



Urząd Lotnictwa Cywilnego

System zgłaszania zdarzeń

Roman Ożóg
Dyrektor Biura Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym



Co należy zgłaszać?

- ❖ **zdarzenia**, tzn. każdego **zdarzenia związane z bezpieczeństwem**, które narażają na niebezpieczeństwo lub jeśli nie zostaną skorygowane lub właściwie przekazane — **mogłoby** narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujących się w nim pasażerów lub jakiegokolwiek inne osoby; zdarzenie obejmuje w szczególności wypadek lub poważny incydent
- ❖ oraz do innych **informacji** mających związek z **bezpieczeństwem** w tym kontekście, które stanowią **rzeczywiste lub potencjalne** zagrożenie.



Dlaczego raportowanie jest takie ważne?

”Informacja jest życiodajną krwią w organizmie zarządzania – jest podstawą trafnych decyzji kierowniczych.

Jeżeli nie można uzyskać właściwych informacji, to decyzje muszą opierać się na przypuszczaniu, odczuciach lub zgadywaniu”



George Esmond Milward, *Organisation and Methods: A Service to Management*, 1967



Dlaczego raportowanie jest takie ważne?

Zgłaszanie zdarzeń lotniczych
SŁUŻY
poprawie bezpieczeństwa lotniczego!

NIE SŁUŻY:

- wskazywaniu osób winnych
 - eliminacji konkurencji
- karaniu zgłaszających i zgłaszanych

NIE JEST POWODEM
dodatkowych kontroli ULC*

***- nie dotyczy niezgłoszonych zdarzeń lub braku podjęcia działań następczych.**



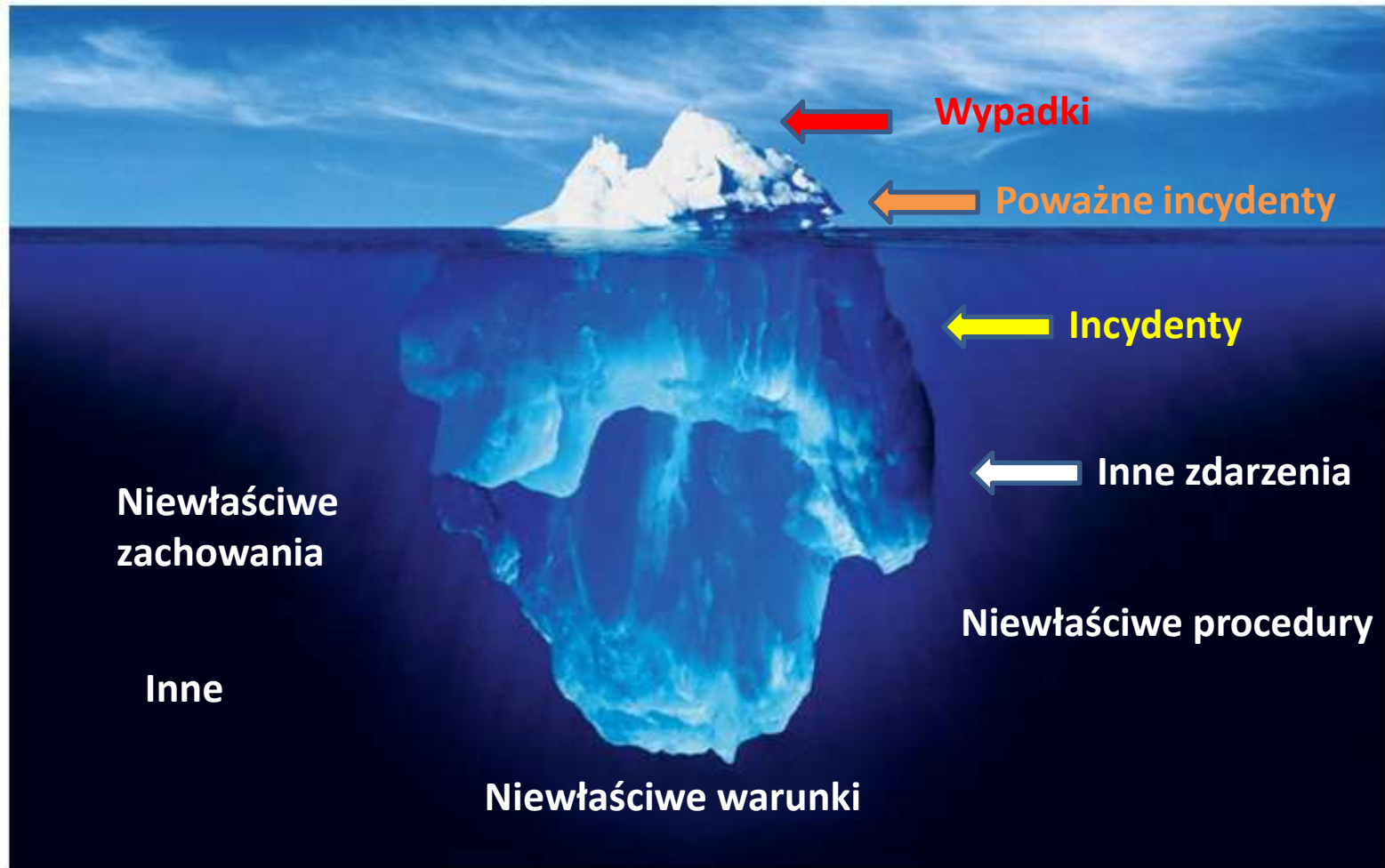
Dlaczego raportowanie jest takie ważne?

Zgłaszanie zdarzeń lotniczych
SŁUŻY
poprawie bezpieczeństwa lotniczego tj:

- *Zapobieganiu wypadków lotniczych*
- *Poprawie systemu funkcjonowania organizacji*
- *Poprawie funkcjonowania systemów statków powietrznych*
- *Rozwojowi lotnictwa*



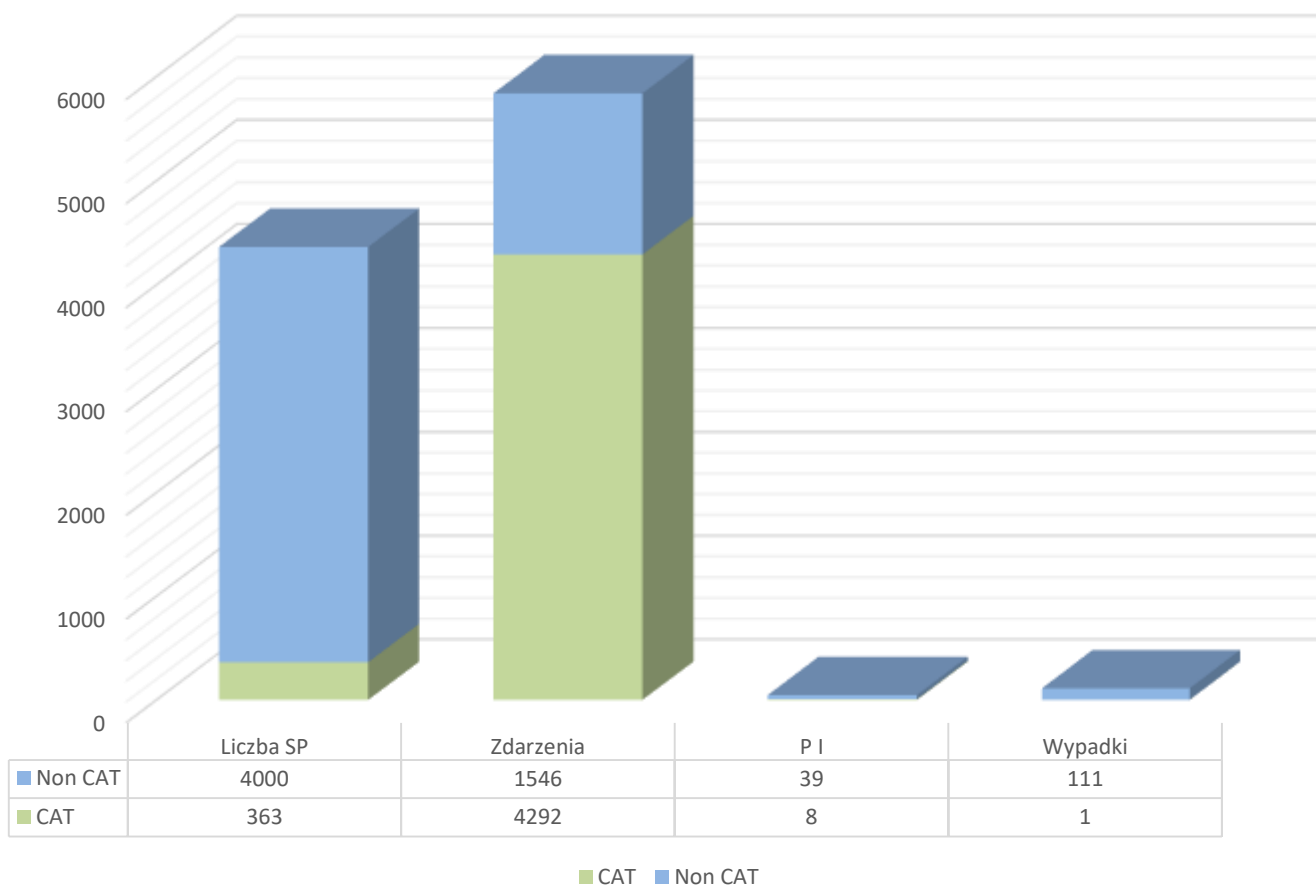
Dlaczego raportowanie jest takie ważne?





Zależność zgłaszania od liczby wypadków

Zdarzenia lotnicze 2019





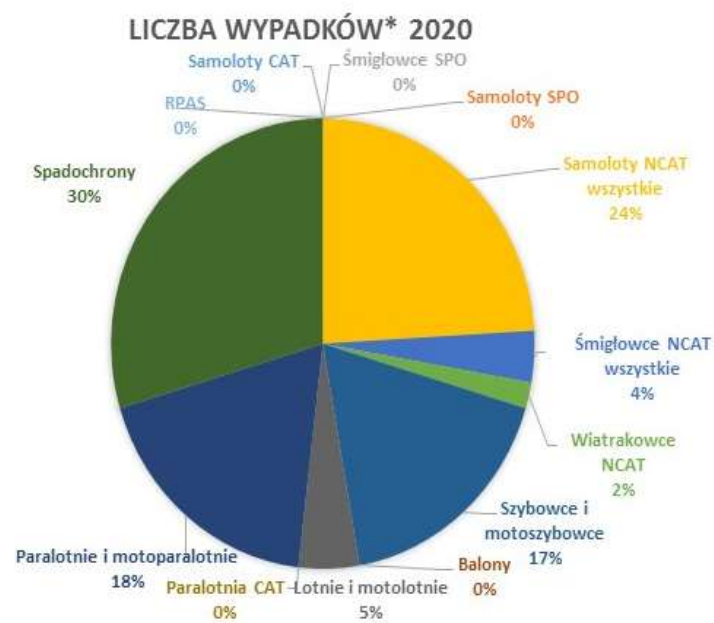
Zależność zgłaszania od liczby wypadków



Liczba Wypadków- 111
Liczba Poważnych Incydentów-47

Liczba Wypadków w których brały udział SP danej kategorii:

2019	Rodzaj SP	2020
0	Samoloty CAT	0
1	Samoloty SPO	0
1	Śmigłowce SPO	0
22	Samoloty NCAT wszystkie	26
3	Śmigłowce NCAT wszystkie	4
16	Szybowce i motoszybowce	19
1	Balony	0
4	Lotnie i motolotnie	5
25	Paralotnie i motoparalotnie	20
28	Spadochrony	32
1	Lotnictwo Państwowe	1
1	Paralotnia CAT	0
4	Wiatrakowce NCAT	2
1	RPAS	0



Liczba Wypadków- 108
Liczba Poważnych Incydentów-28



Dane wyjściowe systemu zgłaszania

EASA Airworthiness Directive
AD No.: 2021-0217
Issue: 23 September 2021

Design Approval Holder's Name:
ROLLS-ROYCE DEUTSCHLAND Ltd & Co KG

Type/Model designation(s):
Trent XWB engines

Effective Date: 07 October 2021
TCDS Number(s): EASA E 1313
Foreign AD: Not applicable
Supersedes: This AD supersedes EASA AD 2020-0088 dated 23 March 2020.

