisy, które istnieją tylko w teorii, bo nie da się ich zastosować? Na szczęście w tym samym Dodatku VII znajdziemy dość obszerną tabelę, która zawiera listę zadań, które pilot-właściciel może wykonać.

Pojawiają się zwykle dwa pytania – co z dyrektywami zdadności do lotu (AD)(pkt. 3) i czy jako pilot-właściciel mogę dokonać przeglądu rocznego do wydania ARC (pkt. 9)? Na oba pytania odpowiedź jest warunkowa. Co do zasady AD nie może zostać wykonane przez pilota-właściciela. Wyjątek stanowią te dyrektywy, które wprost dopuszczają taką możliwość. Dobrym przykładem jest dyrektywa nr F-2004-010 dla szybowców CENTRAIR 101 Pegase, które dzięki przystępnej cenie i bezresursowości zyskały dużą popularność w Polsce. W skrócie, dyrektywa nakazuje sprawdzenie stanu przyklejenia uchwytu dźwigni



Fot. 8 Urwało się, ale nie będę przestawiał pedałów

sterowania hamulcami aerodynamicznymi i jej ewentualne ponowne przyklejenie. Wydawać by się mogło, że do wykonania tego zadania nie potrzeba ani nadzwyczajnych umiejętności, ani specjalnych narzędzi, jednak ponieważ jest to obsługa wprowadzona dyrektywą, w której nie napisano, że może ją wykonać pilot-właściciel, musi być wykonana przez licencjonowanego mechanika. Skutkuje to do tym, że choćby do tej jednej czynności, ale raz do roku trzeba się wspomóc personelem PART 66. Co z przeglądem rocznym do ARC? Jeśli dane obsługowe (czyli instrukcja obsługi technicznej, biuletyny, dyrektywy) nie wykluczają pilota-właściciela ze względu na charakter zadań i czynności, to może on takiego przeglądu dokonać. Ale tylko w przypadku, gdy proces oceny zdatności będzie przeprowadzać organizacja zarządzająca z odpowiednim przywilejem lub przedstawiciel nadzoru. W przypadku wydawania ARC przez organizację obsługową lub niezależny personel przegląd taki musi zostać wykonany wraz z przeglądem zdatności, bez względu na to, czy obsługę poziomu 12m/100h wykonał już wcześniej pilot-właściciel czy też nawet mechanik lub organizacja.

W tym miejscu muszę przyznać się do pewnego (celowego) uproszczenia terminologii zastosowanej w tym artykule. Używane są zamiennie określenia „wykonuje”, „obsługuje” i „poświadcza”. Choć językowo są to praktycznie synonimy, to w fachowym języku jest istotna różnica w znaczeniu tych wyrazów. Kolokwialnie można je przetłumaczyć „z polskiego na nasze”: „obsługa” – całość prac i zadań, które są wykonywane. „Wykonywanie” – to po prostu kręcenie śrubokrętem, a „poświadczenie” to wystawianie dokumentów, w których własnym podpisem (na szczęście nie krwią), na podstawie posiadanych przywilejów, potwierdzane jest, że dane obsługi zostały wykonane zgodnie z przepisami i statek powietrzny nadaje się (lub nie) do lotu. Pozwoliłem sobie na takie uproszczenie, gdyż zgodnie z AMC M.A.803 (2) pilot-właściciel może wydać

poświadczenie obsługi tylko na obsługę techniczną, którą sam wykonał. Nie jest więc możliwe, aby daną czynność wykonał ktoś za nas. Nieco inaczej przepisy traktują mechaników licencjonowanych, którzy mogą wspomóc się nawet osobami bez uprawnień, jednakże tylko i wyłącznie pod ich bezpośrednim nadzorem. Czyli, znów kolokwialnie, nie możemy poprosić szwagra aby naprawił nam samolot, ale możemy „podłubać” przy swoim statku powietrznym w zakresie wyłączonym z zakresu obsługi pilota-właściciela pod okiem mechanika poświadczającego. Kluczowe jest tu określenie z przepisu ML.A801 (d): *[..] personel poświadczający może być wspomagany w wykonywaniu zadań obsługi technicznej przez jedną osobę lub więcej osób **podlegających jego bezpośredniej i stałej kontroli***. Czyli nie prosimy mechanika o poświadczenie prac, których nie nadzorował – to poświadczenie nieprawdy, co może skutkować utratą licencji.



Fot. 9 Naprawione

OBOWIĄZKI (TE PAPIERKI)

Po przebrnięciu przez wszystkie ograniczenia i skorzystania z przywileju pilota-właściciela do ograniczonej obsługi technicznej czekają jeszcze obowiązki. Przede wszystkim wystawienie odpowiednich dokumentów (CRS), uzupełnienie dokumentacji ciągłej zdatności do lotów (statusy), a

w przypadku zarządzania statkiem powietrznym przez zakontraktowaną organizację zarządzającą poinformowanie (w ciągu 30 dni) o wykonanych pracach. Wydaje się to trywialne, lecz proszę mi wierzyć, często przygotowanie prawidłowej dokumentacji pochłania więcej czasu niż praca na sprzęcie.



Fot. 10 Posmarowane

COŚ PAN SIĘ UWZIĄŁ NA TYCH BIEDNYCH SZYBOWNIKÓW?

Jak to niegdyś powiedział znajomy mechanik „Właściciel szybowca to takie zwierzę, które od ust sobie odejmie i ostatnią złotówkę wyda na następny gadżet, ale na mechanika zawsze mu zabraknie”. Jest w tym stwierdzeniu ziarno prawdy wielkości pestki awokado, bo „wyścig zbrojeń” trwa bezustannie i chyba nadmiar czasu w oczekiwaniu na „pogodę na 1000km” pozwala na wymyślanie następnych usprawnień i modyfikacji szybowca. A gdy okazuje się tuż przed konkurencją, że mamy usterkę, to fantazja w naprawach, a raczej w „zatenutowaniu” defektu, mrozi krew w żyłach. Daleki jestem od uogólnień i wrzucania wszystkich do jednego worka, bo widziałem

wiele przykładów na prawidłowe, poprawne pod względem technicznym i estetycznym efekty działań pilotów-właścicieli, to w takich przypadkach brakuje najczęściej „kropki nad ż” i dokumentacja pozostawia sporo do życzenia. Niestety w dużej liczbie przypadków ingerencja w statek powietrzny woła o pomstę do nieba. Od lat postuluję wprowadzenie przepisu „PART.666”, który sankcjonowałby karę publicznej chłosty za gwałt na kulturze technicznej.



Fot. 11 Po 40 latach główny kabel zasilający składał się z 7 odcinków



Fot. 12 Pożar w szybowcu to nie rzecz niemożliwa

Konstrukcje laminatowych szybowców wręcz zachęcają do samodzielnej obsługi. „Samo z siebie” raczej się nie psuje, nawet smarować za bardzo nie potrzeba. Zapewne to jeden z powodów, dla którego najczęstszymi poważnymi pracami wykonywanymi przez pilotów-właścicieli są różnorakie modyfikacje wyposażenia, szczególnie elektronicznego. „I cóż w tym skomplikowanego?” – pada pytanie. Zwykle jest to kilka kabelków, 12V, nawet przy zwarcu, krzywdy nie zrobi, lutownica nie jest narzędziem kalibrowanym, a i wariometr nie jest komponentem krytycznym. Na skutek takiego podejścia, w czterdziestoletnich szybowcach wiek maszyny można oceniać po ilości sztukowanych kawałków przewodów i niewykorzystanych otworów na śrubki w tablicy przyrządów – jak wiek drzewa po liczbie słoików. Mniej więcej co dwa sezony i jedną zmianę właściciela następuje przyrost modyfikacji. A wraz z tym, wielkość „spaghetti” pod tablicą powiększa swoją objętość. Ilość elektronicznych gadżetów rośnie, co powoduje wzrost zapotrzebowania na energię elektryczną. Szybowce jej nie generują, więc trzeba zabrać na pokład większe akumulatory. Normą jest zabudowa dwóch, a nawet trzech źródeł, zamiana na większe. Z tym rodzą się pewne zagrożenia, o których rzadko się myśli w trakcie planowania zmiany wyposażenia. O ile ciężar i położenie środka ciężkości raczej będzie stanowił problem w mniejszym stopniu (nowoczesne akumulatory są o połowę lżejsze od stosowanych jeszcze kilkanaście lat temu), to wydajność prądowa i duża pojemność podnoszą poziom ryzyka powstania pożaru w wyniku zwarcia. Bateria o pojemności 20Ah i możliwości dostarczania 20A w połączeniu ze „sztukowaną” instalacją może niespodziewanie podgrzać atmosferę w trakcie lotu zbyt mocno. Przypomnę tylko, że większość instrukcji użytkowania w locie w przypadku pożaru proponuje skok ratowniczy. Przy okazji warto wspomnieć, że gdy producent statku powietrznego nie określił inaczej, w przypadku skorzystania z CS-STAN, zmieniając baterię na LiFePo4

spotykamy się z ograniczeniem 160Wh dla jednego akumulatora. Oznacza to, że przy instalacji 12V maksymalna pojemność wynosi 13Ah, na co praktycznie nikt ni zwraca uwagi



Fot. 13 Modyfikacja siedzenia



Fot. 14 Naprawa kabiny - teraz się nie odkleja

CZY CS-STANY TO ROZWIĄZANIE?

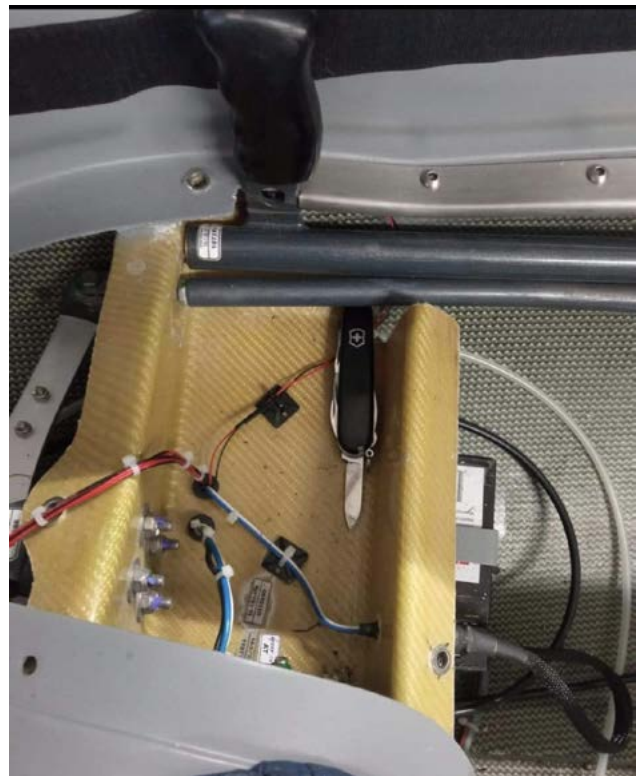
Wspomniałem o korzystaniu z CS-STAN. Co to takiego i czy jest remedium uniwersalnym? Dla lepszego zrozumienia logiki systemu – powtórzę ogólne zasady przeprowadzania obsługi technicznej (czyli w tym przypadku modyfikacji

lub napraw). Każda obsługa musi być przeprowadzona na podstawie jakichś danych obsługowych. Podstawą są dokumenty określone w TCDS (Arkusze Danych Certyfikatu Typu). Zwykle są to: Instrukcja Obsługi Technicznej, Instrukcja Użytkowania w Locie, instrukcje silnika, śmigła. Dokumentami takimi mogą być także biuletyny serwisowe, dyrektywy zgodności czy instrukcje dotyczące wykonania zmiany/naprawy drobnej lub poważnej. Z tych materiałów powinniśmy pozyskać wszelkie niezbędne wiadomości dotyczące sposobu naprawy czy modyfikacji danego statku powietrznego.



Fot. 15 Kolejne danie z menu - kanapka z przyrządów

Niestety nie zawsze znajdziemy tam gotowe rozwiązanie – skutek galopującego rozwoju techniki lotniczej. Dla najczęściej występujących przypadków Agencja (EASA) wydała dokument CS-STAN, który opisuje sposoby modyfikacji i napraw, które uznano za standardowe i można je zastosować, gdy brak jest procedur wydanych przez producenta. Są to metody standardowe, co nie oznacza, że uniwersalnie i można



Fot. 16 Kontrola narzędzi jest częścią obsługi technicznej



Fot. 17 Zatentowane - z pewnością instrukcja napraw nie była lekturą obowiązkową

je zastosować dla każdego statku powietrznego. Naprawa lub modyfikacja przede wszystkim nie może być w konflikcie z danymi producenta, więc to mit, że „na CS-STANie mogę wszystko”. Tak samo jak mitem jest, że na tej podstawie wszystko to może zrobić sam pilot-właściciel. Niestety, w większości przypadków na końcu procedury CS-STAN znajdziemy zdanie „This SC is not suitable for the release to service of the aircraft by the pilot-owner”, co oznacza, że tylko licencjonowany personel może podjąć się takiego zadania. Pilotom-właścicielom pozostają takie drobności jak zmiana żarówki, dętki czy poduszki na siedzeniu. Często oryginalne dane obsługowe producenta pozwalają na więcej, więc powołując się na CS-STAN sami strzelamy sobie w kolano. Tu chciałbym zwrócić uwagę na pewne zaszłości, wynikające ze starego systemu prawnego (szczególnie niemieckiego), który już nie istnieje. W wielu biuletynach dopuszcza się wykonanie danej obsługi przez pilota-właściciela z dopiskiem „All instructions are to be inspected and entered in the aircraft logs by a licensed inspector” lub „Die ordnungsgemäße Durchführung der Maßnahmen ist von einem Prüfer mit entsprechender Berechtigung zu prüfen und in den Betriebsaufzeichnungen zu bescheinigen”. Co należy rozumieć, że wykonane prace winny być sprawdzone i potwierdzone w dokumentacji przez upoważnionego/licencjonowanego inspektora. W świecie EASA takie zapisy nie mają racji bytu i należy je czytać jako „prace wykonane przez pilota-właściciela powinny być zweryfikowane przez upoważniony personel poświadczający”. Musimy więc poprosić odpowiedniego mechanika aby zweryfikował naszą pracę i wystawił odpowiednie poświadczenie.

Mam nadzieję, że artykuł ten przybliżył nieco problematykę związaną z możliwością obsługi statku powietrznego przez pilotów-właścicieli. Z pewnością nie wyczerpuje on wszystkich zagadnień i nie podaje gotowych rozwiązań

i odpowiedzi, których należy szukać przede wszystkim w przytoczonych przepisach oraz publikowanych do nich AMC. Dziękuję Maciejowi Malarczykowi za pomoc w zebraniu materiałów do publikacji.

Artur Szlachta
Departament Techniki Lotniczej

PODSUMOWNIE POKAZÓW LOTNICZYCH oraz LOTÓW AKROBACYJNYCH w 2024 r.

Pokazy lotnicze są wydarzeniem przyciągającym wielu pasjonatów lotnictwa, a także osoby niezwiązane z awiacją. Najwięcej pokazów organizowanych jest w sezonie letnim, głównie w wakacje. Z uwagi na bezpieczeństwo publiczności i pilotów pokazy lotnicze muszą odbywać się zgodnie z określonymi przepisami przedstawionymi w niniejszym podsumowaniu.

Definicję pokazu lotniczego zawiera art. 123 ust. 1a, Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z 2024 r. poz. 731 i 1222 oraz z 2025 r. poz. 31). Brzmi ona następująco:

Przez pokaz lotniczy należy rozumieć loty statków powietrznych organizowane dla publiczności w celu zademonstrowania sprzętu lotniczego lub umiejętności pilotów, które nie są:

- 1) wykonywane wyłącznie w ramach szkolenia lub treningu;*
- 2) organizowane wyłącznie w celach handlowych lub zawodowych.*

Przed przystąpieniem do organizacji pokazu lotniczego należy złożyć do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego stosowny wniosek lub zgłosić zamiar jego przeprowadzenia w postaci powiadomienia. Ustawa zgodnie z art. 123 przewiduje dwa rodzaje pokazów lotniczych:

✈ *ust. 1b. Na wniosek organizatora pokazów lotniczych, złożony co najmniej na 30 dni przed planowanym terminem pokazu, zawierający ich program, Prezes Urzędu wyraża zgodę na ich przeprowadzenie, jeżeli spełnione są wymogi bezpieczeństwa określone w przepisach wydanych na podstawie ust. 1f;*

✈ *ust. 1c. Zgodę, o której mowa w ust. 1b, Prezes Urzędu wydaje w drodze decyzji administracyjnej.*

oraz

✈ *1d. Nie wymagają zgody Prezesa Urzędu pokazy lotnicze organizowane dla publiczności na terenie, na którym liczba udostępnionych przez organizatora miejsc dla osób wynosi mniej niż 1000. O zamiarze zorganizowania takich pokazów należy jednak powiadomić Prezesa Urzędu na co najmniej 14 dni przed planowanym terminem pokazu wraz z podaniem programu.*

Różnica w tych dwóch rodzajach pokazów lotniczych, skutkuje odmiennymi przepisami oraz innym tokiem postępowania administracyjnego. Jest to istotne ze względu na wymagane dokumenty, które należy złożyć w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego.

Wszelkie podejmowanie działań zmierzających do organizacji i przeprowadzenia pokazów lotniczych bez wymaganej zgody lub powiadomienia o zamiarze zorganizowania pokazu z udziałem publiczności jest nielegalne i niezgodne z obowiązującymi przepisami prawa.

Wykonywanie lotów szkolnych lub treningowych przy okazji imprez z udziałem publiczności nosi już znamiona pokazu lotniczego. Organizatorzy tego rodzaju imprez są zobowiązani do spełnienia niezbędnych wymagań zawartych w Rozporządzeniu Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. – w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz.U. z 2022 r. poz. 768).

Lokalne władze wydając decyzję na zorganizowanie imprezy masowej na terenach lotnisk, lądowisk lub terenach wydzielonych powinny

dopilnować, by organizator zapraszając publiczność stosował przepisy Ustawy z dnia 20 marca 2009 r. – o bezpieczeństwie imprez masowych (Dz.U. z 2023 r. poz. 616), eliminując w ten sposób ryzyko związane z oddziaływaniem działalności lotniczej na uczestników imprezy.

Jak należy zorganizować legalny pokaz lotniczy?:

1. Złożyć wniosek lub powiadomienie do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, jeśli planowane jest zorganizowanie działalności z udziałem publiczności i statków powietrznych.
2. Nie mylić lotniczej działalności statutowej z pokazem lotniczym. Przerwać swoją działalność, jeśli obok trwa impreza z udziałem publiczności lub zgłosić ją jako pokaz lotniczy.
3. Pamiętać, że demonstrowanie sprzętu lotniczego lub umiejętności pilotów dla zgromadzonej publiczności jest pokazem lotniczym i wymaga zgody lub podlega powiadomieniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.
4. Zadzwoń do Urzędu Lotnictwa Cywilnego 22 520 72 93 lub 22 520 75 68, jeśli chcemy zorganizować legalny pokaz lotniczy. Pracownicy ULC udzielą niezbędnych informacji.

Organizacja pokazów lotniczych bez zgody Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego podlega karze pieniężnej, zgodnie z art. 209r, Ustawy – Prawo lotnicze. Dochodzi niestety do naruszenia wspomnianego artykułu i w roku 2024 jeden organizator takich pokazów został ukarany administracyjną karą pieniężną.

W wspomnianym 2024 r. odbyło się łącznie 40 pokazów nadzorowanych przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Pokazy lotnicze oraz loty akrobacyjne realizowano na podstawie art. 123 ust. 1b i ust. 1d, Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z 2024 r. poz. 731 i 1222 oraz z 2025 r. poz. 31) oraz na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej

z dnia 16 maja 2013 r. – w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz.U. z 2022 r. poz. 786).

Podczas sezonu pokazów lotniczych w roku 2024 r. złożono do Prezesa ULC łącznie 72 wnioski wraz z powiadomieniami na pokazy lotnicze, obniżenia wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu oraz na obniżenie minimalnej wysokości lotów akrobacyjnych na wysokości mniejszej niż 300 m nad poziomem terenu nad lotniskiem/w strefie akrobacji, z czego:

➔ 22 Wnioski o wyrażenie zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1b, Ustawy – Prawo lotnicze;

➔ 22 Wnioski o wyrażenie zgody na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1b, Ustawy – Prawo lotnicze;

➔ 29 Powiadomień Prezesa Urzędu o zamiarze przeprowadzenia pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1d, Ustawy – Prawo lotnicze;

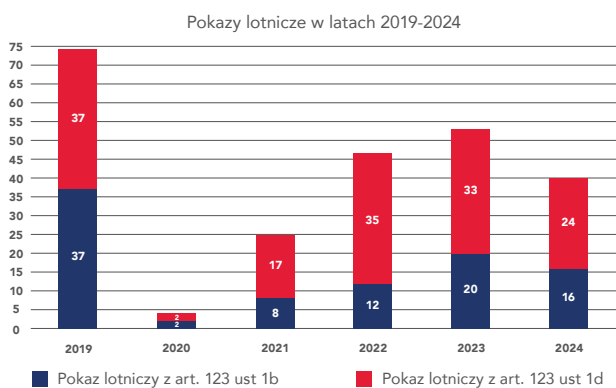
➔ 20 Wniosków o wyrażenie zgody na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu z art. 123 ust. 1d, Ustawy – Prawo lotnicze;

➔ 21 Wniosków o wyrażenie zgody na obniżenie minimalnej wysokości lotów akrobacyjnych na wysokości mniejszej niż 300 m nad poziomem terenu nad lotniskiem/w strefie akrobacji, zgodnie z Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. – w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych (Dz. U. z 2022 r. poz. 786).

Prezes Urzędu wydał łącznie 74 decyzje i zgody na pokazy lotnicze, obniżenia wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu oraz na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych nad lotniskiem lub w odległości do 1 km od jego granicy.

Wyszczególniając wydano:

- ✈ 18 Decyzji administracyjnych Prezesa Urzędu wyrażających zgodę na przeprowadzenie pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1b, Ustawy – Prawo lotnicze;
- ✈ 17 Zgód Prezesa Urzędu, na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1b, Ustawy – Prawo lotnicze;
- ✈ 8 Zgód Prezesa Urzędu, na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie pokazu lotniczego z art. 123 ust. 1d, Ustawy – Prawo lotnicze;
- ✈ 21 Zgód Prezesa Urzędu, na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych w strefie akrobacji oraz na obniżenie wysokości lotów akrobacyjnych nad lotniskiem lub w odległości do 1 km od jego granicy.



Wykres przedstawia zestawienie pokazy lotniczych, które odbyły się w latach 2019 – 2024. Wyraźnie widoczny jest stopniowy wzrost organizowanych pokazy lotniczych od roku 2020 do roku 2023, kiedy to wprowadzono stan epidemii w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa COVID-19. W 2024 roku odbyło się mniej pokazy lotniczych w porównaniu do ubiegłego roku 2023, ze względu na odwołanie pokazy lotniczych organizowanych przez oraz przy współudziale SZ RP.

Liczba złożonych wniosków w odniesieniu do odbytych pokazy lotniczych lub wydanych decyzji w 2024 roku różni się ze względu na sześć przypadków, w których organizatorzy odwołali pokazy lotnicze pomimo wydanych decyzji, na przeprowadzenie pokazu zgodnie z art. 123 ust 1b. Kolejna rozbieżność również wynika z odwołania przez organizatorów pięciu pokazy lotniczych z art. 123 ust. 1d. oraz w dwu przypadkach Prezes Urzędu

Lotnictwa Cywilnego nie wyraził zgody na przeprowadzenie pokazu lotniczego, ze względu na nieusunięcie braków formalnych w złożonych wnioskach.

Dlatego ważne jest spełnienie wymogów formalnych podczas składania wniosku do Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w celu uniknięcia pozostawienia sprawy bez rozpoznania. Niestety, często organizatorzy składają wnioski do Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego bez pełnej dokumentacji lub nawet tylko jako akt rejestracji w ostatnim możliwym dniu, z pominięciem wymaganych załączników. W wielu przypadkach wymaga się od wnioskodawców uzupełnienia brakujących dokumentów nawet w przeddzień pokazu lotniczego.

Rosnące z roku na rok doświadczenie w organizacji i prowadzeniu pokazy lotniczych spowodowało, że w sezonie 2024 Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wystosował 28 wezwań (o 19 mniej do ubiegłego 2023 r. – w którym było ich 47), do uzupełnienia braków formalnych. Pomimo wystąpienia znacznej tendencji spadkowej dotyczącej uzupełnienia wspomnianych braków w składanych wnioskach i powiadomieniach organizatorzy pokazy lotniczych nadal mają problemy z przygotowaniem prawidłowej oraz kompletnej dokumentacji, a w szczególności realizacji niektórych wymagań. Obszarem, który w dalszym ciągu stanowi największe problemy podczas składania niezbędnej dokumentacji do przeprowadzenia pokazy lotniczych jest szeroko pojęte planowanie pokazu lotniczego, na które składa się wiele elementów. Organizator posiadający odpowiednie doświadczenie w zarządzaniu zasobami ludzkimi, zarządzaniu projektami oraz dużymi przedsięwzięciami lotniczymi powinien być świadomy o potrzebie wygospodarowania odpowiedniego czasu na dokładne zaplanowanie wszystkich aspektów wydarzenia. Zgodnie z §10. ust. 1. Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 16 maja 2013 r. – w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazy lotniczych (Dz. U. z 2022 r. poz. 786), organizator pokazu

lotniczego zwraca się do instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego z wnioskiem o wydzielenie przestrzeni powietrznej dla strefy pokazu lotniczego, ustalenie trasy pokazu lotniczego, tras dolotowych i strefy zrzutu na potrzeby pokazu lotniczego, w terminie do:

1. 90 dni kalendarzowych przed rozpoczęciem pokazu lotniczego – w przypadku pokazu lotniczego, w którym przewiduje się udział więcej niż 50 samolotów lub śmigłowców;
2. 10 dni roboczych przed rozpoczęciem pokazu lotniczego – w przypadku pozostałych pokazów lotniczych.

Organizator pokazu lotniczego powinien najpóźniej do 30 lub 14 dni poprzedzających pokaz lotniczy złożyć wniosek, zgodnie z art.123 ust. 1b, lub powiadomienie zgodnie z ust. 1d, Ustawy – Prawo lotnicze i wskazać w nim dyrektora pokazu lotniczego, który jest odpowiedzialny za bezpieczną organizację oraz wykonanie operacji lotniczych podczas pokazu lotniczego. To dyrektor pokazu wybiera do współpracy osoby funkcyjne zgodnie z ich kompetencjami, aby stworzyć doświadczony i zgrany zespół. Karty uczestników pokazu powinny być przekazane przez pilotów jako forma deklaracji uczestnictwa w pokazie, przed złożeniem wniosku przez organizatora. Informacje zawarte na tych kartach stanowią podstawę do dokładnego zaplanowania pokazu oraz umożliwiają poprawne przygotowanie wniosku przez organizatora. Po otrzymaniu kart uczestnika określa się program akrobacji indywidualnej, minimalne wysokości lotów akrobacyjnych, a następnie przygotowuje się stosowny wniosek z programem pokazu, który pozwoli na uzyskanie zatwierdzenia minimalnych wysokości lotów, zgodnych zarówno z propozycjami pilotów, jak i akceptacją dyrektora pokazu.

Kolejny problem podczas weryfikacji wniosków stanowi analiza ryzyka, która powinna wynikać z oceny zagrożeń i ich skutków w kontekście

pokazu lotniczego, z uwzględnieniem zaleceń i ograniczeń. Po przeprowadzonej prawidłowo analizie ryzyka, na jej podstawie należy sporządzić Plan Reagowania Awaryjnego, obejmujący plan zarządzania zdarzeniami w trakcie lub po zaistnieniu sytuacji awaryjnej, który jest kluczowy w sytuacjach kryzysowych na pokazach lotniczych. Efektywne reagowanie na sytuacje awaryjne zaczyna się od starannego planowania, uwzględniając specyfikę statków powietrznych, skali pokazu, lokalizacji i charakterystyki wydarzenia. W planie reagowania awaryjnego powinny być określone konkretne zadania i obowiązki osób odpowiedzialnych za zachowanie bezpieczeństwa zarówno podczas działań ratunkowych, jak i przy przywracaniu normalnego przebiegu operacji lotniczych.

Dane zebrane za 2024 r. pokazują, że ilość statków powietrznych biorących udział w dynamicznym pokazie lotniczym wyniosła 514. Inspektorzy Urzędu Lotnictwa Cywilnego przeprowadzili 8 kontroli pokazów lotniczych i w żadnym przypadku nie zawieszono oraz nie przerwano pokazu lotniczego.

W 2025 roku planowane są kolejne warsztaty dotyczące pokazów lotniczych, na które zapraszamy nie tylko organizatorów pokazów, ale także załogi lotnicze biorące udział w pokazach lotniczych, osoby funkcyjne, służby ochrony i inne zainteresowane osoby. Szkolenie odbywa się przed rozpoczęciem sezonu pokazów lotniczych na przełomie marca/kwietnia. Szczegóły dotyczące wydarzenia, w tym terminy i zasady uczestnictwa, będą dostępne na stronie internetowej ULC. Zachęcamy na wspólne pogłębianie wiedzy i umiejętności w zakresie bezpiecznego przeprowadzania pokazów lotniczych.

Robert Zawadzki
Departament Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym

„Houston, mamy problem...”

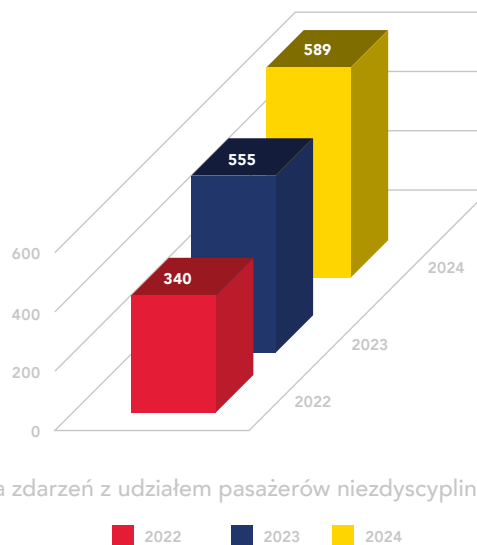


W ciągu ostatnich lat obserwuje się nasilenie agresywnych zachowań osób podróżujących drogą lotniczą. Niemal każdego dnia w serwisach informacyjnych napotykamy artykuły dotyczące bójek na pokładach samolotów lub innych form przemocy stosowanych przez awanturujących się pasażerów. Problem ten ma zasięg globalny. Skokowy wzrost liczby incydentów z udziałem agresywnych pasażerów nastąpił wraz z przywróceniem pasażerskich połączeń lotniczych w okresie trwania pandemii Covid-19. Ten negatywny trend obserwowany był zarówno na pokładach statków powietrznych, jak i na terenie portów lotniczych, podczas odprawy biletowo - bagażowej i kontroli bezpieczeństwa. Wówczas, głównym powodem tego nieakceptowalnego zjawiska było negowanie przez pasażerów wymogów sanitarnych, związanych z koniecznością noszenia masek ochronnych w czasie lotu i w trakcie przebywania na terenie lotniska. Negatywne emocje wśród znacznej części pasażerów wywoływał także obowiązek wypełniania kart lokalizacji pasażera i, w późniejszym okresie pandemii, obowiązek okazywania certyfikatów szczepień przeciwko Covid-19, który stanowił jeden z warunków odbycia podróży lotniczej.

Wraz z odbudową przewozów pasażerskich po pandemii koronawirusa, ten negatywny trend niestety ulega nasileniu. Agresja słowna pasażerów, tak

często spotykana na pokładach samolotów i na terenie lotnisk, ustępuje miejsca przemocy fizycznej, a w skrajnych przypadkach akty wandalizmu popełniane przez agresorów, stają się realnym zagrożeniem dla bezpieczeństwa załóg lotniczych, personelu obsługi naziemnej, współpasażerów i samej operacji lotniczej. Bójka na pokładzie samolotu wywołana przez pasażerów może skutkować podjęciem przez dowódcę statku powietrznego decyzji o lądowaniu zapobiegawczym/awaryjnym na lotnisku zapasowym. Oprócz tego, że generuje to ogromne koszty operacyjne dla przewoźnika lotniczego, to w niektórych warunkach (np. pogodowych), może stać się jednym z czynników mogących, pośrednio lub bezpośrednio, przyczynić się do wypadku lotniczego. Największe zagrożenie dotyczy lotów długodystansowych.

Analiza ponad 24 500 raportów dotyczących incydentów związanych z pasażera-



liczba zdarzeń z udziałem pasażerów niezdyscyplinowanych

Statystyka Urzędu Lotnictwa Cywilnego powstała w oparciu o raporty otrzymane od Straży Granicznej, lata 2022 – 2024 (dane do 11 grudnia 2024 r).

mi naruszającymi warunki przewozu, które otrzymało Międzynarodowe Stowarzyszenie Przewoźników Powietrznych (IATA Unruly Passengers Fact Sheet) od ponad 50 przewoźników

lotniczych wykazała, że w 2023 r. odnotowano 1 incydent na każde 480 lotów. Dla porównania, w 2022 r. był to 1 incydent na 568 lotów.

Raporty Straży Granicznej, przekazywane do Urzędu Lotnictwa Cywilnego wskazują, że również w Polsce liczba zdarzeń z udziałem niesfornych pasażerów zwiększa się z roku na rok.

Nieodpowiedzialne zachowanie pasażerów stwarza problemy także zarządzającym portami lotniczymi. Drugi rok z rzędu, Urząd Lotnictwa Cywilnego odnotowuje wyraźny wzrost zdarzeń związanych z przekazywaniem przez pasażerów fałszywych informacji pracownikom agentów obsługi naziemnej oraz pracownikom służby ochrony lotniska, o posiadaniu przedmiotów zabronionych w bagażu (np. „bomby”, materiałów wybuchowych). Ten z pozoru „niewinny żart”, niesie za sobą szereg konsekwencji zarówno dla pasażera, jak i dla służb odpowiadających za bezpieczeństwo w porcie lotniczym. Musimy pamiętać, że każda informacja o zagrożeniu jest traktowana bardzo poważnie. Do końca listopada 2024 r. odnotowano 214 zdarzeń tego typu. Poinformowanie pracownika odprawy biletowo-bagażowej o posiadaniu w bagażu przedmiotów zabronionych wiąże się z wezwaniem Służby Ochrony Lotniska lub funkcjonariuszy służb państwowych, którzy każdorazowo przeprowadzają szczegółową kontrolę podróżnego i należącego do niego bagażu kabinowego i rejestrowanego. Zazwyczaj w takiej sytuacji podejmowana jest decyzja o wycofaniu pasażera z rejsu. Na pasażera nakładany jest mandat karny lub, jeżeli pasażer odmawia jego przyjęcia, kierowany jest wniosek do sądu o ukaranie osoby za popełnione wykroczenie. Jeżeli fałszywa informacja o posiadaniu przedmiotów zabronionych w bagażu podręcznym przekazywana jest w trakcie kontroli bezpieczeństwa, punkt kontroli bezpieczeństwa może zostać zamknięty, pasażerowie ewakuowani, a pasażer udzielający fałszywej informacji wycofywany z rejsu. Na tym etapie udzielenie przez pasażera fałszywej informacji może wiązać się bezpośrednio z opóźnieniem lotu spowodowanym

koniecznością odnalezienia i wyładowania z luku bagażowego samolotu bagażu rejestrowanego „żartownisia”. Ewakuacja punktu kontroli bezpieczeństwa niesie za sobą także ryzyko opóźnienia innych rejsów bądź niezabrania na pokład pasażerów, którzy musieli zostać ewakuowani z terenu lotniska ze względu na niewybredny „psikus”.

Poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczej stanowi także przekazanie nieprawdziwej informacji o podłożeniu bomby na pokładzie samolotu, zwłaszcza jeśli znajduje się on w powietrzu. Przykładem negatywnego przebiegu zdarzeń związanych z udzieleniem fałszywej informacji o zagrożeniu bombowym na pokładzie samolotu jest incydent, który miał miejsce 20 lipca 2022 r. na pokładzie lotu WizzAir W65058 z Bari do Krakowa. Załoga, po otrzymaniu informacji o zagrożeniu bombowym, wykonała lądowanie awaryjne na lotnisku w Budapeszcie, gdzie ze względu na brak koordynacji działań służb naziemnych związanych z tym typem zagrożenia, załoga zmuszona była aktywować trapy ewakuacyjne w celu umożliwienia pasażerom opuszczenia pokładu samolotu. W trakcie ewakuacji, prowadzonej przy użyciu trapów, kilku pasażerów feralnego lotu, zostało poważnie rannych. Opisany przypadek, jak i wiele podobnych zdarzeń, pokazuje, że każda niespodziewana sytuacja w lotnictwie niesie ze sobą dodatkowe, nieprzewidywalne zagrożenia.

Agresja

Odwołując się do zjawiska agresji, należy zwrócić uwagę, że psychologowie definiują ją jako intencjonalne zachowanie mające na celu spowodowanie szkody fizycznej lub psychicznej. Czynników sprzyjających agresywnemu zachowaniu pasażerów może być tak wiele, jak wielu jest pasażerów. Agresja bądź niezadowolenie prowadzące do destrukcyjnego postępowania pasażera w trakcie podróży lotniczej, może być wywołane zmęczeniem, odurzeniem napojami alkoholowymi lub innymi substancjami psychoaktywnymi, strachem przed lataniem,

problemami natury psychicznej, frustracją spotęgowaną koniecznością przebywania w tłumie, hałasem lub uciążliwym zachowaniem współpasażerów (np. kopanie poprzedzającego fotela). Iskrą zapalną konfliktu może stać się kilkuminutowe opóźnienie lotu, zbyt wysoka temperatura lub zbyt niska wilgotność powietrzna w kabinie pasażerskiej samolotu.

Protokół Montrealski



Problem związany z pasażerami naruszającymi warunki przewozu nie jest jednak nowy. Należy zauważyć, że w 2014 r., w trakcie trwania Międzynarodowej Konferencji Prawa Lotniczego, która odbyła się w dniach 26 marca – 4 kwietnia w Montrealu, Państwa Członkowskie Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), mając na uwadze rosnącą liczbę i skutki zdarzeń związanych z zakłóceniem operacji lotniczych przez awanturniczących się pasażerów, przyjęły *Protokół zmieniający zapisy Konwencji w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych sporządzonej dnia 14 września 1963 r. w Tokio, tzw. Protokół Montrealski*. Jednym z podstawowych założeń Protokołu Montrealskiego, było rozszerzenie jurysdykcji państw nad przestępstwami i czynami bezprawnymi popełnionymi na pokładzie statku powietrznego w taki sposób, aby obejmowała ona nie tylko państwo rejestracji statku powietrznego, ale także państwo lądowania statku powietrznego i państwo operatora, w sytuacji gdy przestępstwo lub czyn bezprawny zostały popełnione na pokładzie statku powietrznego wynajętego bez załogi

do najemcy (tzw. dry lease). Do 2014 r., Konwencja tokijska z 1963 r. umożliwiała karanie uciążliwych pasażerów, wyłącznie w państwie rejestracji statku powietrznego, co utrudniało możliwość dochodzenia roszczeń przewoźnikom lotniczym wobec osób, które popełniły na pokładzie ich samolotu czyn bezprawny. Ten stan rzeczy sprzyjał kulturze bezkarności. Podkreślić należy, że powyższa zasada nie dotyczyła szczególnie poważnych przestępstw, objętych traktatami międzynarodowymi, takich jak porwanie czy sabotaż.

Dotychczas Protokół Montrealski został ratyfikowany przez 47 państw ze wszystkich regionów świata. W odpowiedzi na postulaty polskich przewoźników lotniczych, w 2024 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego rozpoczął proces ratyfikacji Protokołu.

Lepiej zapobiegać

Przyjęcie Protokołu to jedno z narzędzi mających na celu przeciwdziałanie bezkarności agresywnych pasażerów. Zdaniem przedstawicieli polskich przewoźników lotniczych, dodatkowym narzędziem, pomocnym w zwalczaniu tego negatywnego zjawiska, byłoby także stworzenie w prawie krajowym katalogu zachowań niedozwolonych, które najczęściej popełniane są przez pasażerów, a następnie przyporządkowanie do nich narzędzi prawnych. Narzędzia te powinny mieć skutek odstraszający i nie pozostawiać bezkarnymi osób popełniających czyny bezprawne, czy to na pokładzie statku powietrznego czy na terenie lotniska. W tym miejscu należy zaznaczyć, że obowiązująca legislacja międzynarodowa, unijna i krajowa, nie określa w sposób jednoznaczny wykazu niepożądanych zachowań pasażera, za które powinien on ponieść odpowiedzialność karną. Być może dużo lepszym rozwiązaniem byłoby wprowadzenie przepisów w tym zakresie na poziomie europejskim. Gwarantowałyby to jednolite zasady postępowania z agresywnymi klientami przewoźników

lotniczych i portów lotniczych we wszystkich państwach członkowskich Unii Europejskiej.

Definicje

Jak zatem definiuje się pasażerów stosujących przemoc werbalną lub fizyczną w lotnictwie? Odpowiedź na to pytanie nie jest tak prosta, jak mogłoby się wydawać.

Załącznik 17 do Konwencji chicagowskiej – Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (załącznik do obwieszczenia nr 3/2024 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 2 lutego 2024 r), definiuje pasażera uciążliwego (ang. Disruptive passenger), jako pasażera, który nie przestrzega zasad postępowania w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego, lub który nie stosuje się do poleceń personelu portu lotniczego lub członków załogi i tym samym zakłóca porządek i dyscyplinę w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego. Definicja ta sformułowana jest w sposób ogólny, co daje szerokie pole interpretacji i często utrudnienia ukaranie osoby, ponieważ trudno jest przypisać do niej katalog wykroczeń i przestępstw, o których mowa w polskich przepisach, m.in. Kodeksie Karnym i Kodeksie Wykroczeń. Co więcej, definicja ta nie została wdrożona do przepisów europejskich.

Przepisy rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 300/2008 z dnia 11 marca 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie ochrony lotnictwa cywilnego i uchylającej rozporządzenia 2320/2002 (Dz.U. L 97 z 9.4.2008 z późn. zm.), wprowadzają pojęcie pasażera potencjalnie uciążliwego (ang. Potentially disruptive passenger). Pojęcie to obejmuje katalog osób deportowanych, uznanych za nieuprawnione do przekroczenia granicy ze względów imigracyjnych albo tymczasowo aresztowanych, aresztowanych lub zatrzymanych lub pozbawionych wolności. Niejednokrotnie pasażerom potencjalnie uciążliwym w trakcie lotu towarzyszy eskorta funkcjonariuszy Policji lub innej

służby państwowej np. Straży Granicznej, której zadaniem jest, zagwarantowanie spokojnego przebiegu operacji lotniczej z eskortowanym pasażerem przewożonym na pokładzie samolotu.

O wiele szerszą definicję dotyczącą pasażerów niezdyscyplinowanych (ang. Unruly passenger), możemy znaleźć w dokumencie Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) - Policy Statement in the Field of Aviation Security ECAC.CEAC Doc No. 30 (Part II), 13th edition/May. Zgodnie z tym dokumentem, pasażer niezdyscyplinowany to osoba, która na pokładzie cywilnego statku powietrznego, od momentu zamknięcia drzwi przed startem do momentu otwarcia drzwi po wylądowaniu, popełnia następujący akt: napaść, zastraszanie, groźby lub umyślną lekkomyślność zagrażającą porządkowi lub bezpieczeństwu osób lub mienia, napaść, zastraszanie, groźby lub ingerencję w stosunku do członka załogi wykonującego swoje zadania lub utrudnia mu wykonywanie tych zadań, umyślną lekkomyślność lub szkodę w statku powietrznym, jego oprzyrządowaniu lub w jego strukturach i sprzęcie, w zakresie powodującym zagrożenie porządku i bezpieczeństwa statku powietrznego i znajdujących się na pokładzie osób, ogłoszenie informacji, która jest nieprawdziwa, a zagraża bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu, nieprzestrzeganie komend lub zaleceń wydawanych zgodnie z obowiązującymi przepisami, związanych z bezpieczeństwem, porządkiem lub prawidłowym przebiegiem lotu. W powyższej definicji przytoczony został szereg zachowań pasażerów, który mógłby posłużyć za katalog precyzujący zachowania wpływające negatywnie na bezpieczeństwo zarówno na pokładzie samolotu, jak i terenie lotniska, za które należałoby wymierzać karę. Niemniej jednak musimy pamiętać, że dokument ECAC stanowi źródło dobrych praktyk, a nie wiążącego prawa.

Definicja dostępna w dokumencie ECAC Doc. 30 wywodzi się z załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 820/2008 z dnia 8 sierpnia 2008 r. ustanawiającego środki w celu wprowadzenia w życie

wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego. Przepisy te zostały ostatecznie zastąpione rozporządzeniem wykonawczym Komisji (UE) nr 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającym szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz.U. L 299 z 14.11.2015 z późn. zm.). Znowelizowane przepisy europejskie usunęły w całości pojęcie pasażera niezdyscyplinowanego.

W kontekście zdarzeń mających miejsce w portach lotniczych należy zwrócić uwagę na przepis art. 186b ust. 5 pkt. 4 lit. a) ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (t.j. Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z 2024 r. poz. 731, 1222), który odnosi się do osób naruszających warunki bezpieczeństwa na lotnisku oraz pasażerów naruszających warunki przewozu. Bardziej szczegółowe odniesienie w tym zakresie zawarte jest w § 34 ust. 13 załącznika do rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 2 grudnia 2020 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego (t.j. Dz.U. z 2023 r. poz. 774). Zgodnie z przytoczonym przepisem przez osobę naruszającą warunki bezpieczeństwa lotniska rozumie się osobę, która w trakcie przebywania na terenie lotniska przez swoje zachowanie: zagraża porządkowi lub bezpieczeństwu osób i mienia lub utrudnia wykonywanie obowiązków osobom zatrudnionym lub pełniącym służbę w terminalu oraz w innych obiektach infrastruktury lotniska, lub uszkadza elementy terminalu pasażerskiego, jego wyposażenie lub sprzęt oraz inne obiekty infrastruktury lotniska, jeżeli może to zagrazić bezpieczeństwu osób i mienia, lub narusza zarządzenia porządkowe dotyczące bezpieczeństwa na lotnisku. Przytoczona definicja również wydaje się nie być pomocna w precyzyjnym zidentyfikowaniu zachowań, które powinny podlegać konkretnym narzędziom penalizacji.

Katalog zagrożeń

Z analizy raportów Straży Granicznej wynika, że obecnie do najczęściej nieakceptowalnych zachowań pasażerów na pokładach

statków powietrznych, zaliczyć należy nie tylko przemoc słowną lub fizyczną w stosunku do załóg lotniczych lub współpasażerów, ale także:

a) odmowę podporządkowania się poleceniom wydawanym przez członków załogi statku powietrznego odnoszącym się do bezpieczeństwa operacji lotniczej (np. niezapięcie pasów bezpieczeństwa na polecenie załogi);
b) świadome przekazanie na pokładzie statku powietrznego fałszywej informacji o posiadaniu przedmiotów lub materiałów zabronionych do przewozu (takich jak, bomby, granaty);
c) nadmierne spożycie alkoholu lub pozostawianie pod wpływem substancji psychoaktywnych, w stopniu uniemożliwiającym przeprowadzenie sprawnej ewakuacji pasażera z pokładu samolotu;
d) niszczenie lub kradzież wyposażenia statku powietrznego, co uniemożliwia kontynuację operacji lotniczej (np. kradzież wyposażenia awaryjnego).

Porty lotnicze, prócz fali fałszywych informacji udzielanych personelowi obsługi naziemnej oraz pracownikom służb ochrony lotniska przez pasażerów o posiadaniu przez nich w bagażu kabinowym lub rejestrowanym przedmiotów zabronionych (np. takich jak, granat, wyrzutnia rakiet czy pistolet maszynowy), mają do czynienia między innymi z przypadkami:

a) stosowania przemocy werbalnej i fizycznej w stosunku do pracowników agenta obsługi naziemnej lub służb ochrony lotniska;
b) pozostawiania bez opieki bagażu, co może prowadzić do zakłócenia funkcjonowania lotniska;
c) próbami siłowego uzyskania dostępu do tych części portu lotniczego, do których osobie nie przysługuje prawo przebywania; oraz
d) palenia tytoniu i spożywania alkoholu w miejscach niedozwolonych;
e) wnoszenia na teren lotniska, bez stosownego zezwolenia, amunicji i innych przedmiotów zabronionych lub materiałów niebezpiecznych, mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa.

Zmiany w prawie krajowym

Biorąc pod uwagę wzrost częstotliwości i powagi zdarzeń z udziałem pasażerów uciążliwych i związane z tym sugestie polskich przewoźników lotniczych, Urząd Lotnictwa Cywilnego zainicjował zmianę przepisów do ustawy Prawo lotnicze, w której do każdego typu zidentyfikowanych zachowań niedozwolonych została przyporządkowana kara, która ma być skutecznym środkiem zniechęcającym pasażerów do ponawiania działań niezgodnych z prawem. Dotychczas, na podstawie ustawy z dnia 24 sierpnia 2001 r. Kodeks postępowania w sprawach o wykroczenia (t.j. Dz. U. z 2024 r. poz. 977, 1544) oraz ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, na pasażerów „niesfornych” nakładano karę grzywny w formie mandatu karnego, którego górna granica nie przekraczała maksymalnej wysokości 500 PLN. Niestety wysokość nakładanych mandatów nie działała odstrasżająco na pasażerów. Szczególnie, nie były one uciążliwe dla obcokrajowców.

Jednocześnie, wzorem branży kolejowej, projektowana nowelizacja prawa lotniczego, wprowadzi przepisy obejmujące ochronę prawną załóg lotniczych, przewidzianą dla funkcjonariusza publicznego. Dzięki temu, w przypadku naruszenia ich nietykalności cielesnej, czynnej napaści lub znieważenia, w trakcie wykonywania przez nich obowiązków służbowych, zaostrowana zostanie odpowiedzialność karna osób dopuszczających się tych czynów.

Raportowanie

Odnosząc się do raportowania zdarzeń z udziałem pasażerów niezdyscyplinowanych, warto zaznaczyć, że w przypadku konieczności podjęcia działań przez funkcjonariuszy służb państwowych na pokładzie samolotu czy terenie portu lotniczego, przekazywane tym służbom informacje i raporty powinny być jednolite i precyzyjnie opisywać przebieg zdarzenia. Jest to jeden z postulatów Straży Granicznej, dla której raport załogi lotniczej lub pracowników agenta obsługi naziemnej, jest jedną z podstaw podjęcia

interwencji i nałożenia mandatu karnego na agresora. Z tego powodu istotne jest pozyskanie danych osobowych pasażera, i jeśli to możliwe, dostępu do świadków zdarzenia. Jakość zebranych danych oraz ich spójność ma także znaczenie dla skutecznego prowadzenia postępowań sądowych, w których na podstawie sporządzonego opisu incydentu, wnioskuje się o ukaranie pasażera niezdyscyplinowanego lub dochodzenia roszczeń za powstałą z winy pasażera szkodę. Ponadto profesjonaliści zdają sobie sprawę, że w lotnictwie każdy raport związany z bezpieczeństwem, powiększa naszą wiedzę operacyjną i techniczną, co bezpośrednio poprawia świadomość sytuacyjną i pozwala wprowadzać działania proaktywne w naszych organizacjach.

W celu poprawienia jakości tworzonych raportów, należy zastanowić się nad wprowadzeniem do aktualnych szkoleń personelu, zagadnień dotyczących zasad gromadzenia dowodów w trakcie trwania incydentu i sporządzania na ich podstawie rzetelnego opisu zdarzeń. Warto także opracować i wprowadzić do stosowania jasne procedury przekazywania raportów o zaistniałym incydencie zarówno do przewoźnika lotniczego, zarządzającego portem lotniczym, służb porządku publicznego oraz nadzoru lotniczego. Ze względu na brak jednolitego systemu raportowania w zakresie pasażerów naruszających warunki przewozu, nie jest możliwe pozyskanie kompletnych danych dotyczących prawdziwej skali tego problemu. Urząd Lotnictwa Cywilnego otrzymuje informacje na temat zaistniałych incydentów, które miały miejsce na pokładach statków powietrznych w locie do Polski, na terenie polskich portów lotniczych oraz na pokładzie samolotu do momentu jego startu. Niestety polscy przewoźnicy lotniczy często nie zgłaszają incydentów, które wydarzyły się na pokładach ich statków powietrznych w lotach z Polski. W tym kontekście ważne jest nawiązanie współpracy pomiędzy osobami odpowiedzialnymi za organizację ochrony przewozów z przedstawicielami „safety”, odpowiedzialnymi za raportowanie zdarzeń zgodnie z zasadami określonymi w rozporządzeniu 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. Nie możemy zapominać, że ECCAIRS (European Co-ordination Centre for Accident and Incident Reporting System), to narzędzie przeznaczone także do zbierania danych o zdarzeniach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego, które mają taki sam wpływ na bezpieczeństwo operacji lotniczej, jak zdarzenia związane z warunkami meteorologicznymi czy problem z napędem statku powietrznego.

Szkolenia

Innym ważnym aspektem pracy na rzecz zmniejszenia liczby incydentów związanych z pasażerami niezdyscyplinowanymi, jest szkolenie personelu przewoźników lotniczych i zarządzających portami lotniczymi, w tym służby ochrony lotniska z zakresu wczesnej identyfikacji osób, mogących potencjalnie wywołać konflikt na pokładzie samolotu (np. pasażer pod wpływem alkoholu lub środków odurzających). W tym aspekcie niezwykle istotna jest umiejętność odróżnienia osoby znajdującej się pod wpływem alkoholu lub substancji psychoaktywnych od osoby przewlekłe chorej lub z niepełnosprawnościami. Podjęcie decyzji przez pracowników agenta obsługi naziemnej, w porozumieniu z dowódcą statku powietrznego, o uniemożliwieniu wejścia na pokład pasażera, który mógłby zakłócić przebieg lotu, skupia uwagę agresora na personelu naziemnym, lecz zapobiega eskalacji problemu podczas lotu, gdy załoga nie ma wsparcia odpowiednich służb. Dlatego personel mający bezpośredni kontakt z pasażerami powinien być także cyklicznie szkolony z działań wspomagających deeskalację zaistniałego konfliktu i mechanizmów radzenia sobie z napaścią słowną i fizyczną.

Pomocne mogą być także szkolenia z umiejętności negocjacyjnych, samokontroli czy samoobrony. W sytuacji zagrożenia życia i zdrowia, należy umieć ocenić ryzyko, opanować stres i podjąć adekwatne

do zagrożenia działania. Umiejętność radzenia sobie z agresorem i własnym stresem jest niezwykle istotna, szczególnie w przypadku wystąpienia incydentu w powietrzu, gdy ani załoga, ani inni pasażerowie nie mają możliwości poprosić o natychmiastową interwencję służb porządku publicznego. W sytuacjach bardziej prozaicznych, takich jak odmowa podania alkoholu pasażerowi, umiejętne wpłynięcie na wolę pasażera podtrzyma dobre relacje z klientem i nie pozwoli na ewentualne zaostrezenie konfliktu. W przypadku załóg lotniczych, warto wspomnieć także o przeszkoleniu z właściwego stosowania środków przymusu bezpośredniego, o ile przewoźnik lotniczy dopuszcza ich użycie na pokładzie samolotu, w określonych sytuacjach.

Niewiele mniejszą rangę ma także zapoznanie personelu agenta obsługi naziemnej z polityką przewoźnika lotniczego, odnoszącą się do postępowania z pasażerami niezdyscyplinowanymi, w tym z procedurami wycofywania pasażera naruszającego warunki przewozu z rejsu. Znajomość procedur przewoźnika jest gwarantem spójnego działania przedstawicieli tych podmiotów i skutecznej komunikacji w sytuacjach kryzysowych. Ma to szczególne znaczenie przy dużej rotacji pracowników agentów obsługi naziemnej.

Działania edukacyjne



Kolejnym działaniem, które powinno przynieść pozytywne efekty w walce z przemocą w świecie lotniczym jest edukacja społeczeństwa, realizowana między innymi w formie kampanii informacyjnych. Istotne jest, aby informacja na temat

nieakceptowalnych zachowań na pokładach samolotów i terenie lotnisk, była dostępna dla pasażerów, zanim rozpoczną oni swoją podróż lotniczą. Urząd Lotnictwa Cywilnego dostrzegając potrzebę budowania świadomości pasażerów co do nieakceptowalnych w trakcie podróży lotniczej zachowań, podjął działania związane z przygotowaniem kampanii społecznej dedykowanej przedmiotowemu problemowi. Kampanie informacyjne dotyczące „niesfornych” pasażerów przygotowane zostały między innymi przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), Irlandzką Władzę Lotniczą (IAA) czy amerykańską Federalną Administrację Lotnictwa (FAA). W tym kontekście, zalecanym działaniem operatorów lotniczych, jak i zarządzających portami lotniczymi, jest udostępnianie wśród klientów, informacji dotyczącej konsekwencji ich nieakceptowalnych zachowań w formie komunikatów głosowych, broszur informacyjnych czy filmów udostępnianych na terenie terminali pasażerskich i pokładach samolotów. Bardzo ważna w tym obszarze wydaje się także współpraca z przedstawicielami mediów w celu nagłaśniania spraw, w których toczy się postępowanie karne w stosunku do pasażerów, którzy naruszyli zasady bezpieczeństwa w trakcie podróży lotniczej. Informacja o możliwości poniesienia konsekwencji prawnych przez pasażera znacząco wpływa na wyobraźnię potencjalnych agresorów.

Podsumowanie

Problem dotyczący pasażerów niezdyscyplinowanych jest bardzo złożony. Na wielu lotniczych forach głośno artykułuje się, że wandalizm przeniósł się z ulic na pokłady samolotów i na teren lotnisk. Jednocześnie podkreśla się fakt, że w obecnym czasie to nie ataki terrorystyczne stanowią największe zagrożenie dla bezpieczeństwa transportu lotniczego, a agresja i przemoc fizyczna stosowana przez pasażerów naruszających warunki przewozu. Aby zapobiegać temu

negatywnemu trendowi, niezbędne jest podjęcie działań zarówno na poziomie międzynarodowym (np. ratyfikacja Protokołu Montrealskiego), unijnym (np. stworzenie jednolitych przepisów), jak i krajowym (np. zmiany w legislacji, nagłośnienie problemu). Przede wszystkim wyjątkowo ważna wydaje się współpraca branży lotniczej z regulatorami. Dotyczy to raportowania zdarzeń, wzajemnej współpracy w tworzeniu narzędzi prawnych czy edukacji społecznej. Wszystkim nam zależy bowiem na bezpieczeństwie zarówno pracowników branży, jak i jej klientów.

Anna Jankowska
Departament Ochrony w Lotnictwie
Cywilnym

Narzędzie oceny Systemu Zarządzania EASA

PIERWSZA EDYCJA

Jednym z elementów skutecznego wdrażania Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management System, SMS) jest zdolność do monitorowania jego skuteczności w organizacji. W części swojego nadzoru właściwe organy muszą być w stanie to ocenić. We wrześniu 2017 roku EASA opublikowała Narzędzie Oceny Systemu Zarządzania (Management System Assessment Tool, MSAT) dedykowane:

- dokonaniu oceny organizacji podczas początkowej certyfikacji i ciągłego nadzoru¹ oraz
- samoocenie skuteczności własnego SMS lub SMS podwykonawców.

Dokument stworzono na podstawie Narzędzia Ewaluacji Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management System Evaluation Tool) opracowanego przez Grupę SMICG (Safety Management International Collaboration Group)² przy współudziale ekspertów z branży lotniczej i właściwych organów na mocy mandatu ówczesnej Grupy Doradczej EASA ([European Aviation Safety Agency] Regulatory Advisory Group, RAG – przemianowanej na obecny Organ Doradczy Państw Członkowskich EASA– Member States Advisory Body, MAB).³

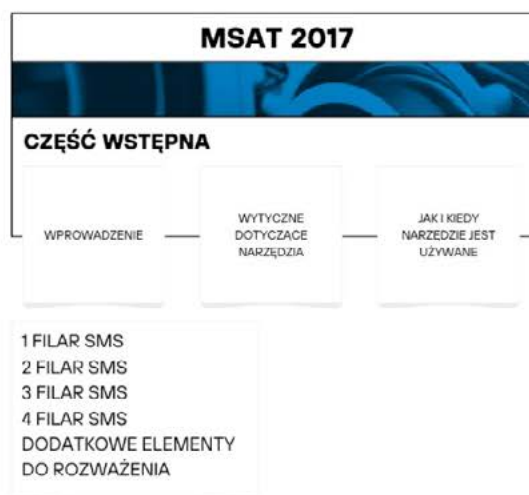
Narzędzie zostało oparte na czterech filarach SMS opisanych w Załączniku 19 oraz Podręczniku Zarządzania Bezpieczeństwem (Doc 9859) ICAO (International Civil Aviation Organization) tj.:

- polityce bezpieczeństwa i jej celach,
- zarządzaniu ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa, zapewnianiu bezpieczeństwa,

- promowaniu bezpieczeństwa.

Na wzór Narzędzia Ewaluacji SMS SMICG określono wskaźniki PSOE, tj.:

- obecny (Present),
- odpowiedni (Suitable) – bez opisów w częściach dotyczących odniesień do Załącznika 19,
- działający (Operating),
- skuteczny (Effective).



Obraz 1 Struktura Narzędzia Oceny Systemu Zarządzania (MSAT), edycja 1, 2017 r.

DRUGA EDYCJA

Pierwszego września 2023 roku ukazała się druga edycja Narzędzia. Przy aktualizacji wzięto pod uwagę:

- opinie użytkowników i wnioski wyciągnięte po wdrożeniu pierwszej edycji,
- najnowsze wersje Załącznika 19 i Podręcznika Zarządzania Bezpieczeństwem (Doc 9859) ICAO, ICAO SSPIA AREA PQ⁴, narzędzie ewaluacji SMICG SMS oraz Rozporządzenie (UE) 2018/1139,

¹ Zob. rozdział: „Jak i kiedy narzędzie jest używane” a w szczególności podrozdziały: „Certyfikacja/wstępne wdrożenie”, „Nadzór bieżący” [w:] EASA Management System Assessment Tool (EASA MSAT) – issue 2

² <https://www.ulc.gov.pl/pl/zaradzanie-bezpieczenstwem/przepisy-i-materialy-doradcze/materialy-doradcze/4334-narzedzie-oceny-systemu-zaradzania-easa> (28.11.2024)

³ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool#group-easa-downloads> (28.11.2024)

- konieczność powiązania zarządzania bezpieczeństwem na poziomie państwa i na poziomie organizacji (w stosownych przypadkach),
- wymogi w zakresie zarządzania bezpieczeństwem wprowadzone w Unii Europejskiej (UE) do przepisów Part-CAMO, Part-145 i Part 21,
- efekty rozwoju zarządzania bezpieczeństwem oraz zaawansowane praktyki oceny SMS⁵.

Ponieważ narzędzie jest bardzo bogate w informacje, w dalszej części artykułu skupiono się na wybranych (lub podkreślonych przez ekspertów EASA) kwestiach i na wskazaniu kierunku zmian.

Analizując budowę drugiej edycji MSAT widać jak dużą wagę przypisano wyjaśnieniom. Do czego służy Narzędzie? Jak poprawnie używać Narzędzia? Czym jest System Zarządzania a czym jest System Zarządzania Bezpieczeństwem? Pierwsze wrażenie przy zetknięciu z tym obszernym dokumentem może prowadzić do dezorientacji. Na czym skupić uwagę? Od czego zacząć?

Nie ma szczególnej kolejności korzystania z różnych sekcji Narzędzia: decyzja o sposobie przeprowadzenia oceny Systemu Zarządzania pozostaje w gestii oceniającego.



Obraz 2 Struktura Narzędzia Oceny Systemu Zarządzania (MSAT), edycja 2, 2023 r.

Autorzy umieścili na końcu części wstępnej krótki rozdział „Szkolenie w zakresie korzystania z narzędzia oceny Systemu Zarządzania”. Warto do niego sięgnąć na początku – jeśli jest to pierwsze zetknięcie z MSAT. Znajduje się tam informacja, że należy zostać przeszkolonym do korzystania z Narzędzia. Osoba, która używa MSAT jest nazywana oceniającym (assessor) i musi być zaznajomiona z podstawami Systemu Zarządzania (Management System, MS) (zob. Załącznik 1 MSAT). Powinna mieć świadomość gdzie w Systemie Zarządzania umiejscowiony jest System Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS) organizacji (dla której przeprowadzi ocenę MS) i rozumieć zasady dotyczące tworzenia efektywnego MS z uwzględnieniem „rozmiaru” podmiotu. Zdobywanie tej świadomości jest „milowym krokiem” w kierunku dokonywania późniejszej, prawidłowej oceny i poprawnego używania Narzędzia.

Twórcy podkreślili, że Narzędzie jest skonstruowane w taki sposób, aby zobowiązać podmiot (EASA woli używać zwrotu „organizacja”, ICAO

⁴ ICAO State Safety Programme Implementation Assessments (SSPIA) - ocena ICAO oparta na wynikach ciągłego monitoringu w ramach Globalnego Programu Kontroli Nadzoru nad Bezpieczeństwem (Universal Safety Oversight Audit Programme [USOAP] Continuous Monitoring Approach [CMA]) - z narzędziem oceny poziomów dojrzałości SSP (tj. programu bezpieczeństwa państwa członkowskiego) od 0 do 5 (SSPIA maturity level assessment tool) w postaci m.in. pytań PQ (protocol questions – SSP PQ) dla danego obszaru audytu; zob. <https://unitingaviation.com/news/safety/what-are-icao-state-safety-programme-implementation-assessments/> [04.12.2024 r.]

⁵ <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool> [09.12.2024 r.]

zaś – „podmiot lotniczy”) i oceniającego do utrzymania **zgodności i wydajności** Systemu Zarządzania⁶. Innymi słowy MS:



- ma posiadać elementy odpowiednie do jego prawidłowego funkcjonowania (**podejście zorientowane na zgodność**),
- ma być sprawny i świadczyć usługi zgodnie z oczekiwaniami (**podejście zorientowane na wydajność**).

Część wstępna wraz z załącznikami Narzędzia stanowi rozbudowany materiał szkoleniowy, przewodnik dla oceniającego. Rozdziały w części wstępnej (tj. „Jak i kiedy narzędzie jest używane”, „Wytyczne dotyczące narzędzia”) zostały wzbogacone – m.in. o nowe podrozdziały np. „Podsumowanie oceny”. Dodane, nowe rozdziały (tj. „WAŻNE: jak używać wytycznych dotyczących narzędzia”, „Szkolenie w zakresie korzystania z narzędzia oceny Systemu Zarządzania”) pokazują jakie wnioski zostały wyciągnięte dzięki komunikacji ze środowiskiem (tzw. feedback ze strony użytkowników). Co podkreśliła Agencja?



W żadnym wypadku narzędzia tego nie można używać jako kontrolnej listy zgodności w celu sprawdzenia, czy wszystkie poszczególne elementy Systemu Zarządzania są na swoim miejscu. Obowiązkiem oceniającego jest odpowiednie wykorzystanie tego narzędzia **WYŁĄCZNIE jako przewodnika** umożliwiającego przygotowanie się przed oceną; wybranie - jeśli to konieczne - tego, co istotne (w oparciu o wielkość, złożoność i charakter operacji) i zapewnienie ogólnej oceny Systemu Zarządzania pod kątem „dojrzałości” [maturity] i „wyników/wydajności” [performance]. **„Bycie zgodnym (przestrzeżenie przepisów)” niekoniecznie oznacza „bycie bezpiecznym”**. Branie pod lupę każdego elementu narzędzia i szczególna weryfikacja każdego procesu „krok po kroku” lub „słowo po słowie”

stwarza ryzyko, że będzie ona zbyt wąska; wprowadza oceniającego w błąd i zmusza do powrotu do kwestii „zgodności”; spycha strukturę organizacji do nieodpowiednio skonfigurowanego lub nadmiernie skomplikowanego Systemu Zarządzania; i ostatecznie mija się z najważniejszym celem: ocenieniem jak bezpieczne są operacje i upewnieniem się, że żadne większe ryzyko nie zostało przeoczone.

Położono nacisk na rozwinięcie zalecenia z wersji z 2017 roku: *Narzędzie oceny może być wykorzystane do oceny dowolnej wielkości organizacji. Należy jednak wziąć pod uwagę wielkość, charakter i złożoność organizacji w celu oceny czy indywidualny wskaźnik SMS jest „odpowiedni”*. Tej kwestii dedykowano Załącznik 2: *„Przewodnik po skalowalności i odpowiedniości”*. Zauważono, że skutkiem ubocznym używania Narzędzia może być adaptowanie przez podmiot zbyt skomplikowanego Systemu Zarządzania. W Przewodniku wytłumaczono, że MS powinien odpowiadać wielkości organizacji, charakterowi i złożoności prowadzonej przez nią działalności a także uwzględniać zagrożenia i związane z nimi ryzyka (nieodłączne dla danego profilu działań). Gdy przyszły oceniający ma już świadomość, że System Zarządzania składa się z podsystemów i funkcjonuje w ramach organizacji, która – **niezależnie od wielkości, złożoności** – jest wystawiana na różne ryzyka (którymi powinna zarządzać), zaczyna rozumieć, czym jest „skalowalność”. To cecha polegająca na adaptowaniu Systemu Zarządzania ze wszystkimi jego elementami (podsystemami, w tym z Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem) do konkretnego kontekstu operacyjnego organizacji. Skuteczność MS będzie zależała od tego, jak odpowiednio zaprojektowano, wdrożono i obsługiwano jego elementy (w tym SMS) – oraz - czy w ogóle istnieją w danym Systemie. Ostateczną odpowiedzialnością organizacji jest wykazanie organowi nadzorującemu, że jej System Zarządzania jest

⁶ Załącznik 1 Narzędzia jest poświęcony wyjaśnieniu różnicy pomiędzy Systemem Zarządzania (MS) a Systemem Zarządzania Bezpieczeństwem (SMS); Unia Europejska propaguje system, zgodnie z którym System Zarządzania obejmuje System Zarządzania Bezpieczeństwem; Załącznik 2 w większości opisuje MS (dopiero siódmy punkt odnosi się bezpośrednio do SMS)

odpowiednio zaprojektowany i odpowiedni do skutecznego działania zgodnie z oczekiwaniami. Jeden system nie pasuje wszystkim (*One system does not fit all*) – ze względu na charakter działalności, operacji, ryzyk [do zarządzania w] organizacji.

W edycji drugiej MSAT, w części dotyczącej filarów SMS, dopracowano opisy poziomów dojrzałości – ze szczególnym uwzględnieniem poziomu „odpowiedniego”. Poniższe porównanie starszej i nowszej wersji tabeli rozdziału 3.3. „Ciągłe doskonalenie SMS” uzmysławia skalę zmian – oraz ewolucję w podejściu do bezpieczeństwa.

Wersja z 2017 roku:

Odniesienia i tekst Załącznika 19			
3.3.1 Podmiot lotniczy monitoruje i ocenia skuteczność działania swojego SMS w celu ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.			
Obecny	Odpowiedni	Działający	Skuteczny
Wdrożono proces monitorowania i sprawdzania skuteczności SMS przy użyciu dostępnych danych i Informacji.		Istnieją dowody na to, że SMS podlega okresowym sprawdzeniom w celu wsparcia oceny jego skuteczności oraz podejmowane są odpowiednie działania.	Przy ocenie skuteczności SMS wykorzystuje się wiele źródeł informacji, w tym analizę danych dotyczących bezpieczeństwa, która wspiera decyzje dotyczące ciągłego doskonalenia.

Wersja z 2023 roku:

Odniesienia i tekst Załącznika 19			
3.3.1 Podmiot lotniczy monitoruje i ocenia skuteczność działania swojego SMS w celu ciągłego podnoszenia całościowej efektywności SMS.			
Obecny	Odpowiedni	Działający	Skuteczny
Istnieje udokumentowany proces monitorowania i sprawdzania skuteczności SMS przy użyciu dostępnych danych i informacji.	Cały system - w tym działania związane z zapewnieniem bezpieczeństwa - generuje dane/informacje SMS, które są okresowo przeglądane przez organizację zarządzającą bezpieczeństwem w celu poprawy wdrażania SMS. Dodatkowo - poza informacjami wewnętrznymi - są brane pod uwagę informacje zewnętrzne. Jeśli zaangażowane są różne działy/departamenty to właściwi kierownicy wyższego szczebla są (również) szczególnie zaangażowani. Podejmowanie decyzji odbywa się na podstawie danych.	Istnieją dowody na to, że SMS jest poddawany okresowym przeglądom w celu wsparcia oceny jego skuteczności oraz, że podejmowane są odpowiednie działania. SMS jest okresowo przeglądany przez kadre kierowniczą wyższego szczebla w celu wsparcia oceny jego skuteczności i podejmowane są odpowiednie działania. Organizacja wykorzystuje SMS i dane dotyczące bezpieczeństwa do opracowywania i oceny skuteczności SPI w celu poprawy bezpieczeństwa i ciągłego doskonalenia procesów SMS.	Ocena skuteczności SMS wykorzystuje wiele źródeł informacji, w tym analizę danych dotyczących bezpieczeństwa, która wspiera decyzje dotyczące ciągłych ulepszeń. Pomiar wyników organizacji w zakresie bezpieczeństwa uwzględnia ciągłe doskonalenie SMS w sposób proaktywny, a także cele bezpieczeństwa, które są regularnie aktualizowane. Uwzględnia się wkład SMS i danych dotyczących bezpieczeństwa w relacjach z kluczowymi zewnętrznymi organizacjami [key external interface organisations]. Opracowano solidny i kompleksowy zestaw SMS i bezpieczeństwa danych [baza danych SMS z zarządzaniem danymi], który wspiera wykorzystanie predykcyjnej analizy danych. Organizacja dzieli się najlepszymi praktykami i wnioskami wyciągniętymi jako światowy lider w dziedzinie SMS.

Pod poziomami dojrzałości dodano przestrzeń na ich ocenę (zob. „Wyniki oceny”). W części „Czego szukać” znajduje się o wiele więcej wskazówek (również w postaci pytań) – co sprawdzić, co potwierdzić, na co znaleźć dowody, o co i kogo pytać... Zaktualizowano część odnoszącą się do przepisów UE i EASA - uzupełniono podział na podmioty tak, by uwzględnić wymogi dla organizacji zarządzających ciągłą zdatnością do lotu (CAMO), organizacji obsługi technicznej (Part 145), organizacji produkujących (POA) oraz projektujących (DOA).

EWOLUCJA PODEJŚCIA DO KULTURY BEZPIECZEŃSTWA

Załącznik 3 został poświęcony w całości zagadnieniu *Just Culture* oraz kluczowym zasadom Kultury Bezpieczeństwa.

Nastąpiła zmiana w podejściu do użytkownika Narzędzia. W drugiej wersji pojawia się po raz pierwszy wyrażenie - *assessor* – oceniający, sprawdzający (tj. użytkujący narzędzie oceny), inspektor jest wspomniany rzadziej. O ile w pierwszej edycji odbiorca śladowo styka się z wyrażeniami *safety culture* – kultura bezpieczeństwa, *positive safety culture* – pozytywna kultura bezpieczeństwa (są to jeszcze raczej hasła lub słowa - klucze w opisie wytycznych dotyczących Narzędzia oraz w podrozdziale 1.1.4. „Polityka bezpieczeństwa”) – o tyle w drugiej edycji jest uświadamiany, że kultura bezpieczeństwa już jest – i cała organizacja na nią pracuje.

Autorzy w podrozdziale „Certyfikacja wstępna” zdefiniowali tzw. kluczowe czynniki umożliwiające zarządzanie bezpieczeństwem - *key safety management enablers*. Wymienione są: wiedza i przestrzeganie procedur, polityka bezpieczeństwa, pozytywna kultura bezpieczeństwa,

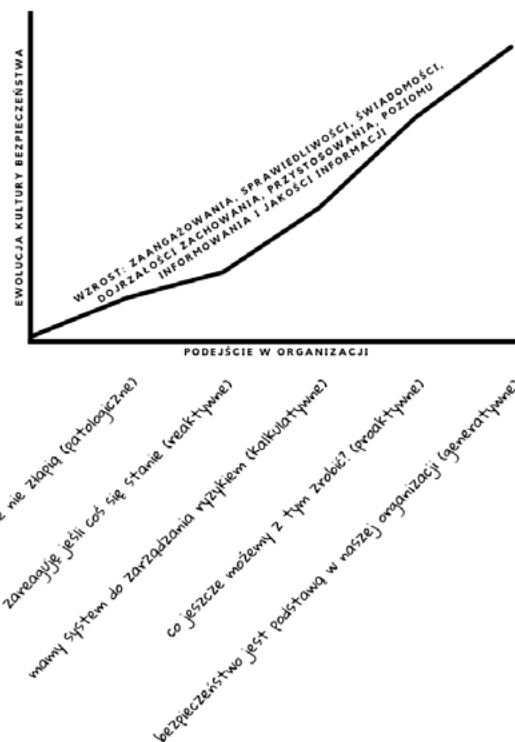
kultura sprawiedliwego traktowania *Just Culture* i kultura zgłaszania (gdzie, jak, dlaczego...), rola komórki ds. bezpieczeństwa (*safety office*). Kultura bezpieczeństwa znalazła się w nowej nazwie podrozdziału 1.1.4 tj. „Polityka bezpieczeństwa, zaangażowanie i pozytywna kultura bezpieczeństwa”. Jest obecna w poziomach dojrzałości. Na przykład pojawiła się w opisie „skuteczny” w podrozdziale 1.2.1 „Identyfikacja kierownika odpowiedzialnego”. *Kierownik Odpowiedzialny dba o to, aby wydajność Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem [SMS performance] była monitorowana, sprawdzana i ulepszana.* (Dodano zdanie:) *Poza swoimi rolami i obowiązkami w SMS, Kierownik Odpowiedzialny stale promuje politykę bezpieczeństwa, standardy bezpieczeństwa i kulturę bezpieczeństwa organizacji.*

Jak jeszcze podkreślono zmianę w podejściu do zarządzania bezpieczeństwem? W opisie poziomu „skuteczny” w podrozdziale 4.2 „Komunikacja bezpieczeństwa” dodano: *Podejmowanie decyzji, działania i komunikacja odzwierciedlają pozytywną kulturę bezpieczeństwa i przywództwo w zakresie bezpieczeństwa.*

System Zarządzania powinien zapewniać sposoby wyszukiwania oraz identyfikowania problemów związanych z bezpieczeństwem, które nie są odpowiednio ujęte w przepisach, w celu utrzymania bądź poprawy bezpieczeństwa. Z punktu widzenia EASA takie podejście jest istotne, ponieważ służy osiągnięciu celów bezpieczeństwa w wymiarze globalnym. Innymi słowy dzięki (zunifikowanym - w miarę możliwości systemowych) zaleceniom dotyczącym wysokich standardów branżowych organizacja cyklicznie oceniająca swój System Zarządzania zapewnia bezpieczeństwo operacji i partycypuje w zarządzaniu bezpieczeństwem globalnie⁷.

⁷ Por. „W związku z tym, system ocen „Obecny [P], Odpowiedni [S], Sprawny [O], Skuteczny [E]” (PSOE) będzie raczej stosowany jako model dojrzałości, tak aby jego ocena była zorientowana na wyniki i obejmowała ewaluację tego, jak organizacja zapewnia bezpieczeństwo operacji i jak zarządza bezpieczeństwem globalnie.” [w:] EASA Management System Assessment Tool (EASA MSAT) – issue 2, s. 14

W rozdziale „Wytyczne dotyczące narzędzia” promowane jest Narzędzie Ewaluacji Kultury Bezpieczeństwa w Przemysle/Branży (SMICG Industry Safety Culture Evaluation Tool and Guidance), które ukazało się w kwietniu 2019 roku. Poniżej przedstawiono sześć cech/ charakterystyk kultury bezpieczeństwa wraz z modelowym wykresem dotyczącym ich wpływu na podejście w organizacji⁸. Jak organizacja może osiągnąć najwyższy stopień – podejście generatywne (twórcze)? Czy stosowanie wspólnej metodologii oceny, proces ustanawiania i osiągania celów bezpieczeństwa, praca nad skutecznym Systemem Zarządzania – to właśnie nie takie podejście? Tzw. model kultury, z którego Grupa (SMICG) skorzystała, bazuje na koncepcji P. Hudsona (2007 r.), który z kolei



SZEŚĆ CECH KULTURY BEZPIECZEŃSTWA WG SMICG



Obraz 3 Sześć cech (lub charakterystyk) Kultury Bezpieczeństwa szczególnie opisanych w Narzędziu Ewaluacji Kultury Bezpieczeństwa w Przemysle/Branży SMICG

czerpał z badań poprzedników (Hale, 2000 r., Guldenmund, 2000 r., Reason, 1997 r., 1998 r.)⁹. Idea kultury bezpieczeństwa jest efektem badań nad zrozumieniem przyczyn wypadków i sięga lata wstecz.

EASA ujęła w wykazie zadań w Europejskim Planie Bezpieczeństwa Lotniczego (EPAS) ocenę kultury

Wykres 1 Ewolucja kultury bezpieczeństwa na podstawie Poziomów dojrzałości Kultury Bezpieczeństwa opisanych w Narzędziu Ewaluacji Kultury Bezpieczeństwa w Przemysle/Branży SMICG

bezpieczeństwa u operatora¹⁰. Zadanie dla państw członkowskich MST.0042 (Member State Task) dotyczy obowiązku oceny kultury bezpieczeństwa operatorów lotniczych zaangażowanych w operacje CAT. Natomiast zadanie dla EASA RES.0053 (Research) to „mapowanie wpływu społeczno-ekonomicznego na bezpieczeństwo lotnicze”. Aby zapewnić państwom odpowiednie narzędzie do oceny kultury bezpieczeństwa u operatora, Agencja pracuje nad narzędziem wzorowanym na przytoczonym powyżej materiale SMICG.

Marzena Pilecka
Departament Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym

⁸ Industry Safety Culture Evaluation Tool and Guidance, SMICG, 2019r., s. 9

⁹ Hudson P., Implementing a safety culture in a major multi-national, Safety Science, Volume 45, Issue 6, July 2007, s. 697-722, zob. <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0925753507000227?via%3DIihub> [10.12.2024 r.]

¹⁰ Zob. MST.0042, EPAS tom II - edycja 2024, EASA, s. 15, por. art. 89, Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91

Bibliografia:

1. EASA Management System Assessment Tool (EASA MSAT) – issue 1, 2017
 2. EASA Management System Assessment Tool (EASA MSAT) – issue 2, 2023
 3. EPAS tom II - edycja 2024, EASA
 4. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91
 5. SMICG Industry Safety Culture Evaluation Tool and Guidance, 2019
- Strony internetowe:
1. <https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/przepisy-i-materialy-doradcze/materialy-doradcze/4334-narzedzie-oceny-systemu-zarzadzania-easa>
 2. <https://unitingaviation.com/news/safety/what-are-icao-state-safety-programme-implementation-assessments/>
 3. <https://www.easa.europa.eu/en/document-library/general-publications/management-system-assessment-tool#group-easa-downloads>
 4. Hudson P., Implementing a safety culture in a major multi-national, Safety Science, Volume 45, Issue 6, July 2007, s. 697-722
<https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0925753507000227?via%3Dihub>

**Departament Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym
Urząd Lotnictwa Cywilnego**

ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa

tel: + 22 520 75 22
lbb@ulc.gov.pl
lub lbb-2@ulc.gov.pl



Urząd Lotnictwa Cywilnego