

BIULETYN BEZPIECZEŃSTWA

W LOTNICTWIE CYWILNYM

Nr 3(4)/2018



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

W NUMERZE:

- ✈ Kierujący lotami – kto tu rządzi?
- ✈ Bagaż podręczny w samolocie. Co mogę wziąć ze sobą na pokład?
- ✈ Bezpieczny przewóz materiałów niebezpiecznych w bagażu. W jaki sposób zwiększać świadomość pasażerów? W każdy możliwy!
- ✈ Jak przewieźć drona samolotem i latać nim bezpiecznie podczas wakacji?
- ✈ Centralna Baza Zgłoszeń. Łatwiejsze zgłaszanie zdarzeń lotniczych on-line

Publikowane przez:

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

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



PIOTR SAMSON

Prezes Urzędu Lotnictwa
Cywilnego

Szanowni Państwo,

Trzymacie w rękach kolejny numer Biuletynu Bezpieczeństwa w Lotnictwie Cywilnym.

Trwają wakacje – a zatem wzmożony okres podróży, w ramach których coraz chętniej wybieramy samolot jako środek transportu. W tym wydaniu Biuletynu chciałbym Państwu przybliżyć tematykę bezpiecznego przewozu bagażu w samolotach. Przepisy nakładają na nas obowiązki dotyczące zarówno bagażu podręcznego, jak i tego umieszczanego w luku bagażowym. Jest to podyktowane kwestiami bezpieczeństwa. Często nie jesteśmy świadomi, jakie przedmioty możemy zapakować do walizki, a jakie wziąć ze sobą na pokład. Coraz chętniej kupujemy technologiczne nowinki, takie jak np. powerbanki czy też inne gadżety z niezależnym źródłem zasilania, które chcemy wziąć ze sobą na urlop. Nie zdajemy sobie jednak sprawy, jak duży wpływ mogą one mieć na bezpieczeństwo naszego lotu. Dlatego w najnowszym numerze Biuletynu podpowiadamy jak przewieźć takie urządzenia.

Dynamiczny wzrost zainteresowania fotografią i coraz bardziej przystępne ceny bezzałogowych statków powietrznych powodują, że zabieramy je ze sobą w podróż lub kupujemy na miejscu. Przed wyjazdem warto zerknąć na przepisy regulujące zasady wykonywania lotów dronem w miejscu do którego się udajemy. Warto również przypomnieć sobie, jakie przepisy obowiązują w Polsce. Dotyczą one wszystkich, w tym osób latających tylko rekreacyjnie.

Przewożąc drona samolotem upewnijmy się w jaki sposób możemy to zrobić. Informacje znajdziemy na stronach internetowych lub u przedstawiciela linii lotniczej. Akumulatory, jak również ostre śmigła z pewnością muszą być zabezpieczone.

Od 1 września br. Urząd Lotnictwa Cywilnego (ULC) wraz z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) uruchamiają Centralną Bazę Zgłoszeń – jej celem jest ułatwienie wszystkim zainteresowanym podmiotom zgłaszania zdarzeń lotniczych poprzez wysyłanie informacji drogą elektroniczną, oraz przy użyciu urządzeń mobilnych, takich jak np. tablety czy smartfony. Nie będziecie już Państwo musieli wysyłać papierowych zgłoszeń do ULC i PKBWL. Ponadto, zakładając konto w systemie będziecie mieli bieżący dostęp do swoich zgłoszeń.

Zachęcam również do lektury artykułu na temat kierującego lotami. Mamy szczyt sezonu lotniczego i na lotniskach niekontrolowanych odbywa się dużo lotów szkoleniowych oraz operacji na różnych typach statków powietrznych (skoki spadochronowe, loty szybowcami). Przeprowadzanie tak wielu czynności niesie za sobą pewne zagrożenie – jaka w tym rola kierującego lotami? – zapraszam do lektury artykułu na ten temat.

Zachęcam również do zgłaszania propozycji tematów oraz komentarzy na adres biuletyn@ulc.gov.pl. Na ten adres możecie również Państwo zgłosić chęć otrzymywania elektronicznych wersji Biuletynów.

Życzę Państwu miłej lektury Biuletynu i bezpiecznych urlopów.

Piotr Samson

Kierujący lotami – kto tu rządzi?



Lotnisko – to miejsce, gdzie przeprowadzanych jest wiele skomplikowanych operacji wpływających na bezpieczeństwo wszystkich użytkowników lotniska. Takie czynności powinny być zatem koordynowane i jasno określone w instrukcjach wykonawczych.

Wydawać by się mogło, że opublikowane Rozporządzenie Ministra Infrastruktury i Budownictwa z dnia 4 października 2017 r. w sprawie kierującego lotami (Dz. U. z 2017 r. poz. 1960), rozwiąże kwestię zarządzania ruchem lotniczym na lotniskach niekontrolowanych. Patrząc jednak na zgłoszenia zdarzeń lotniczych oraz zapytania, które wpływają do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego należy przypuszczać, że w środowisku lotniczym istnieją wątpliwości co do poszczególnych kompetencji zarządzającego lotniskiem niekontrolowanym, kierującego lotami oraz służby informacji powietrznej AFIS.