ATA 05 - Time Limits / Maintenance Checks - Time Limits Manual / Maintenance Programme - Amendment

Manufacturer(s):
Rolls-Royce plc

Applicability:
Trent XWB-75, Trent XWB-75, Trent XWB-75, Trent XWB-84 and Trent XWB-87 engines, all serial numbers.

These engines are known to be installed on, but not limited to, Airbus A350-900 aircraft.

Definitions:
For the purpose of this AD, the following definitions apply:

The TLM: Rolls-Royce Trent XWB Time Limits Manual (TLM) TRENTXWB-800 dated 01 May 2021, Modules "Airworthiness Limitations (Mandatory Parts)" TRENTXWB-A-05-10-01-00A01-030A-0 and TRENTXWB-B-05-20-01-00A01-030A-0 "Airworthiness Limitations (Mandatory Inspections)" TRENTXWB-A-05-20-01-00A01-030A-0.

The AMP: The approved Aircraft Maintenance Programme (AMP) on the operator or the owner ensures the continuing airworthiness of each engine.

SERVICE LETTER

Service Letter No. 1285
August 25, 2021

E and H Series engines.

E and H Series engines.

can cause errors. Read the entire reading of the requirements.

engines were previously plain steel, e-bore cylinders.

if this during maintenance or parts (Limb - SSP-1776, Section II, inspecting or maintaining an

Winder Kit 85K29652 and Service Instruction No. 1077

Urząd Lotnictwa Cywilnego

100 LAT

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Nr 3(4)/2018

PLAN BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Plan Bezpieczeństwa 2023

Programu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym

Określanie i monitorowanie wskaźników bezpieczeństwa – SPI w małych

Table 4-4-6. Example of an SSP safety performance indicator chart (with alert and target level settings)

44 Alert level setting
The alert level for a new monitoring period (current alert) is based on the preceding period's performance (preceding alert), namely the alert level average plus 1.5 times the standard deviation. The three alert levels are average + 1.5 SD, average + 3 SD and average + 4.5 SD.

45 Target level setting (planned improvement)
The target level setting (planned improvement) is based on the alert level average plus 1.5 times the standard deviation. The target level setting is based on the alert level average plus 1.5 times the standard deviation.

46 Alert level trigger
An alert is triggered when the alert level is reached. The alert level is based on the alert level average plus 1.5 times the standard deviation.

47 Alert and target levels – stability period
Alert and target levels should be recalculated for each new monitoring period based on the equivalent preceding period's average rate and SD, as applicable.



Akty prawne

Dokumenty bazowe:

- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) **2018/1139** oraz wykonawcze do niego:
- Rozporządzenie **UE 376/2014** oraz wykonawcze do niego:
 - **2015/1018 -wykaz klasyfikujący zdarzenia**
- **Ustawa - Prawo Lotnicze**
- **Rozporządzenie** Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. **w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.**

Dokumenty powiązane:

- Rozporządzenie UE 996/2010
- Poradnik do Rozporządzenia UE 376/2014
- Załącznik 19 ICAO „Zarządzanie bezpieczeństwem”
- ICAO Doc. 9859 „Zarządzanie bezpieczeństwem”
- Załącznik 13 ICAO- Badanie wypadków i incydentów lotniczych



Akty prawne

- Rozporządzenia europejskie, w tym Rozporządzenie (UE) nr **376/2014** zgodnie z artykułem 288 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFEU) jest w całości wiążące i **stosowane bezpośrednio przez wszystkie państwa** członkowskie jako prawo krajowe.

L 122/18

PL

Dziennik Urzędowy Unii Europejskiej

24.4.2014

ROZPORZĄDZENIE PARLAMENTU EUROPEJSKIEGO I RADY (UE) NR 376/2014

z dnia 3 kwietnia 2014 r.

w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylecia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

PARLAMENT EUROPEJSKI I RADA UNII EUROPEJSKIEJ,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 100 ust. 2,



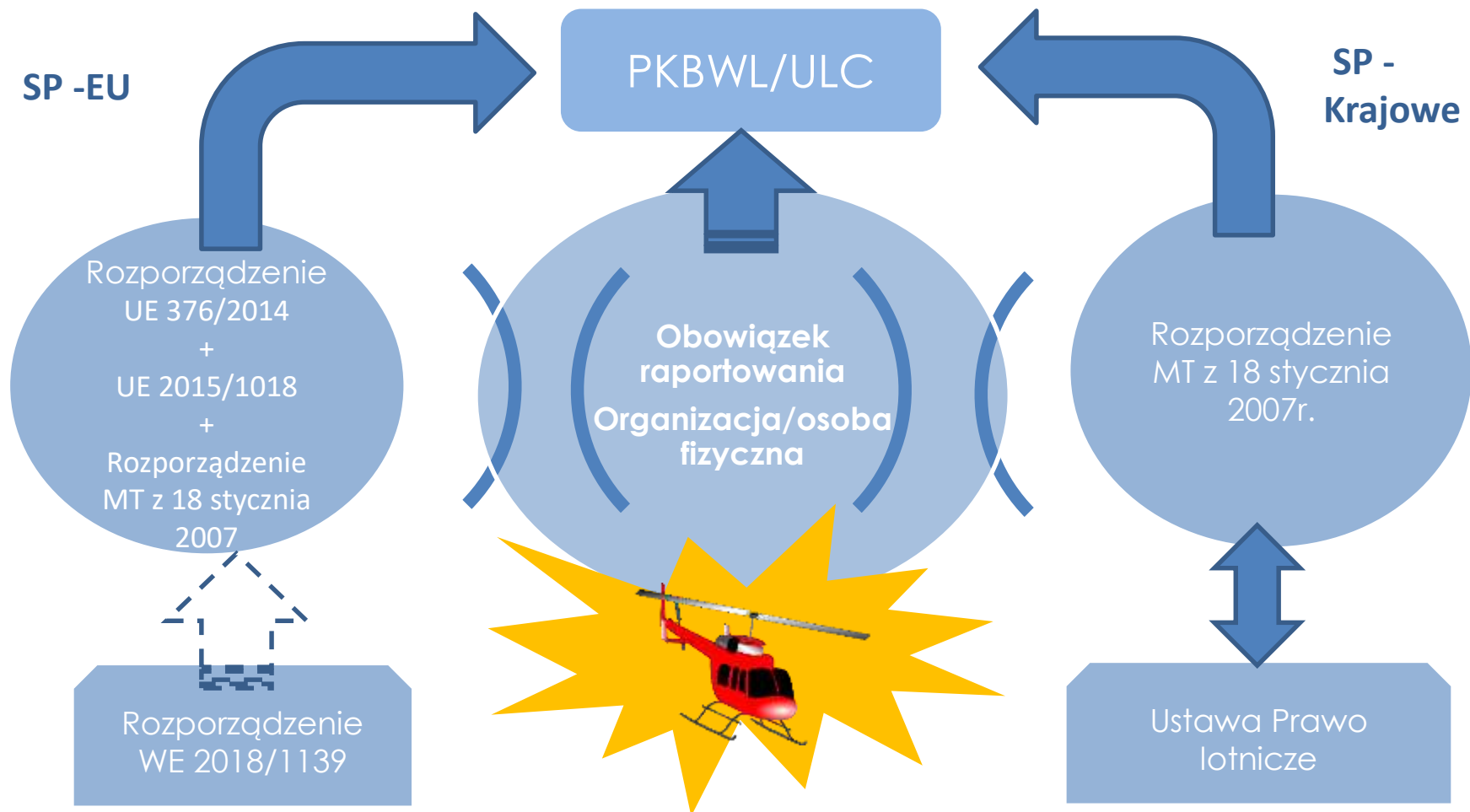
Akty prawne

- Rozporządzenie (UE) nr **376/2014** zgodnie z artykułem 3 ust. 2 **odnosi się do zdarzeń** oraz innych informacji związanych z bezpieczeństwem statków powietrznych **z wyjątkiem statków, o których mowa w Załączniku I** do rozporządzenia (WE) nr 1139/2018.

- **Zgłaszanie zdarzeń związanych** z bezpieczeństwem statków powietrznych **z Załącznika I** rozporządzenia (WE) nr 1139/2018 odbywa się na podstawie:
 - **Ustawy** – Prawo Lotnicze **art. 135 – 135 e.** oraz
 - **Rozporządzenia Ministra Transportu** z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

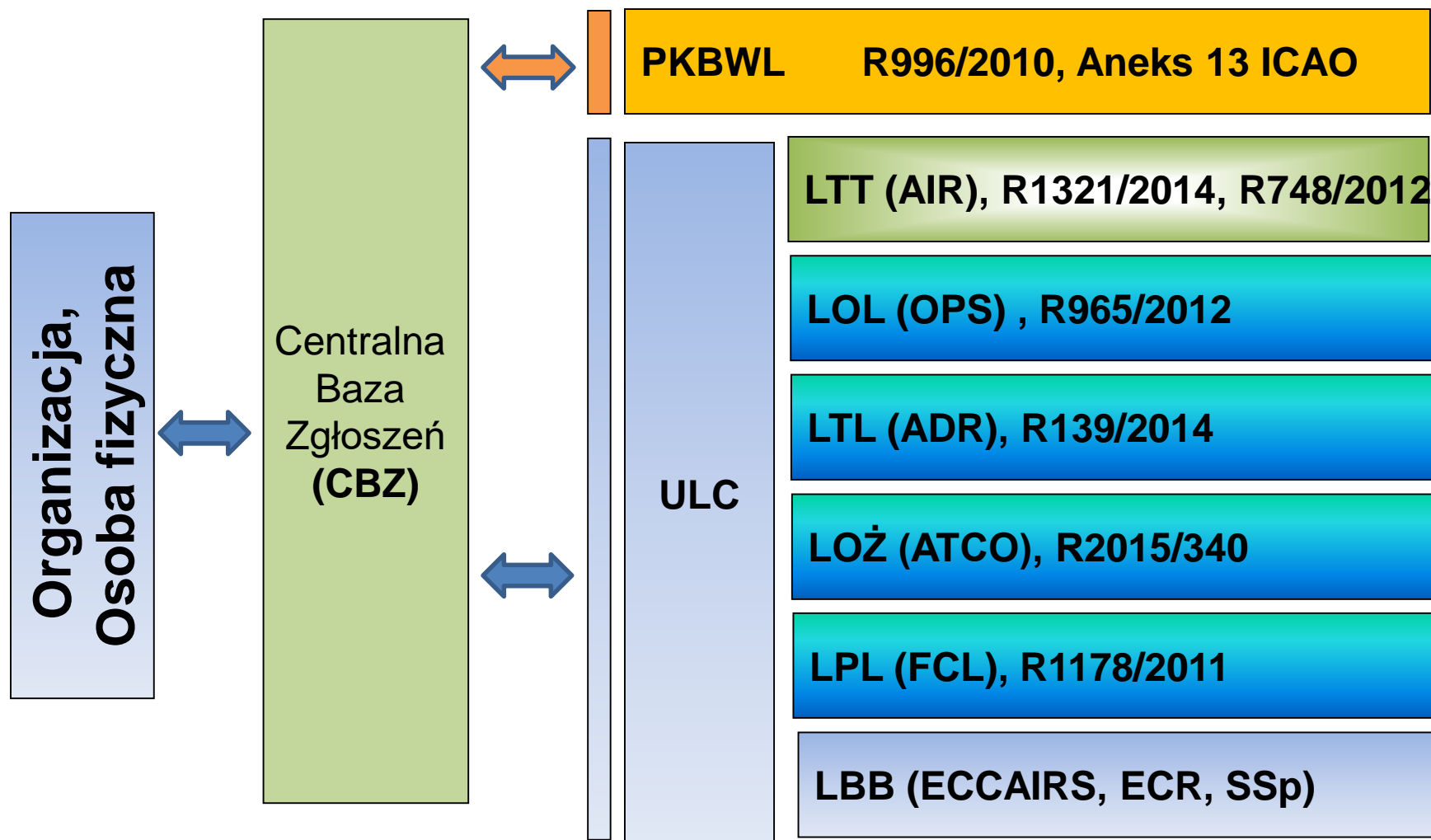


Raportowanie zdarzeń





Zgłaszanie do właściwych organów





Rozporządzenie 748/2014

Part 21

Certyfikacja statków powietrznych i związanych z nimi wyrobów, części i akcesoriów oraz organizacji projektujących i produkujących

21.A.3A Awarie, niesprawności i wady

- a) System gromadzenia, badania i analizowania danych
- b) Zgłaszanie do Agencji (**„Zgłoszenia dokonuje się w postaci i na zasadach ustanowionych przez Agencję”**)
- c) Badanie zgłoszonych zdarzeń



Rozporządzenie 1321/2014

PART ML

ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

- **każda osoba lub organizacja zgłasza** wszelkie stany statku powietrznego lub podzespołu, które zagrażają bezpieczeństwu lotu:
 - **właściwemu organowi państwa rejestracji SP oraz organowi państwa operatora**, jeżeli nie jest to państwo członkowskie rejestracji;
 - **organizacji odpowiedzialnej za projekt typu lub uzupełniającej projekt typu.**
- **Zgłoszenia**, sporządzane **w sposób określony przez właściwy organ**, o którym mowa w lit. a), i zawierają **wszelkie istotne informacje** na temat stanu, znane osobie lub organizacji dokonującej zgłoszenia.



Rozporządzenie 1321/2014

PART ML

ML.A.202 Zgłaszanie zdarzeń

- W przypadku gdy **obsługa techniczna** lub **przebieg zdadności** do lotu statku powietrznego odbywa się na **podstawie pisemnej umowy**, osoba lub organizacja odpowiedzialna za te działania **zgłasza również** wszelkie stany, o których mowa w lit. a)
 - **właścicielowi** statku powietrznego oraz,
 - jeżeli są to różne podmioty, odpowiedniej **CAMO lub CAO**.

- **AMC 20-8** - również dotyczy (AMC1 ML.A.2020)



Rozporządzenie 1321/2014

PART CAMO

CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń

- **Organizacja wdraża system zgłaszania zdarzeń**, który spełnia wymagania określone w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 i rozporządzeniu wykonawczym (UE) 2015/1018
- **Zgłoszenie** właściwemu **organowi i organizacji** odpowiedzialnej za **projekt typu** statku powietrznego
- Zgłoszenie w postaci i na zasadach ustanowionych przez **właściwy organ i** zawierają wszelkie znane organizacji **istotne informacje** o zaistniałej sytuacji.



Rozporządzenie 1321/2014

145.A.60 Zgłaszanie zdarzeń lotniczych

- Organizacja zgłasza do **kompetentnych władz**, do **państwa rejestracji** oraz **organizacji** odpowiedzialnej za **projekt statku powietrznego** lub podzespołu, każdy stwierdzony przez nią stan statku powietrznego lub podzespołu, który spowodował lub może spowodować **stan niebezpieczny**, który stanowi poważne **zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu**.
- Ustanawia **wewnętrzny system zgłaszania zdarzeń lotniczych**, opisany w charakterystyce, umożliwiającą **gromadzenie i analizę** takich zgłoszeń



Raportowanie zdarzeń w obszarze techniki lotniczej

„(...) w sposób określony przez Agencję lub Organ”

„(...) w postaci i na zasadach ustanowionych przez Agencję lub Organ”

„(...) w formie i w sposób, które zostały ustanowione przez Agencję lub Organ”

czyli ...

Rozporządzenie UE nr 376/2014 (dla SP EU)

Ustawa-Prawo Lotnicze art. 135 - 135 e (dla SP PL)



Co należy zgłaszać?

- ❖ *zdarzenia dotyczące eksploatacji statku powietrznego,*
- ❖ **zdarzenia związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego**
- ❖ *zdarzenia związane ze służbami i obiektami żeglugi powietrznej*
- ❖ *zdarzenia związane z lotniskami i służbami naziemnymi*



Co należy zgłaszać?

- ❖ **zdarzenia związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego, takie jak:**
 - uszkodzenia elementów konstrukcyjnych;
 - nieprawidłowe działanie układów;
 - problemy z obsługą techniczną i naprawą;
 - problemy z napędem (w tym silniki, śmigła i wirniki) oraz problemy z pomocniczymi jednostkami zasilającymi;



Wykaz klasyfikacyjny Rozporządzenie UE 2015/1018

- ❖ Załącznik I - zdarzenia związane z eksploatacją SP
- ❖ **Załącznik II - zdarzenia związane z warunkami technicznymi, obsługą techniczną i naprawą statku powietrznego**
 - 1 - zdarzenia związane z **produkcją**
 - 2 - zdarzenia związane z **projektowaniem**
 - 3 - zdarzenia związane z **obsługą**
- ❖ Załącznik III-zdarzenia związane ze służbami i obiektami żeglugi powietrznej
- ❖ Załącznik IV- Zdarzenia związane z lotniskami i służbami naziemnymi
- ❖ **Załącznik V – dotyczące SP inne niż skomplikowany SP w tym szybowiec i SP lżejszy od powietrza**





Wykaz klasyfikacyjny Rozporządzenie UE 2015/1018

ROZPORZĄDZENIE WYKONAWCZE KOMISJI (UE) 2015/1018

z dnia 29 czerwca 2015 r.

ustanawiające wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 4 ust. 5,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) w rozporządzeniu (UE) nr 376/2014 określono obowiązek ustanowienia systemów zgłaszania zdarzeń na poziomie organizacji, państwa członkowskiego i Unii, w celu zgłaszania, gromadzenia, przechowywania, ochrony, wymiany, rozpowszechniania, analizy i śledzenia wszystkich istotnych informacji dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Ponadto, na wspomnianym rozporządzeniu przewidziano zmiany ograniczające



Wykaz klasyfikacyjny Rozporządzenie UE 2015/1018

ZDARZENIA ZWIĄZANE Z WARUNKAMI TECHNICZNYMI, OBSŁUGĄ TECHNICZNĄ I NAPRAWĄ STATKU POWIETRZNEGO

1. PRODUKCJA

Wyroby, części lub urządzenia zwolnione przez organizację produkującą z odstępstwami od mających zastosowanie danych projektowych, które mogłyby prowadzić do potencjalnie niebezpiecznych sytuacji określonych przez posiadacza certyfikatu typu lub zatwierdzenia projektu.

2. PROJEKT

Jakiegokolwiek awarie, nieprawidłowe działanie, usterki i inne zdarzenia związane z wyrobem, częścią lub urządzeniem, które spowodowały lub mogą spowodować sytuację niebezpieczną.

Uwaga: Niniejszy wykaz ma zastosowanie do zdarzeń w zakresie wyrobu, części lub urządzenia objętego certyfikatem typu, ograniczonym certyfikatem typu, uzupełniającym certyfikatem typu, autoryzacją ETSO, zatwierdzeniem projektu naprawy poważnej lub każdym innym stosownym zatwierdzeniem uznawanym za wydane na podstawie rozporządzenia Komisji (UE) nr 748/2012 (1).

3. OBSŁUGA TECHNICZNA I ZARZĄDZANIE CIĄGLĄ ZDATNOŚCIĄ DO LOTU

- 1) Poważne uszkodzenia strukturalne (np. pęknięcia, trwałe odkształcenia, rozwarstwienia, odklejenia, spalania, nadmierne zużycie lub korozja) zidentyfikowane w trakcie obsługi technicznej statku powietrznego lub komponentu.
- 2) Poważne wycieki lub zanieczyszczenie płynów (np. płynów hydraulicznych, paliwa, oleju, gazów lub innych płynów).
- 3) Uszkodzenie lub złe działanie jakiegokolwiek części silnika lub zespołu napędowego, lub przekładni, powodujące jedno lub więcej podanych niżej zjawisk:
 - a) odpadnięcie podzespołów/odłamków;



Wykaz klasyfikacyjny Rozporządzenie UE 2015/1018

- 4) Uszkodzenie, awaria lub usterka śmigła, która mogłaby doprowadzić do oderwania się śmigła lub jego znacznej części lub nieprawidłowego działania sterowania śmigła podczas lotu.
- 5) Uszkodzenie, awaria lub usterka przekładni głównej albo zamocowania wirnika, która mogła prowadzić do oddzielenia się zespołu wirnika podczas lotu lub nieprawidłowego działania sterowania wirnikiem.
- 6) Istotne usterki systemów lub wyposażenia o krytycznym znaczeniu dla bezpieczeństwa, z uwzględnieniem systemu lub wyposażenia awaryjnego w trakcie sprawdzenia w ramach obsługi technicznej lub niewłączenie takich systemów po obsłudze technicznej..
- 7) Nieprawidłowy montaż lub nieprawidłowa instalacja części lub podzespołów statku powietrznego, stwierdzony w trakcie inspekcji lub sprawdzenia, nieprzewidywanego dla tego specyficznego przypadku.
- 8) Błędna ocena poważnej usterki lub poważna niezgodność z MEL i procedurami dziennika technicznego statku powietrznego.
- 9) Poważne uszkodzenie systemu wzajemnych połączeń elektrycznych (EWIS).
- 10) Wszelkie usterki części krytycznych o kontrolowanej żywotności, powodujące konieczność ich wymiany przed upływem pełnej żywotności.
- 11) Używanie produktów, podzespołów lub materiałów o nieznanym, podejrzanym pochodzeniu lub elementów krytycznych niezdatnych do użytku.
- 12) Mylące, nieprawidłowe lub niewystarczające dane lub procedury mające zastosowanie w zakresie obsługi technicznej, w tym kwestie językowe, mogące prowadzić do błędów przy obsłudze technicznej..
- 13) Nieprawidłowa kontrola lub nieprawidłowe stosowanie ograniczeń obsługi technicznej statku powietrznego lub planowej obsługi technicznej.
- 14) Zwolnienie statku powietrznego do eksploatacji po obsłudze technicznej z jakąkolwiek niezgodnością, która stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu.



Rozporządzenie MT w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Załącznik I

WYKAZ PRZYKŁADOWYCH ZDARZEŃ PODLEGAJĄCYCH OBOWIĄZKOWEMU ZGLASZANIU

Eksplatacja statku powietrznego

- 1) Eksploatacja statku powietrznego:
 - a) manewry unikania:
 - ryzyka kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem albo sytuacji niebezpiecznej, w której podjęcie takiego działania byłoby właściwe,
 - wymagane do zapobieżenia kolizji z innym statkiem powietrznym, terenem lub innym obiektem,
 - innych sytuacji niebezpiecznych,
 - b) zdarzenia przy starcie i lądowaniu, w tym podczas lądowania zapobiegawczego i przymusowego, takie jak:
 - lądowanie przed początkiem drogi startowej,
 - wytoczenie się poza koniec lub boczną krawędź drogi startowej,
 - starty przerwane,
 - starty lub próba startu z zamkniętej, zajętej lub niewłaściwej drogi startowej,
 - lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej, zajętej lub niewłaściwej drodze startowej,
 - wtargnięcie na drogę startową,
 - c) niezdolność do osiągnięcia właściwych parametrów lotu statku powietrznego wymaganych podczas startu lub początkowego etapu wznoszenia,
 - d) krytycznie mała ilość paliwa, brak możliwości rozprowadzenia paliwa lub zużycie całkowitej ilości paliwa przeznaczonego do zużycia w locie,



Rozporządzenie MT w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, Załącznik II

WYKAZ PRZYKŁADOWYCH POWAŻNYCH INCYDENTÓW LOTNICZYCH

Niżej opisane incydenty lotnicze są typowymi przykładami tych, które można zaliczyć do kategorii poważnych. Wykaz ten nie jest wyczerpujący i służyć ma jedynie do zilustrowania określenia „poważny incydent lotniczy”.

- 1) Niebezpieczne zbliżenie, w trakcie którego, w celu uniknięcia zderzenia lub sytuacji niebezpiecznej, trzeba wykonać manewr zmiany kierunku (unik) lub kiedy celowe jest podjęcie działań w celu zmiany kierunku.
- 2) Sytuacja, w której ledwie udało się uniknąć zderzenia sprawnego statku powietrznego z ziemią.
- 3) Przerwane starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej.
- 4) Starty z zamkniętej lub zajętej drogi startowej w minimalnej odległości od przeszkody (przeszkód).
- 5) Lądowanie lub próba lądowania na zamkniętej lub zajętej drodze startowej.
- 6) Wyraźna niezdolność osiągnięcia wymaganych parametrów podczas rozbiegu, podczas startu lub na początkowym odcinku naboru wysokości.
- 7) Pożary i przypadki pojawienia się dymu w kabinie pasażerskiej, przedziałach bagażowych lub pożary silnika, w tym pożary stłumione przy pomocy substancji gaśniczych.
- 8) Sytuacje, w których członkowie załogi zostali zmuszeni do awaryjnego użycia instalacji tlenowej.
- 9) Przypadki zniszczeń konstrukcji statku powietrznego lub uszkodzeń silnika, których nie można zakwalifikować do wypadków lotniczych.
- 10) Niejednokrotna odmowa pracy jednego lub kilku systemów pokładowych, mających zasadnicze znaczenie dla eksploatacji statku powietrznego.
- 11) Przypadki utraty zdolności do wykonywania czynności przez członków załogi statku powietrznego podczas lotu.
- 12) Ilość naliwa wymagająca od pilota zgłoszenia o zaistnieniu sytuacji awaryjnej.



W jaki sposób rozpoznać, czy zdarzenie podlega zgłoszeniu?

„NIE wiesz czy zgłosić?

–ZGŁOŚ!



Kto dokonuje zgłoszeń?

- **Osoba fizyczna**
- **Organizacja tj. zgłoszeń w organizacji dokonują osoby:**
 - ❖ zatrudnione,
 - ❖ wykonujące czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej,
 - ❖ wykonujące usługę dla organizacji, w tym podwykonawcy



MORS - VOSR

Rozp. 376/2014

Art. 4

1. Osoby wymienione w ust. 6 zgłaszają za pośrednictwem systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń (MORS) zgodnie z niniejszym artykułem zdarzenia, które mogą stanowić znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego i należą do następujących kategorii:

.....

Art. 5

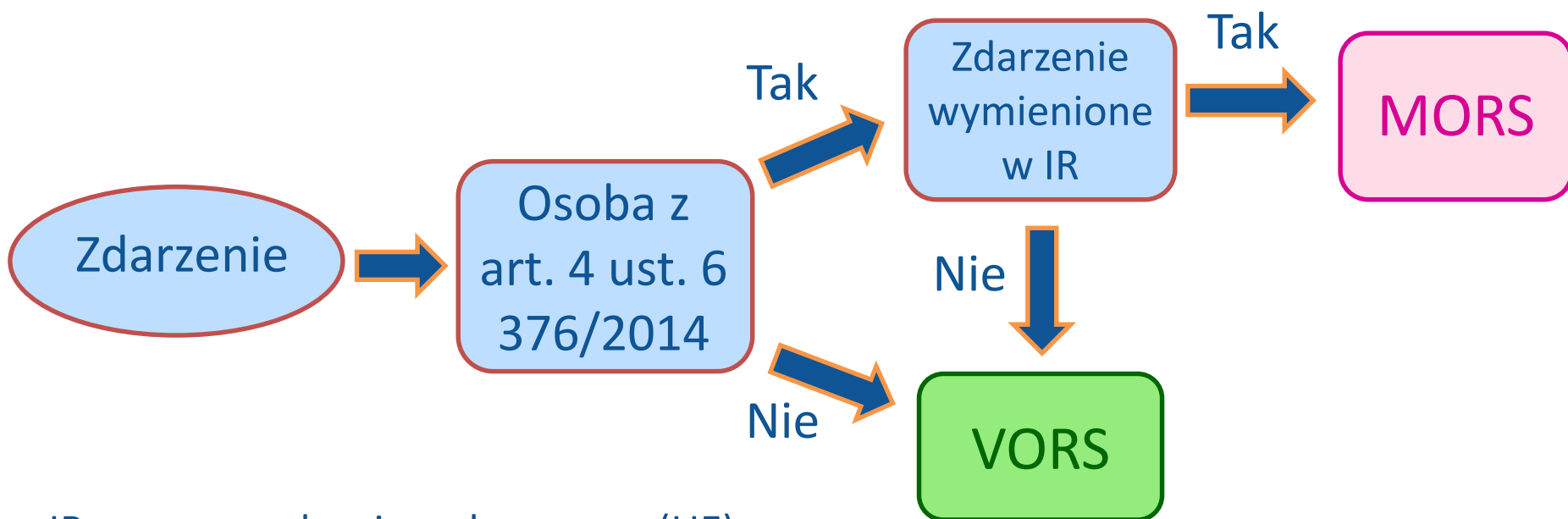
1. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim ustanawia system dobrowolnego zgłaszania zdarzeń (VORS), aby ułatwić gromadzenie:

- a) szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, które mogły nie zostać wychwycone w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń;**
- b) innych informacji związanych z bezpieczeństwem, które zdaniem zgłaszającego stanowią rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego.**



Kiedy MORS, a kiedy VORS ?

- ❖ System obowiązkowego zgłaszania zdarzeń
(**MORS** - Mandatory Occurrence Reporting System)
- ❖ System dobrowolnego zgłaszania zdarzeń
(**VORS** - Voluntary Occurrence Reporting System)



IR – rozporządzenia wykonawcze (UE)
Nr 1018/2015



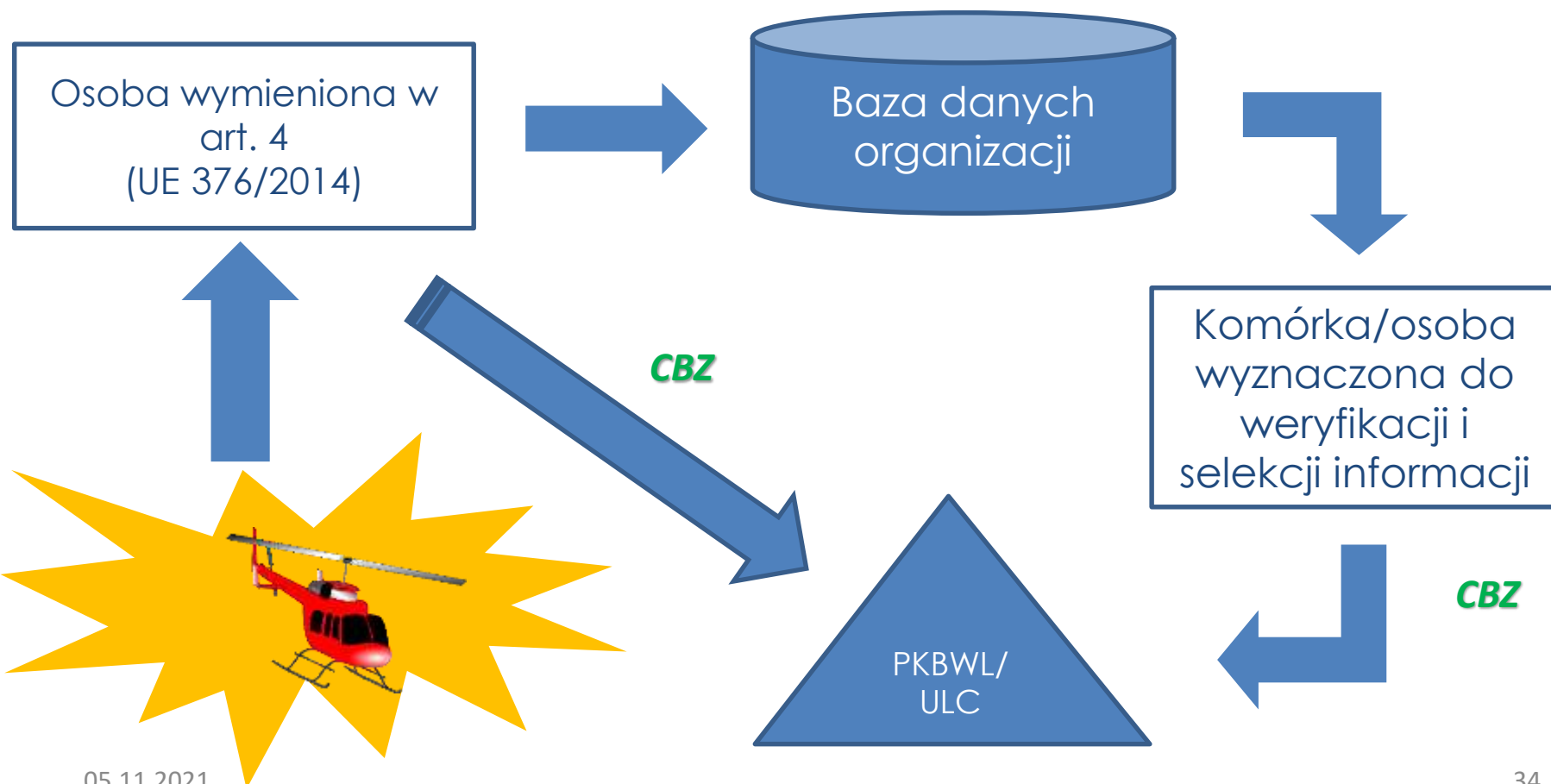
Osoba fizyczna z art.4 ust 6

- **pilot dowódca** lub — w przypadkach gdy pilot dowódca nie jest w stanie zgłosić zdarzenia — **inny członek załogi** kolejny w strukturze dowodzenia statku powietrznego zarejestrowanego w państwie członkowskim lub statku powietrznego zarejestrowanego poza Unią, lecz użytkowanego przez operatora, w odniesieniu do którego państwo członkowskie zapewnia nadzór nad eksploatacją, lub operatora mającego siedzibę w Unii;
- **osoba zajmująca się** — pod nadzorem państwa członkowskiego lub Agencji — **projektowaniem, produkcją, monitorowaniem ciągłej zdatności do lotu, obsługą techniczną lub modyfikacją statku powietrznego**, lub jakiegokolwiek sprzętu lub jego części;
- c) **osoba podpisująca** — pod nadzorem państwa członkowskiego lub Agencji — **poświadczenie przeglądu zdatności do lotu** lub dopuszczenie do eksploatacji statku powietrznego lub jakiegokolwiek sprzętu lub jego części;
-



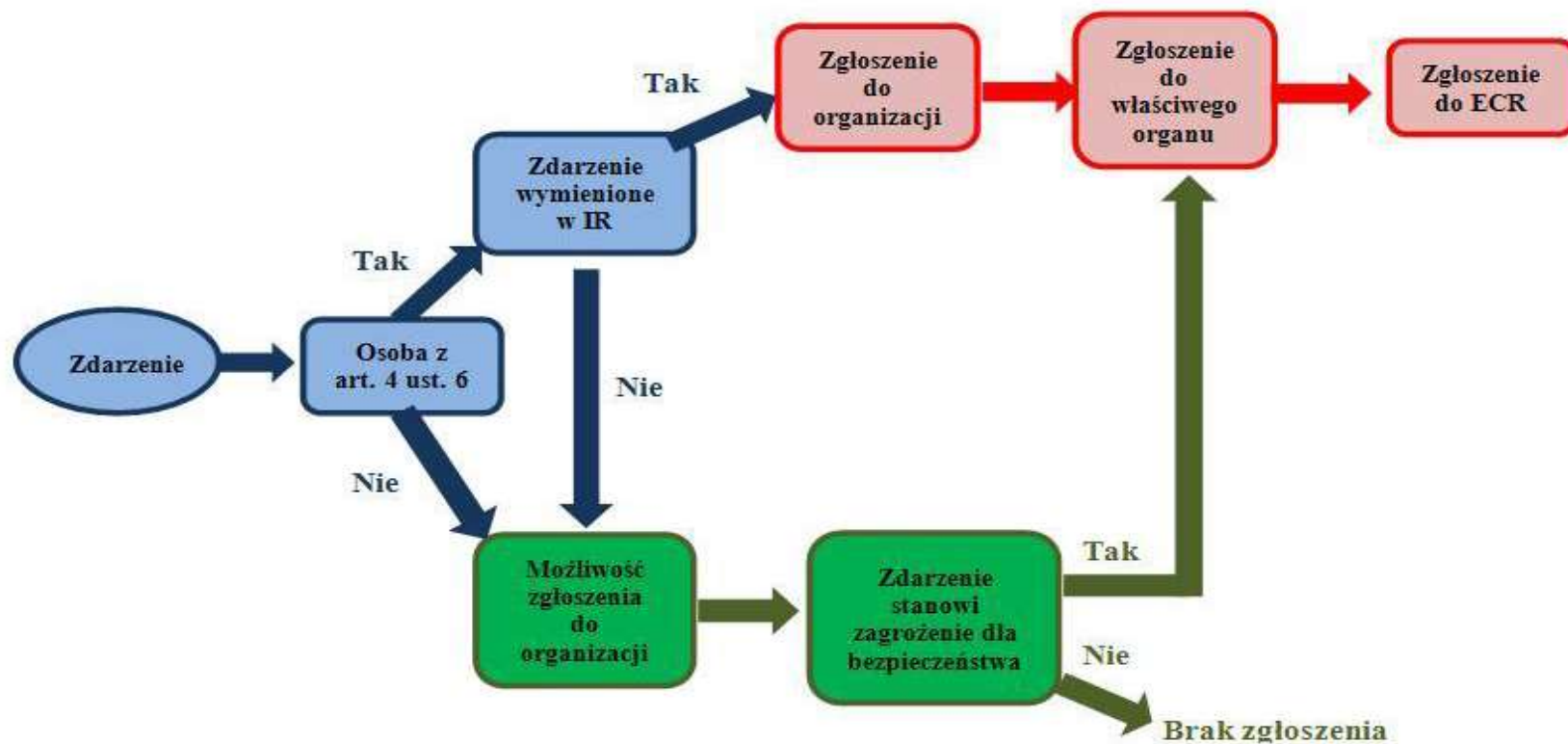


Raportowanie zdarzeń - organizacja



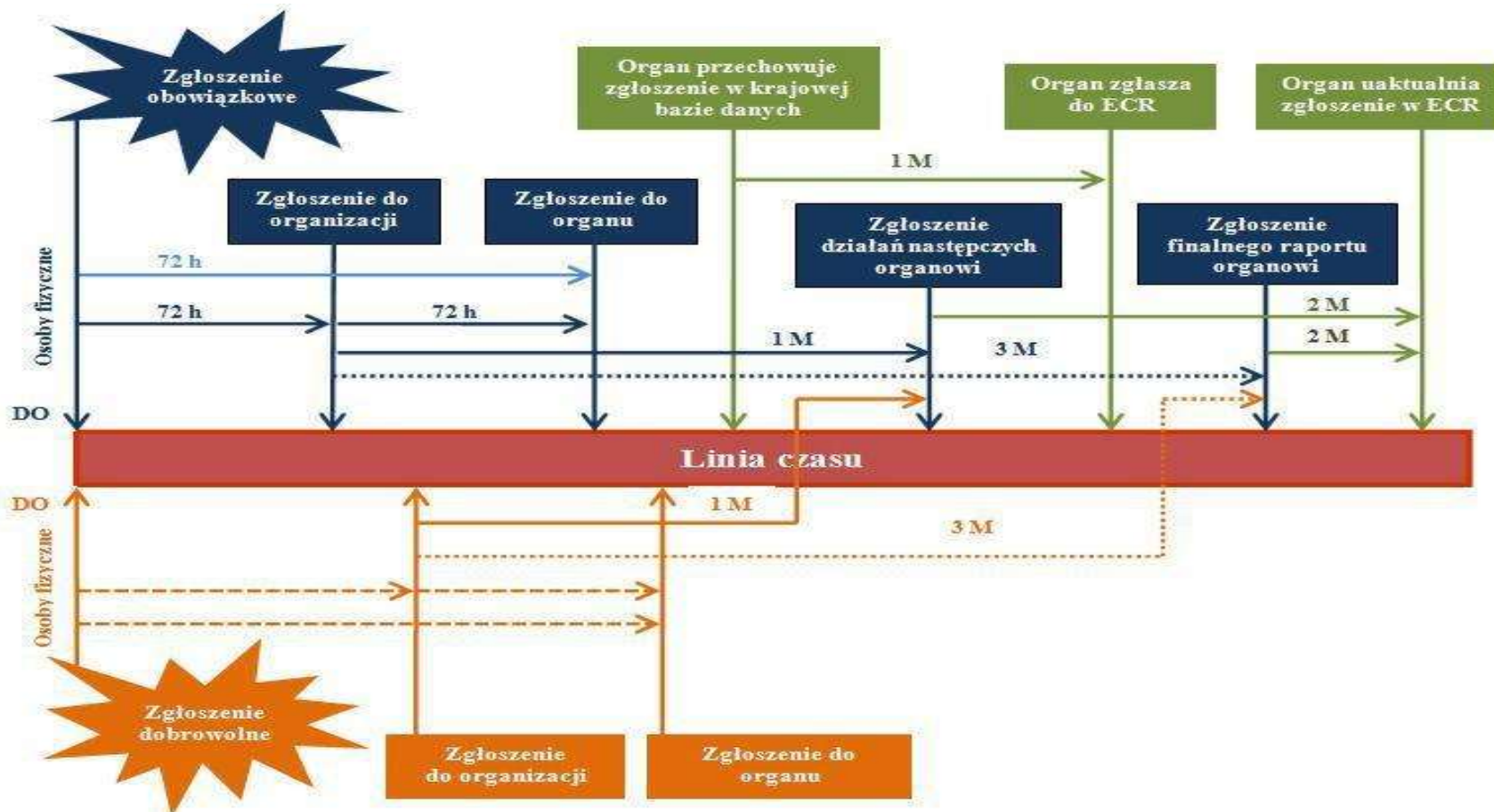


Raportowanie zdarzeń – schemat zgłaszania





Raportowanie zdarzeń – terminy





Raportowanie zdarzeń

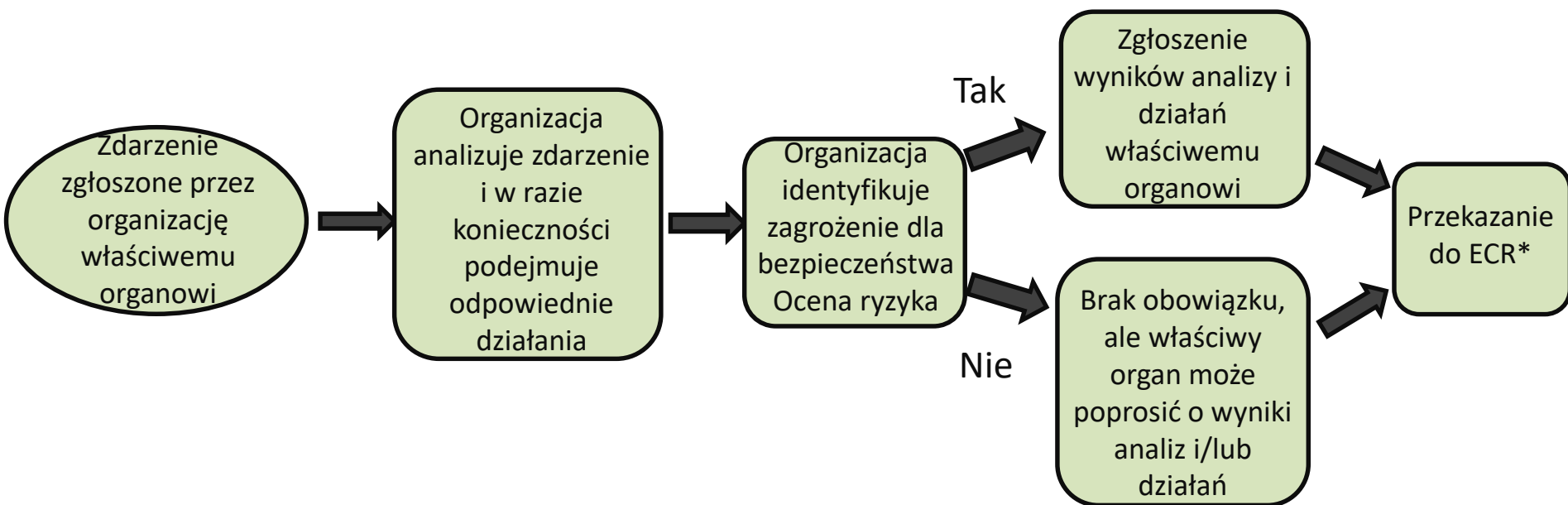
Zasada: 2 x 72 godziny (SP EU)

- ❖ wydłużenie terminu formalnego zgłoszenia - maksymalnie **144 godzin**
- ❖ osoba fizyczna, kiedy podjęła decyzję o „pominięciu” systemu raportowania w organizacji, musi zgłosić zdarzenie do właściwego organu w ciągu 72 godzin **od momentu powzięcia informacji o zdarzeniu**
- ❖ organizacja od momentu, kiedy otrzymała zgłoszenie od osoby fizycznej, musi powiadomić właściwy organ w ciągu 72 godzin
- ❖ za standardowy tryb uważany jest taki, kiedy do raportowania używa się systemu ustanowionego w organizacji

UWAGA- 72 h dla SP pod nadzorem krajowym –Ustawa art. 135a ust. 3



Schemat dotyczący analizy i działań następczych



* ECR – Centralne Europejskie Repozytorium (informacje do ECR przekazuje właściwy organ)



Zintegrowane zgłaszanie zdarzeń

AMC1 CAMO.A.160 Zgłaszanie zdarzeń

Jeżeli organizacja posiada jeden lub więcej dodatkowych certyfikatów organizacji objętych zakresem rozporządzenia (UE) 2018/1139 i jego aktów delegowanych i wykonawczych to:

1. organizacja **może zbudować zintegrowany system zgłaszania zdarzeń obejmujący wszystkie posiadane certyfikaty;**
2.



Zintegrowane zgłaszanie zdarzeń

Roz 376/2014, Art. 6 ust. 2

Za **zgodą** właściwego organu **małe organizacje** mogą wprowadzić **uproszczony mechanizm gromadzenia**, oceny, przetwarzania, analizy i przechowywania szczegółowych danych dotyczących zdarzeń.

Mogą **dzielić** te zadania **z innymi organizacjami o tym samym charakterze**, stosując przy tym przepisy dotyczące poufności i ochrony zgodnie z niniejszym rozporządzeniem.

.....



Jak dokonać zgłoszenia?

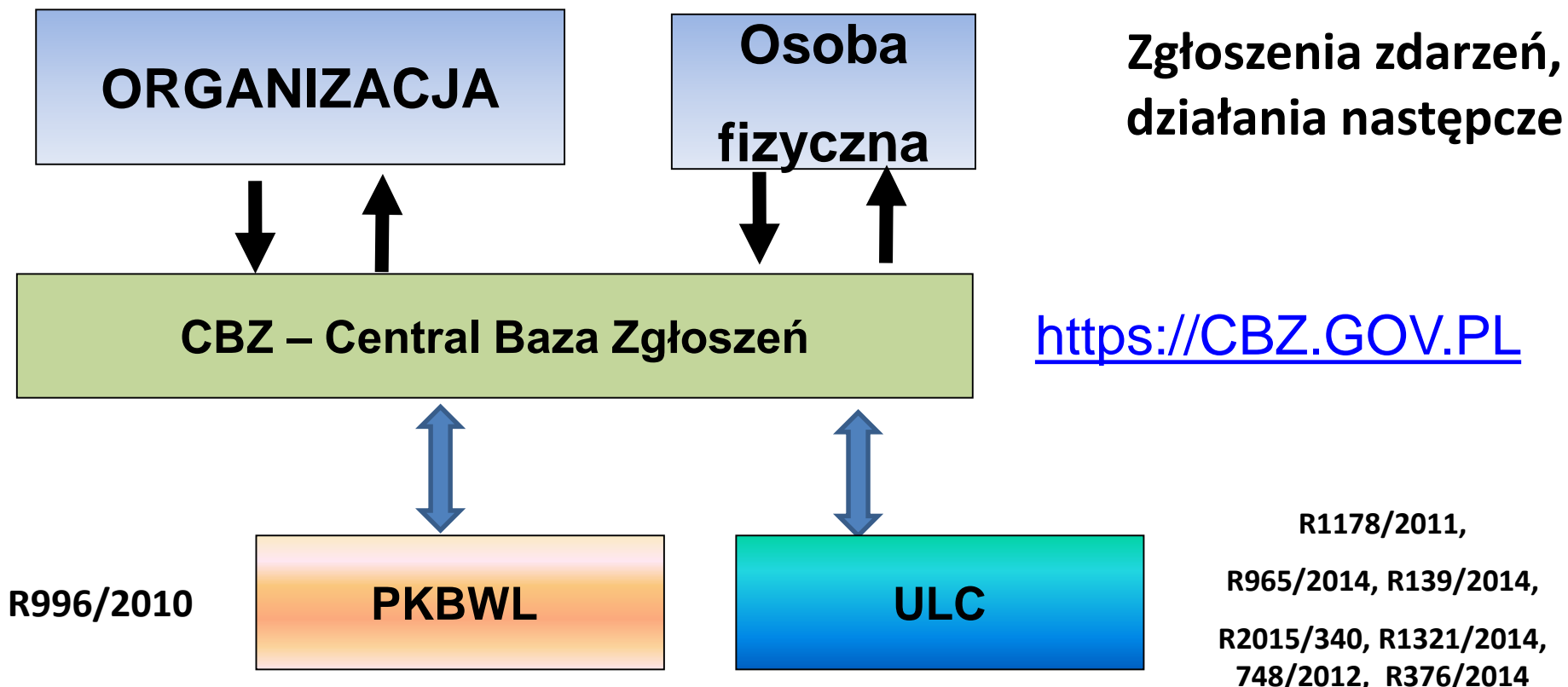
CBZ – Centralna Baza Zgłoszeń

- Obecnie **w Polsce funkcjonuje** system zgłaszania zdarzeń lotniczych umożliwiający przesyłanie zgłoszeń w sposób łatwiejszy i bardziej intuicyjny tzw. **Centralna Baza Zgłoszeń**.
- System ten jest **obsługiwany** przez **PKBWL, ULC i podmiot zgłaszający**. **Wymiana informacji** odbywa się poprzez ten **system**, bez konieczności wysyłania zdarzenia na e-maile. Umożliwia zarządzanie informacjami o zdarzeniach przez zgłaszającego (zalogowana Organizacja).



Organizacja Systemu Zgłaszania Zdarzeń

- Raportowanie do właściwego organu





Centralna Baza Zgłoszeń - dla zgłaszających

Link do CBZ – <https://cbz.ulc.gov.pl>

The screenshot shows the homepage of the Central Base of Reports (CBZ) of the Civil Aviation Authority (Ulc). The page features the following elements:

- Header:** The website's logo and name, "Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego", are displayed in the top left. A "Zaloguj" (Login) button is located in the top right.
- Navigation:** A "CBZ - Początek" (CBZ - Start) button is positioned below the header.
- Main Content:** Two prominent green buttons offer reporting options:
 - Left Button:** "Zgłaszam zdarzenie w imieniu własnym lub anonimowo jako osoba niebędąca związaną zawodowo z lotnictwem (dobrowolnie)" / "Report on my personal (private, not professional) behalf (voluntary)".
 - Right Button:** "Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/obowiązkowo)" / "Report on behalf of organisation or professional (voluntary/mandatory)".
- Footer:** The page includes a footer with the text "Wykonano przez" (Created by) and "CBZ © 2015 - WERSJA OPERACYJNA v3.2.1".













Centralna Baza Zgłoszeń - dla zgłaszających

Poradnik_do_rozporzadzenia_Ulc... x | Urząd Lotnictwa Cywilnego x +

https://www.ulc.gov.pl/pl/

Ustawienia i nie tylko (Alt + F)

 **Urząd Lotnictwa Cywilnego** 

ZSI ULC | ePUAP |      |  A A A |  | EN | 

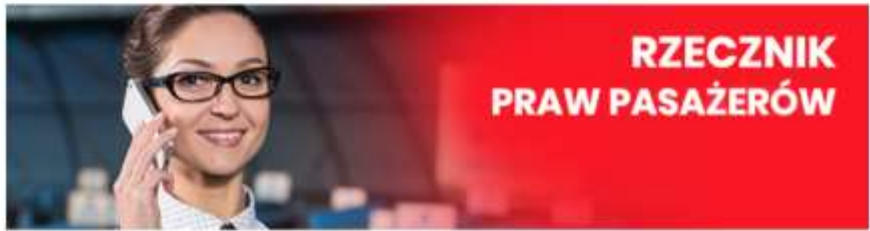
Czego szukasz?


STRONA GŁÓWNA | **URZĄD** | **PRAWO** | **KONTAKT**

lotniczego na trasach pomiędzy obszarem KP a obszarem Republiki Kuby 26.07.2021





lotnictwa ogólnego 23.07.2021

[zobacz wszystkie](#)

 **RZECZNIK PRAW PASAŻERÓW**

 **CENTRALNA BAZA ZGŁOSZEŃ**

Ważne informacje

Linki     15:17



Centralna Baza Zgłoszeń - zakładanie konta

1. **E-mail** z prośbą na adres : administrator-cbz@ulc.gov.pl

W treści maila podaj:

- **nazwę organizacji**
 - **adres mailowy** do obsługi zgłoszeń (na ten adres będą przychodziły powiadomienia z systemu CBZ, jednocześnie ten adres będzie loginem do systemu CBZ)
2. Postępowanie zgodnie z instrukcją otrzymaną na wskazany e-mail.





Centralna Baza Zgłoszeń - dla zgłaszających

Centralna Baza Zgłoszeń ULC x +
https://cbz.gov.pl/report/by/organization

Centralna Baza Zgłoszeń Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Jeśli Twoja organizacja jest autoryzowana w naszym systemie, prosimy korzystać z opcji logowania

Możliwość założenia konta

Zaloguj

Dane uwierzytelniające

Dane kontaktowe / Contact :
Nr. numer telefonu (nie podawaj danych osobowych, lub zostaw puste)

Adres e-mail / Address :
podaj adres e-mail lub zostaw puste

Poufne / Confidential :
 Poufne / Confidential

Zgłoszenie testowe / Test :
 Zgłoszenie testowe / Test

Wybierz czego będzie dotyczyło zgłoszenie

A | Dane podstawowe / General **A-A-G**

B | Statki Powietrzny / Aircraft

C | Przestrzeń powietrzna / Airspace

D | Pogoda / Weather

E | Dokumentacja organizacji / Documentation **A-A-G**

F | Niebezpieczne zblizenia / Airprox

G | Techniczne / Technical **B-B**

H | Materiały niebezpieczne / Dangerous goods

I | Zdarzenia / Aerodrome of Occurrence **A-A-B**

J | Uszkodzenia / Injuries and damages

K | Ptakami / zwierzętami / Bird/wildlife strike **A-A-B**

L | Infrastruktura **A-A-C**

A - Dane podstawowe / General

Znakiem ***** oznaczono pola wymagane

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity *****

2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date :
RRRR-MM-DD

3. Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time :
GG:MM

4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date :

5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time :

Wybór grupy formularzy

* - wypełnij: datę i czas LOCAL lub datę i czas UTC lub zaznacz nieznaną. W przypadku podania wyłącznie czasu LOCAL, monitorowanie spóźnionych zgłoszeń może nie zadziałać poprawnie.



Centralna Baza Zgłoszeń - dla zgłaszających

Centralna Baza Zgłoszeń ULC x +
https://cbz.gov.pl/report/by/organization

Centralna Baza Zgłoszeń

A - Dane podstawowe / General

1. Podmiot zgłaszający / Responsible entity :

- wyjątek: data i czas LOCAL lub data i czas UTC lub sąznajc nieznan. W przypadku podania wyłączenie czasu LOCAL, monitorowanie spóźnionych zgłoszeń może nie zadziałać poprawnie.

2. Data zdarzenia LOCAL / Local occurrence date :

3. Czas zdarzenia LOCAL / Local occurrence time :

4. Data zdarzenia UTC / UTC occurrence date :

5. Czas zdarzenia UTC / UTC occurrence time :

Data zdarzenia jest nieznaną

6. Państwo / Obszar zdarzenia / State / Area of occurrence :

7. Miejsce zdarzenia / Location of occurrence :

8. Współrzędne geograficzne / Coordinates :

9. Nagłówek / Headline :

10. Relacja / Opis / Narrative :

11. Język relacji / Narrative language :

12. Załączniki / Attachments :

13. Zgłoszenie 72 godziny / Report - 72 hours :

14. Przyczyna przekroczenia 72 godzin / Exceed time 72 hours :

Pola obowiązkowe do przesłania zgłoszenie

Termin

Możliwość dodania załączników



Centralna Baza Zgłoszeń - dla zgłaszających

Centralna Baza Zgłoszeń ULC x +
https://cbz.gov.pl/report/by/organization

Centralna Baza Zgłoszeń

G - Dokumentacja organizacji / Documentation

1. Numer akt / File number :
2. Status zdarzenia / Occurrence status :

Klasyfikacja zdarzenia / Occurrence class

3. Klasa zdarzenia / Occurrence class:
Wybierz...

4. Kategoria zdarzenia / Occurrence category:
Wybierz...

5. Faza wykrycia / Detection phase:
Wybierz...

Events

6. Event / Event type:
Wybierz...

7. Faza / Phase:
Wybierz...

Ryzyko / Risk

8. Klasyfikacja ryzyka / Risk classification :
9. Streszczenie procesu badania / Analysis :

10. Działania korygujące / Corrective actions :

11. Wnioski / Conclusions :

Jakość zgłoszeń

**Pola obowiązkowe
376/2014 Załącznik I**

**Należy uzupełniać
po zakończeniu
badania**

48
Linki 15:02



Pola obowiązkowe – 376/2014

ZALĄCZNIK I

WYKAZ WYMOGÓW MAJĄCYCH ZASTOSOWANIE DO SYSTEMÓW OBOWIĄZKOWEGO I DOBROWOLNEGO ZGLASZANIA ZDARZEŃ

Uwaga: Wymagane informacje muszą zostać wpisane w rubrykach. Jeżeli właściwe organy państw członkowskich lub Agencja nie mogą podać tych informacji, gdyż nie uzyskały ich od organizacji lub zgłaszającego, rubrykę można uzupełnić wpisem „brak informacji”. Jednakże aby zapewnić przekazywanie odpowiednich informacji, należy w jak największym zakresie unikać wpisów „brak informacji” i na późniejszym etapie w miarę możliwości uzupełnić zgłoszenie tymi informacjami.

1. WSPÓLNE OBOWIĄZKOWE RUBRYKI

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

- 1) Nagłówek
 - Nagłówek
- 2) Informacje ewidencyjne
 - Podmiot odpowiedzialny
 - Numer akt
 - Status zdarzenia
- 3) Czas
 - Data UTC
- 4) Miejsce
 - Państwo/obszar zdarzenia
 - Miejsce zdarzenia
- 5) Klasyfikacja
 - Klasa zdarzenia
 - Kategoria zdarzenia
- 6) Relacja
 - Język relacji
 - Relacja

7) Przypadki

- Rodzaj przypadku

8) Klasyfikacja ryzyka

SZCZEGÓLNE OBOWIĄZKOWE RUBRYKI

Rubryki dotyczące statku powietrznego

Wprowadzając do swoich odpowiednich baz danych informacje o wszystkich obowiązkowo zgłoszonych zdarzeniach oraz, w jak największym zakresie, wszystkich dobrowolnie zgłoszonych zdarzeniach, organizacje, państwa członkowskie oraz Agencja muszą zapewnić, aby zgłoszenia zdarzeń zarejestrowane w ich bazach danych zawierały przynajmniej poniższe informacje:

1) Znak rozpoznawczy statku powietrznego

- Państwo rejestru
- Marka/model/seria
- Numer seryjny statku powietrznego
- Znak rejestracyjny statku powietrznego
- Znak wywoławczy

2) Eksploatacja statku powietrznego

- Operator
- Rodzaj eksploatacji

3) Opis statku powietrznego

- Kategoria statku powietrznego
- Rodzaj napędu
- Grupa wagowa

4) Historia lotu

- Ostatni punkt odlotu
- Planowane miejsce przeznaczenia
- Faza lotu

5) Pogoda

- Pogoda ma znaczenie



Centralna Baza Zgłoszeń - konto organizacji

Centralna Baza Zgłoszeń ULC

https://cbz.gov.pl/organization/reports

Centralna Baza Zgłoszeń
Urząd Lotnictwa Cywilnego

ROMET
Organizacja

Historia zgłoszeń

Dodaj nowe zgłoszenie

Statki powietrzne

Konfiguracja

CBZ - pomoc

Wyloguj

Historia zgłoszeń:

Wybierz pole i... wpisz lub wybierz filtry lub gęstość, jeśli szukasz nieuzupełnionych

500

Znaleziono

	Wpis w bazie	Znaki	Numer PKEWL	Nagłówek	Status	Numer akt	Miejsce	Producent/Model	Data UTC	Modyfikacja	Data zdarzenia	Zgłoszenie 72 godziny	T	Akcje
1	2018-09-04 11:32 ULC-00041/2018	SP-XXX		zgłoszenie	ZAMKNIĘTE	12131	1hdhg	Cessna 185j	2017-12-07	2021-09-08 14:46	2018-09-20		T	[ikona]
2	2018-11-08 14:19 ULC-001300/2018	SP-ABC		zgłoszenie1			Ceszna				2017-12-05		T	[ikona]
3	2019-02-12 15:21 ULC-003517/2019	SP-ABC		zgłoszenie1		525235	Ceszna			2020-01-10 09:41	2019-02-12		T	[ikona]
4	2021-02-04 13:38 ULC-00206/2021	SP-ABC		Zgłoszenie testowe		12	Kraków	ADAM		2021-02-04 14:42	2021-02-01	NE	T	[ikona]
5	2020-11-23 09:06 ULC-004642/2020	SP-ABC		Test subkonta			Warszawa	Ceszna			2020-11-23		T	[ikona]
6	2020-11-26 09:48 ULC-004683/2020	SP-ABC		Zgłoszenie testowe ULC			Warszawa	Ceszna		2020-11-26 09:57	2020-11-26		T	[ikona]
7	2021-02-04 14:43 ULC-000288/2021			Zgłoszenie testowe 26.11					2021-03-11	2021-03-18 12:35	2021-02-01	NE	T	[ikona]
8	2021-02-16 14:53 ULC-000426/2021			Zgłoszenie testowe		14	Kraków				2021-02-01	NE	T	[ikona]

Dodaj nowe zgłoszenie

Wykonano przez

CBZ © 2021 - WERSJA OPERACYJNA v3.2.1

50

Linki

15:07



Centralna Baza Zgłoszeń - konto organizacji

Centralna Baza Zgłoszeń ULC x +

https://cbz.gov.pl/report/by/organization

Centralna Baza Zgłoszeń

- Powrót: Panel Org
- Wyczyść grupy formularzy
- A Dane podstawowe / General
- B Statek Powietrzny / Aircraft
- G Dokumentacja organizacji / Documentation
- H Techniczna / Technical
- Wyslij zgłoszenie

A - Dane podstawowe / General

B - Statek Powietrzny / Aircraft

SP-ABC

Auto-uzupełnij statek powietrzny
SP-ABC

1. Producent/Model/seria / Make/Model/Serial number

Cessna

Wybierz...

2. Państwo rejestru / State of registry :

Polska

3. Rok budowy / Year built :

1985

4. Znaki rejestracyjne statku powietrznego / Aircraft registration :

SP-ABC

5. Numer seryjny statku powietrznego / Serial number :

306475575

6. Znak wywoławczy / Call sign :

7. Numer rejsu lotu / Flight number :

Eksploatacja Statku Powietrznego / Aircraft operation

8. Operator / Operator :

Small plane

9. Rodzaj operacji / Operation type:

Non-Commercial / GA - Demonstration

Wybierz...

Opis Statku Powietrznego / Aircraft description

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category:

Fixed Wing - Aeroplane - Small Aeroplane - Small Aeroplane

Wybierz...

11. Rodzaj napędu / Propulsion type:

Turboprop

Wybierz...

12. Rodzaj podwozia / Landing gear type:

Trzykoła - Tricycle, fixed

Wybierz...

13. Liczba silników / Number of engines :

2

14. Grupa wagowa / Mass group:

B - 2250 kg

Wybierz...

15. Maksymalna masa do startu / Maximum T/D mass :

1500

Historia lotu / History of flight

51

Możliwość zapisania danych całej floty SP

Wybór SP podczas nowego zgłoszenia powoduje autouzupełnianie danymi

Linki 15:11



Centralna Baza Zgłoszeń - konto organizacji

Centralna Baza Zgłoszeń ULC x +

https://cbz.gov.pl/report/by/organization

Centralna Baza Zgłoszeń

- Powrót: Panel Org
- Wyczyść grupy formularzy
- A Dane podstawowe / General
- B Statek Powietrzny / Aircraft
- G Dokumentacja organizacji / Documentation
- H Techniczna / Technical
- Wyslij zgłoszenie

A - Dane podstawowe / General

B - Statek Powietrzny / Aircraft

SP-ABC

Auto-uzupełnij statek powietrzny
SP-ABC

1. Producent/Model/seria / Make/Model/Serial number

Cessna

Wybierz...

2. Państwo rejestru / State of registry :

Polka

3. Rok budowy / Year built :

1985

4. Znaki rejestracyjne statku powietrznego / Aircraft registration :

SP-ABC

5. Numer seryjny statku powietrznego / Serial number :

306475575

6. Znak wywoławczy / Call sign :

7. Numer rejsu lotu / Flight number :

Eksploatacja Statku Powietrznego / Aircraft operation

8. Operator / Operator :

Small plane

9. Rodzaj operacji / Operation type:

Non-Commercial / GA - Demonstration

Wybierz...

Opis Statku Powietrznego / Aircraft description

10. Kategoria Statku Powietrznego / Aircraft category:

Fixed Wing - Aeroplane - Small Aeroplane - Small Aeroplane

Wybierz...

11. Rodzaj napędu / Propulsion type:

Turboprop

Wybierz...

12. Rodzaj podwozia / Landing gear type:

Trzykoła - Tricycle, fixed

Wybierz...

13. Liczba silników / Number of engines :

2

14. Grupa wagowa / Mass group:

B - 2250 kg

Wybierz...

15. Maksymalna masa do startu / Maximum T/D mass :

1500

Historia lotu / History of flight

52

Możliwość zapisania danych całej floty SP

Wybór SP podczas nowego zgłoszenia powoduje autouzupełnianie danymi

Linki 15:11



Centralna Baza Zgłoszeń - konto organizacji

The screenshot shows the 'Konfiguracja' (Configuration) page for an organization account. The page is titled 'Autoryzacje' (Authorizations). It displays the main account information and a table of assigned sub-authorizations.

Konfiguracja:

- Moje ustawienia
- Widok listy zgłoszeń
- Zmiana hasła
- Organizacja
- Autoryzacje**
- Dodaj autoryzacje

Autoryzacje

Konto główne:

Organizacja: ROM/ET
E-mail: rozog@ulc.gov.pl

Przyznane sub-autoryzacje:

E-mail	Nazwa	Status	Akcje
rom.ozo.1973@gmail.com	ROM/ET Sub	Aktywny	[Z] [X]
roman-ozog@wp.pl	ROM/ET Sub	Aktywny	[Z] [X]

Samodzielne
administrowanie
subkontami

Możliwość
po posiadania subkont
w ramach jednej
organizacji



Instrukcja CBZ

Centralna Baza Zgłoszeń ULC

Centralna Baza Zgłoszeń ULC

https://cbz.gov.pl

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Centralna Baza Zgłoszeń
Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Zaloguj

CBZ - Pomoc

Zgłaszam zdarzenie jako osoba fizyczna w imieniu własnym lub osoba niebędąca związana z lotnictwem (dobrowolnie)

Zgłaszam zdarzenie jako organizacja lub osoba zawodowo związana z lotnictwem (dobrowolnie/obowiązkowo)

Report on behalf of individual (voluntary)

Report on behalf of organisation or professional (voluntary/mandatory)

Centralna Baza Zgłoszeń
Instrukcja Obsługi

CBZ v 3.2

Wykonano przez BOENON

CBZ © 2021 - WERSJA OPERACYJNA v3.2.1

54

Linki

15:30

Instrukcja obsługi CBZ



Pomocna literatura



[https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczestow_lotow/Poradnik do rozporzadzenia UE 3762014 PL.pdf](https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczestow_lotow/Poradnik_do_rozporzadzenia_UE_3762014_PL.pdf)



[https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczestow_lotow/podrecznik occurrence category.pdf](https://www.ulc.gov.pl/download/bezpieczestow_lotow/podrecznik_occurrence_category.pdf)



Ochrona zgłaszającego





Kultura bezpieczeństwa stanowi:

*zestaw wartości, odczuć, przekonań, i zachowań pracowników organizacji odnoszące się do **bezpieczeństwa***

opiera się na:

wysokim poziomie zaufania i szacunku pomiędzy pracownikami i kierownictwem i dlatego musi być kreowana i wspierana przez kierownictwo wyższego szczebla.

„Jak zachowują się ludzie, kiedy nikt nie patrzy!”



Podstawowe składniki kultury bezpieczeństwa

Kultura Informowania (Informed culture)

Zarządzający i pracownicy znają zagadnienia czynników ludzkich, technicznych i organizacyjnych, które decydują o bezpieczeństwie systemu jako całości.

Kultura Elastyczności (Flexible Culture)

Zdolność modyfikacji i dostosowania się do nadzwyczajnymi okolicznościami i szybkie docieranie informacji do szczebla decyzyjnego.

Kultura raportowania (Reporting Culture)

Zapewnienie atmosfery dzięki której pracownicy raportują swoje błędy i doświadczenia.

Kultura Bezpieczeństwa (Safety Culture)

Kultura uczenie się (Learning culture)

Chęć i kompetencje do wyciąganie wniosków z doświadczeń oraz wola wprowadzania zasadniczych zmian.

Kultura sprawiedliwego traktowania (Just culture)

Atmosfera, w której ludzie są zachęceni do (i nagradzani za) dostarczania istotnych informacji o bezpieczeństwie. Istnieje wyraźna granica między zachowaniami akceptowalnymi, a nieakceptowalnymi.



Raportowanie zdarzeń – ochrona osób

- Niewskazywanie winnych lub odpowiedzialnych za zdarzenie
- Z zasady nieujawnianie w organizacji danych personalnych osób; nie gromadzenie danych osobowych w krajowej bazie danych (anonimizacja)





Ochrona **nie ma** zastosowania w przypadku

- **Umyślnego naruszenia** przepisów i procedur
- **Rażącego zaniedbania** obowiązków
- **Świadomego niezgłaszania** zdarzenia (just culture nie ma zastosowania)





Ochrona osób dokonujących zgłoszeń i wymienionych w zgłoszeniach

Art. 16 ust. 10 rozp. nr 376/2014/UE

- **Osoby dokonujące zgłoszeń** w ramach systemu **zgłaszania zdarzeń** jak również **osoby wymienione** w zgłoszeniach **nie mogą być pociągane przez pracodawcę do odpowiedzialności** z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o której mowa w przepisach Kodeksu pracy **z wyłączeniem przypadków umyślnego naruszenia przepisów i rażącego niedbalstwa**
- Z zachowaniem przepisów prawa karnego, **nie wszczyna się postępowania** w odniesieniu do **naruszeń prawa** popełnionych z **winy nieumyślnej**, z wyjątkiem przypadków rażącego niedbalstwa, o których **dowiedziano** się tylko na **podstawie zgłoszeń** dokonanych w **ramach obowiązkowego lub dobrowolnego i poufnego systemu** (Rozp. 376/2014, Ustawa PL)



Ochrona osób dokonujących zgłoszeń i wymienionych w zgłoszeniach

Ustawa - Prawo lotnicze

Art. 135e ust. 1. Zgłoszenie przez pracownika informacji **w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu** zgłaszania zdarzeń **nie może stanowić** podstawy **do pociągnięcia go przez pracodawcę** do **odpowiedzialności** z tytułu naruszenia, niewykonania lub nienależytego wykonania obowiązków pracowniczych, o której mowa w przepisach Kodeksu pracy.

3. Odpowiedzialności, o której mowa w ust. 1 i 2, nie podlegają również **pracownicy i osoby wykonujące czynności na podstawie umowy cywilnoprawnej**, którzy zostali wymienieni w zgłoszeniach informacji w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń.



Ochrona osób dokonujących zgłoszeń i wymienionych w zgłoszeniach

Ustawa - Prawo lotnicze

Art. 212a. Nie podlega karze za przestępstwa nieumyślne określone w dziale XII ustawy oraz w art. 174 § 2 ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks karny (Dz. U. z 2020 r. poz. 1444 i 1517) **oraz wykroczenia nieumyślne** określone w dziale XII ustawy, z wyjątkiem art. 210 ust. 1 pkt 1–3a, **zgłaszający zdarzenie lotnicze** w ramach obowiązkowego lub dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń, o których mowa w art. 135a i art. 135c, **lub osoba wymieniona w zgłoszeniu**, jeżeli o przestępstwie albo o wykroczeniu **organy ścigania zostały zawiadomione w związku z tym zgłoszeniem, zanim organy te dowiedziały się o tym przestępstwie lub wykroczeniu.**



Sankcje dla pracodawcy

Art. 209ui, art. 135e - Prawo Lotnicze

➤ **Podmiot** prowadzący działalność w zakresie lotnictwa cywilnego, który wbrew przepisom **pociągnął** swojego **pracownika** do **odpowiedzialności** z tytułu **naruszenia**, **niewykonania** lub **nienależytego wykonania obowiązków** pracowniczych, o których mowa w przepisach Kodeksu pracy, albo wbrew przepisom pociągnął **osobę wykonującą** dla niego **czynności** na podstawie **umowy cywilnoprawnej** do **odpowiedzialności** z tytułu niewykonania albo nienależytego wykonania zobowiązania z tytułu umowy wzajemnej, w związku ze **zgłoszeniem zdarzenia** w ramach **obowiązkowego** lub **dobrowolnego systemu** zgłaszania zdarzeń, o których mowa w rozporządzeniu nr 376/2014/UE, **podlega karze pieniężnej w**

wysokości 25 000 PLN



Zgłaszanie naruszeń przepisów Just Culture

Informacje o **naruszeniu przepisów** przez pracodawcę polegających na **pociąganiu przez pracodawcę swojego pracownika do odpowiedzialności z tytułu zgłaszania zdarzeń oraz domniemanych naruszeń** należy kierować do **Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, poprzez CBZ wpisując w tytule : „Naruszenie Just Culture”**



Istotne dla Zgłaszających

➤ ZDARZENIA LOTNICZE

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/zdarzenia-lotnicze>

➤ DEKLARACJA W SPRAWIE KULTURY BEZPIECZEŃSTWA

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/kultura-i-promocja-bezpieczenstwa/deklaracja-w-sprawie-kultury-bezpieczenstwa>

➤ FORUM WYMIANY DANYCH SMS

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/kultura-i-promocja-bezpieczenstwa/forum-wymiany-danych-sms>

➤ ANALIZY BEZPIECZEŃSTWA

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/analizy-bezpieczenstwa>

➤ UDOSTĘPNIANIE INFORMACJI DOTYCZĄCYCH ZDARZEŃ

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/zdarzenia-lotnicze/udostepnianie-informacji-dotyczacych-zdarzen-lotniczych/4267-uwagi-do-wnioskow-o-udostepnianie-informacji>



Dziękuję za uwagę!

Roman Ożóg

Dyrektor

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym

e-mail: rozog@ulc.gov.pl

tel. 22 520 72 98

<https://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem>