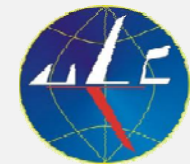


Krajowa Konferencja Bezpieczeństwa Lotów Warszawa, 21 kwietnia 2011



Airside Safety Group Poland
Obsługa naziemna a kultura bezpieczeństwa

Krzysztof Kuźmiński, GDN Airport Services

Czemu służyć ma ASG ?

**Utrzymanie wysokiego poziomu bezpieczeństwa
obsługi naziemnej w Polsce**

W roku 2025 ruch lotniczy w portach osiągnie współczynnik 2,5x większy do ruchu z 2003, co efekcie oznacza, że nawet w przypadku inwestycji 60 portów w Europie nie będzie w stanie obsłużyć tzw. „peaków”

Źródło: European Parliament resolution of 11 October 2007 on airport capacity and ground handling: towards a more efficient policy

Przyszłość...

- Wzrost zatrudnienia w obsłudze naziemnej („ilość ludzi na płycie”)
- Wzrost ruchu na płycie (sprzęt, pojazdy, samoloty)
- Nacisk („parcie”) na wydajność ekonomiczną (wyśrubowanie czasów turnaround)
- Różnorodność procedur przewoźników (niejednolite procedury bezpieczeństwa)

WZROST RYZYKA

**Rocznie w wyniku uszkodzeń podczas obsługi
naziemnej przewoźnicy zrzeszeni w IATA tracą
4 miliardy \$**

Źródło: www.iata.org

Dlaczego konieczna jest inicjatywa ?

Małe uszkodzenie, duży wpływ...



- **Produkcja samolotów (EASA)**
- **Operacje lotnicze (EASA EUOPS)**
- **Utrzymanie flot (maintenance) (EASA Part)**
- **Screening pasażerów i bagażu (300/2008)**
- **Screening pracowników (300/2008)**
- **Koordinacja ruchu lotniczego (PAŻP)**

i wiele innych zagadnień związanych z „lotem”

HANDLING ?

**Bez ISAGO (IATA Safety Audit for Ground Operators)
nie ma takiej ...**

**ISAGO – HANDLING
IOSA – PRZEWOŹNIK**

Handling jest istotny?

Każdy lot zaczyna i kończy się na ziemi.



ASG Poland

Grupa złożona z przedstawicieli:

- GSP (paliwo, ładunek, itp.)
- Portów (koordynacja ruchu na płycie)
- Przewoźników

Oraz przede wszystkim organów regulacyjnych i badawczych

- PKBWL
- ULC

**Skuteczne przeciwdziałanie zagrożeniom to
identyfikacja takich zagrożeń, podjęcie działań
zapobiegawczych oraz monitorowanie
wprowadzonych działań pod kątem skuteczności.**

Skuteczna identyfikacja zagrożeń to uzyskanie informacji o tym, że takie istnieją...

Uzyskanie informacji odbywać się może albo wewnętrznie albo zewnętrznie

Informacje uzyskane wewnętrznie często są informacjami „post factum”. Co gorsza wiele z nich to tzw. re-occurrence (ponowne wystąpienie). Jeżeli już wystąpią, to nie ma procesu dzielenia się z innymi (share culture).

Informacje uzyskane zewnętrznie to kopalnia działań zapobiegawczych dla zagrożeń, które nie zostały zidentyfikowane wewnętrznie (*„nie zdawałem sobie sprawy, że to może doprowadzić do TEGO”*)

Jak wygląda to dziś ?

**Incydent w porcie XXX zgłoszony do PKBWL
(przewoźnik / agent / port)**



**PKBWL podejmuje decyzję komu badanie powierzyć
(przewoźnik, port)**



**Zdarzenie tylko widoczne w rejestrze na stronie
PKBWL**

Skoro wystąpiło, to musi być tutaj ...

Podświetlone szukane słowo. Przepraszamy za utrudnienia.

Numer rejestru	Rodzaj zdarzenia	Data zdarzenia	Miejscowość	Rodzaj statku powietrznego	Typ statku powietrznego	Jednostka badająca	Nazwa jednostki badającej	Raporty
1057/10	I	2010.09.15	Katowice-Ligota	śmigłowiec	Mi-2 Plus	Użytkownik	LPR	Uchwała
1058/10	Z	2010.09.17	CTR EPLL	samolot	Cessna-172	X	X	
1059/10	I	2010.09.18	Chrcynno	spadochron	Tandem Icarus 330	X	X	Uchwała
1060/10	W	2010.09.18	Gotartowice	spadochron	Manta	Użytkownik	Aer.ROW Rybnik	
1061/10	Z	2010.09.18	CTR EPKK	samolot	B-737-800	X	X	
1062/10	Z	2010.09.18	CTR EPKK	samolot	B-737-800	X	X	
1063/10	I	2010.09.16	EPWA	samolot	EMB-170	Użytkownik	PLL LOT SA	
1064/10	I	2010.09.17	AD EPLL	samolot	Piper PA28R	X	X	Uchwała
1065/10	I	2010.09.19	W trasie	samolot	SAAB-340	Użytkownik	SKY TAXI Sp. z o.o.	
1066/10	I	2010.09.19	FIR Mińsk	samolot	Cessna 560XL Citation	Użytkownik	Blue Jet	
1067/10	I	2010.09.19	W trasie	samolot	CL300	Użytkownik	Blue Jet	
1068/10	Z	2010.09.20	CTR EPPO	śmigłowiec	Robinson R-44 Raven II	Zarządzający	EPPO	
1069/10	Z	2010.09.20	CTR EPPO			Zarządzający	EPPO	
1070/10	I	2010.09.18	Gliwice	spadochron	Falcon 300	X	X	Uchwała
1071/10	I	2010.09.19	Gliwice	spadochron	Drakkar	Użytkownik	Aer.Gliwicki	
1072/10	I	2010.09.10	CTR EPWA	samolot	ATR-72	Zarządzający	EPWA	
1073/10	Z	2010.09.18	CTR EPBY	samolot	B-737-800	Zarządzający	EPBY	
1074/10	Z	2010.09.19	W trasie	samolot	SAAB-340	Użytkownik	SKY TAXI Sp. z o.o.	

„Każdy sobie rzepkę skrobie”...

Odpowiedź na moje pytanie, czy mogę prosić o szczegóły zdarzenia:

„Wiesz co, trochę obciach chwalić się, że się uszkodziło samolot...”

**GDZIE KULTURA BEZPIECZEŃSTWA (SAFETY) ?
GDZIE KULTURA RÓWNOŚCI (JUST) ?
GDZIE PROAKTYWNE PODEJŚCIE (PRO-ACTIVITY)?**

Zamknięty portal grupy roboczej

Nazwa użytkownika

Hasło

☐ Zapamiętaj mnie

[Nie pamiętasz hasła?](#)

Bieżąca ocena zdarzeń, które miały miejsce i możliwość dzielenia się spostrzeżeniami

Leave a Reply

Logged in as **Krzysiek**. [Logout »](#)

You can use [these HTML tags](#)

Submit Comment

**Spotkania grupy roboczej w danych odstępach czasu,
gdzie grupy robocze tworzyć będą tzw. Ripy
(Recommended Industry Practices)**

Czyli

**zagadnienia nie opisane w żadnych aktach prawnych,
a mające istotny wpływ na bezpieczeństwo lotów.**

Dlaczego nie warto współdziałać w ASG ?

Uczestnictwo w ASG to wolontariat

Dlaczego warto współdziałać w ASG ?

- Proces obsługi naziemnej w Polsce ma szansę zostać w pełni ustandaryzowany
- Grupa robocza składać się będzie z zainteresowanych i zaangażowanych osób
- Grupa składać się będzie z wysokiej klasy specjalistów dążących do poprawy bezpieczeństwa
- ...

Czy ASG to nowość ?

- Dostęp do prac AAGSC
- Dostęp do prac GHOST UK
- Dostęp do IATA ASG
- Uczestnictwo w ECAST GS WG

ASG to szansa, by w Polsce bez względu na port lotniczy, poziom bezpieczeństwa obsługi naziemnej był taki sam.

Odpowiedź na wymianę informacji może być taka

WITAMY | GROUND SERVICE PROVIDERS | AIRLINES


Airside Safety Group Poland
 "Ucz się na błędach innych. Nie możesz żyć wystarczająco długo, by popełnić je wszystkie samodzielnie." – Eleanor Roosevelt

Posts | Comments



Kategorie
 BHP
 Bydgoszcz
 DGR
 FOD
 Gdańsk
 Holowanie
 Katowice
 Kultura bezpieczeństwa
 Londyn
 Odladzanie
 raportowanie
 Silne wiatry
 Szkolenia

Wciągnięty przez silnik - USA
 Kolejnym przykładem – jednak tym razem tragicznym – jest przypadek mechanika, który zginął 16 stycznia 2006. Podczas sprawdzania prawego silnika Continental B737-500 samolotu z El Paso do Houston został wessany, stojąc przy silniku nie pracującym jeszcze na pełnych obrotach! Efekt?


Szukaj w portalu

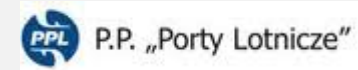
Najnowsze wpisy
 Wciągnięty przez silnik – USA
 Suchy lód – wałkowany temat
 Wypychanie – JFK
 Asymetryczne opony – UK
 Towbarless zahaczony
 Tug vs Taśmociąg
 Ach ten "walkaround" –

Lub żadna...



Wsparcie dla ASG wyrazili:

Biuro Dyrektora ds. Bezpieczeństwa PPL



LotServices



Bydgoszcz Airport



Petrolot



Lotos



Dziękuję za uwagę i zapraszam do dyskusji.

Krzysztof Kuźmiński
GDN Airport Services
k.kuzminski@gdnas.pl
Mob. 783-060-111