

# BIULETYN BEZPIECZEŃSTWA W LOTNICTWIE CYWILNYM

Nr 2(3)/2018



Urząd  
Lotnictwa  
Cywilnego

## **W NUMERZE:**

- ✈ Just Culture. Zgłaszanie zdarzeń to nie wszystko
- ✈ Woda, sok pomarańczowy i wiaderko na lód, czyli baterie litowe w podróży lotniczej
- ✈ Zdarzenia lotnicze związane ze zwierzętami. Raportowanie – Jakość danych – Wyniki analiz
- ✈ Centralna Baza Zgłoszeń – pytania i odpowiedzi

## **Publikowane przez:**

Biuro Zarządzania  
Bezpieczeństwem  
w Lotnictwie Cywilnym  
Urząd Lotnictwa Cywilnego  
ul. Marcina Flisa 2  
02-247 Warszawa  
tel: + 22 520 72 00

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

**PIOTR SAMSON**

Prezes Urzędu Lotnictwa  
Cywilnego

Szanowni Państwo,

Przekazuję w Państwa ręce trzeci numer Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym. Trwa właśnie kampania „Laser to nie zabawka” – poprzednie wydanie Biuletynu było w całości poświęcone zagrożeniom i konsekwencjom wynikającym z niewłaściwego wykorzystania wiązki lasera. Ta bardzo istotna dla bezpieczeństwa lotniczego tematyka będzie w najbliższym czasie widoczna w środkach masowego przekazu oraz podkreślana na organizowanej przez Urząd Konferencji Bezpieczeństwa w dniach 18-19 kwietnia.

W tym numerze zwracamy uwagę m.in. na problemy związane z przewozem baterii litowych. Szybki postęp technologiczny wymusza na branży lotniczej bieżące reagowanie na zagrożenia związane z transportem tego typu baterii w telefonach komórkowych, laptopach, tabletach, powerbankach czy elektronicznych papierosach. To przedmioty codziennego użytku, które chcemy mieć zawsze ze sobą. Wyzwaniem dla transportu lotniczego jest określenie jasnych zasad zabezpieczenia takich materiałów.

Kolejny temat poruszany na łamach Biuletynu to Centralna Baza Zgłoszeń (CBZ) – nowy system zgłaszania zdarzeń. CBZ ma ułatwić Państwu zgłaszanie zdarzeń w formie on-line. Nie będzie również konieczności wysyłania zgłoszeń zarówno do ULC jak i do PKBWL. Będziecie mieli również Państwo możliwość zarządzania swoimi zgłoszeniami i przechowywania w systemie własnych zgłoszeń – bez konieczności tworzenia własnej infrastruktury informatycznej. Baza dostępna jest od 20 lutego br. pod adresem <https://cbz.gov.pl>. Zachęcamy Państwa do testowania platformy i przesyłania komentarzy i uwag.

Zdarzenia lotnicze związane ze zwierzętami to realne ryzyko dla lotnictwa cywilnego. W minimalizacji ryzyka bardzo ważne jest raportowanie tego typu zdarzeń, jak również jakość danych zawartych w zgłoszeniach. Taka informacja jest istotna dla wszystkich stron zaangażowanych w lotnictwie cywilnym – operatorów lotnisk, przewoźników lotniczych, ULC. Dane dotyczące gatunku, liczby osobników jak również parametry, faza lotu, wysokość, prędkość, miejsce zdarzenia to bardzo ważne atrybuty dla każdego zgłoszenia przyczyniające się do minimalizacji zagrożeń w przyszłości.

Świadomość kultury bezpieczeństwa rośnie – widzimy to chociażby po liczbie zgłoszeń. Ważnym aspektem wymagającym omówienia w kontekście Just Culture jest granica odpowiedzialności zarówno pracowników jak również pracodawcy. Czy każde zgłoszenie będzie wyłączało negatywne konsekwencje dla zgłaszającego czy osoby wymienionej w zgłoszeniu? Co zrobić gdy widzimy, że ktoś został potraktowany niesłusznie przez pracodawcę ze względu na zgłoszenie? Zapraszamy do przeczytania artykułu.

Życzę Państwu miłej lektury Biuletynu! Zapraszam do zgłaszania propozycji tematów oraz komentarzy na adres [biuletyn@ulc.gov.pl](mailto:biuletyn@ulc.gov.pl) Możecie Państwo również zgłosić chęć otrzymywania elektronicznych wersji Biuletynów.

Piotr Samson

# Just Culture.

## Zgłaszanie zdarzeń to nie wszystko

Samo raportowanie zdarzeń nie świadczy o stosowaniu w pełni zasady Just Culture przez firmę. Zgłoszenie ich nie zawsze zwalnia pracownika z odpowiedzialności. Gdzie zatem są granice odpowiedzialności? Do kogo zgłosić podejrzenie naruszenia przepisów?

**P**odnosi się świadomość w zakresie zgłaszania zdarzeń lotniczych – zarówno pracownicy jak i firmy coraz częściej dostrzegają pozytywny wpływ raportowania na bezpieczeństwo. Analizując zdarzenia organizacja widzi prekursorzy zagrożeń i może proaktywnie nad nimi pracować. Z punktu widzenia Urzędu Lotnictwa Cywilnego daje to także możliwość sprawowania bieżącego nadzoru nad organizacjami, opartego o aktualne informacje. Ponadto Urząd może obserwować aktualne trendy w poszczególnych obszarach – chociażby będących pod spe-

cialnym nadzorem w ramach Krajowego Planu Bezpieczeństwa 2017 – 2020.

### Nie będę karany jak zgłoszę. Nie zawsze. Granice ochrony

Zgłoszenie zdarzenia chroni zgłaszającego i osoby wymienione w zgłoszeniu od odpowiedzialności.

Nie jest jednak możliwa ochrona w każdym przypadku. Zdarzają się bowiem sytuacje spowodowane umyślnie i z pełną świadomością naruszania przepisów. Trudno sobie wyobrazić, żeby tego typu zdarzenia nie pozostawały bez echa. Przykładowo – pilotowanie samolotu pod wpływem alkoholu będzie naruszeniem zasad podlegających odpowiedzialności, z której nie zostaniemy zwolnieni tylko dlatego, że dokonaliśmy zgłoszenia.

Przepisy jasno mówią o **ochronie od odpowiedzialności, jednak w rażących przypadkach stawiają od niej wyjątki:**

- umyślne naruszenie przepisów,
- wyraźne i poważne zlekceważenie oczywistego ryzyka i poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku zachowania staranności, wymaganej w danej sytuacji, powodującego możliwą do przewidzenia szkodę na osobie lub mieniu lub narażającej bezpieczeństwo lotnicze.

*„Pracownicy, którzy zgłosili zdarzenie lub są wymienieni w zgłoszeniach nie mogą ponosić uszczerbku. Ochrona nie ma zastosowania w przypadku:*

- *umyślnego naruszenia przepisów,*
- *gdy doszło do wyraźnego i poważnego zlekceważenia oczywistego ryzyka i poważnego zaniedbania zawodowego obowiązku zachowania staranności....”*

*Art. 16 ust. 9 i 10 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014r.*

Taka jasna granica odpowiedzialności powinna zostać wskazana również przez samą organizację.

Wewnętrzne przepisy dotyczące kultury sprawiedliwego traktowania powinny wskazywać na wyjątki od zwolnienia od „taryfy ulgowej”. Dobrą praktyką jest określenie konkretnych przykładów takich zachowań, tak by były zrozumiałe dla personelu. Z drugiej jednak strony, ze względu na bezpieczeństwo, karane będą przypadki skrajnych zachowań.

Pracownicy otrzymują jasny przekaz.

*W wewnętrznych przepisach Just Culture wskaż wyjątki od zwolnienia od odpowiedzialności*

*Podaj przykłady zrozumiałe dla personelu*

*Informuj jasno personel o wewnętrznych regulacjach*

### Zgłosiłem i jestem dyskryminowany

Co w sytuacji **niesłusznego negatywnego potraktowania nas za sam fakt zgłoszenia zdarzenia?** Na przykład zgłosiliśmy zdarzenie, które może mieć wpływ na bezpieczeństwo dotyczące kolegi z pracy. Kolega poskarżył się sędziemu i jesteśmy za to szykanowani.

O tego rodzaju nieprawidłowościach powinien być poinformowany Urząd. Zgłaszający taką sytuację do ULC podlega ochronie, a Urząd weryfikuje dany przypadek.

*Zostałeś niesłuszenie potraktowany za zgłoszenie zdarzenia?*

*Zgłoś domniemane naruszenie do ULC*

*ULC zweryfikuje sytuację*

### Siła równowagi

Informacje zawarte w zdarzeniu mają wpływać na wzrost poziomu bezpieczeństwa. Stąd też konieczność ochrony raportującego i osób wymienionych w zgłoszeniu. System nie może jednak ochraniać umyślnego naruszania przepisów i postępowania według wzorca:

~~**Chciałem zrobić źle => zgłoszę zdarzenie => będę podlegać ochronie**~~

Z kolei, gdy zgłaszamy sytuację zagrożenia i jesteśmy z tego tytułu dyskryminowani czy szykanowani, możemy zwrócić się z podejrzeniem naruszenia przepisów do ULC. Piętnowanie pracownika bowiem, jest nie tylko sprzeczne z etosem pracy ale również może bardzo negatywnie wpłynąć na raportowanie, a przez to na wzrost poziomu zagrożenia.

**Anna Kolmas**

*Główny Specjalista Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym  
Urząd Lotnictwa Cywilnego*



# Woda, sok pomarańczowy i wiaderko na lód, czyli baterie litowe w podróży lotniczej



Telefon komórkowy, laptop, tablet, elektroniczny papieros, zapasowe baterie litowe, powerbank – oto lista przedmiotów, które nieodpowiednio przewożone mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa operacji lotniczych.

**N**a początku 2018 roku Federal Aviation Administration zaktualizowało raport o incydentach z użyciem baterii litowych oraz przedmiotów zasilanych tego rodzaju bateriami, które miały miejsce na pokładzie samolotu lub na terenie portu lotniczego. W 2016 roku odnotowano 29 przypadków samozapłonu oraz pożarów spowodowanych przez przedmioty z listy przedstawionej powyżej. Rok później było ich już 38. To średnio trzy incydenty na miesiąc.

Informacje o zdarzeniach z użyciem baterii jonowych przewożonych w bagażu pasażera dobiegają do nas z całego świata, dlatego warto uporządkować i wyjaśnić kilka faktów związanych z materiałami niebezpiecznymi, które stały się nieodłącznym elementem naszego życia.

Akumulatory litowe pojawiły się na rynku dopiero w 1991 roku, czyli ponad sto lat po wynalezieniu akumulatorów niklowo-kadmowych i kwasowo-ołowiowych. Ich popular-

ność rośnie bardzo szybko, przede wszystkim ze względu na dłuższy czas użytkowania zasilanych nimi urządzeń. Baterie litowe stosowane są m.in. w aparatach cyfrowych, telefonach komórkowych, laptopach i innych zaawansowanych urządzeniach elektronicznych. Niestety z powodu dużej aktywności chemicznej litu, który znajduje się we wnętrzu baterii, mogą one spowodować wybuch oraz pożar, bardzo trudny do ugaszenia w warunkach transportowych ze względu na właściwości litu.

Wyzwaniem dla transportu lotniczego jest uwzględnienie wad najnowszych technologii oraz zaproponowanie bezpiecznych warunków przewozu tych urządzeń. W nieodległej przeszłości doszło do kilku incydentów z użyciem materiałów niebezpiecznych, w tym m.in. pierwszego samozapłonu papierosa elektronicznego zasilanego baterią litową w 2014 roku oraz informacji o wadliwych bateriach jednego z producentów telefonów komórkowych. Pojawiły się wówczas

restrykcje ze strony międzynarodowych władz lotniczych.

Na początku 2018 roku Internet obieży dwa nagrania pasażerów przedstawiające pożary w kabinie pasażerskiej spowodowane przez przenośne ładowarki, powszechniej znane jako powerbanki. Pierwszy incydent miał miejsce 1 lutego na pokładzie samolotu Airbus 320-200 linii Aeroflot, podczas wychodzenia pasażerów z samolotu. Dotychczas nie został opublikowany oficjalny raport z zaistniałego incydentu, jednakże po analizie nagrania, należy cieszyć się, że na pokładach linii lotniczej Aeroflot można znaleźć wiaderko do schładzania szampana oraz szczypeczki kuchenne, które posłużyły do zabezpieczenia przygaszonego wodą oraz gaśnicą „sprawcy zdarzenia”. Do drugiego incydentu doszło 24 lutego br. na pokładzie samolotu Boeing 777-300ER linii lotniczej China Southern. Tym razem od tragedii uchroniła pasażerów i załogę butelka z wodą oraz sokiem pomarańczowym.



Zapasowe baterie litowe dozwolone są do przewozu tylko w bagażu podręcznym.

### Szybka lekcja przewozu baterii litowych w bagażu pasażera.

Zgodnie z tabelą 8-1 *Instrukcji Technicznych Dok. 9284*, zasady przewozu **przenośnych urządzeń zasilanych bateriami** litowymi lub sposób ich przewozu zależą od mocy, w przypadku **baterii litowo-jonowych** wyrażonej w **watogodzinach (Wh)**, a dla **baterii litowo-metalowych w zawartości litu (g)**:

- **do 100 Wh\*/2g**, dozwolone w bagażu podręcznym i odprawionym (urządzenie wyłączone i zabezpieczone przed przypadkowym włączeniem);
- **od 100 do 160 Wh/ od 2 do 8g**, j.w. lecz tylko po uzyskaniu zgodny od przewoźnika;
- **powyżej 160 Wh/8g**, takie urządzenia można przewieźć tylko jako przesyłka cargo.

Bardziej skomplikowana jest kwestia przewozu **zapasowych baterii litowych**, w tym ładowarek przenośnych. Wymagania dotyczące mocy baterii pokrywają się z restrykcjami wobec urządzeń zasilanych bateriami litowymi, lecz dozwolone są do przewozu **tylko w bagażu podręcznym**, aby możliwa była szybka reakcja w przypadku pożaru. Ze względu na bezpośredni dostęp do odkrytych terminali

prawdopodobieństwo zwarcia i samozapłonu jest większe, dlatego pojedyncze baterie litowe należy przewozić w oryginalnych opakowaniach, torbach zabezpieczających lub w plastikowych torebkach zamykanych strunowo. Zmniejszenie ilości tlenu w przypadku płonącego przedmiotu ugasi płomień, tak jak szklanka przykrywająca świeczkę. Woda również służy do zmniejszenia ilości tlenu, dlatego gdy dojdzie do samozapłonu baterii litowej, należy niezwłocznie umieścić ją w pojemniku z wodą do pełnego zanurzenia. W przypadku, gdy do takiego zdarzenia dojdzie na pokładzie samolotu załoga musi być w pełni przygotowana i posiadać na wyposażeniu odpowiedniej wielkości pojemniki, to najszybsza metoda ugaszenia płonącej baterii lub całego urządzenia.

Nieustająco rośnie popularność urządzeń zasilanych bateriami litowymi. Wśród nich są monocykl elektryczny, deskorolka elektryczna, hulajnoga elektryczna, czy pojazd typu „segway”. Nowością są walizki podróżne zasilane akumulatorem jonowym pełniące również funkcje ładowarki i hulajnogi oraz oczywiście drony. Ile zapasowych baterii przewozi ze sobą użytkownik drona? Zapytaj, bo na pewno Drogi Czytelniku kogoś takiego znasz.

### Podsumowując, jak zarządzać bezpiecznym przewozem baterii litowych przez pasażerów?

Po pierwsze, należy usprawnić współpracę pomiędzy: operatorem – agentem obsługi naziemnej – podmiotem odpowiedzialnym za kontrolę bezpieczeństwa i kontrolę bagażu – zarządzającym portem lotniczym w kwestii raportowania oraz wzajemnej komunikacji.

Po drugie, należy uświadaczać pracowników portu lotniczego o zasadach bezpiecznego przewozu baterii litowych przez pasażerów i zagrożeń jakie są z nimi związane poprzez różne metody komunikacji w strukturze firmy, takie jak: szkolenia, biuletyny, czy zebrania.

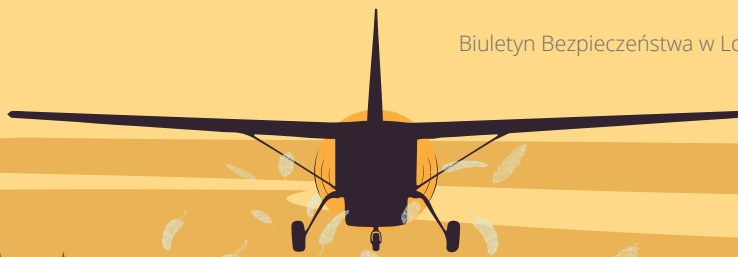
Po trzecie, jako zagrożenie w prowadzonych przez organizację analizach ryzyka należy potraktować niską świadomość pasażerów o zasadach bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu, w tym baterii litowych i urządzeń zasilanych za pomocą tego rodzaju baterii.

W Krajowym Planie Bezpieczeństwa na lata 2017-2020 pożar, dym i opary na pokładzie statku powietrznego to jedno z głównych zagrożeń na poziomie europejskim. Jak wiadomo, aby zapobiegać zagrożeniom należy przyjrzeć się przyczynom, które mogą doprowadzić do ich wystąpienia, a następnie stworzyć efektywny system barier neutralizujący ryzyko wystąpienia zidentyfikowanego zagrożenia.

\* Wh= V x Ah. Jeżeli podane są mAh, należy podzielić wartość przez 1 000 a otrzymasz Ah

**Magdalena Żelazo**

*Inspektorat Materiałów Niebezpiecznych  
oraz Agentów Obsługi Naziemnej  
Departament Operacyjno-Lotniczy*



# Zdarzenia lotnicze związane ze zwierzętami.

## Raportowanie – Jakość danych – Wyniki analiz

Kolizje statków powietrznych ze zwierzętami stanowią globalny problem bezpieczeństwa. Badanie wpływu ożywionej przyrody na bezpieczeństwo lotnicze leży w zainteresowaniu zarówno ICAO, EASA, jak i organizacji skupiających poszczególne sektory branży lotniczej. Od nadzorów państwowych oczekuje się, aby informacje o zdarzeniach, które są raportowane do ich właściwych organów były analizowane i w zagregowanej formie publikowane przynajmniej raz do roku. Ryzyko związane ze zwierzętami dotyczy także lotnictwa cywilnego w Polsce.

**O**becnie, na poziomie Unii Europejskiej wymagania dla systemu raportowania zdarzeń w lotnictwie cywilnym, wraz z aspektami podejmowania działań następczych oraz analizą ryzyka związanego z ich zaistnieniem, zostały szczegółowo uregulowane i stanowią podstawę dla systemów krajowych. Pełna implementacja regulacji w tym zakresie pozwoli przybliżyć procesy zarządzania bezpieczeństwem do predykcyjnych modeli zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Ten strategiczny cel bezpieczeństwa lotniczego powinien zostać osiągnięty przez każde Państwo członkowskie ICAO do roku 2028.

Raportowanie zdarzeń związanych ze zwierzętami przekłada się bezpośrednio na zawartość baz danych i zasobów informacyjnych niezbędnych w dalszej perspektywie do predykcyjnego zarządzania ryzykiem na poziomie krajowym. Aby Polska mogła wywiązać się ze zobowiązań międzynarodowych i sprostać przyszłym wyzwaniom w zakresie zarządzania ryzykiem dotyczącym bezpieczeństwa lotniczego, zarówno z perspektywy rynku jak i nadzoru, wymagane jest dalsze doskonalenie procesu gromadzenia i analizy danych, w tym także szczegółowych informacji dotyczą-

cych zdarzeń lotniczych generowanych przez czynnik przyrodniczy.

W latach 2010-2017 Urząd Lotnictwa Cywilnego otrzymał informację o 2374 zdarzeniach lotniczych związanych z wpływem zwierząt na operacje i bezpieczeństwo lotnicze. Widoczny jest trend wzrostowy liczby zgłoszeń, co świadczy przede wszystkim o większej świadomości raportowania zdarzeń. Poddając analizie największą procentowo grupę zdarzeń związaną z aktywnością ptaków względem lotnictwa komercyjnego pasażerskiego, zaobserwowane zmiany na przestrzeni pięciu ostatnich lat wskazują zawahanie w roku 2017 krzywej wzrostu wartości wskaźnika zdarzeń związanych z wpływem ożywionej przyrody na operacje lotnicze (nie tylko kolizji) po raz pierwszy od roku 2013.

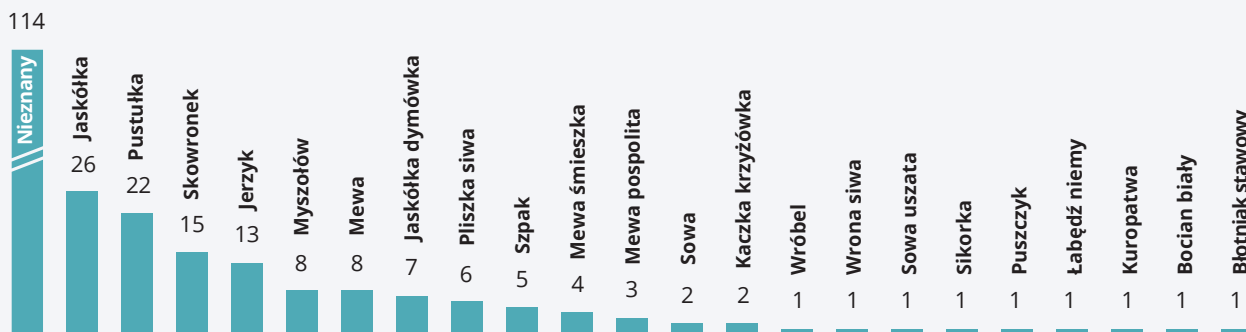
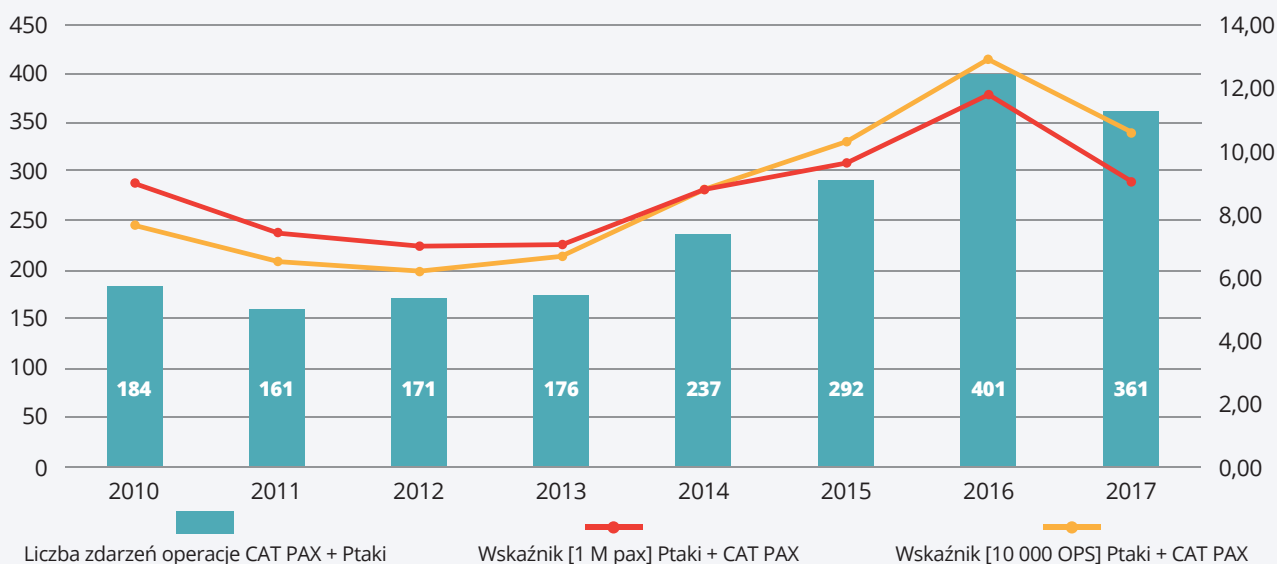
Największa zmiana procentowa w lotnictwie komercyjnym pasażerskim, wynosząca +117 proc., miała miejsce w roku 2011. Odnosi się ona do wskaźnika zdarzeń związanych z ssakami w przeliczeniu na 10000 wykonanych operacji lotniczych. W grupie ssaków największy spadek miał miejsce w roku 2015. Wyniósł on -15 proc. w odniesieniu do wskaźnika zdarzeń liczonego na 1 milion obsłużonych pasażerów. W kategorii zdarzeń związanych z ptakami najwięk-



Wskaźniki oraz dynamika ich zmian w odniesieniu do zdarzeń lotniczych z udziałem ptaków i ssaków w lotnictwie komercyjnym pasażerskim w latach 2010-2017

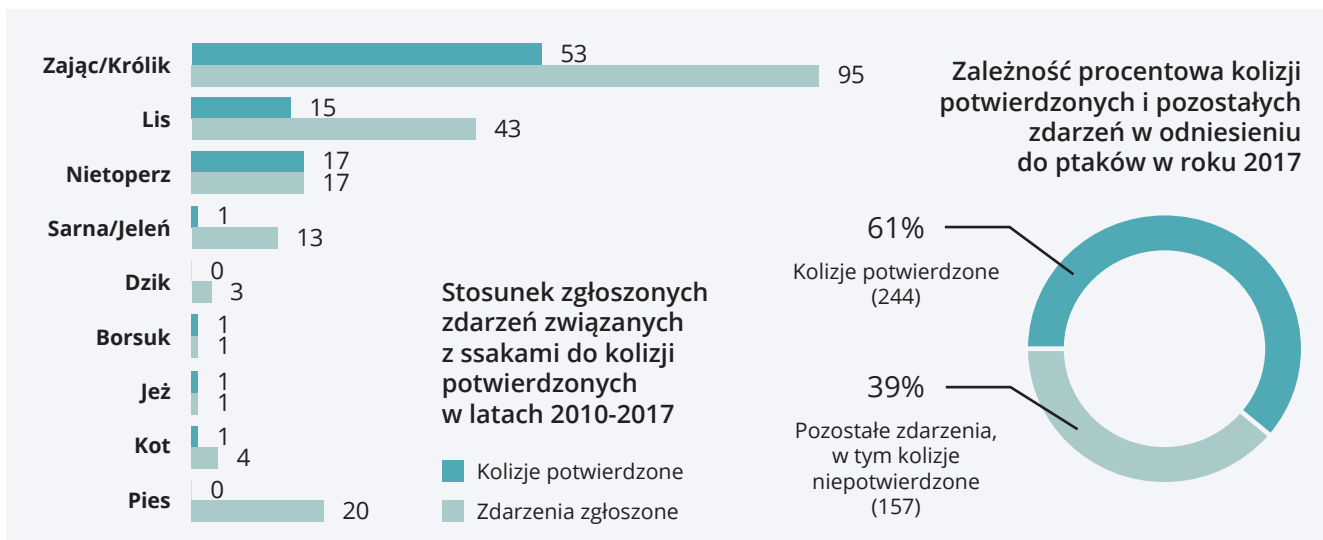
Rok	Wskaźnik [10 000 OPS] + Ptaki	Zmiana	Wskaźnik [1 M PAX] + Ptaki	Zmiana	Wskaźnik [10 000 OPS] + Ssaki	Zmiana	Wskaźnik [1 M PAX] + Ssaki	Zmiana
2010	7,64	----	8,99	----	0,37	----	0,44	----
2011	6,53	-15%	7,42	-18%	0,81	+117%	0,92	+109%
2012	6,18	-5%	7	-6%	0,9	+11%	1,02	+11%
2013	6,69	+8%	7,04	+1%	0,84	-7%	0,88	-14%
2014	8,81	+32%	8,76	+24%	0,78	-7%	0,78	-12%
2015	10,31	+17%	9,61	+10%	0,71	-10%	0,66	-15%
2016	12,94	+26%	11,8	+23%	0,71	+1%	0,65	-2%
2017	10,58	-18%	9,03	-23%	0,91	+28%	0,78	+20%

Zdarzenia związane z aktywnością ptaków względem lotnictwa komercyjnego pasażerskiego w latach 2010-2017



Potwierdzone kolizje statków powietrznych z ptakami według zidentyfikowanego gatunku lub grupy gatunku w roku 2017





za zmianą miała miejsce w roku 2014 w stosunku do roku 2013 i wyniosła +32 proc.. Zauważalna jest ujemna 23 proc. zmiana w roku 2017 w stosunku do roku 2016. Wartość ta dotyczy wskaźnika liczonego na 1 milion obsługiwanych pasażerów.

➔ W latach 2010-2017 w lotnictwie komercyjnym pasażerskim średni współczynnik zdarzenia związanego z ptakiem wyniósł 8.71/10 000 operacji pasażerskich i tożsamo na 1M obsługiwanych pasażerów

➔ W latach 2010-2017 w lotnictwie komercyjnym pasażerskim średni współczynnik zdarzenia związanego ze zwierzęciem innym niż ptak wyniósł 0.75/10 000 operacji pasażerskich oraz 0.77/1M obsługiwanych pasażerów

Należy podkreślić, że samo wywiązanie się z obowiązku zgłoszenia zdarzenia, w obecnych uwarunkowaniach, jest już niewystarczające. Coraz większa uwaga kierowana jest na kwestie związane z jakością przekazywanych i gromadzonych informacji. W tym kontekście można zadać pytanie, ile jeszcze nie wiemy o gatunkach ptaków, z którymi dochodzi do rzeczywistych kolizji? Wiemy, że są

to ptaki, wskazujemy grupy gatunkowe. O ile ogólna liczba 898 wskazań gatunku (np. jaskółka dymówka, sowa uszata) lub grupy gatunkowej (np. jaskółka, sowa) ptaka w latach 2010-2017 wydaje się imponująca, to w samym tylko roku 2017 skuteczność identyfikacji gatunku wyniosła 38 proc. w przypadku kolizji potwierdzonych, czyli tej części zdarzeń związanych z ptakami, kiedy prawdopodobieństwo kolizji można przyjąć jako „graniczące z pewnością” - zgłoszenie zdarzenia poparte zostało znalezionymi szczątkami lub zidentyfikowanymi śladami na statku powietrznym. Problem identyfikacji gatunkowej nie istnieje w przypadku potwierdzonych kolizji z ssakami, z uwagą, że proporcja pomiędzy tymi dwiema kategoriami zdarzeń wynosi 9/1 na „korzyść” ptactwa.

Wydaje się, że wszystkim stronom zaangażowanym w działanie lotnictwa cywilnego - zarówno operatorom lotnisk, operatorom lotniczym, projektantom a także Urzędowi Lotnictwa Cywilnego precyzyjna informacja o gatunku, który zderzył się ze statkiem powietrznym (a także liczbie osobników!) jest niezbędna do zarządzania bezpieczeństwem na właściwym poziomie. Co więcej, takie parametry, jak faza lotu, wysokość, prędkość, miejsce zdarzenia (jeśli jest to możliwe do ustalenia) powinny być postrzegane jako atrybuty niezbędne dla każdego zgłoszenia. Niemniej istotna jest informacja o tym, czy zidentyfikowano ślady kolizji (nie tylko uszkodzenia ale i fizyczne dowody uderzenia, np. krew, pióra).

Należy zaznaczyć, że część zgłoszeń przesyłana jest na formularzu, który nie jest dedykowany dla zdarzeń związanych z aktywnością ożywionej przyrody. W tym kontekście trudno mówić o gromadzeniu informacji o kolizjach statków powietrznych ze zwierzętami na odpowiednio wysokim poziomie.

Rynek lotniczy w Polsce rozwija się niezwykle dynamicznie. Szacuje się, że w roku 2035 liczba lotniczych operacji pasażerskich wyniesie 689 000 a liczba obsługiwanych pasażerów przekroczy 94mln. Dalsze badania obszaru zderzeń statków powietrznych ze zwierzętami powinny zmierzać w kierunku poprawy procesu identyfikacji gatunkowej, opracowania odpowiednich modeli probabilistycznych oraz algorytmów szacowania ryzyka uwzględniających wymagania międzynarodowe, rozwój lotnictwa w Polsce i oczekiwania branży lotniczej, oczekiwania i potrzeby nadzoru oraz zmiany w środowisku przyrodniczym. Niezbędnym krokiem do spełnienia międzynarodowych standardów w przyszłości jest poprawa jakości raportowania zdarzeń oraz informacji gromadzonych w bazach danych. Cel ten trudno będzie osiągnąć bez wielowymiarowej współpracy i wysiłku wszystkich stron zaangażowanych w kształtowanie lotnictwa cywilnego w Polsce. Szersze dane statystyczne i wnioski płynące z analizy zostaną opublikowane w pierwszym wydaniu dokumentu zatytułowanym „Wpływ ożywionej przyrody na bezpieczeństwo ruchu lotniczego – statystyczna analiza zdarzeń lotniczych w latach 2010-2017”.

**Łukasz Turzyński**

Główny Specjalista Biuro Zarządzania  
Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym  
Urząd Lotnictwa Cywilnego

# Centralna Baza Zgłoszeń

## Pytania i odpowiedzi

Centralna Baza Zgłoszeń (CBZ), jako nowe narzędzie dla podmiotów lotniczych, stanowi odpowiedź na zmieniające się wymogi europejskie w zakresie zgłaszania zdarzeń.

**R**ozporządzenie UE nr 376/2014 wprowadziło wiele zmian i ustandaryzowało proces raportowania na poziomie krajów unijnych. Najważniejszą nowością w prawie i jednocześnie funkcją CBZ jest zgłaszanie przez organizację zdarzenia lotniczego zarówno do PKBWL (jako podmiotu badającego zdarzenia lotnicze) jak i do Urzędu Lotnictwa Cywilnego (jako organu prowadzącego nadzór lotniczy). Powyższe zgłoszenie wymaga wypełnienia tylko jednego formularza on-line bez konieczności wysyłania wielu różnych dokumentów, oddzielnie do ULC i PKBWL.

Wspomniane rozporządzenie unijne wyraźnie precyzuje co ma być w takim zgłoszeniu i jaką stosować nomenklaturę (ADREP). Aby dodatkowo ułatwić podmiotom proces zarządzania zgłoszeniami lotniczymi, przy okazji niniejszej zmiany systemu, Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem opracowało możliwość przechowywania własnych zgłoszeń w systemie CBZ dla organizacji, które będą chciały z tego skorzystać. Pozwoli to zwłaszcza mniejszym organizacjom na zarządzanie zgłoszeniami zdarzeń lotniczych w sposób, którego wymaga unijne rozporządzenie. Tym samym warto poświęcić czas na poznanie grupy G formularza CBZ, tam właśnie jest miejsce na dane służące do zarządzania zgłoszeniem przez organizację.

Każda zmiana może wiązać się z pewnymi niedogodnościami, stąd też **przewidziano okres testowy dla nowego narzędzia. Organizacje będą miały czas zarówno na poznanie samego formularza, jak i na założenie próbnego konta, aby zweryfikować działanie nowego systemu. Dla dużych organizacji, które posiadają już własne systemy obiegu informacji o zdarzeniach, przewidziano możliwość integracji z systemem CBZ, tak aby na żadnym etapie nie dublować czynności raportowania o zdarzeniach. Szczegóły dostępne pod adresem [lbb@ulc.gov.pl](mailto:lbb@ulc.gov.pl).**

Centralna Baza Zgłoszeń jest dostępna od 20 lutego br. pod adresem <https://cbz.gov.pl>.

Serdecznie dziękujemy wszystkim, którzy już skorzystali z możliwości testów i przesłali nam swoje uwagi. Podmioty lotnicze, które jeszcze nie sprawdzały narzędzia zachęcamy do testów. Samo CBZ, jak wspomniano, jest projektowane nie tylko pod kątem spełniania wymogów ale i ułatwiania nam wszystkim pracy, stąd też Państwa uwagi i ewentualne propozycje wpłyną na kształt systemu. Przewidujemy etapowy rozwój i udoskonalanie CBZ, stąd też tak ważny jest Państwa wkład w budowę tego narzędzia. Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem zajmie się przede wszystkim zgodnością z wymaganiami unijnymi, natomiast Państwu oddajemy możliwość proponowania zmian, użytecznych zwłaszcza dla małych organizacji a ekonomicznie uzasadnionych dla wszystkich.

## W artykule poniżej zebrano najczęstsze uwagi i pytania związane z CBZ, które trafiły do ULC w trakcie trwania testów.

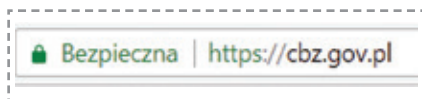
### 1. Co się stanie jeżeli nie założę konta dla swojej organizacji?

Zakładanie konta nie jest obowiązkowe. Jeżeli organizacja zamierza samodzielnie zarządzać zgłoszeniami (przychodzą one na podanego maila w zgłoszeniu w formie PDF) i nie potrzebuje takiej funkcjonalności, jak choćby podgląd uwag PKBWL, czy Prezesa ULC do wysłanego zgłoszenia lub historii swoich zgłoszeń, może wysyłać zgłoszenia jako organizacja niezalogowana. Ważne, żeby zgłoszenie wysłać jako organizacja a nie anonimowo lub w imieniu własnym.



### 2. Nie mogę się zalogować pod adresem <http://cbz.gov.pl>, choć wcześniej było to możliwe.

Ze względu na konieczność zapewnienia szyfrowania połączenia z serwerem podczas wypełniania formularza, od marca br. logowanie do CBZ jest możliwe tylko poprzez adres <https://cbz.gov.pl>. Proszę zwrócić uwagę na literę „s” za „http”. Wpisanie w przeglądarkę bezpośrednio samego [cbz.gov.pl](http://cbz.gov.pl) również działa i kieruje na <https://cbz.gov.pl>.



### 3. Które pola są obowiązkowe?

Zgodnie z rozporządzeniem UE nr 376/2014 wszystkie pola powinny być uzupełnione. Oczywiście zgłaszający zdarzenie może w momen-

cie zgłaszania nie mieć wszystkich informacji. Dlatego też, aby móc wysłać formularz konieczne jest wypełnienie następujących pól:

1. Podmiot zgłaszający (chyba że robi to organizacja zalogowana w systemie, wtedy to pole jest automatycznie uzupełnione)
2. Data zdarzenia LOCAL
3. Czas zdarzenia LOCAL
8. Nagłówek
9. Relacja / Opis

Po uzyskaniu nowych informacji, dotyczących pól dotychczas niewypełnionych w momencie zgłaszania, organizacja obowiązana jest uzupełnić zgłoszenie o nowe dane.

### 4. Czy jeżeli powiadomiłem PKBWL o zdarzeniu telefonicznie / mailowo etc. to nadal muszę wypełniać zgłoszenie w CBZ?

Tak. Powiadomienie PKBWL o zdarzeniu nie wypełnia przesłanek zgłoszenia zdarzenia z rozporządzenia UE nr 376/2014 i pełni inną rolę niż wpis do CBZ. Za zgłoszenie uważa się wypełnienie formularza w CBZ. Informacje o zgłoszeniu w CBZ są natychmiast dostępne dla ULC i PKBWL. Podmioty są też od razu mailowo powiadamiane o nowym zgłoszeniu. Nie ma jednak żadnych przeciwwskazań do powiadamiania PKBWL telefonicznie i wysyłania zgłoszenia w CBZ (dwie czynności).

### 5. Co oznacza zgłoszenie testowe w CBZ? Takie zgłoszenia trafiają do CBZ czy tylko ja je widzę?



Zgłoszenia testowe trafiają do CBZ z adnotacją, że są tylko testem. W związku z tym nie uruchamiają żadnej procedury ani w ULC ani w PKBWL. Jeżeli jednak zgłoszenie zostało wysłane omyłkowo jako testowe, a jest prawdziwe (miało

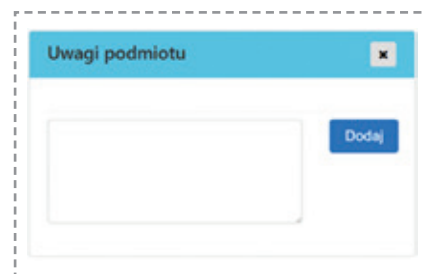
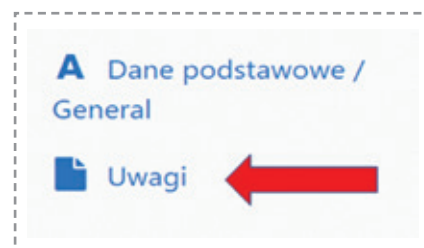
miejsce rzeczywiste zdarzenie lotnicze), należy albo wysłać nowe zgłoszenie (tym razem już nie zaznaczając opcji testowe) lub skontaktować się z ULC, aby zmieniono zgłoszenie testowe na nowe prawdziwe.

### 6. Czy będzie przewidziany jakiś manual dla CBZ?

Tak, po zakończeniu testów będzie przewidziany Podręcznik CBZ do pobrania na stronie.

### 7. Jak mogę zmienić dane w zgłoszeniu, które już wysłałem?

Dane w CBZ może zmieniać tylko organizacja która posiada konto w systemie. Po wejściu w zgłoszenie, które ma być zmienione, po lewej stronie jest opcja „Uwagi”. Po kliknięciu pojawi się okno, w którym można wpisać co i gdzie ma być zmienione. W przyszłych wersjach CBZ edycja będzie możliwa bezpośrednio w polach formularza. Obecnie propozycje zmian przeprowadzamy w okienku „Uwagi”.



**Jeżeli macie Państwo więcej pytań lub wątpliwości, prosimy kierować je na adres [lbb@ulc.gov.pl](mailto:lbb@ulc.gov.pl)**

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem  
w Lotnictwie Cywilnym  
Urząd Lotnictwa Cywilnego

ul. Marcina Flisa 2  
02-247 Warszawa  
tel: + 22 520 72 00

[biuletyn@ulc.gov.pl](mailto:biuletyn@ulc.gov.pl)

[www.ulc.gov.pl](http://www.ulc.gov.pl)



Urząd  
Lotnictwa  
Cywilnego