To zarządzający lotniskiem niekontrolowanym może zapewnić funkcję kierującego lotami, jeśli wynika to z jego potrzeb. Może również zapewnić lotniskową służbę informacji powietrznej oraz dostępność informacji meteorologicznej

w przestrzeni niekontrolowanej przydzielonej danemu lotnisku. Może, jednak nie musi!

Rolą kierującego lotami jest podniesienie poziomu bezpieczeństwa operacji lotniczych na lotniskach niekontrolowanych. W sytuacji kiedy prowadzone jest szkolenie lotnicze oraz wykonywane są inne operacje lotnicze np. loty szybowcowe, skoki spadochronowe, loty paralotniowe, różnych kategorii statków powietrznych z kilku miejsc na lotnisku i wszystko odbywa się w tym samym czasie dla zachowania bezpieczeństwa lotów **warto wyznaczyć kierującego lotami.**

Kierującego lotami wyznacza zarządzający lotniskiem lub jego przedstawiciel, kierując się potrzebami i względami bezpieczeństwa. W przypadku wykonywania lotów łączonych zarządzający lotniskiem lub jego przedstawiciel wyznacza jednego kierującego lotami.

Procedurę wyznaczania kierującego lo-

tami oraz zasady jego współpracy z innymi służbami oraz użytkownikami lotniska, zarządzający lotniskiem umieszcza w instrukcji operacyjnej lotniska (INOP), zapoznając jednocześnie wszystkich jego użytkowników z jej treścią. Kierujący lotami może także wyznaczyć dodatkowe osoby pełniące funkcje pomocnicze, szczególnie podczas lotów łączonych, gdzie określa zakres ich działania i odpowiedzialności. Informację o wyznaczeniu kierującego lotami publikuje się w Zbiorze Informacji Lotniczej.

Dodatkowo, zgodnie z zapisem art. 83a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2018 r. poz. 1183), „wszystkie osoby znajdujące się na terenie lotniska są obowiązane do przestrzegania i stosowania się do nakazów i zakazów zawartych w przepisach porządkowych ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem”. Zapis ten dotyczy również wszystkich użytkowników lotniska. Za nieprzestrzeganie go podlega się

karze grzywny na podstawie art. 210 ust. 1 ustawy Prawo lotnicze.

Zwrócić należy również uwagę, że to zarządzający lotniskiem powinien nadzorować i dyscyplinować wszystkie instytucje i osoby znajdujące się i działające w granicach lotniska, uwzględniając bezpieczną jego eksploatację w ramach nadanych mu obowiązków i uprawnień określonych w ustawie Prawo lotnicze, przepisach wykonawczych do niej, instrukcji operacyjnej lotniska (INOP) oraz innych przepisach porządkowych opracowanych na potrzeby działalności lotniczej na lotnisku.

Mając na uwadze bezpieczeństwo lotów związane z wyznaczaniem kierującego lotami oraz koordynacją ruchu lotniczego na lotnisku, warto przypomnieć o kilku podstawowych elementach:

Kierujący lotami - wymagania

Osoba zajmująca funkcję kierowania lotami innymi niż samodzielne loty szkolne musi:

- posiadać świadectwo operatora radiotelefonisty,
- zostać przeszkolona przez zarządzającego lotniskiem w zakresie obowiązujących przepisów i procedur w zarządzaniu ruchem lotniczym na danym lotnisku,
- posiadać jedno ważne albo wygasłe uprawnienie instruktorskie, świadectwo kwalifikacji informatora służby informacji powietrznej, świadectwo kwalifikacji informatora lotniskowej służby informacji powietrznej, licencję kontrolera ruchu lotniczego lub udokumentowane doświadczenie w kierowaniu lotami lub skokami spadochronowymi w lotnictwie państwowym.

Kierujący lotami - uprawnienia

Kierownik lotów ma przede wszystkim skutecznie kierować wszystkimi rodzajami lotów i skoków spadochronowych - udziela informacji oraz wskazówek załogom statków powietrznych, monitoruje ich ruch, wydaje ostrzeżenia i polecenia oraz ma możliwość wyznaczania dodatkowych osób pełniących funkcje pomocnicze.

Obowiązki kierującego lotami

Przed wszystkim kierujący lotami musi uzgadniać z organem zarządza-

nia ruchem lotniczym warunki wykonywania zaplanowanych lotów, jeżeli wymagają tego przepisy wydane na podstawie art. 121 ust. 5 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze. Jest to bardzo ważne w przypadku, gdy strefa lotów, w której wyznacza się kierującego, sąsiaduje z innymi elementami przestrzeni powietrznej (strefy CTR, TMA, ATZ, D, P, R, TSA, TRA, trasy MRT, itp.). Wówczas zachowanie warunków bezpieczeństwa (separacji, bezpiecznych odległości od granicy stref) musi spełniać wszystkie prawne wymogi.

Działania związane z przygotowaniem i sprawdzeniem stanu technicznego odpowiedniej infrastruktury lotniskowej niezbędnej do realizacji planowanych lotów to również zadania kierującego lotami. Ponadto charakter wykonywanych operacji lotniczych (lotów) wymaga zapewnienia odpowiedniej infrastruktury lotniskowej (dróg startowych, dróg kołowania, płaszczyzn postojowych dla statków powietrznych, itp.) niezbędnej do bezpiecznej realizacji lotów, a także organizacji lotów i zasad poruszania się po lotnisku. Z powyższymi informacjami powinien być zapoznany personel lotniczy biorący udział w lotach.



Praktykowanie opisanych w artykule wymagań na lotniskach niekontrolowanych, w tym ustalenie przez zarządzającego lotniskiem zasad wyznaczania i współpracy kierującego lotami z innymi użytkownikami lotniska z pewnością przyczyni się do podwyższenia poziomu bezpieczeństwa na lotniskach.

Miejsce dla kierującego lotami

Miejscem przebywania kierującego lotami podczas wykonywania operacji lotniczych powinien być obręb STARTU.

Uwzględniając charakter prowadzonych lotów oraz natężenie ruchu lotniczego kierujący lotami może przebywać w innym miejscu, dogodnym do monitorowania operacji lotniczych i prowadzenia nadzoru nad lotami szkolnymi, zapewniającym mu stałą obserwację ruchu lotniskowego, miejsca startu i lądowania oraz prowadzenie łączności radiowej. Łączność radiowa przy startach z wyciągarką jest podstawowym sposobem komunikowania. Z tego względu sygnały ostrzegawcze stosowane przy wykonywaniu lotów z wyciągarką mają jedynie charakter pomocniczy i będą używane w przypadku zerwania łączności radiowej.

Kierujący lotami może chwilowo opuścić swoje miejsce pod warunkiem przekazania kierowania lotami osobie posiadającej wymagane dla kierującego lotami kwalifikacje i po zapoznaniu jej z istniejącą sytuacją w kierowanym przez niego ruchu lotniczym. W razie braku takiej osoby należy przerwać wykonywanie lotów.

Dokumentacja lotów

Kierujący lotami dokumentuje swoje czynności sprawując bieżący nadzór nad lotami i ruchem lotniczym. Zakres dokumentacji może być ograniczony do niezbędnego minimum. Jego uwaga musi być przede wszystkim skierowana na bezpieczne wykonywanie nadzorowanych operacji.

Z drugiej strony, kierujący lotami musi mieć zapewniony dostęp do niezbędnych informacji.

Znaki dodatkowe

W celu zapewnienia bezpieczeństwa wykonywanych operacji możliwe jest umieszczenie znaków dodatkowych oraz stosowanie znaków ostrzegawczych i pomocniczych sygnałów ostrzegawczych. Są one dodatkowym zabezpieczeniem w przypadku utraty łączności radiowej i stanowią dobrą praktykę lotniczą.

Piotr Kaczmarczyk
Anna Kolmas

*Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym*

Bagaż podręczny w samolocie



Co mogę wziąć ze sobą na pokład?

Pakowanie na wakacyjny wyjazd to dla każdego wyzwanie. Dodatkowo, jeśli lecimy samolotem na urlop, przepisy bezpieczeństwa nakładają na nas dodatkowe ograniczenia dotyczące zarówno bagażu podręcznego, jak i bagażu rejestrowanego (oddawanego do luku). Ograniczenia zostały wprowadzone, aby nie dopuścić do niebezpiecznych incydentów w trakcie lotu.

Każda osoba przed rozpoczęciem podróży poddawana jest **kontroli bezpieczeństwa**, w trakcie której odpowiednio przeszkolony pracownik ochrony upewnia się, że wszelkie niebezpieczne przedmioty pozostaną poza lotniskiem.

DODATEK 4-C DO ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZEGO KOMISJI (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

PASAŻEROWIE I BAGAŻ KABINOWY WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

Bez uszczerbku dla mających zastosowanie zasad bezpieczeństwa następujące przedmioty nie mogą być wnoszone przez pasażerów do stref zastrzeżonych lotniska ani na pokład statku powietrznego:

a) pistolety, broń palna i inne urządzenia wyrzeliwujące pociski – urządzenia nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała przez wystrzelenie pocisku, w tym:

- broń palna wszystkich rodzajów, taka jak pistolety, rewolwery, karabiny, strzelby,
- zabawki w kształcie broni, repliki i imitacje broni palnej, które można pomylić z prawdziwą bronią,
- części składowe broni palnej, z wyjątkiem celowników teleskopowych,
- broń pneumatyczna i na CO₂, taka jak pistolety, broń śrutowa, karabiny i broń kulkowa,
- pistolety sygnałowe i pistolety startowe,
- łuki, kusze i strzały,

- urządzenia do miotania harpunów i włóczni,
- proce i katapulty;

b) urządzenia do ogłuszania – urządzenia przeznaczone specjalnie do ogłuszania lub unieruchamiania, w tym:

- urządzenia do porażania, takie jak paralizatory, tasery i pałki paralizujące,
- urządzenia do ogłuszania i uboju zwierząt,
- neutralizujące i obezwładniające substancje chemiczne, gazy i aerozole, takie jak gazy obronne, gazy pieprzowe, rozpylacze kwasu, gazy łzawiące i aerozole odstraszające zwierzęta;

c) przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią – przedmioty z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała, w tym:

- przedmioty przeznaczone do rąbania, takie jak siekiery, topory i tasaki,
- czekany i szpikulce do lodu,
- ostrza do maszynek do golenia,
- noże do cięcia kartonów,
- noże o długości ostrza powyżej 6 cm,
- nożyczki o długości ostrzy powyżej 6 cm mierzonych od punktu połączenia obrotowego,
- wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki z ostrym zakończeniem lub ostrą krawędzią,
- miecze, szpady i szable;

d) narzędzia robocze – narzędzia nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- łomy stalowe,
- wiertarki i wiertła, w tym bezprzewodowe przenośne wiertarki elektryczne,
- narzędzia z ostrzem lub trzonkiem o długości powyżej 6 cm nadające się do użycia jako broń, takie jak śrubokręty i dłuta,
- piły, w tym bezprzewodowe przenośne piły elektryczne,
- lampy lutownicze,

- pistolety do wstrzeliwania kółków i gwoździ;

e) tępe narzędzia – przedmioty nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia w razie ich wykorzystania do uderzenia, w tym:

- kije do gry w baseball i softball,
- pałki, takie jak pałki gumowe, pałki metalowe pokryte skórą i pałki policyjne,
- wyposażenie wykorzystywane do sztuk walki;

f) materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające – materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się lub wyglądające na nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- amunicja,
- spłonki,
- zapalniki i lonty,
- repliki bądź imitacje urządzeń wybuchowych,
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
- granaty dymne i naboje dymne,
- dynamit, proch strzelniczy i płastyczne materiały wybuchowe.

Płyny, aerozole i żele w bagażu podręcznym

Oprócz przedmiotów wymienionych powyżej ograniczenia w przewozie dotyczą również płynów, aerozoli i żeli. **Bez kłopotu możemy zabrać ze sobą płyny, aerozole i żele zakupione w porcie lotniczym lub na pokładzie statku powietrznego** zamknięte w specjalne plastikowe torby (security temper-evident bag, STEB) **oraz płyny, aerozole i żele przeznaczone do użycia w trakcie podróży do celów leczniczych lub ze względu na specjalne wymogi w zakresie diety, w tym żywności dla niemowląt.** Podczas zakupów na lotnisku sprzedawca upewni się, czy chcemy, żeby nasze zakupy zostały spakowane w torbę STEB.

Własne płyny, aerozole i żele – każdy do 100 ml max 1 liter łącznie

Pozostałe płyny, aerozole i żele można zabrać ze sobą na pokład jedynie w opakowaniach o pojemności nieprzekraczającej 100 ml lub jej równoważności, umieszczone w jednej zamykanej przezroczystej torebce plastikowej o pojemności nieprzekraczającej 1 litra.

Sypkie substancje w podróży do Stanów Zjednoczonych na pokładzie zakazane

Istotną informacją dla osób udających się w podróż do Stanów Zjednoczonych jest komunikat amerykańskiego Departamentu Bezpieczeństwa Wewnętrznego, że od 30 czerwca 2018 r. nie można zabrać na pokład substancji sypkich (np. kawa, mąka, cukier, puder kosmetyczny, talki) w ilości powyżej 350 ml. Ograniczenia nie dotyczą leków na receptę i odżywek dla dzieci, pod warunkiem ich przewozu w nienaruszonych firmowych opakowaniach) oraz substancji sypkich zakupionych na lotnisku i zapakowanych torby STEB, a także skremowanych ludzkich włosów.

Kontrola na lotnisku – jak się przygotować i los przedmiotów zabronionych

Aby przyspieszyć obsługę na lotnisku, ważne jest **odpowiednie przygotowanie do kontroli bezpieczeństwa.** Przed kontrolą należy zdjąć okrycia wierzchnie, takie jak kurtki, płaszcze, marynarki, żakiety, pasek, zegarek i opróżnić kieszenie. Z bagażu kabiny wyjmuje się płyny, aerozole i żele oraz wszelkie urządzenia elektroniczne. Pracownik ochrony może nas również poprosić o dodatkowe czynności, np. zdjęcie butów lub wyjęcie z bagażu kolejnych przedmiotów.

Jeżeli podczas kontroli bezpieczeństwa **został znaleziony przy nas zabroniony przedmiot jeden z przedmiotów zabronionych, czeka nas wybór spośród kilku możliwości.**

Przede wszystkim możemy taki przedmiot po prostu wrzucić do zabezpieczonego pojemnika umieszczonego w punkcie kontroli bezpieczeństwa. W takim przypadku, przedmiot ten zostanie zniszczony.

W rzadkich przypadkach **lotnisko może oferować również płatne przechowywanie takich przedmiotów.**

Jeżeli pozwala na to czas, możemy również **wrócić do punktu odprawy bagażowej i nadać taki przedmiot jako bagaż rejestrowany**, który poleci z nami w luku bagażowym samolotu. Nie dotyczy to jednak przedmiotów zabronionych do przewozu w bagażu rejestrowanym.

DODATEK 5-B DO ROZPORZĄDZENIA WYKONAWCZEGO KOMISJI (UE) 2015/1998 z dnia 5 listopada 2015 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego

BAGAZJ REJESTROWANY

WYKAZ PRZEDMIOTÓW ZABRONIONYCH

Następujące przedmioty nie mogą być przewożone przez pasażerów w bagażu rejestrowanym: materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające – materiały i urządzenia wybuchowe oraz substancje i urządzenia zapalające nadające się do użycia w celu spowodowania ciężkiego obrażenia ciała lub stworzenia zagrożenia dla bezpieczeństwa statku powietrznego, w tym:

- amunicja,
- spłonki,
- zapalniki i lonty,
- miny, granaty i inne wojskowe urządzenia wybuchowe,
- fajerwerki i inne materiały pirotechniczne,
- granaty dymne i naboje dymne,
- dynamit, proch strzelniczy i płastyczne materiały wybuchowe.

Przewoźnik lotniczy ma obowiązek przekazać do wiadomości publicznej informacje o przedmiotach zabronionych do przewozu. Informacja taka powinna być udostępniana w momencie dokonywania rezerwacji lotu oraz w punktach odprawy biletowo-bagażowej. Dodatkowo, zarządzający lotniskiem powinien zadbać, aby odpowiednia informacja znalazła się w punktach kontroli bezpieczeństwa.

Michał Lebioda

Departament Ochrony
w Lotnictwie Cywilnym



Bezpieczny przewóz materiałów niebezpiecznych w bagażu



W jaki sposób zwiększać świadomość pasażerów? W każdy możliwy!

Przepisy oraz aktualne zagrożenia

Bezpieczny transport materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną zależy od wielu czynników, takich jak: odpowiednie regulacje prawne, prawidłowo zorganizowany nadzór nad podmiotami zaangażowanymi w ich transport i obsługę, wysoka jakość szkoleń oraz wysoki poziom kultury bezpieczeństwa. Realizując wymagania zawarte w Instrukcjach Technicznych Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną ICAO Dok. 9284, szczególną uwagę powinniśmy poświęcić aktualnym zagrożeniom. Oprócz wszechobecnych i owianych złą sławą baterii litowych, wysoko w niechlubnych statystykach plasuje się **niski poziom świadomości pasażerów na temat zasad bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu**. Na nic bowiem regulacje, jeśli pasażerowie nie będą wiedzieli co i jak można w sposób bezpieczny przewieźć.

Jak zatem zwiększyć świadomość pasażera?

Przekazywać informacje o zasadach bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu.

Kto powinien być za to odpowiedzialny?

Wszyscy zaangażowani: linia lotnicza, agent obsługi naziemnej, służby (firmy) odpowiedzialne za kontrolę bezpieczeństwa i prześwietlanie bagażu, zarządzający portem lotniczym.

W jaki sposób? W każdy możliwy!

Pasażer w podróży lotniczej

Zacznijmy od początku. Wchodzimy do terminala pasażerskiego. Stanowisko odprawy na nasz rejs jeszcze zamknięte, wobec tego idziemy na kawę. Otacza nas ogromna ilość bilbordów, więc wybraliśmy już kierunki wakacji na kolejne pięć lat, kupiliśmy maskotkę w kształcie samolotu dla najmłodszego podróżnika, założyliśmy konto w banku i wymasowaliśmy nasz zmęczony kręgosłup korzystając z darmowych foteli do masażu. Stanowisko odprawy otwarte. Miła Pani pyta nas, czy mamy w bagażu jakieś materiały niebezpieczne? Odpowiadamy, że nie, absolutnie, lub bardziej fantazyjnie: „Tylko żonę”, „Teściowa została w domu”, „Nie będę się przy Pani rozbierał”... Ostatecznie otrzymujemy kartę pokładową i zmierzamy do kontroli bezpieczeństwa. Jednak się rozbieramy, buty, pasek, zegarek, wykładamy do kuwet cały nasz dobytek. Szczęśliwie pokonujemy i ten etap podróży. Strefa bezcłowa, papieroski, długi spacer do wskazanej bramki, kolejka do wejścia na pokład... Lecimy.

W tym miejscu zasadnym jest postawienie pytania: **Co statystyczny pasażer podróżujący właśnie samolotem rozumie pod pojęciem materiały niebezpieczne oraz jaka jest jego wiedza odnośnie zasad ich bezpiecznego przewozu drogą lotniczą?**

Na podstawie przeprowadzonych inspekcji, analizy raportów ze zdarzeń z udziałem materiałów niebezpiecznych otrzymanych przez ULC oraz informacji

z międzynarodowego środowiska lotniczego, wyciągamy wniosek, że pasażer ma niską świadomość zasad bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu.

Świadomy pasażer – jak to zrobić?

W polskich portach lotniczych mamy wiele przypadków wykrycia w bagażu materiałów niebezpiecznych, wśród nich amunicja, gazy pieprzowe, paliwo do napełniania zapalniczek, czy naboje z CO₂. Jednym z bardziej niebezpiecznych przypadków było samoczynne uruchomienie piły łańcuchowej zasilanej akumulatorem, którą pasażer przewoził w bagażu rejestrowanym. Piła uszkodziła walizkę i opakowanie chroniące, a incydent został zauważony w porcie docelowym.

Co na to przepisy. Zgodnie z Załącznikiem 18 do konwencji chicagowskiej oraz Instrukcjami Technicznymi ICAO:

Operator lub agent obsługi operatora oraz operator portu lotniczego muszą zapewnić, aby ogłoszenia ostrzegające pasażerów o wszystkich rodzajach materiałów niebezpiecznych, których przewóz przez pasażerów na pokładzie statku powietrznego jest zabroniony, były prezentowane w sposób widoczny, były w wystarczającej liczbie, w każdym miejscu portu lotniczego, w którym odbywa się wystawianie biletów, odprawa pasażerów i wchodzenie na pokład statku powietrznego oraz we wszystkich innych miejscach, w których odbywa się odprawa pasażerów. Ogłoszenia te muszą zawierać przykładowe ilustracje materiałów niebezpiecznych, których przewóz na pokładzie statku powietrznego jest zabroniony (Pkt. 7-5-1,5.1.2.)

DODATKOWO, w (rzadko stosowanym przez podmioty lotnicze) Suplemencie do Instrukcji Technicznych ICAO zawarto bardzo ciekawe, szczegółowe regulacje dla zwiększenia świadomości pasażerów o zasadach bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu. Rekomendowane rozwiązania mają na celu przede wszystkim łatwe zrozumienie zasad bezpiecznego przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu rejestrowanym, w bagażu podręcznym oraz przy sobie, ze wskazaniem dedykowanego podmiotu (drogi komunikacji) oraz lokalizacji i technik dystrybucji. Przykłady rozwiązań przedstawiono za pomocą dołączonej tabeli.

Przykłady rozwiązań i drogi komunikacji**Lokalizacja/Techniki dystrybucji****PLAKATY**

Port lotniczy	Obszary obsługi bagażu Obszary odprawy pasażerów Obszary kontroli bezpieczeństwa Strefa ogólnodostępna Strefa zastrzeżona Strefa Strefy VIP Obszary wejścia na pokład samolotu (Gate)
Linia lotnicza	Obszary odprawy pasażerów Obszary wejścia na pokład samolotu (Gate) Strefy VIP Parking samochodowy
Miejsca odprawy pasażera poza portem lotniczym (hotele, stacja kolejowa, etc.)	Odprawa pasażera
Biura podróży	Biura, miejsca spotkań z klientami

GABLOTY

Port lotniczy	Obszary kontroli bezpieczeństwa Obszary odprawy pasażera Obszary obsługi bagażu
---------------	---

ULOTKI, GADŻETY

Port lotniczy	Stojaki na ulotki
Linia lotnicza	Przy wydawaniu biletu
Biura podróży	Przy wydawaniu biletu lub innych dokumentów

FILMY I KOMUNIKATY GŁOSOWE

Port lotniczy	Strefa ogólnodostępna Obszary wejścia na pokład samolotu (Gate) Strefy VIP
Linia lotnicza	Strefa ogólnodostępna Obszary wejścia na pokład samolotu (Gate) Strefy VIP

Jak dotrzeć do pasażera? Wszystkie metody są dozwolone

Każdy operator lotniczy, agent obsługi naziemnej i operator portu lotniczego zarejestrowany w Polsce stosuje procedurę informowania pasażera o materiałach niebezpiecznych zabronionych na pokładzie statku powietrznego. Zważając jednak na niską skuteczność działań podejmowa-

nych przez podmioty lotnicze, może warto zastanowić się nad zwiększeniem działań i środków w omawianym temacie?

Oprócz realizacji minimum wynikającego z regulacji prawnych, można niewielkim wysiłkiem zwiększyć świadomość znudzonego oczekiwaniem na lot pasażera, skupiając jego uwagę na rzeczach innych niż reklamy bielizny. Forma

przekazu jest całkowicie dowolna i bez problemu można ją dostosować do budżetu jakim dysponujemy. Może to być plakat, ulotka, gablotka, komunikat głosowy, film wtrącony pomiędzy reklamami na bilbordach i wiele innych.

Dodatkowe informacje od linii lotniczych

Zastanówmy się czy kolejnego logo naszej firmy na dokumentach i materiałach, które wręczamy pasażerom, nie warto zastąpić krótką notatką na temat podstawowych wymagań dotyczących przewozu materiałów niebezpiecznych w bagażu. Przykłady? Bardzo proszę. Może to być informacja na przywieszce dołączonej do bagażu podręcznego o treści: „Jeśli masz w bagażu baterie litowe lub powerbank powiedz o tym obsłudze, która będzie chciała załadować go pod pokład”, albo kilka zwięzłych zdań na odwrocie biletu lotniczego i na bilecie wydrukowanym w domu, w stylu: „Nawet jeżeli przeszedłeś już odprawę, a przypomniało Ci się, że masz w bagażu zabronione materiały niebezpieczne, poinformuj o tym fakcie pracowników linii lotniczej. Masz realny wpływ na bezpieczeństwo tego lotu”.

Porty lotnicze – przedmioty z życia codziennego zamiast nieczytelnych piktogramów

Oprócz linii lotniczych zaangażowanie powinny wykazywać również porty lotnicze. Prosta gablotka z przedmiotami codziennego użytku, które stwarzają niebezpieczeństwo podczas lotu z pewnością zainteresowałyby pasażerów, tak jak gablotki ze skórą dzikich zwierząt, które od lat są elementem strefy ogólnodostępnej w portach lotniczych w Polsce. A gdyby tak, do komunikatu głosowego o niepozostawianiu bagażu dodać trzy słowa o umieszczeniu baterii litowych i powerbanków w bagażu podręcznym?

Powyższe sugestie mogą ginąć w gąszczu wymagań i obowiązków, których muszą przestrzegać podmioty lotnicze. Naturalna jest tendencja do trywializowania nowych zagrożeń, które przekraczają dotychczas stosowane schematy postępowania. Jednakże jeśli dojrzałeś do końca tego artykułu Drogi Czytelniku, przypomnij sobie o jego treści, gdy będziesz siedział wygodnie w fotelu oczekując na start samolotu i zastanów się czy pasażerowie, którzy siedzą obok Ciebie, mają taką wiedzę o materiałach niebezpiecznych w podróży lotniczej, jaką Ty masz...

Magdalena Żelazo

Departament Operacyjno-Lotniczy



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

Jak przewieźć drona samolotem i latać nim bezpiecznie podczas wakacji?

Przed podróżą warto zapoznać się z przepisami, które zostały ustanowione w danym państwie. Może okazać się, że latanie w konkretnym miejscu jest całkowicie zabronione lub wymaga odpowiednich uprawnień.



Sezon wakacyjnych podróży w pełni. Jeżeli lecąc na wymarzony urlop, chcesz zabrać ze sobą bezzałogowy statek powietrzny potocznie zwany dronem, pamiętaj o podstawowych zasadach przewożenia tego rodzaju sprzętu oraz korzystania z niego podczas wakacji, zarówno w Polsce jak i zagranicą.

Podróż Samolotem

Wybierając się w wakacyjną podróż każdy operator drona powinien sprawdzić zasady wykonywania lotów w danym państwie oraz to, czy będzie mógł wrócić z nim do Polski. Warto zapoznać się z regulaminem przewozu wybranych linii lotniczych i upewnić się, w jaki sposób można przewieźć drona oraz jaka jest liczba dopuszczalnych akumulatorów, które można zabrać ze sobą do samolotu. Podstawową zasadą obowiązującą na pokładzie wszystkich linii lotniczych jest odpowiednie zabezpieczenie akumulatorów. Przewożone w niewłaściwy sposób mogą doprowadzić do pożaru. Ponadto, należy zabezpieczyć ostre śmigła, i jeśli to możliwe, umieścić drona w widocznym miejscu na pokładzie samolotu.

Loty Dronami Zagranicą

Obecnie większość państw na świecie posiada własne, lokalne regulacje dotyczące zasad wykonywania lotów bezzałogowym statkiem powietrznym. Przed podróżą warto zapoznać się z przepisami, które zostały ustanowione w danym państwie. Może okazać się, że latanie w konkretnym miejscu jest całkowicie zabronione lub wymaga odpowiednich uprawnień. Informacje o zagranicznych urzędach zajmujących się przepisami „dronowymi” znajdują się na stronie internetowej www.ulc.gov.pl/pl/drony w zakładce: „Przepisy dotyczące RPAS w innych krajach”. Jeśli posiadasz polskie świadectwo kwalifikacji operatora bezzałogowego statku powietrznego (UAVO) i chcesz z niego korzystać zagranicą, sprawdź czy dany kraj może uznać je za równoważne z miejscowym dokumentem pozwalającym na latanie dronami w celach innych niż rekreacja lub sport.

Loty Dronami w Polsce

W naszym kraju dozwolone jest latanie dla celów rekreacyjnych lub sportowych w zasięgu wzroku bez posiadania uprawnień, jednak zgodnie z określonymi zasadami. Przed lotem

należy się z nimi zapoznać. Nie stosowanie się do nich grozi karą grzywny, ograniczeniem, a nawet pozbawieniem wolności.

Pamiętaj:

1. To Ty ponosisz odpowiedzialność za decyzje o wykonaniu lotu oraz jego poprawność.
2. Przed rozpoczęciem lotu sprawdź stan techniczny bezzałogowego statku powietrznego.
3. Szanuj prywatność innych, nie nagrywaj osób bez ich zgody i nie zakłócaj spokoju.
4. Osoby, które nie ukończyły 18 roku życia powinny latać pod nadzorem osób dorosłych.
5. Wykonując lot rekreacyjny lub sportowy bezzałogowym statkiem powietrznym o masie większej niż 600 g zachowuj odległość poziomą 100 m od zabudowy i 30 m od osób, pojazdów i mienia.
6. W przypadku lotów bezzałogowym statkiem powietrznym o masie poniżej 600 g oraz lotów innych niż rekreacyjne lub sportowe, zachowuj bezpieczną odległość od zabudowy, osób, pojazdów i mienia.
7. Upewnij się czy możesz latać w danym miejscu.
8. Nie lataj podczas imprez masowych nad uczestnikami.
9. Nie lataj nad parkami narodowymi i rezerwatami przyrody.
10. Nie lataj nad terenami zamkniętymi.
11. Nie lataj w obiektach budowlanych bez zgody zarządzającego budynkiem.
12. Nie lataj przy lotniskach. Dronem o masie poniżej 600 g możesz latać w odległości 1 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 30 m. Dronem o masie powyżej 600 g możesz latać w odległości 6 km od granicy lotniska i do wysokości nie większej niż 100 m.

Anna Wójcik

Departament Bezzałogowych
Statków Powietrznych

Centralna Baza Zgłoszeń.

Łatwiejsze zgłaszanie zdarzeń lotniczych on-line

Od 1 września 2018 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) wraz z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL) uruchamia system Centralnej Bazy Zgłoszeń (CBZ) dla zgłaszania zdarzeń lotniczych, zgodnie z rozporządzeniem 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.

Dzięki temu systemowi, każda organizacja będzie mogła przysłać informację o zdarzeniu bezpośrednio do PKBWL (jako podmiotu badającego zdarzenie lotnicze), jak i do ULC (jako organu prowadzącego nadzór lotniczy). Zgłoszenie wymaga wypełnienia tylko jednego formularza online, bez konieczności wysyłania wielu różnych dokumentów oddzielnie.

Formularz zawiera wszystkie obowiązkowe pola wskazane w Rozporządzeniu 376/2014, dzięki czemu spełniane są wymogi kodowania zdarzeń według terminologii ICAO zapewniając wymaganą standaryzację.

Aby ułatwić podmiotom proces zarządzania zgłoszeniami lotniczymi, CBZ przewiduje możliwość założenia bezpłatnego konta dla podmiotów lotniczych, gdzie zgłoszenia będą gromadzone i przechowywane. Pozwoli to, zwłaszcza małym organizacjom, na zarządzanie zgłoszeniami w sposób zgodny z wymaganiami europejskimi. 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.

Jak zarejestrować się w systemie?

Wszystkie organizacje chcące założyć konto w CBZ proszone są o przesłanie wiadomości na adres: **administrator-cbz@ulc.gov.pl** zawierającej w treści:

- nazwę organizacji
- adres e-mail, na który zostanie przesłany link aktywacyjny do dnia **27.08.2018**.

W przypadku chęci posiadania przez organizację tego samego konta, które było aktywowane jako testowe, proszę o przesłanie takiej informacji na w/w adres.

Po otrzymaniu linka, należy postępować zgodnie z przedstawioną instrukcją:

1. Wejść na stronę podaną w e-mailu.
2. Wypełnić formularz, podając adres e-mail, na który została wysłana wiadomość oraz ustalić hasło dostępu do CBZ.

CBZ dostępny jest pod adresem: **https://cbz.gov.pl**

CBZ służy do zgłaszania **zdarzeń lotniczych** lub innych nieprawidłowych okoliczności, które zagroziły lub mogły zagrozić bezpieczeństwu wykonania operacji lotniczej.

Nie jest to system do składania skarg za naruszenie przez przewoźnika lotniczego postanowień rozporządzenia nr 261/2004/WE.

W momencie uruchomienia operacyjnego CBZ dotychczasowe formularze umieszczone na stronach ULC oraz PKBWL przestaną obowiązywać i będą niedostępne. Zamiast formularzy uruchomione będą linki, które przekierują Państwa na stronę CBZ.

W przypadku problemów technicznych związanych z funkcjonowaniem strony należy przesłać informację na adres: **administrator-cbz@ulc.gov.pl**.

Szczegółowe wskazówki dotyczące funkcjonowania CBZ, znajdują również Państwo w Instrukcji Obsługi CBZ na stronie internetowej:

<http://www.ulc.gov.pl/pl/zarzadzanie-bezpieczenstwem/zdarzenia-lotnicze/zglaszanie-zdarzen-lotniczych>

Konrad Kołodziej

Biurow Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem
w Lotnictwie Cywilnym
Urząd Lotnictwa Cywilnego

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

biuletyn@ulc.gov.pl

www.ulc.gov.pl



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego