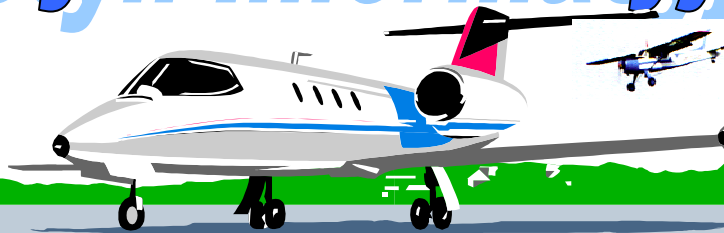


Biuletyn Informacyjny BL



Nr 02/2006

Wydział Bezpieczeństwa Lotów ULC

00-848 Warszawa, skr. poczt. 125, ul. Żelazna 59. Tel./fax: +48 22 520 73 54, tel.: +48 22 520 73 55

BEZPIECZEŃSTWO LOTÓW

W ŚWIETLE PRAWA

(WYBRANE PRZEPISY KRAJOWE I MIĘDZYNARODOWE)

Mając na uwadze sprawne funkcjonowanie obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń (wypadków i incydentów) lotniczych z uwzględnieniem wprowadzanych przepisów międzynarodowych, podstawowe krajowe uregulowania prawne normujące składanie zawiadomień o zdarzeniach lotniczych, przedstawiają się następująco:

1. Prawo Lotnicze – Ustawa z 3 lipca 2002 r. (Dz. Ustaw nr 130, poz. 1112 z późn. zm.).

Art.20.1. Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego jest Prezes Urzędu.

Art.21.2. Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie, oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności:

pkt 15 Podejmowanie działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów, w tym w szczególności:

- a) gromadzenie, ocena, przetwarzanie i przechowywanie w komputerowej bazie danych, zwanej dalej „bazą danych”, oraz ochrona i rozpowszechnianie informacji o zdarzeniach lotniczych,
- b) badanie i ocena stanu bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym,
- c) wydawanie zaleceń profilaktycznych,
- d) wymiana danych oraz udostępnianie właściwym organom państw członkowskich Unii Europejskiej i Komisji Europejskiej, na podstawie zgłaszanych zdarzeń, z zachowaniem zasady poufności, informacji dotyczących bezpieczeństwa lotów w lotnictwie cywilnym.

Art. 135.2. Każdy wypadek lub poważny incydent lotniczy statku powietrznego objętego obowiązkiem wpisu do państwowego rejestru cywilnych statków powietrznych jest przedmiotem badania przez Komisję. Inne incydenty lotnicze tych statków powietrz-

nych są badane odpowiednio przez użytkownika statku powietrznego lub państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub zarządzającego lotniskiem, pod nadzorem Komisji, chyba, że Przewodniczący Komisji zdecydował o podjęciu takiego badania przez Komisję.

Art. 135a.1. Następujące podmioty, w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania, obowiązane są zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia polegającego na przerwie w działaniu, wadzie, uszkodzeniu statku powietrznego lub jego elementu albo innej okoliczności, która miała lub mogła mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu:

- 1) użytkownik lub dowódca statku powietrznego, w szczególności posiadającego silnik turbinowy albo używanego do transportu publicznego,
 - 2) przedsiębiorca zajmujący się projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych, w szczególności posiadających silnik turbinowy albo używanych do transportu publicznego, a także przeznaczonych dla nich urządzeń lub części,
 - 3) osoba podpisująca świadectwa zdatności do lotów oraz dokumenty związane z przeglądami statków powietrznych, w szczególności o napędzie turbinowym albo przeznaczonych do transportu publicznego, a także przeznaczonych do nich urządzeń lub części,
 - 4) państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym,
 - 5) zarządzający lotniskiem, w szczególności objętym rozporządzeniem nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r., w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrz wspólnotowych tras lotniczych (Dz.U.UE L 240 z dnia 24 sierpnia 1992 r.s. 8),
 - 6) podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych, w szczególności w porcie lotniczym objętym rozporządzeniem, o którym mowa w pkt 5,
 - 7) osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych, za których bezpieczeństwo odpowiada nadzór lotniczy.
2. O zaistniałych zdarzeniach lotniczych Komisja powiadamia niezwłocznie Prezesa Urzędu.
 3. Zgłoszeniu, o którym mowa w ust. 1, podlegają zdarzenia dotyczące statku powietrznego eksploatowanego przez przedsiębiorstwo mające siedzibę na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, choćby zaistniały poza tym terytorium.
 4. Pracodawca nie może w żaden sposób dyskryminować pracownika, który dokonał zgłoszenia, o którym mowa w ust. 1 i 3.
 5. 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 zgłoszenia dokonanego zgodnie z systemem obowiązkowego zgłaszania, o którym mowa w ust. 2-4.

Art. 135c.1. Prezes Urzędu może wprowadzić dobrowolny i poufny system, który umożliwi zgłaszanie, zbieranie i analizowanie informacji o zaobserwowanych w lotnictwie cywilnym nieprawidłowościach, które nie wymagają zgłaszania obowiązkowego, ale które zgłaszający odczuwa jako bieżące lub potencjalne zagrożenie bezpieczeństwa lotów.

Art. 135d. Użytkownicy statków powietrznych objętych obowiązkiem rejestracji składają Prezesowi Urzędu sprawozdania, za rok ubiegły, z wykonywania zadań lotniczych, z uwzględnieniem zaistniałych zdarzeń lotniczych, w terminie do 31 stycznia każdego roku.

Wprowadzone zmiany w Prawie Lotniczym uwzględniają również, tzw. „Safety Culture” polegającą na propagowaniu wprowadzenia nieodwetowego (dobrowolnego i poufnego) systemu składania zawiadomień o zdarzeniach lotniczych oraz konieczności dzielenia się informacją dotyczącą bezpieczeństwa lotów. Idea ta słusznie oparta jest na zasadzie, że nauka na błędach innych jest zawsze tańsza.

2. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r., w sprawie badania wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z dnia 29 lipca 2003 r.),

§ 5. „W badaniu wypadku lub incydentu lotniczego nie może brać udziału osoba, która w jakimkolwiek charakterze uczestniczyła w tym wypadku lub incydencie, nadzorowała lot lub skok, w którym on nastąpił, lub mogła mieć wpływ na jego przebieg”.

§ 6. „Zespół badawczy i komisja badająca incydent lotniczy przystępują do czynności badawczych tak szybko, jak to tylko możliwe”.

§ 10.1. „Jeżeli w trakcie badania wypadku lub incydentu lotniczego wyłoni się podejrzenie, że został on spowodowany czynem przestępczym, kierujący badaniem powinien zawiadomić o tym właściwy miejscowo organ prokuratury lub Policji”.

§ 29. „Wnioski i zalecenia wynikające z badania wypadku lub incydentu lotniczego Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, działając na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 i 18 ustawy, ogłasza w Dzienniku Urzędowym Lotnictwa Cywilnego, w możliwie najkrótszym czasie”.

**3. Dziennik Ustaw RP Załącznik do nru 262, poz. 2609 z dnia 10 grudnia 2004 r.,
BEZPIECZEŃSTWO EKSPLOATACJI STATKÓW POWIETRZNYCH:**

JAR-OPS 1.420 oraz **JAR-OPS 3.420** (Meldowanie zdarzeń)

litera (b) pkt 3 (Dotyczy zgłaszania incydentów lotniczych):

„Meldunek musi być wysłany w ciągu 72 godzin od zdarzenia, chyba, że uniemożliwią to wyjątkowe okoliczności”.

Litera © pkt 3 (Dotyczy zgłaszania wypadków i poważnych incydentów lotniczych):

„Przewoźnik albo dowódca złoży przed upływem 72 godzin do Prezesa meldunek o każdym zaistniałym wypadku lub poważnym incydencie samolotu”.

Litera (d) pkt 2 (Dowódca powiadamia Prezesa niezależnie od raportu składanego przez przewoźnika):

„Wystąpienie sygnalizacji RA (*Resolution Advisory*) pokładowego systemu unikania kolizji (*Airborne Collision Avoidance System – ACAS*). Dowódca powiadomi zainteresowane służby ruchu lotniczego oraz złoży Prezesowi Raport ACAS o każdym przypadku, kiedy podczas lotu zaszła konieczność wykonania manewru uniku w odpowiedzi na polecenie sygnalizacji RA przez system ACAS”;

JAR-OPS 1.037 oraz **JAR-OPS 3.037**

- Program Zapobiegania Wypadkom oraz Bezpieczeństwa Lotów

**4. Dziennik Urzędowy ULC, Załącznik do nru 1, poz 6 z dnia 27 lutego 2004 r.,
Załącznik 13 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym,
„BADANIE WYPADKÓW I INCYDENTÓW LOTNICZYCH”**

pkt 3.1: „Jedynym celem badania wypadków i incydentów lotniczych jest zapobieganie tego typu zdarzeniom w przyszłości. Działalność ta nie ma natomiast na celu ustalanie zakresu udziału czyjejkolwiek winy albo odpowiedzialności”

pkt 7.4: „Zawiadomienia **wstępne** przesyła się za pośrednictwem łączności faksymilowej, pocztą elektroniczną lub lotniczą w ciągu 30 dni od momentu zaistnienia wypadku, jeżeli do

tego czasu nie zostało przesłane sprawozdanie informacyjne o wypadku/incydencie lotniczym. W przypadku, gdy dotyczy to bezpośrednio problemów bezpieczeństwa, sprawozdanie wstępne wysyła się natychmiast po otrzymaniu wiadomości o wypadku, za pośrednictwem najbardziej dogodnych i szybkich środków łączności”.

5. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 października 2004 r., w sprawie wprowadzenia do stosowania wymagań EUROCONTROL w zakresie przepisów bezpieczeństwa w ruchu lotniczym ESARR (Dz. U. z dnia 15 października 2004 r.),

ESARR2: składanie meldunków oraz rozpatrywanie nieprawidłowości w ruchu lotniczym.

Celem działania Systemu bezpieczeństwa lotów jest zagwarantowanie, na poziomie krajowym i ECAC środków formalnych służących do:

- 1) Oceny poziomu bezpieczeństwa oraz jego zmian w czasie.
- 2) Identyfikacji kluczowych obszarów ryzyka, w których ATM mógłby wnieść wkład w poprawę bezpieczeństwa oraz podjęcia działań profilaktycznych.
- 3) Przeprowadzania dochodzenia, oceny i wyciągania wniosków dotyczących udziału ATM we wszystkich przypadkach naruszenia bezpieczeństwa i podejmowania działań naprawczych, zarówno w sferze przepisów jak i poza nimi.
- 4) Wnioskowania, w jaki sposób system ATM mógłby wpłynąć na poprawę bezpieczeństwa nawet w obszarach, w których nie jest on bezpośrednio zaangażowany w wypadki lub incydenty.
- 5) Oceny i monitorowania zmian, wdrożeń technicznych i operacyjnych pod kątem spełniania ustalonych wymagań związanych z bezpieczeństwem oraz podejmowania działań profilaktycznych.

6. Instrukcje Operacyjne

Operatorzy SP – Aneks 6, część I, pkt 3.2,

- programy zapobiegania wypadkom i bezpieczeństwa lotów,
- MTOW powyżej 27000kg-programy analizy danych,
- zgodność z PNO-„Podręcznik Nadzoru Operacyjnego”.

Ruch Lotniczy – Aneks 11, pkt 2.26.1

- Program Zarządzania Bezpieczeństwem.

Lotniska – Aneks 14, tom I, pkt 1.3.1, 1.3.6,

- certyfikacja lotnisk międzynarodowych,
- systemy zarządzania bezpieczeństwem.

Wydział Bezpieczeństwa Lotów ULC
Główny Specjalista

Wiesław Wojtasiak

Warszawa, 04 kwietnia 2006 r.