

BIULETYN BEZPIECZEŃSTWA

W LOTNICTWIE CYWILNYM

Nr 3(13)/2020



LOTY
WIDOKOWE
SUPER
OKAZJA



**SPRAWDŹ
ZANIM POLECISZ!**

**Twoje bezpieczeństwo jest najważniejsze.
Nie daj się oszukać!**



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

W NUMERZE:

- ✈ Kampania „Sprawdź zanim polecisz”
- ✈ COVID-19 – inherentne operacyjne zagrożenie bezpieczeństwa
- ✈ Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2020-2023
- ✈ Bagaż pozostawiony bez opieki
- ✈ Wpływ pandemii na pokazy lotnicze w 2020 roku

Publikowane przez:

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

Zapraszamy do zgłaszania
komentarzy i tematów ważnych
dla Państwa do poruszenia
w kolejnych edycjach na adres
mailowy: **biuletyn@ulc.gov.pl**



PIOTR SAMSON

Prezes
Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Szanowni Państwo,

Z wielką przyjemnością oddaję w Państwa ręce kolejne wydanie Biuletynu Bezpieczeństwa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Po przywrócenia ruchu lotniczego w Polsce warto podsumować działania związane ze stanem bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym za II kwartał 2020 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zaakceptował nową edycję Krajowego Planu Bezpieczeństwa na lata 2020-2023, więcej informacji na temat tego dokumentu znajdą Państwo w dalszej części Biuletynu. Ponadto na stronie Urzędu opublikowany został załącznik do KPB ze wskaźnikami bezpieczeństwa (SPLs) – dzięki, któremu możemy na bieżąco obserwować trendy i zagrożenia w różnych obszarach lotnictwa.

W tym wydaniu Biuletynu Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego znajdą Państwo:

- Informacje na temat kampanii ULC „Sprawdź zanim polecisz”
- artykuł na temat zagrożeń wynikających ze wznowienia ruchu lotniczego;
- materiał dotyczący aktualizacji Krajowego Planu Bezpieczeństwa;
- artykuł nt. bagażu pozostawionego bez opieki;
- informacje dotyczące wpływu pandemii na pokazy lotnicze w 2020 r.

Uruchomiona na początku sierpnia br. kampania „**Sprawdź zanim polecisz**” ostrzegająca przed nielegalnymi przewozami lotniczymi, takimi jak loty widokowe, super okazje czy ekstra prezenty, odbiła się szerokim echem i jest komentowana na różnych forach mediów społecznościowych. Odzew środowiska lotniczego jak i postronnych obserwatorów potwierdza słuszność podjęcia tego tematu.

Błąd ludzki stanowi istotną przyczynę zdarzeń lotniczych. Po (tymczasowym) wygaszeniu pandemii COVID-19 może dochodzić do swojego rodzaju „**odczulenia się**” ludzi na zagrożenia, a z kolei nagły powrót do stresogennych warunków pracy, związanych ze świadomością dużej odpowiedzialności, zmniejsza stan bezpieczeństwa na płycie lotniska. Celem artykułu jest szersze przedstawienie tych problemów i wyzwań, z którymi będziemy się mierzyć prawdopodobnie nie tylko teraz, ale także w przyszłości.

Załącznikiem do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym jest **Krajowy Plan Bezpieczeństwa** na lata 2020 – 2023. Dokument ten wskazuje obszary zagrożeń występujące w lotnictwie cywilnym wraz z określonymi działaniami niezbędnymi do wdrożenia, zarówno przez podmioty lotnicze jak i nadzór państwowy. Implementacja tych działań ma na celu skuteczne zarządzanie ryzykiem wystąpienia wskazanych zagrożeń oraz utrzymanie ich na akceptowalnym poziomie.

Problem bagażu pozostawionego bez nadzoru na terenie lotniska to powód częstych ewakuacji i opóźnień operacji lotniczych (co może wiązać się ze stratami). Jest wiele czynników, które powodują to, że nadal dochodzi do sytuacji kiedy walizka zostaje pozostawiona sama bez właściciela. Artykuł ma na celu wskazanie działań jakie należy podjąć aby do takich sytuacji nie dochodziło oraz co zrobić gdy będziemy świadkami takiego zdarzenia.

Obostrzenia wprowadzone w celu zapobiegania dalszemu rozprzestrzenianiu COVID-19 dotknęły wszystkie sektory gospodarki. Niewątpliwie to lotnictwo płaci jedną z najwyższych cen. Oprócz odwołanych lotów, zamkniętych lotnisk, czy redukcji etatów widoczne są również zmiany w sferze **pokazów lotniczych**.

Zachęcam do zgłaszania propozycji tematów, własnych artykułów związanych z bezpieczeństwem lotniczym, komentarzy oraz uwag na adres biuletyn@ulc.gov.pl. Na ten adres możecie także Państwo zgłosić chęć otrzymywania elektronicznych wersji Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Życzę miłej lektury!

Piotr Samson



**LOTY
WIDOKOWE
SUPER
OKAZJA**



SPRAWDŹ ZANIM POLECISZ!

Twoje bezpieczeństwo jest najważniejsze. Nie daj się oszukać!



Uruchomiona na początku sierpnia br. kampania ostrzegająca przed nielegalnymi przewozami lotniczymi, takimi jak loty widokowe, super okazje czy ekstra prezenty, odbiła się szerokim echem i jest komentowana na różnych forach mediów społecznościowych. Odzew środowiska lotniczego jak i postronnych obserwatorów potwierdza słuszność podjęcia tego tematu.

Wnioski z kontroli przeprowadzonych przez Urząd potwierdzają, że nie wszystkie oferty „podniebnej przygody” pojawiające się na rynku są odpowiednio realizowane, a przede wszystkim nie zapewniają wymaganego poziomu bezpieczeństwa dla ich uczestników.

Jak podkreślił Piotr Samson - Prezes ULC „W wakacje obserwujemy większe zainteresowanie lotami widokowymi oferowanymi w okolicy popularnych miejscowości urlopowych. Mimo, iż większość przewoźników spełnia wszystkie wymogi bezpie-

czeństwa, to zdarzają się nieuczciwe osoby i firmy oferujące loty bez odpowiedniej dokumentacji technicznej, czy uprawnień pilota. Tylko loty z certyfikowanymi przewoźnikami lotniczymi albo podmiotami, które dokonały zgłoszenia do ULC dają gwarancję bezpieczeństwa. Chcemy, żeby każdy, kto korzysta z lotu widokowego wiedział, jakie dokumenty powinny się znaleźć na pokładzie statku powietrznego”.

Osoby korzystające z oferty przewozu lotniczego, przed wejściem na

pokład śmigłowca, samolotu, szybowca lub balonu powinny upewnić się, czy posiada on znaki rejestracyjne oraz poprosić pilota dowódcę o okazanie:

- w przypadku samolotu, śmigłowca lub balonu gazowego na uwięzi - certyfikatu przewoźnika lotniczego AOC,
- w przypadku szybowca lub balonu na ogrzane

powietrze – kopii zgłoszenia do ULC wykonywania operacji zarobkowych, oraz

- świadectwa zdatności do lotu oraz ważnego poświadczenia przeglądu zdatności do lotu,
- ważnego ubezpieczenia OC.

Dokumenty te muszą być na pokładzie statku powietrznego podczas każdego lotu.

Prezentowane w Biuletynie ulotki i plakaty są rozpowszechniane szczególnie na terenie gmin gdzie znajdują się lotniska, z których mogą się odbywać loty widokowe i inne oferowane pasjonatom lotnictwa atrakcje jako super okazje czy ekstra prezenty.

Dobłą praktyką jest sprawdzanie na stronie internetowej www.ulc.gov.pl, czy podmiot oferujący lot posiada certyfikat przewoźnika lotniczego lub zgłosił działalność zarobkową do ULC.

W ramach dodatkowego wsparcia dla osób zainteresowanych korzystaniem z takich usług lotniczych i ułatwienia im weryfikacji informacji o danym podmiocie ULC udostępnił numer telefonu 22 520 72 24, pod którym można sprawdzić, czy oferujący usługę spełnia warunki do wykonywania przewozu lotniczego.

Doraźne kontrole użytkowników statków powietrznych prowadzone przez inspektorów Urzędu Lotnictwa Cywilnego mają na celu weryfikację przestrzegania obowiązujących uregulowań prawnych w zakresie przewozu lotniczego. Ujawniane przypadki naruszeń są zgłaszane do prokuratury lub policji w celu pociągnięcia tych podmiotów do odpowiedzialności karnej i eliminacji nielegalnego przewozu lotniczego.

Listy posiadaczy Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC) oraz wykaz podmiotów prowadzących działalność zarobkową znajdują się na stronie Urzędu. Można tam również znaleźć przykładowe wzory doku-

mentów, które powinny być na pokładzie statku powietrznego.

Lista posiadaczy Certyfikatu Przewoźnika Lotniczego (AOC)

(link: www.ulc.gov.pl/pl/operacje-lotnicze/wykaz-certyfikatu-wykaz-posiadaczy-certyfikatu-aoc)

Wykaz podmiotów prowadzących działalność zarobkową

(link: <https://www.ulc.gov.pl/pl/operacje-lotnicze/461-wykaz-podmiotow-prowadzacych-dzialalnosc-zarobkowa/przewoz-osob>)

Wykaz organizacji szkolących z zakresem działalności:

(link: https://www.ulc.gov.pl/_download/personel_lotniczy/certyfikacja-organizacji-rejestracja-podmiotow/rejestr-podmiotow-szkolacych/osl_wykaz.pdf;

https://www.ulc.gov.pl/_download/personel_lotniczy/certyfikacja-organizacji-rejestracja-podmiotow/rejestr-podmiotow-szkolacych/wykaz.DTO.pdf

Przykładowe wzory dokumentów, które powinny być na pokładzie statku powietrznego są dostępne na stronie internetowej ULC:

- Certyfikat AOC – aoc 1, aoc 2, aoc 3
- Świadectwo zdatności do lotu
- Poświadczenie przeglądu zdatności do lotu

Podsumowując:

1. Przewóz osób samolotem, śmigłowcem, szybowcem, balonem lub wiatrakowcem może być realizowany tylko przez podmioty upoważnione tj. posiadaczy certyfikatu przewoźnika lotniczego, podmioty zgłoszone do ULC z zarejestrowaną działalnością w zakresie przewozów lotniczych, organizacje szkolące w zakresie lotów zapoznawczych (loty zapoznawcze nie mają zastosowania w przypadku urządzeń latających tzw. ultralekkich statków powietrznych);

2. Przewóz lotniczy może odbywać się statkami powietrznymi posiadającymi świadectwo

zdadności do lotu (CofA) oraz wiatrakowcami posiadającymi poświadczenie zdadności do lotu. Nie jest możliwe wykonywanie przewozu lotniczego przy użyciu urządzeń latających (tzw. ultralekkich statków powietrznych) podkategorii: samolot, śmigłowiec, szybowiec, balon.

3. Dowódcą w operacji zarobkowej musi być odpowiednio pilot: z licencją zawodową samolotową lub śmigłowcową, licencją szybowcową, licencją balonową z uprawnieniem do lotów zarobkowych.

W przypadku urządzeń latających podkategorii wiatrakowiec, do wykonywania lotów w ramach przewozu lotniczego uprawniony jest pilot (posiadacz świadectwa kwalifikacji), który posiada ważne uprawnienie instruktorskie lub co najmniej 100 godzin nalogu jako pilot dowódca na urządzeniach latających tej podkategorii, na której będzie wykonywany przewóz lotniczy.

4. Każdy podmiot wykonujący przewóz lotniczy musi posiadać ubezpieczenie odpowiedzialności cywilnej (OC) zgodnie z art. 209 ustawy Prawo lotnicze obejmujące w swoim zakresie wykonywanie przewozu lotniczego/zarobkowego przewozu pasażerów.

Praca zbiorowa Biura Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym



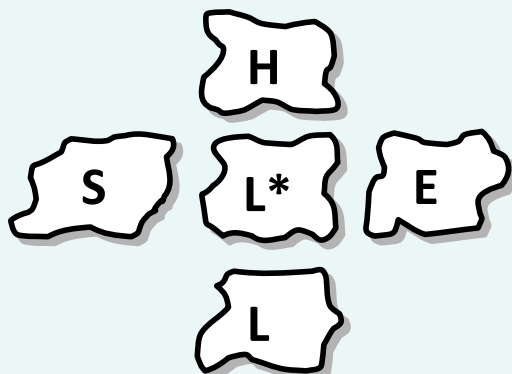
COVID-19 – inherentne operacyjne zagrożenie bezpieczeństwa

Następstwem wystąpienia pandemii COVID-19 jest znaczące ograniczenie wielkości ruchu i przewozu lotniczego, co wynika z wprowadzanych prawnych ograniczeń i zakazów w ruchu lotniczym. Celem tego jest zapobieganie i ograniczanie rozprzestrzeniania się choroby zakaźnej.

Wprowadzenie określonych ograniczeń i zakazów jest koniecznością z uwagi na globalny zasięg oraz specyfikę procedur i charakterystykę środków technicznych transportu lotniczego, determinujących profil ryzyka epidemicznego. Skutkuje to obniżeniem „prawie do zera” poziomu realizacji procesów operacyjnych przewoźników lotniczych i agentów obsługi naziemnej, zarządzających lotniskami oraz instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego. Nie skutkuje to jednak obniżeniem „prawie do zera” poziomu ryzyka bezpieczeństwa ruchu i przewozu lotniczego, mierzonego wskaźnikami statystycznymi lub probabilistycznymi.

Wyniki analiz przeprowadzonych po zaistnieniu na rynku przewozów lotniczych wcześniejszych globalnych kryzysów (spowodowanych m.in.: zamachami terrorystycznymi z 11 września 2001 r., działaniami wojennymi w Zatoce Perskiej i epidemią SARS w 2003 r., kryzysem finansowym w 2008r., erupcją wulkanu Eyjafjallajökull w 2010 r.) wskazują, że w aktualnej

Rysunek 1. Model SHEL-L – elementy i relacje.



Software – informacje, instrukcje, procedury.

Hardware – narzędzia, środki pracy.

Environment – środowisko pracy, otoczenie.

Lifeware – zasoby i relacje ludzkie.

L*ifeware – potencjał człowieka, prakseologia.

sytuacji należy spodziewać się wzrostu wartości prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzeń lotniczych i innych zdarzeń niebezpiecznych, których przyczyną będzie czynnik ludzki (HF), w postaci nieintencjonalnego błędu ludzkiego popełnionego w realizacji procesów operacyjnych.

Jest to aktualny problem bezpieczeństwa występujący w relacjach: człowiek-środowisko czyli potencjał człowieka / prakseologia - środowisko pracy / otoczenie ($L^* - E$) i człowiek-człowiek czyli potencjał człowieka / prakseologia - zasoby i relacje ludzkie ($L^* - L$) modelu SHEL-L, gdzie L^* stanowi centrum modelu i rozważań w przedmiocie analizy czynnika HF rozpatrywanego w kontekście nieintencjonalnego błędu ludzkiego i niezawodności działania.

Jest oczywiste, że HF stanowi statystycznie dominującą przyczynę zdarzeń lotniczych, a nieintencjonalny błąd ludzki jest naturalnym i immanentnym składnikiem wszystkich działań ludzkich. Należy mieć przy tym na uwadze, że sam fakt występowania czynnika ryzyka błędu ludzkiego, co do zasady, musi być akceptowany i odpowiednio uwzględniany jako ryzyko rezydualne w każdym systemie i procesie. Ryzyko takie podlega retencji, jako ryzyko dające się minimalizować, poprzez przyjmowanie odpowiedniej strategii i planu postępowania z ryzykiem, ale nie dające się całkowicie wyeliminować.

Podniesiony niniejszym problem

wzrostu prawdopodobieństwa zaistnienia zdarzeń o przyczynie HF, przy jednoczesnym zmniejszeniu wielkości ruchu i przewozu lotniczego, stanowi nietypową i zaskakującą sytuację, która jest spowodowana obniżeniem poziomu bodźca wymuszającego uwagę, skupienie i zaangażowanie w realizację zadań personelu operacyjnego, poprzez powzięcie błędnego przeświadczenia „było ciężko i się udało, to jak teraz jest łatwiej, to też się musi udać”.

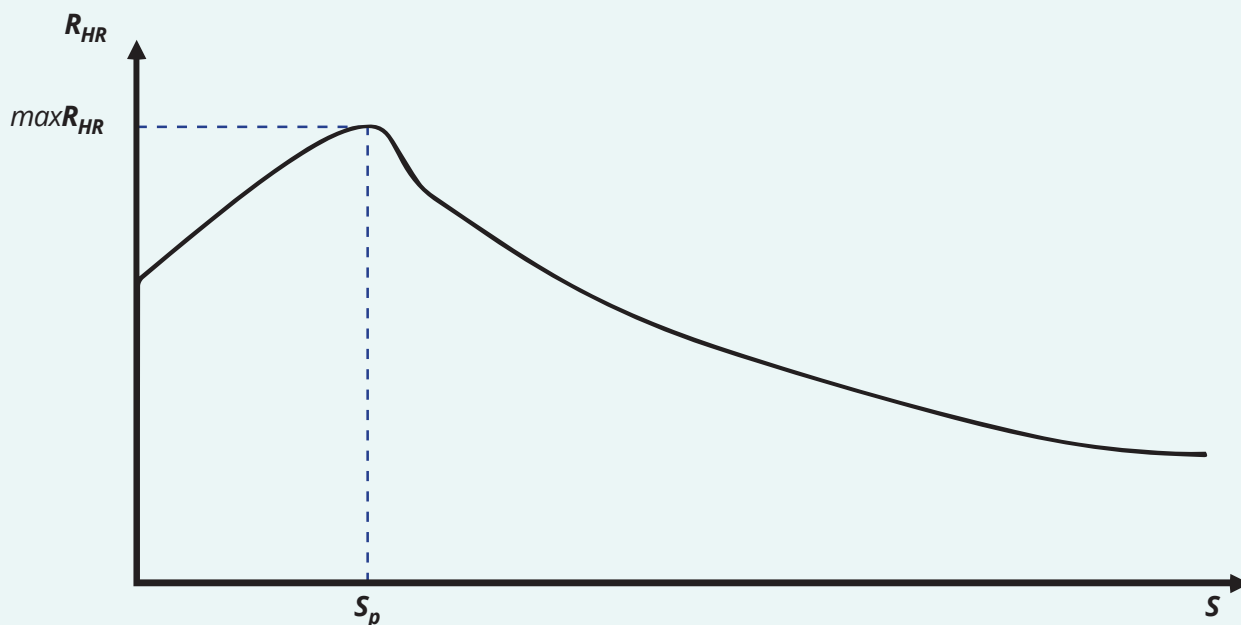
Wyniki analiz przeprowadzonych na gruncie teorii niezawodności i bezpieczeństwa dowodzą, że człowiek stanowi złożony system o strukturze nadmiarowej, który charakteryzuje się również pewnymi cechami i realizacją funkcji właściwych dla systemu autonomicznego, takimi jak: efektor, receptor, alimentator, korelator, akumulator i homeostat, jak również zdolnością do korygowania w pewnym ograniczonym stopniu swoich błędów. Niezawodność działania człowieka – RHF można rozpatrywać w aspektach, m.in.: bezbłędного wykonania zadania, terminowego wykonania zadania, prawidłowej percepcji informacji oraz podejmowania właściwych decyzji.

Źródłami przyczyn i podatności eskalujących ryzyko nieintencjonalnego błędu ludzkiego, a tym samym czynnikami obniżającymi wartość funkcji niezawodności działania człowieka – RHF są specyficzne i wysoce stresogenne warunki realizacji zadań (relacje: $L^* - E$ i $L^* - L$), do których w szczególności należą:

świadomość dużej odpowiedzialności i poważnych konsekwencji błędów, stres czasowy, konieczność szybkiego przetwarzania dużej ilości informacji w celu natychmiastowego podejmowania odpowiednich decyzji i działań, oraz inne, które łącznie stanowią zmienny w czasie i złożony (w dziedzinie czynników: fizycznych, chronobiologicznych, psychologicznych, socjologicznych) stresor – S, determinujący wartość funkcji niezawodności działania człowieka – RHF(S). Stresor ten występuje w każdej relacji elementów modelu SHEL-L i może stanowić czynnik eskalujący stopień niedopasowania poszczególnych elementów, a w szczególności czynników środowiska i warunków realizacji zadań ($L^* - E$) oraz stresu organizacyjnego ($L^* - L$).

Gdy oddziaływanie stresorów, stanowiących elementy bodźca wpływającego na sposób, a tym samym niezawodność działania człowieka spowoduje naruszenie pewnej ustalonej równowagi i dopasowania pomiędzy podmiotem (L^*), a pozostałymi elementami modelu (S, H, E, L) dochodzi do uruchomienia w pewnym stopniu mechanizmów adaptacyjnych (w szczególności autoregulacji psychicznej i percepcyjnej) zachowania się człowieka (w tym oceny sytuacji, podejmowanych decyzji, sposobu działania). Wynika to z faktu, że istnieje pewna, inna dla każdego człowieka, progowa wielkość stresora – SP, która maksymalizuje wartość funkcji niezawodności działania człowieka – RHF(S).

Rysunek 2. Niezawodność działania człowieka w uogólnionej funkcji stresu.



Wnioski

W aktualnej sytuacji operacyjnej znaczącego zmniejszenia wielkości obsługiwanego ruchu i przewozu lotniczego, podyktowanej koniecznością podejmowania działań ograniczających ryzyko rozprzestrzeniania się choroby zakaźnej, wzrasta ryzyko zaistnienia zdarzeń lotniczych i innych zdarzeń niebezpiecznych. Jest to spowodowane odwróceniem przebiegu zmian wartości dawki stresorów inherentnie przynależnych do procesów operacyjnych i determinujących niezawodność działania personelu operacyjnego. Skutkiem tego jest rosnące prawdopodobieństwo występowania błędów, uchybień i naruszeń. Uwzględniając przy tym obniżone poziomy wielkości realizacji procesów operacyjnych, na gruncie teorii J. Reason'a i S. Dekker'a zagadnienie to należy rozpatrywać jako ukryte zagrożenia i czynniki ryzyka, które wymagają podjęcia działań zapobiegawczych w obszarze szkolenia i zape-

nienia kompetencji i kwalifikacji personelu, ale również w pewnym szczególnym obszarze świadomości bezpieczeństwa i zasad Just Culture, tj. odpowiedzialności osobistej.

Aktualnie stanowi to istotne zagadnienie problemowe w praktyce zarządzania bezpieczeństwem, wszystkich podmiotów, których personel jest zaangażowany w realizację procesów operacyjnych.

Literatura:

1. ICAO Doc 9859 Safety Management Manual (SMM 4 ed.); 2018.
2. Kozłowski M., Malinowski M.: Analiza ryzyka epidemicznego na międzynarodowych lotniskach użytku publicznego, w: Wybrane aspekty bezpieczeństwa w transporcie; WSOSP, Dęblin 2015.
3. Kozłowski M.: Kontekst zintegrowanego zarządzania ryzykiem operacyjnym w porcie lotniczym; WSOSP, Dęblin 2016.

4. Kozłowski M., Okienycz A., Wieniewski A.: Niezawodnościowy model czynnika ludzkiego w badaniu bezpieczeństwa ruchu lotniskowego; XI MKN TransComp, Zakopane 2007.

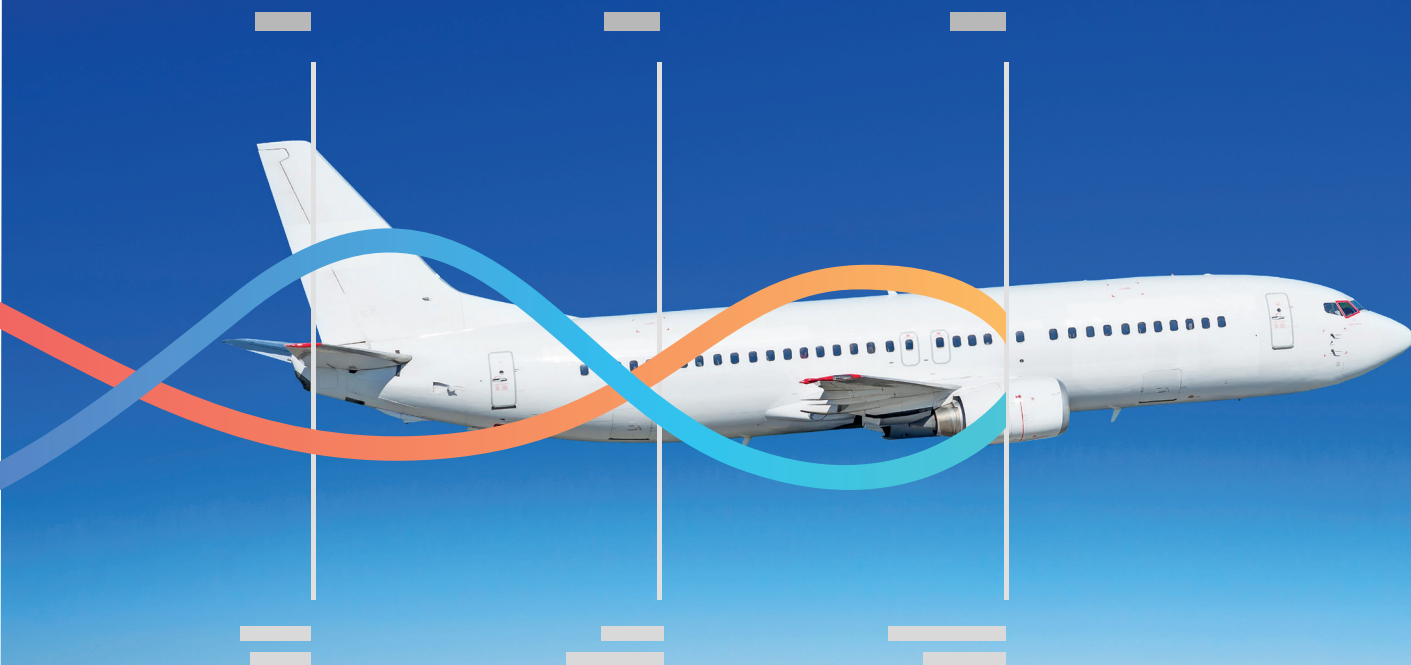
5. Łuczak K. (red.): Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym; UŚ, Katowice 2016.

6. Terelak JF.: Źródła stresu - teoria i badania - wybrane zagadnienia; ATK, Warszawa 1999.

Michał Kozłowski

Dyrektor Departamentu Lotnisk

Krajowy Plan Bezpieczeństwa na lata 2020 – 2023



W sierpniu br. na stronie internetowej ULC została opublikowana czwarta edycja Krajowego Planu Bezpieczeństwa 2020-2023 (KPB 2020), który stanowi załącznik do Krajowego Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym – KPBwLC (którego nowe wydanie również zostało przygotowane w tym roku).

Dokument wskazuje obszary zagrożeń występujących w lotnictwie cywilnym na poziomie krajowym, wraz z określonymi powiązanymi działaniami zapobiegawczo-naprawczymi niezbędnymi do wdrożenia zarówno przez podmioty lotnicze jak i nadzór państwowy. KPB jest podstawowym narzędziem wykonawczym KPBwLC, opartym na koncepcji zarządzania ryzykiem bazującej na identyfikacji zagrożeń, ich ocenie oraz stosowaniu tam, gdzie jest to niezbędne, działań mitygujących.

Przy tworzeniu KPB wykorzystywanych jest kilka dokumentów „źródłowych”:

1) na poziomie światowym - Globalny Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (GASP – Global Aviation Safety Plan) opisujący działania przewidziane do realizacji przez ICAO, Regionalne Organizacje Nadzoru Lotniczego, Państwa Członkowskie ICAO oraz przemysł lotniczy;

2) w Regionie Europejskim (w rozumieniu ICAO) - Regionalny (Europejski – wg ICAO) Plan Bezpieczeństwa Lotniczego – EU-REST,

uszczegóławiający działania z GASP i dodający te specyficzne dla naszego Regionu;

3) na poziomie europejskim (w rozumieniu KE i EASA) Europejski Plan Bezpieczeństwa Lotniczego (EPAS – European Plan for Aviation Safety) zawierający działania przewidziane zarówno dla instytucji UE (w tym EASA) jak i Państw Członkowskich EASA oraz podmiotów branży lotniczej.

Państwa Członkowskie (ICAO i EASA) są natomiast zobligowane do wy-



pracowania adekwatnych i komplementarnych Krajowych Planów Bezpieczeństwa i innych potrzebnych rozwiązań na poziomie krajowym.

W związku z powyższym w tegorocznej aktualizacji zostały uwzględnione odpowiednie obszary zawarte w nowym EPAS na lata 2020 – 2024, jak również w wymienionych wcześniej dokumentach ICAO.

Wprowadzono do Planu m.in. zagadnienia związane z LPRI (Language Proficiency Requirements Implementation – wdrażanie wymagań związanych z biegłością językową) oraz oszustwami podczas egzaminów (m.in. w PART-147). Problemy z LPRI, i ogólnie problemy związane z komunikacją, pojawiają się jako prekursor poważnych incydentów i wypadków (głównie niebezpieczne zbliżenia - AIRPROX, naruszenia przestrzeni powietrznej - Airspace Infringements, wtargnięcia na drogę startową - Runway Incursion - RI). Druga kwestia wiąże się z zagrożeniem bezpieczeństwa wynikającym z realizacji zadań przez personel obsługi technicznej, który nie posiada odpowiednich kwalifikacji. Pewne działania w tym zakresie były przez ULC prowadzone już wcześniej, ale nie stanowiły części KPB.

Nowe zadania jakie zostały przyjęte do realizacji przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przy aktualizacji KPB na lata 2020 – 2023 były między innymi związane ze stosunkowo licznymi wypadkami i poważnymi incydentami jakie występowały w trakcie operacji na małych samolotach, śmigłowcach, wiatrakowcach i ultralekkich statkach powietrznych latających w polskiej przestrzeni powietrznej na „obcych znakach” oraz obserwowanymi

problemami z bezpieczną organizacją skoków spadochronowych. Zdecydowano również o aktywizacji i poszerzeniu działań w zakresie cyklicznego monitorowania obszaru pomiaru skuteczności SMS w podmiotach lotniczych opartego na Narzędziu oceny systemu zarządzania (EASA Management System Assessment Tool).

Zdecydowano także o przygotowaniu wspólnie z MEN projektu kampanii informacyjno-edukacyjnej dotyczącej obszarów UAV/RPAS, LASER i zabierania ze sobą w podróż lotniczą źródeł zapłonu (np. baterii litowych) - do wykorzystania w szkołach.

W przypadku wskaźników dotyczących Stanu technicznego statków powietrznych (SCF-NP oraz SCF-PP) na statkach powietrznych innych niż śmigłowce przygotowano dodatkowe wykresy ułatwiające ewentualne analizy. Podobnie w przypadku obszaru Wykonywanie operacji lotniczych poniżej dopuszczalnej widzialności tzw. „Approach below RVR minima” (ApBRM) dodano wykresy obrazujące Take-off & landing BRM, natomiast w zakresie FOD wyróżniono Zdarzenia FOD (techniczne i groundhandling). Zmodyfikowano niektóre wskaźniki związane z Kontrolowanym lotem ku ziemi (Controlled Flight Into Terrain – CFIT).

Dodano także kilka nowych SPIs, w tym m.in.:

SCF-NP niesprawności i/ lub awarie systemu sterowania lotem (ogólnie i tylko dla CAT)

Liczba zdarzeń w kategorii LASER / 10 000 operacji (dla podmiotów ADR, OPS i ATM)

Liczba przypadków awarii i niesprawności oraz uszkodzeń wirnika nośnego i ogonowego (nie spowodowanych błędami pilotażu, FOD ani BS)

Wirnik główny / nośny - wszystkie zdarzenia techniczne - w tym układ sterowania, przekładnia, etc.

Dalsze prace w tym zakresie będą prowadzone w ramach działań związanych z przygotowaniem w porozumieniu ze środowiskiem lotniczym dodatkowych zestawów SPIs w oparciu o raporty usterkowości (SPIs bazujące na awariach konkretnych podzespołów) oraz programy FDM (jako Low Level SPIs monitorujących prekursorzy pozwalające przewidzieć negatywny trend prowadzący do wystąpienia Stall Warning).

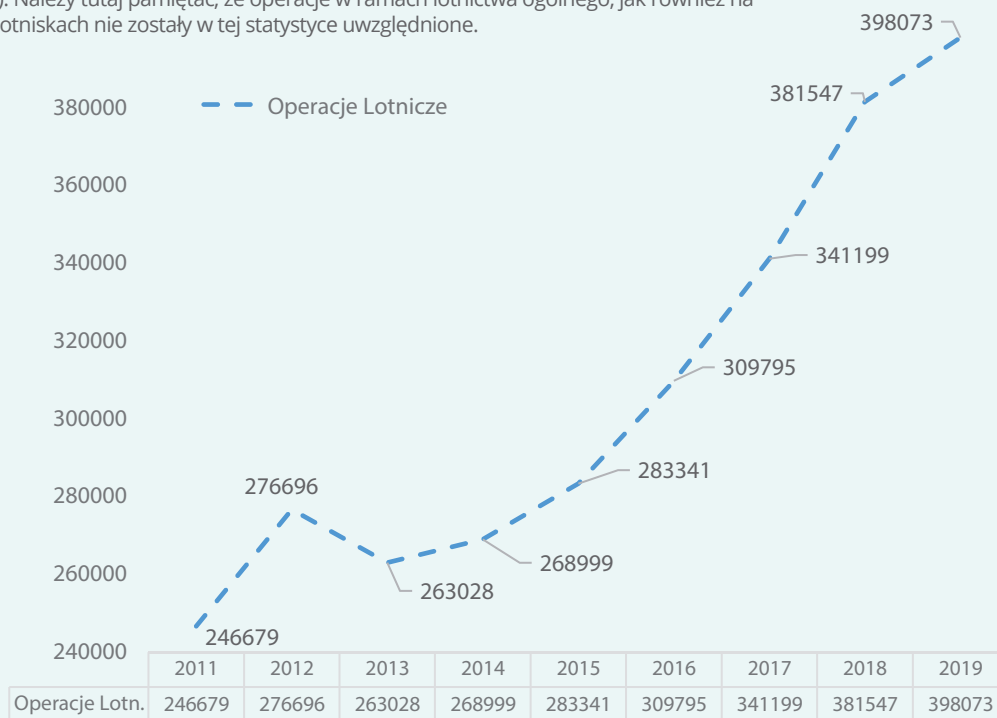
Na kolejnych stronach znajduje się kilka wybranych wykresów i statystyk z KPB.

W ostatnich dwóch latach (2018-19) liczby zgłoszonych zdarzeń przyrastały o niemal 31% - z roku na rok, co jest powrotem do wieloletniego trendu coraz szybszego wzrostu, po niespodziewanym „wyhamowaniu” w 2017 roku. Jednakże w ostatnim roku ten wzrost odnotowano praktycznie wyłącznie w przypadku transportu komercyjnego (CAT), gdzie automatycznie był on jeszcze większy (i sięgnął ponad 46%). W przypadku Lotnictwa Ogólnego (traktowanego jako wszystko poza CAT) wystąpił prawdopodobnie nawet mały regres, co pokazuje, że wiele zostało jeszcze do zrobienia w tym zakresie. Gdyby porównać dane z 2019 roku do tych z 2011 to okazałoby się, że ogólnie w 2019 mamy 364% zdarzeń odnotowanych na początku dekady, co przekłada się na 429% w CAT i tylko 240% poza CAT.

Wzrost liczby zdarzeń jest oczywiście częściowo związany z większą liczbą wykonanych operacji lotniczych. Nie jest to jednak pełne wyjaśnienie tego zjawiska, bo przyrost liczby zgłaszanych zdarzeń jest z roku na rok dużo szybszy niż rozwój przewozów, co

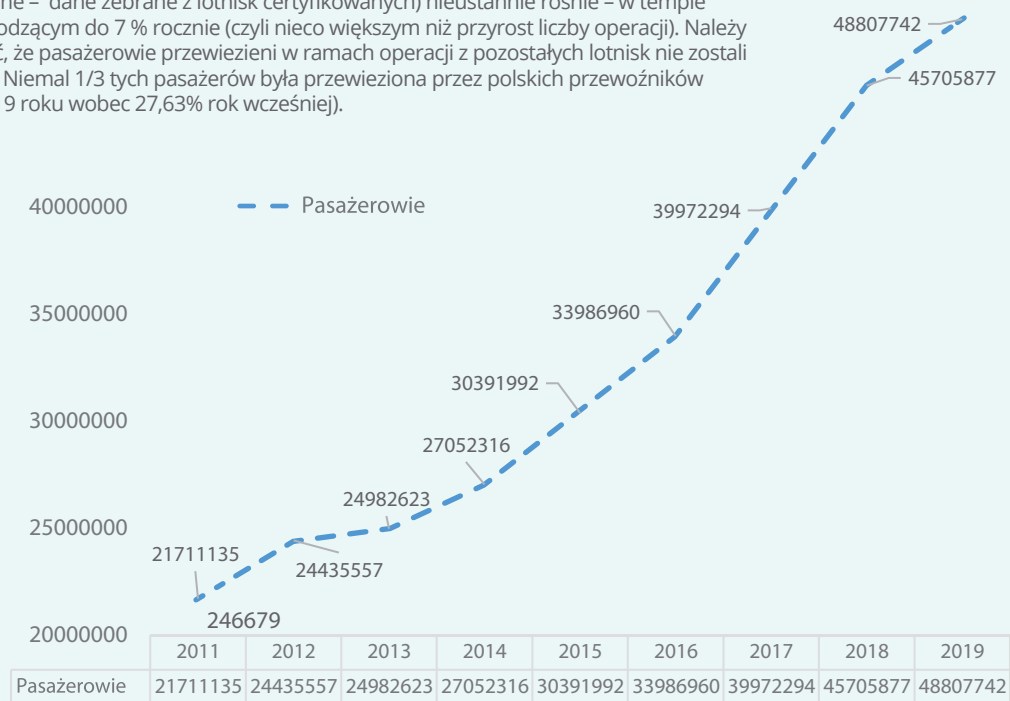
Wykres 1. Liczba operacji lotniczych

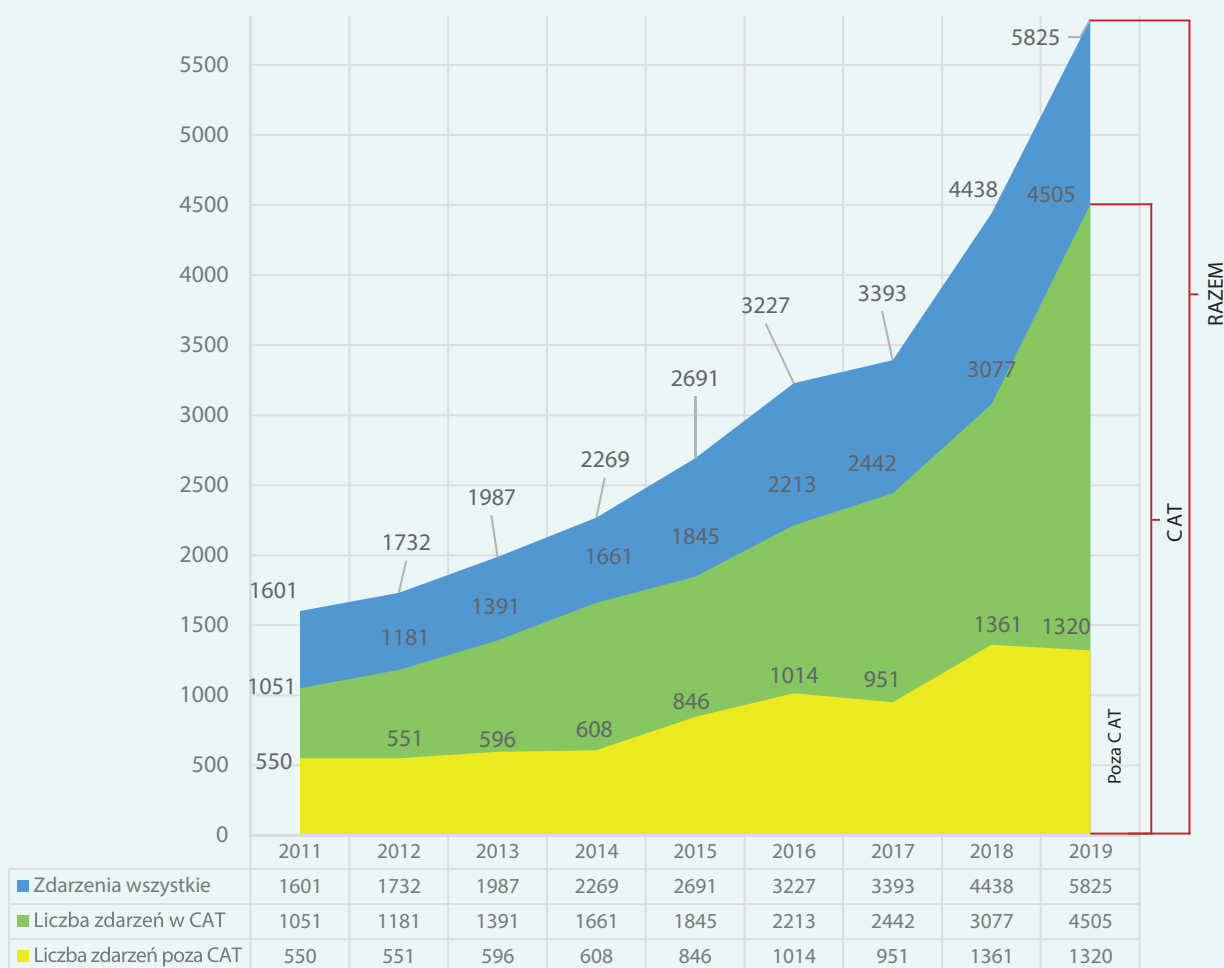
Liczba operacji lotniczych (obejmuje pasażerski ruch krajowy i międzynarodowy, czartery oraz połączenia regularne – dane zebrane z lotnisk certyfikowanych) nieustannie rośnie – w tempie około 4-5% w zeszłym roku (widać pewne spodziewane ze względu na okoliczności globalne spowolnienie dynamiki). Należy tutaj pamiętać, że operacje w ramach lotnictwa ogólnego, jak również na pozostałych lotniskach nie zostały w tej statystyce uwzględnione.



Wykres 2. Liczba operacji lotniczych

Liczba pasażerów (obejmuje pasażerski ruch krajowy i międzynarodowy, czartery oraz połączenia regularne – dane zebrane z lotnisk certyfikowanych) nieustannie rośnie – w tempie obecnie dochodzącym do 7 % rocznie (czyli nieco większym niż przyrost liczby operacji). Należy tutaj pamiętać, że pasażerowie przewiezieni w ramach operacji z pozostałych lotnisk nie zostali uwzględnieni. Niemal 1/3 tych pasażerów była przewieziona przez polskich przewoźników (29,01% w 2019 roku wobec 27,63% rok wcześniej).

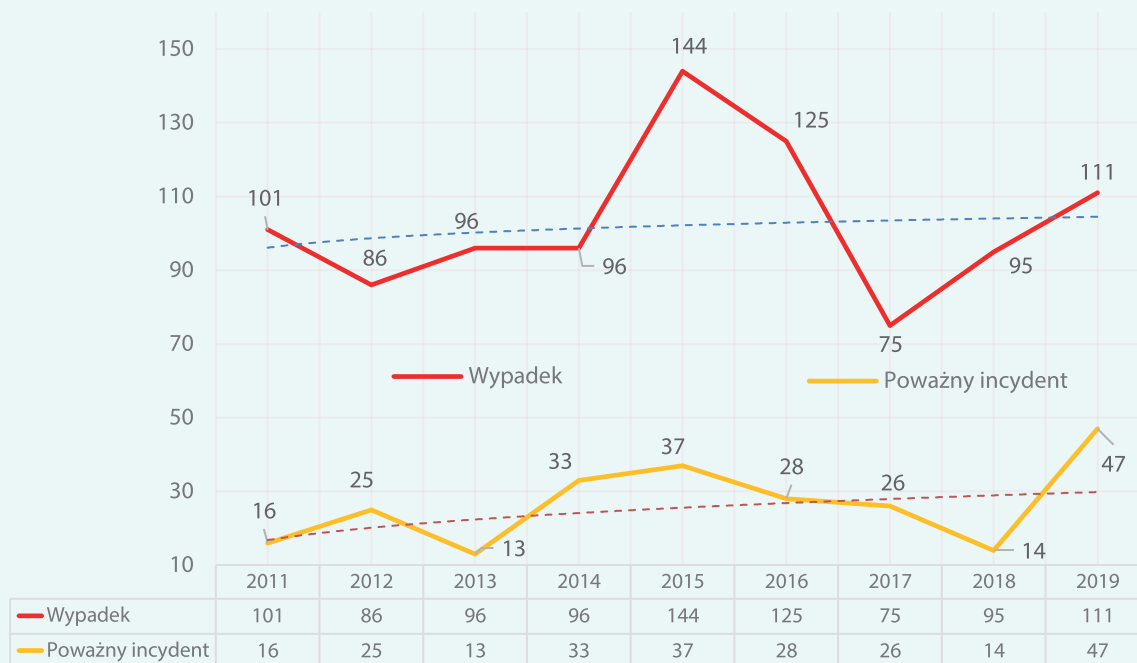


Wykres 3. Liczba zdarzeń lotniczych ogółem vs Liczba zdarzeń w CAT vs Liczba zdarzeń poza CAT

Przez CAT (Commercial Air Transport) rozumiane są operacje:

1. Pasażerskie (Passenger)	2. Z ładunkiem (Cargo)
- Linii lotniczych (Airline)	- Linii lotniczych (Airline)
- samolotów LPR (Air Ambulance)	- samolotów LPR (Air Ambulance)
- Taksówek powietrznych (Air Taxi)	- Taksówek powietrznych (Air Taxi)
- śmigłowców LPR (HEMS)	- Operacje śmigłowcowe - loty na platformy wiertnicze w morzu lub na wyniesione płaszczyzny lądowania (Offshore)
- Operacje śmigłowcowe - loty na platformy wiertnicze w morzu lub na wyniesione płaszczyzny lądowania (Offshore)	- inne operacje CAT z ładunkiem (Other)
- Widokowe (Sightseeing)	
- inne operacje CAT pasażerskie - w tym z CARGO w kabinie pasażerskiej (Other)	

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

Wykres 4. Wypadki i poważne incydenty - tylko terytorium RP lub polskie SP / operatorzy / załogi

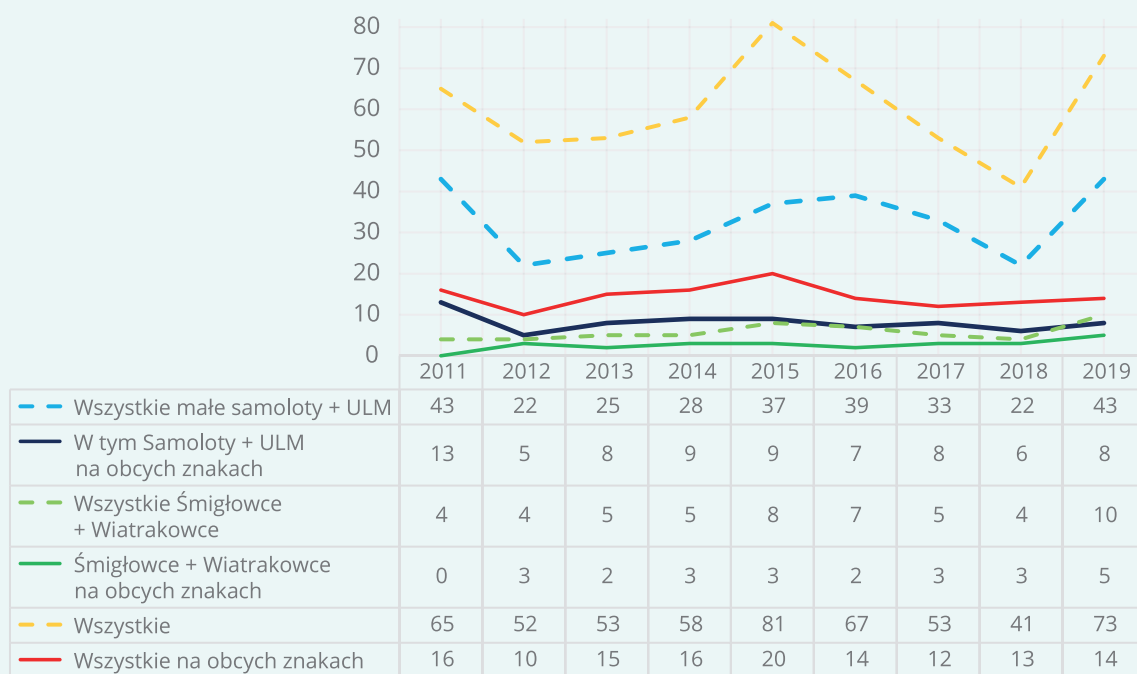
w 2019 roku ujawniło się ze szczególną mocą – wzrost niemal 31% przy tylko 4-5% zwiększeniu liczby operacji.

Liczba wypadków w 2017 r. była najniższa od wielu lat, niestety rok później ponownie wzrosła i trend ten utrzymał się w ostatnim roku, natomiast liczba poważnych incydentów po spadku w 2018 do tylko 14 gwałtownie wzrosła w ubiegłym roku do „rekordowych” 47. Mocno wpłynęło to na wieloletni trend liniowy, który jest teraz wyraźnie wzrastający. Względny przyrost liczby poważ-

nych incydentów był w tym okresie wielokrotnie większy niż wypadków. Biorąc pod uwagę znaczny – wręcz skokowy wzrost liczby wypadków w latach 2015-2016, trudno mówić o trwałym trendzie, tym bardziej po uwzględnieniu wyników z ostatnich dwóch lat, które wskazują na prawdopodobny powrót „do normy”. Znacznie dokładniejszych i więcej mówiących danych dostarcza analiza wypadków dla poszczególnych rodzajów statków powietrznych (szczegóły będą dostępne w przygotowywanym „Spraw-

ozdaniu o stanie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego za rok 2019”).

Liczby incydentów lotniczych i tzw. zdarzeń bez wpływu na bezpieczeństwo mocno się zmieniły w 2017 roku, co wynika przede wszystkim z innego niż wcześniej podejścia do klasyfikacji zdarzeń lotniczych, na co ULC nie ma praktycznie wpływu. Kolejna zmiana (choć już mniej radykalna i na dodatek w przeciwnym „kierunku”) nastąpiła w tej materii w 2019 roku. Nastąpiło zatem „wyhamowanie” zwiększania się liczby zdarzeń „bez wpływu na bezpieczeństwo”, przy gwałtownym przyroście incydentów, jednak ogólnie nadal obserwujemy nieustanny wzrost liczby zgłaszanych zdarzeń w obu tych kategoriach sumarycznie (incydentów i zdarzeń „bez wpływu na bezpieczeństwo”). Może wynikać to z coraz lepszej kultury raportowania, jak i wciąż sporego wzrostu liczby operacji (który jest jednak znacznie wolniejszy niż wzrost liczby zgłaszanych zdarzeń – zwłaszcza w ujęciu wieloletnim skumulowanym).

Wykres 5. Liczba zdarzeń lotniczych ogółem vs Liczba zdarzeń w CAT vs Liczba zdarzeń poza CAT

Jeżeli odniesiemy liczbę wypadków i poważnych incydentów z udziałem małych samolotów, ultralekkich statków powietrznych, śmigłowców i wiatrakowców, szybowców, motoszybowców i balonów będących na obcych znakach, do których dochodzi w polskiej przestrzeni powietrznej (na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej) do wszystkich wypadków i poważnych incydentów (dla analogicznej grupy SP), do jakich dochodzi w polskiej przestrzeni powietrznej lub na SP

zarejestrowanych w RP / z polskimi załogami / polskich operatorów (dla operacji GA, bez CAT), to od lat stanowią one średnio między 20 a 30% całości. Jeżeli ograniczylibyśmy się tylko do terytorium RP to udział statków powietrznych na obcych znakach w wypadkach i poważnych incydentach byłby jeszcze większy.

W aktualizacji KPB na lata 2020-2023 znajdziecie Państwo informacje na temat trendów wybranych zagrożeń od 2011 roku uzupełnione o dane za 2019 rok oraz aktualny status zrealizowanych i będących w trakcie realizacji zadań określonych w poprzednich edycjach.

Piotr Michałak

Wydział Analiz Bezpieczeństwa Lotniczego

Biurow Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym

Uwaga, bagaż bez opieki!



Ewakuowano 500 osób z lotniska Chopina w Warszawie, loty opóźnione o 3 godziny! Problem bagażu pozostawionego bez nadzoru to nadal częsty powód ewakuacji jednej lub kilku stref lotniska. Dlaczego tak się dzieje? Skąd się biorą walizki bez właściciela? I przede wszystkim: Czy i jak zagraża to naszemu bezpieczeństwu?

Lotniska to w obecnych czasach jedno z najważniejszych węzłów komunikacyjnych, a w najbliższych latach spodziewać się można jeszcze większego wzmocnienia roli lotnictwa w transporcie osób i towarów. Wyzwanie, jakie niesie ze sobą dynamiczny rozwój transportu drogą powietrzną wymaga zwrócenia szczególnej uwagi na kwestie bezpieczeństwa. Zagadnienie jest na tyle poważne, że Konwencja Chicagowska poświęca mu dwa oddzielne załączniki: Załącznik 17 „Ochrona międzynarodowego lotnictwa cywilnego przed ak-

tami bezprawnej ingerencji” oraz Załącznik 19 „Zarządzanie Bezpieczeństwem”.

Zagrożeniem bezpieczeństwa związanym z bagażem pozostawionym bez opieki na terenie lotniska zajmuje się ochrona lotnictwa cywilnego przed aktami bezprawnej ingerencji (Security). Do katalogu aktów bezprawnej ingerencji Załącznik 17 Konwencji Chicagowskiej zalicza akty lub próby dokonania aktów zagrażających bezpieczeństwu lotnictwa cywilnego, w których zawiera się między innymi:

- bezprawne zawładnięcie statkiem powietrznym,
- zniszczenie statku powietrznego w obsłudze,
- wzięcie zakładników na pokładzie statków powietrznych lub na lotniskach,
- wtargnięcie siłą na pokład statku powietrznego, na teren portu lotniczego lub na teren obiektu lotniczego,
- wniesienie na pokład statku powietrznego lub na teren portu lotniczego broni lub niebezpiecznego urządzenia lub materiału służącego do celów przestępczych,

- użycie statku powietrznego w obsłudze w celu spowodowania śmierci, poważnych obrażeń ciała lub poważnych uszkodzeń mienia lub środowiska,
- przekazanie nieprawdziwych informacji, które mogą zagrozić bezpieczeństwu statku powietrznego w trakcie lotu lub na ziemi, a także bezpieczeństwu pasażerów, załogi, personelu naziemnego lub całego społeczeństwa, na terenie portu lotniczego lub cywilnego obiektu lotniczego.

Przecież nic się nie stało! To tylko walizka.

Wraz z rozwojem lotnictwa i masowych przewozów porty lotnicze stały się celem dla wielu ugrupowań terrorystycznych na całym świecie, a także pojedynczych osób, które kierowane ideologią czy też z innych pobudek próbują zwrócić uwagę opinii publicznej. Liczba ofiar i skala strat w przypadku ataku na lotnisku zapewnią międzynarodowy rozgłos. Łatwość zdobywania informacji, np. w sieci, pozwala na prosty dostęp do danych. Skonstruowanie w domowych warunkach bomby jest możliwe i proste jak nigdy wcześniej, a dostępność potrzebnych materiałów wręcz na wyciągnięcie ręki np. w pobliskim markecie budowlanym czy innego rodzaju sklepie. Dlatego też dzisiejszy ładunek wybuchowy to nie utrwalony w naszej świadomości błędny wizerunek czerwonej laski dynamitu z budzikiem. W obecnych czasach zagrożenie może znajdować się w każdym pozostawionym przedmiocie użytku codziennego, takim jak np. parasolka, dziecięca zabawka, laptop czy odzież

Każdy bagaż pozostawiony bez nadzoru jest potencjalnie niebezpieczny i może stanowić zagrożenie dla zdrowia i życia ludzi, a także funkcjonowania portu lotniczego.

Na szczególną uwagę zasługuje tutaj strefa ogólnodostępna terminalu lotniczego wraz z terenem ogólnodostępnym portu lotniczego, w skład którego wchodzi m. in. parkingi, drogi dojazdowe do lotniska, teren przyległy do ogrodzenia lotniska, hotele, przystanki komunikacji miejskiej (autobusowe, stacje metra, kolejowe). Są to strefy, do których dostęp jest w większości w żaden sposób niekontrolowany, a przecież przebywać tam mogą nie tylko pracownicy i pasażerowie, ale także osoby postronne. Następuje tam duże nasilenie ruchu pasażerskiego co może stanowić cel różnego rodzaju działań, szczególnie tych o podłożu terrorystycznym.

Rozwój techniki pociągnął za sobą miniaturyzację wszelkiego rodzaju przedmiotów, a co za tym idzie również rzeczy, które mogą stanowić zagrożenie przybierając różne formy i kształty.

Ja miałam tam tylko ciuchy panie policjancie.

Niezmiennie ważne jest działanie służb i systemów mających na celu zapewnienie bezpieczeństwa. W porcie lotniczym za bezpieczeństwo odpowiedzialna jest między innymi Policja wchodząca w skład zespołu ochrony lotniska. Niestety, nie każde lotnisko w Polsce posiada wyspecjalizowany komisariat policji, który rutynowo ma do czynienia z problemem zapewnienia bezpieczeństwa portu lotniczego. Bardzo często w sytuacjach wymagających interwencji funkcjonariuszy Policji wzywani są policjanci z pobliskich jednostek, którzy po raz pierwszy

spotykają się z tematem bezpieczeństwa w lotnictwie i problemem pozostawionego bagażu. Z tego względu niezmiennie ważną kwestią jest zapoznanie policjantów z jednostek policji sąsiadujących z portami lotniczymi z tematyką bezpieczeństwa portu lotniczego, jak również przepisami prawa i postępowaniem w sytuacji znalezienia na terenie lotniska bagażu pozostawionego bez nadzoru.

PRAWO §

Policja działa na podstawie Ustawy o Policji z 6 kwietnia 1990 r. jak również szeregu innych przepisów, ustaw i rozporządzeń. Kwestie związane z bagażem pozostawionym bez nadzoru na terenie lotniska opisane są w Ustawie Prawo Lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., która przewiduje konsekwencje prawne wobec osób niestosujących się do przepisów.

Dział XII, art. 210 Ustawy Prawo Lotnicze noszący tytuł Przepisy Karne odsyła do art. 83a. w/w ustawy, który informuje, iż wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są zobowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem. Na podstawie Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 4 września 2012 r. w sprawie podstawowych przepisów porządkowych związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa i ochrony lotów oraz porządku na lotnisku, na terenie lotniska zabrania się:

- 1) pozostawiania bez opieki bagażu lub innych przedmiotów, mogących prowadzić do zakłócenia funkcjonowania lotniska;
- 2) wnoszenia na teren lotniska, bez stosownego zezwolenia, broni i materiałów niebezpiecznych lub innych przedmiotów mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa osób, statków powietrznych lub infrastruktury lotniska;
- 3) zaśmiecania i zanieczyszczania terenu lotniska;

4) spożywania alkoholu lub palenia tytoniu poza miejscami do tego wyznaczonymi oraz wnoszenia i zażywania środków odurzających oraz substancji psychotropowych;

5) wprowadzania na teren terminali pasażerskich zwierząt z wyjątkiem psów służbowych i psów asystujących osobom niepełnosprawnym, poza przypadkami nadawania zwierząt do przewozu lotniczego;

6) prowadzenia bez zgody zarządzającego lotniskiem:

a. zbiorów pieniężnych,

b. działalności gospodarczej, w tym reklamowej, akwizycyjnej lub innej działalności zarobkowej,

c. działalności artystycznej, politycznej oraz innej działalności zakłócającej porządek na lotnisku;

7) fotografowania lub filmowania czynności rozpoznania minersko-pirotechnicznego i akcji ratowniczych, stanowisk kontroli bezpieczeństwa pasażerów i bagażu oraz punktów kontroli paszportowej i kontroli dokumentów, bez zezwolenia wydanego przez zarządzającego lotniskiem w uzgodnieniu z właściwym miejscowo komendantem placówki Straży Granicznej, komendantem placówki Policji lub naczelnikiem urzędu celnego – odpowiednio do tego, jakie czynności, stanowiska lub punkty kontroli mają być fotografowane lub filmowane;

8) zakłócania, uniemożliwiania lub utrudniania wykonywania przez personel lotniska lub przewoźnika lotniczego obowiązków służbowych;

9) dokonywania nieuprawnionych zmian w wyposażeniu lotniska, urządzeniach lub systemach lotniskowych oraz utrudniania lub uniemożliwiania korzystania z urządzeń lub pomieszczeń przeznaczonych do użytku publicznego znajdujących się na terenie lotniska;

10) parkowania pojazdów w miejscach do tego nieprzeznaczonych;

11) naruszania określonych przez zarządzającego lotniskiem warunków ruchu pojazdów i pieszych na terenie strefy operacyjnej lotniska;

12) przebywania w strefie zastrzeżonej lotniska i w strefie operacyjnej lotniska bez upoważnienia lub naruszania w inny sposób warunków dostępu do stref zastrzeżonych lotniska określonych przez zarządzającego lotniskiem;

13) wprowadzania do strefy zastrzeżonej lub strefy operacyjnej lotniska lub używania w tych strefach pojazdu bez ważnej przepustki samochodowej bądź odpowiedniego upoważnienia lub naruszania w inny sposób warunków dostępu pojazdów do tych stref;

14) pozostawiania w porze nocnej bez uzasadnienia związanego z oczekiwaniem na przylot lub odlot statku powietrznego;

15) uchylania się od kontroli bezpieczeństwa lub kontroli dostępu oraz przekraczania lub forsowania drzwi, ogrodzeń, barier ochronnych oraz nieuzasadnionego użycia przycisku bezpieczeństwa otwierającego drzwi.

Dostałem mandat w wysokości 500 zł za zostawioną na terenie lotniska reklamówkę - czy słusznie?

Działania podejmowane przez służby po zidentyfikowaniu bagażu pozostawionego bez nadzoru są ściśle określone w przepisach. Polegają one na jak najszybszym zabezpieczeniu terenu przyległego, w tym również ewakuacji osób z tego terenu, ustaleniu właściciela bagażu oraz identyfikacji zawartości bagażu przez osoby wyszkolone do tego rodzaju zadań i przy użyciu specjalistycznego sprzętu. Wszystkie czynności powinny odbywać się w sposób skoordynowany ze wszystkimi podmiotami zapewniającymi bezpieczeństwo na lotnisku oraz w jak najszybszym czasie, jednakże z zachowaniem daleko idących środków bezpieczeństwa. Osoby dopuszczające się w/w wykroczenia - tj. pozostawiania bagażu bez opieki, muszą

liczyć się z konsekwencjami prawnymi i w takiej sytuacji mogą zostać ukarane mandatem karnym w wysokości do 500 zł, skierowaniem wniosku o ukaranie do sądu lub / i obowiązkiem pokrycia strat spowodowanych ewakuacją lotniska.

Każda osoba przebywająca na lotnisku powinna być świadoma zagrożenia, a tym samym zwracać uwagę na pozostawione przedmioty i informować o tym odpowiednie służby, nie podejmując przy tym samodzielnych działań polegających na identyfikacji zawartości pozostawionego bagażu.

Przepraszam, ale nie popilnuję pana bagażu.

Osoby przebywające na lotnisku nie powinny również godzić się na pilnowanie bagażu nieznanymi im osób. Może się bowiem zdarzyć, że osoba, która poprosi nas o popilnowanie, nawet przez krótką chwilę, swojej walizki, już nie wróci – a owa walizka okaże się być wypełniona ładunkiem wybuchowym. Powinniśmy być czujni i nie ulegać takim prośbom.

Osobną kwestią jest zabieranie do przewozu przedmiotów od osób postronnych. Powinniśmy być bardzo ostrożni w przypadkach gdy ktoś prosi nas o przysługę - np. żebyśmy wzięli ze sobą na pokład samolotu jakąś rzecz (zegarek na rękę, wyprawkę dla niemowlaka). Często takie osoby tłumaczą, że sami nie mogą lecieć, a



nasz lot jest akurat do miejsca, gdzie ktoś na lotnisku docelowym od nas tę paczkę odbierze. Może się okazać, że chcąc zrobić dobry uczynek, zostaniemy wykorzystani w celu przeniesienia paczki z niebezpieczną zawartością przez kontrolę bezpieczeństwa i na pokład samolotu. W przypadku, gdy próba ta zostanie odkryta, to my będziemy mieli poważne problemy prawne, natomiast gdy taka paczka nie zostanie wykryta może się okazać, że eksploduje na pokładzie lecącego samolotu...

**Kogo zapytać? To nie moja sprawa!
Spiesz się - mam zaraz samolot!**

Dużym problemem jest również wyrzucanie niepotrzebnego nam już bagażu na terenie lotniska. Należy pamiętać, że każda zamknięta reklamówka, torebka, opakowanie czy też urządzenie elektryczne, których chcemy się pozbyć musi zostać przez nas zutyliizowane w taki sposób, aby ich zawartość i przeznaczenie nie budziły żadnych wątpliwości służb lotniskowych. Złotą zasadą pozostaje stwierdzenie - jeżeli czegoś nie wiemy to lepiej dopytajmy. Na lotnisku, na każdym kroku znajdują się służby i pracownicy, którzy doradzą nam jak w danej sytuacji należy się zachować. Unikniemy dzięki temu wielu nieprzyjemności, a może nawet uratujemy czyjeś życie.

-Proszę udać się na zewnątrz terminalu i oddalić od budynku

-Dlaczego?

-Proszę wykonywać polecenia

-Co się stało?? Czy to konieczne?

Pamiętajmy, że powołane służby, instytucje oraz sprzęt wykorzystywany na lotnisku mają służyć naszemu bezpieczeństwu, a w sytuacjach zagrożenia należy bezwzględnie wykonywać polecenia wydawane przez odpowiednie organy powołane do zapewniania bezpieczeństwa. Polecenia te powinniśmy wykonywać szybko, sprawnie i nie wdawać się w dyskusje z osobą, która je wydaje o ich słuszności czy naszych przemyśleniach na ten temat, ponieważ w takich przypadkach liczą się minuty, czasami sekundy. Należy zawsze mieć świadomość, że w przypadku ewakuacji terminala nikt nie ma na celu utrudnianie nam odlotu, lecz przeciwnie – priorytetem w takim przypadku jest zawsze nasze bezpieczeństwo. Współpracując i wykonując polecenia unikniemy niepotrzebnego chaosu i zagrożenia. Bezpieczeństwo w lotnictwie to wspólne dobro, o które musimy zadbać razem.

Filip Nowaczyk – Sierżant sztabowy

*Komisariat Policji Portu Lotniczego
im. Chopina w Warszawie*

Wpływ pandemii na pokazy lotnicze w 2020 roku



W Polsce drugi kwartał 2020 roku rozpoczął się od ogłoszenia stanu zagrożenia epidemicznego, a następnie wprowadzenia stanu epidemii przez rozprzestrzenianie się wirusa SARS-CoV-2. Obostrzenia wprowadzone w celu zapobiegania dalszym zarażeniom dotknęły wszystkie sektory gospodarki. Jednakże niewątpliwie to lotnictwo płaci za to jedną z najwyższych cen. Oprócz odwołanych lotów, zamkniętych lotnisk, czy redukcji etatów widoczne są również zmiany w sferze pokazów lotniczych.

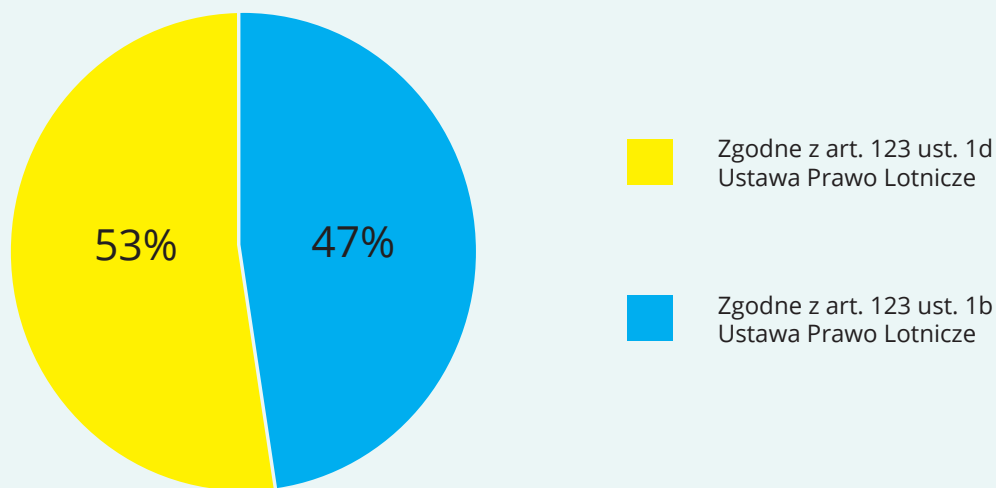
Sezon pokazowy trwa przeciętnie od kwietnia do końca września i organizowanych jest w tym okresie około 100 imprez lotniczych, z czego ponad połowa to pokazy organizowane zgodnie z art. 123 ust. 1b Rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 7 lipca 2017 r. poz. 1488, w sprawie lotów próbnych i akrobacyjnych oraz pokazów lotniczych, a więc połączone z imprezą masową.

W tym roku już 10 marca rządowy zespół zarządzania kryzysowego wprowadził zakaz organizowania wszelkich imprez sportowych i artystycznych, w tym pokazów lotniczych, w których uczestniczyłoby 1000 lub więcej osób. Przy zachowaniu dystansu społecznego możliwa była organizacja przedsięwzięć maksymalnie do 150 osób. Dopiero od 17

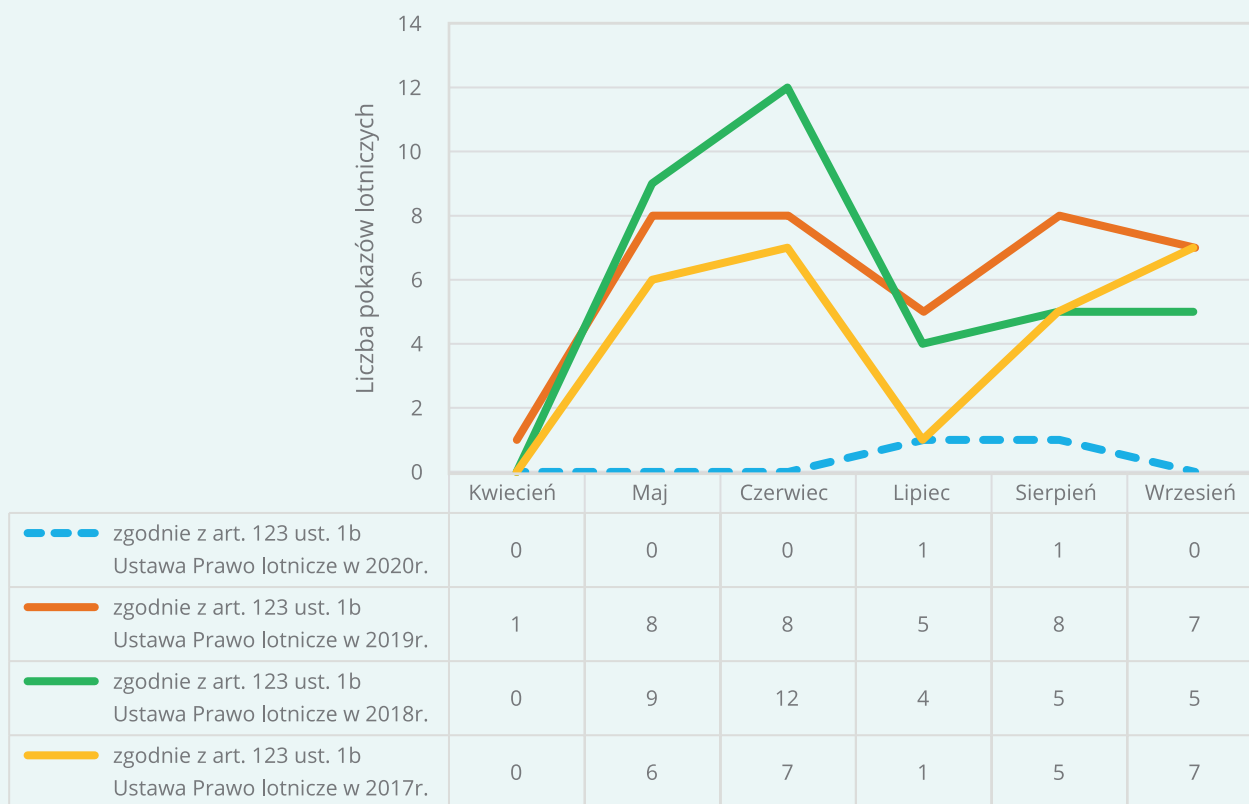
lipca obostrzenia te zostały zniesione, jednakże wprowadzono nowe przepisy sanitarne zgodnie z którymi:

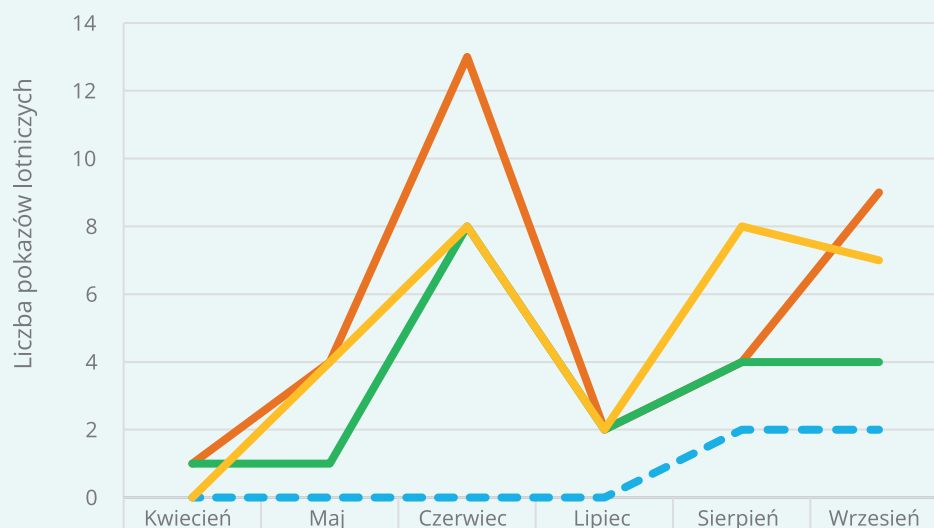
- na jednego uczestnika imprezy masowej musi przypadać minimum 5m²,
- na imprezach plenerowych należy zachować 2-metrową odległość między uczestnikami,
- jeśli nie jest to możliwe, należy zakrywać usta i nos.

Wykres 1. Pokazy lotnicze w 2019 r.



Wykres 2. Pokazy lotnicze zgodnie z art. 123 ust. 1b Ustawy Prawo Lotnicze w latach 2017-2020



Wykres 3. Pokazy lotnicze zgodnie z art. 123 ust. 1d Ustawy Prawo Lotnicze w latach 2017-2020

zgodnie z art. 123 ust. 1d Ustawa Prawo lotnicze w 2020r.	0	0	0	0	2	2
zgodnie z art. 123 ust. 1d Ustawa Prawo lotnicze w 2019r.	1	4	13	2	4	9
zgodnie z art. 123 ust. 1d Ustawa Prawo lotnicze w 2018r.	1	1	8	2	4	4
zgodnie z art. 123 ust. 1d Ustawa Prawo lotnicze w 2017r.	0	4	8	2	8	7

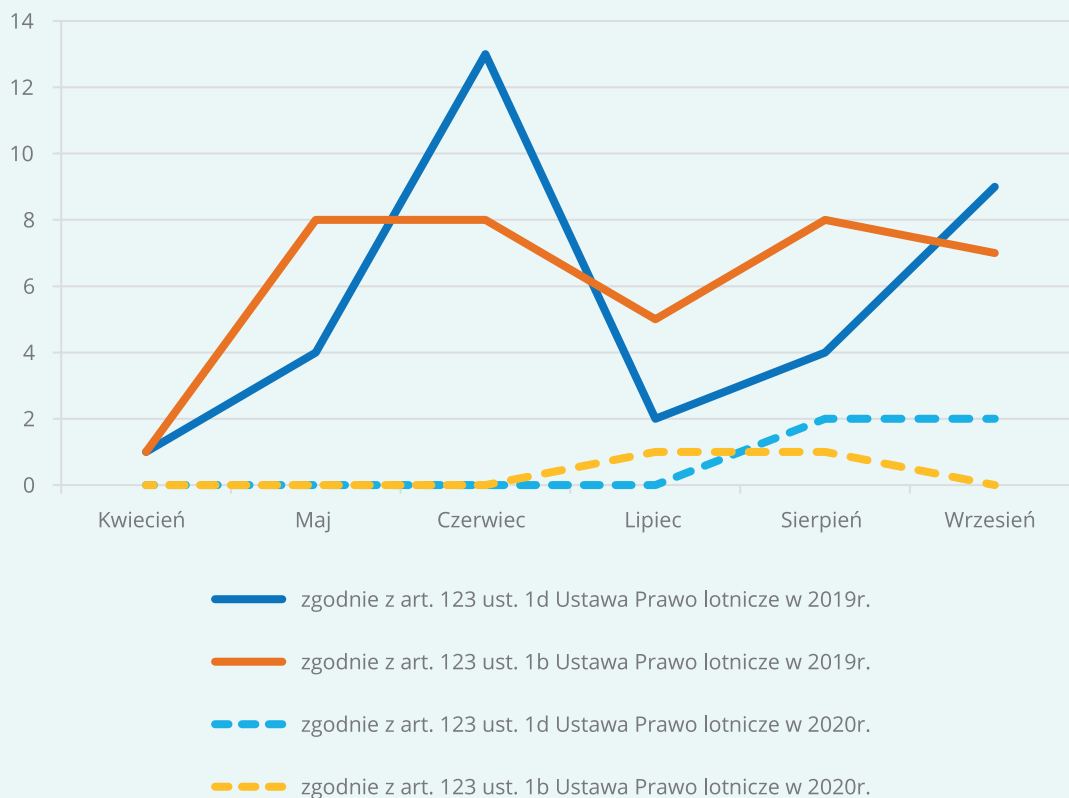
Obecna sytuacja na świecie sprawiła, że organizatorzy pokazów stanęli przed nowymi problemami związanymi z zapewnianiem bezpieczeństwa. Podczas organizacji tego typu imprez muszą brać pod uwagę wiele nowych aspektów, od wyznaczenia znakami poziomymi miejsc dla publiczności z uwzględnieniem dystansu społecznego, przez ograniczenie kontaktów międzyludzkich, po utrzymanie zalecanych standardów higienicznych. Do tego doszła ogólna obawa społeczeństwa przed uczestnictwem w imprezach generujących większe skupiska ludzi.

Trudności przed jakimi stanęli organizatorzy pokazów zmusiły wielu z nich do odwołania tego-
rocznych edycji znanych

imprez lotniczych. W przypadku pokazów organizowanych zgodnie z art. 123 ust. 1b. Ustawy Prawo Lotnicze różnice na przestrzeni 2017 r., a 2020 r. są znaczące. Na wykresie poniżej wyraźnie widoczne są skutki nałożonych obostrzeń, zwłaszcza że w okresie od kwietnia do czerwca nie została zorganizowana żadna tego typu impreza. Zeszłe lata, w przeciwieństwie do roku bieżącego, obfitowały w wiele pokazów lotniczych połączonych z imprezami masowymi.

Nałożone przez rządowy zespół zarządzania kryzysowego ograniczenia odcisnęły się niekorzystnie również na pokazach lotniczych organizowanych zgodnie z art. 123 ust. 1d Ustawy Prawo Lotnicze. Pokazy te charakteryzują się publicznością ograniczoną do 999 uczestników. W porównaniu z ubiegłym rokiem liczba tego typu imprez lotniczych zmalała aż dwunastokrotnie. I to pomimo, iż mogły one być przeprowadzane dla maksymalnie 150 osób z zachowaniem

Wykres 4. Pokazy lotnicze w latach 2019-2020



rygoru sanitarnego nawet w okresie od marca do lipca bieżącego roku.

Skutki pandemii widoczne są w sferze pokazy lotniczych niezależnie od wielkości zgromadzonej publiczności. Od kwietnia do września ubiegłego roku zorganizowanych zostało 70 pokazy lotniczych na terenie Polski, z czego 37 było przeprowadzonych zgodnie z art. 123 ust. 1b Ustawy Prawo Lotnicze. Na ten moment w analizowanym okresie zorganizowano 6 pokazy lotniczych w tym jedynie 2 zgodnie z art. 123 ust. 1b.

Podsumowując, wprowadzony stan epidemii znacząco ograniczył liczbę oraz zmienił zasady organizacji pokazy lotniczych w bieżącym roku. Efektem tego jest dotkliwie zmniejszona liczba przeprowadzonych w tym sezonie imprez lotniczych. Jest to wielka strata nie tylko dla środowi-

ska lotniczego, ale także dla zwykłych obywateli. Pokazy lotnicze często były okazją do wspólnego spędzania czasu z rodziną podczas oglądania fantastycznych akrobacji powietrznych naszych rodzimych jak i zagranicznych pilotów.

Iga Karolak
Marlena Wolska

Inspektorat Zarządzania
Bezpieczeństwem Lotniczym

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym
Urząd Lotnictwa Cywilnego

ul. Marcina Flisa 2
02-247 Warszawa
tel: + 22 520 75 22

biuletyn@ulc.gov.pl

www.ulc.gov.pl



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego