

**Dolores Gracja Piwek**

Akademia Sztuki Wojennej w Warszawie  
ORCID: 0000-0003-0735-9326

**PROCES ZGŁASZANIA ZDARZEŃ LOTNICZYCH  
W RAMACH SYSTEMU ZARZĄDZANIA BEZPIECZEŃSTWEM  
NA PRZYKŁADZIE INSTYTUCJI ZAPEWNIAJĄCEJ  
SŁUŻBY ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**

Niniejszy artykuł zawiera rezultaty badań przeprowadzonych w celu rozwiązania problemu badawczego sformułowanego w postaci pytania: W jakim stopniu unormowania prawne (międzynarodowe, europejskie i krajowe) wpływają na proces zgłaszania zdarzeń lotniczych oraz jakie zmiany są niezbędne, aby usprawnić obecnie funkcjonujący system zarządzania bezpieczeństwem i realizowany w nim proces raportowania zdarzeń? Badania zawarte w opracowaniu zostały przeprowadzone w oparciu o najważniejsze regulacje prawne oraz dokumenty udostępnione przez instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, a także rozmowy podczas warsztatów z pracownikami Biura Bezpieczeństwa ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej oraz personelem operacyjnym PAŻP.

Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie stało się przedmiotem regulacji prawnych stosunkowo niedawno. Dodatkowo lotnictwo funkcjonuje w zmiennym otoczeniu (środowisko naturalne, wzrost i zmniejszenie natężenia ruchu lotniczego, pasażerowie, konkurencja, koncepcje użytkowania przestrzeni powietrznej, technologie). Aby sprostać jego wymaganiom, niezbędne jest prowadzenie efektywnego procesu zarządzania bezpieczeństwem. Międzynarodowe organizacje lotnicze współpracują w opracowywaniu regulacji prawnych oraz wytycznych, w tym dotyczących bezpieczeństwa. Muszą one uwzględniać pojawiające się coraz to nowe wyzwania wobec lotnictwa cywilnego oraz wspierać poszczególne państwa członkowskie w zarządzaniu bezpieczeństwem w sposób jednolity.

W związku z powyższym należy sądzić, iż ramy systemu zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, w tym w instytucjach zapewniających służby żeglugi powietrznej, w głównej mierze określiły międzynarodowe, unijne i krajowe regulacje prawne. Ze względu na obserwowany w ostatnich latach dynamiczny

rozwój lotnictwa cywilnego, a także nagłe i nieprzewidywane zmiany w natężeniu ruchu lotniczego wynikające z pandemii COVID-19 oraz konfliktu militarnego na Ukrainie należy stale dostosowywać proces zarządzania bezpieczeństwem do zmieniającego się otoczenia prawnego, aktualnych wyzwań w obszarze zarządzania bezpieczeństwem w ruchu lotniczym, uwzględniając uwagi i sugestie środowiska lotniczego, w szczególności instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej.

Przeprowadzone badania wymagały zastosowania odpowiednich metod, technik oraz narzędzi badawczych, co przyczyniło się do rozwiązania przyjętego problemu badawczego oraz zweryfikowania hipotezy badawczej. W procesie badawczym korzystano z metod teoretycznych oraz empirycznych. Zastosowane metody teoretyczne objęły swym zakresem krytyczną analizę literatury, aktów prawnych i artykułów naukowych, analogię, uogólnienia, wnioskowanie (dedukcyjne) oraz syntezę. Wykorzystana metoda empiryczna oparta była natomiast na badaniu opinii (sądów) i obejmowała metodę dialogową. Rozmowy były prowadzone swobodnie podczas warsztatów z pracownikami Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w oddziałach terenowych, co pozwala przyjąć, że spełniły one kryteria metody dialogowej. Zastosowanie tej metody przyczyniło się do wnikliwego poznania przedmiotu badań i weryfikacji przyjętej hipotezy badawczej.

## Unormowania prawne

Zgodnie z zapisami załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym w rozdziale V *Zbieranie, analiza, ochrona, udostępnianie i wymiana danych oraz informacji bezpieczeństwa* państwa ustanawiają systemy zbierania i przetwarzania danych bezpieczeństwa (*Safety Data Collection and Processing Systems – SDCPS*<sup>1</sup>) w celu pozyskiwania, przechowywania, agregowania i analizy danych oraz informacji dotyczących bezpieczeństwa, w tym obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń dotyczących bezpieczeństwa, który obejmuje zgłaszanie incydentów.

Na poziomie europejskim kwestię zgłaszania zdarzeń lotniczych reguluje rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z 3 kwiet-

---

<sup>1</sup> SDCPS odnosi się do systemów przetwarzania i zgłaszania, baz danych bezpieczeństwa, schematów wymiany informacji i zapisanych informacji, w tym m.in.:

- danych i informacji dotyczących badań wypadków i incydentów,
- danych i informacji dotyczących dochodzeń w sprawach bezpieczeństwa prowadzonych przez organy krajowe lub podmioty lotnicze,
- obowiązkowych systemów zgłaszania, o których mowa w pkt 5.1.2,
- dobrowolnych systemów zgłaszania, o których mowa w pkt 5.1.3,
- samonadawczych systemów zgłaszania danych, w tym automatycznych systemów ich rejestrowania, a także ręcznych systemów rejestrowania danych.

nia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym<sup>2</sup>. Zgodnie z art. 4 *Obowiązkowe zgłaszanie zdarzeń* ustanowiono, że:

„ust 2. Każda organizacja mająca siedzibę w państwie członkowskim ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń.

ust 3. Każde państwo członkowskie ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, w tym gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych przez organizacje.

ust 4. Europejska Agencja Bezpieczeństwa Lotniczego ustanawia system obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, aby ułatwić gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń, w tym gromadzenie szczegółowych danych dotyczących zdarzeń zgromadzonych zgodnie z ust. 2 przez organizacje certyfikowane lub zatwierdzone przez Agencję”.

W załączniku II do cytowanego rozporządzenia zawarto wykaz zainteresowanych stron, do których zalicza się:

- producentów,
- obsługę techniczną,
- operatorów,
- instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej oraz dostawców określonych funkcji ATM,
- dostawców usług lotniskowych,
- organizacje zajmujące się szkoleniami w dziedzinie lotnictwa,
- organizacje pochodzące z państw trzecich,
- międzynarodowe organizacje lotnicze,
- placówki badawcze,
- pilotów (indywidualnie),
- kontrolerów ruchu lotniczego (indywidualnie),
- inżynierów/techników,
- stowarzyszenia zawodowe.

Kolejnym europejskim dokumentem, w którym uregulowano kwestię zgłaszania zdarzeń lotniczych, jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym<sup>3</sup>. Artykuł 9 *Obowiązek powiadomienia o wypadkach i poważ-*

---

<sup>2</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z 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 (Dz. Urz. UE L 122 z 24 kwietnia 2014 r.).

<sup>3</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 z 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im oraz uchylające dyrektywę 94/56/WE (Dz. Urz. UE nr L 295 z 12 listopada 2010 r.).

nych incydentach ustanawia: „ust. 1. Każda zaangażowana osoba, która wie o zaistnieniu wypadku lub poważnego incydentu, niezwłocznie powiadamia o tym właściwy organ ds. badania zdarzeń lotniczych państwa członkowskiego miejsca zdarzenia”.

Ponadto na podstawie art. 19 Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (European Aviation Safety Agency – EASA) oraz właściwe organy państw członkowskich regularnie współpracują ze sobą, uczestnicząc w wymianie i analizie informacji objętych dyrektywą 2003/42/WE<sup>4</sup>. Obejmuje to dostęp online wyznaczonych osób do informacji zawartych w centralnym archiwum, w tym do informacji bezpośrednio wskazujących statek powietrzny objęty zgłoszeniem zdarzenia. Dostęp ten nie obejmuje jednak informacji wskazujących operatora objętego zgłaszanym zdarzeniem<sup>5</sup>.

Jeżeli chodzi zaś o regulacje krajowe dotyczące zgłaszania zdarzeń lotniczych, to należy wskazać ustawę z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze. Zgodnie z art. 135a. „Komisja<sup>6</sup> przyjmuje zgłoszenia w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, o którym mowa w art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 376/2014/UE, w zakresie statków powietrznych objętych przepisami tego rozporządzenia”.

Natomiast w odniesieniu do statków powietrznych nieobjętych przepisami rozporządzenia nr 376/2014/UE w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń następujące podmioty są zobowiązane zgłaszać Komisji zaistnienie zdarzenia:

- użytkownik lub dowódca statku powietrznego,
- przedsiębiorca zajmujący się projektowaniem, produkcją, obsługą lub modyfikacją statków powietrznych,
- osoba podpisująca świadectwa zdatości do lotów,
- instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej,
- zarządzający lotniskiem,
- podmiot wykonujący obsługę naziemną statków powietrznych,
- osoba pełniąca funkcję związaną z instalowaniem, modyfikacją, konserwacją, naprawami, naprawami głównymi, kontrolą w locie lub inspekcją lotniczych instalacji nawigacyjnych,
- jednostka organizacyjna lub związek organizacyjny Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, którym przekazano lotnisko wojskowe do użytkowania.

## **Instytucja zapewniająca służby żeglugi powietrznej**

Postęp technologiczny oraz coraz częstsza automatyzacja zadań w operacjach lotniczych niewątpliwie ułatwiają operatorom systemów zarządzania ruchem

---

<sup>4</sup> Dyrektywa 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z 13 czerwca 2003 r. w sprawie zgłaszania zdarzeń w lotnictwie cywilnym (Dz. Urz. UE nr L 167/23 z 4 lipca 2003 r.).

<sup>5</sup> M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 98.

<sup>6</sup> Chodzi tu o Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL).

lotniczym oraz załogom statków powietrznych wykonywanie czynności lotniczych<sup>7</sup>. Jednak ze względu na złożony charakter systemów zarządzania ruchem lotniczym regularna ocena poziomu bezpieczeństwa i zgłaszanie zdarzeń lotniczych stanowią stałe elementy procesu zarządzania bezpieczeństwem w instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

Istniejące unijne akty prawne, a w szczególności rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 wraz z przepisami wykonawczymi, nakładają na niektóre organizacje obowiązek ustanowienia systemów zgłaszania zdarzeń w ramach funkcjonującego systemu zarządzania bezpieczeństwem. Jak wskazano w rozporządzeniu Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014: „w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa lotniczego należy zgłaszać, gromadzić, przechowywać, chronić, wymieniać, udostępniać i analizować stosowne informacje dotyczące bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego oraz podejmować odpowiednie działania w zakresie bezpieczeństwa na podstawie zgromadzonych informacji. To proaktywne i oparte na dowodach podejście powinno być wdrażane przez stosowne organy państw członkowskich odpowiadające za bezpieczeństwo lotnicze, przez organizacje – jako część ich systemu zarządzania bezpieczeństwem – oraz przez Agencję”.

W odniesieniu do przedstawionych regulacji prawnych oraz zgodnie z obowiązującą *Polityką Bezpieczeństwa* Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a także polityką *Just Culture*, PAŻP prowadzi system zgłaszania zdarzeń ATM/CNS. System ten wpływa na poprawę poziomu bezpieczeństwa osiągniętego przez PAŻP oraz dostarcza kierownikom zmiany ATM i odbiorcom raportu informacji niezbędnych do podjęcia działań przeciwdziałających degradacji systemu ATM.

Proces zgłaszania zdarzeń składa się z dwóch działających niezależnie od siebie systemów: obowiązkowego systemu zgłaszania zdarzeń (*Mandatory Occurrences Report* – MOR) oraz dobrowolnego systemu zgłaszania zdarzeń (*Voluntary Occurrences Report* – VOR)<sup>8</sup>. Obowiązkowy system zgłaszania zdarzeń dotyczy następującego personelu:

- pilotów dowódców lub innych członków załogi statku powietrznego w związku z jego eksploatacją, zatrudnionych w komórce organizacyjnej właściwej ds. operacji lotniczych<sup>9</sup>,
- osób zajmujących się monitorowaniem ciągłej zdatności do lotu, obsługą techniczną lub modyfikacją statku powietrznego oraz poświadczających przegląd zdatności do lotu lub dopuszczenie do eksploatacji statku powietrznego, zatrudnionych w komórce organizacyjnej właściwej ds. operacji lotniczych<sup>10</sup>,

---

<sup>7</sup> T.M. Markiewicz, *Podstawowe zagadnienia zarządzania ruchem lotniczym*, Warszawa 2010, s. 130.

<sup>8</sup> P. Makowski, *Wybrane metody identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka w organizacjach lotnictwa cywilnego*, Warszawa 2021, s. 10.

<sup>9</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. a rozporządzenia UE nr 376/2014.

<sup>10</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. b i c rozporządzenia UE nr 376/2014.

- członków personelu służb ruchu lotniczego, w tym kontrolerów ruchu lotniczego, praktykantów-kontrolerów ruchu lotniczego oraz informatorów służby informacji powietrznej, zatrudnionych w komórce organizacyjnej właściwej ds. służb ruchu lotniczego<sup>11</sup>,
- pracowników służb informacji lotniczej zatrudnionych w komórce organizacyjnej właściwej ds. zarządzania przestrzenią i przygotowania operacyjnego<sup>12</sup>,
- osób pełniących funkcje związane z instalowaniem, modyfikowaniem, obsługą techniczną, naprawami, remontami kapitalnymi obiektów żeglugi powietrznej CNS, zatrudnionych w komórce organizacyjnej właściwej ds. służb technicznych oraz komórce organizacyjnej właściwej ds. elektroenergetyki<sup>13</sup>,
- osób pełniących funkcje związane z kontrolą w locie lub inspekcją obiektów żeglugi powietrznej CNS, zatrudnionych w komórce organizacyjnej właściwej ds. kontroli urzędów, komórce organizacyjnej właściwej ds. operacji lotniczych, komórce organizacyjnej właściwej ds. bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w ruchu lotniczym<sup>14</sup>.

Odbiorcą zgłoszenia zdarzenia w systemie obowiązkowym jest komórka organizacyjna właściwa ds. bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w ruchu lotniczym. Zgłaszanie zdarzeń odbywa się za pomocą aplikacji komputerowej Elektronicznego Raportu Kierownika Zmiany (ERKZ ATM) lub zgłoszenia zdarzenia do dyżurnego technika, który przekazuje otrzymane zgłoszenie do kierownika zmiany ATM, ten zaś wprowadza zdarzenie (będące w jego gestii) do terminala systemu komputerowego ERKZ oraz komentuje i kwalifikuje je do tzw. raportu kierownika zmiany (*Supervisor ATM* – SUP ATM), który jest sporządzany za okres 24 godzin.

Po analizie zgłoszenia zdarzenia kierownik komórki organizacyjnej właściwej ds. badania zdarzeń i inspekcji ATM/CNS wypełnia deklarowany formularz, wpisując jedną z dekretacji:

- zgłoszenie zdarzenia do PKBWL/ULC,
- zgłoszenie zdarzenia do Europejskiej Regionalnej Agencji Monitorującej (*Regional Monitoring Agency* – EUR RMA),
- przeprowadzenie wewnętrznego postępowania wyjaśniającego,
- wykonanie innych określonych działań (nagranie korespondencji, przygotowanie pisma wewnętrznego/zewnętrznego, zebranie materiałów itp.),
- tylko rejestracja i archiwizacja zdarzenia.

Zdarzenia podlegające obowiązkowemu zgłaszaniu zostały ujęte w wykazie przykładowych zdarzeń – załączniku nr 1 do rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych<sup>15</sup> oraz podzielone na kategorie i podkategorie. Zdarzenia charakterystyczne dla ANS to m.in.:

<sup>11</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. d rozporządzenia UE nr 376/2014.

<sup>12</sup> *Ibidem*.

<sup>13</sup> Zgodnie z art. 4 ust. 6 lit. f rozporządzenia UE nr 376/2014.

<sup>14</sup> *Ibidem*.

<sup>15</sup> Dz. Urz. ULC 2007, nr 35, poz. 225.

- służby żeglugi powietrznej, wyposażenie i służby naziemne,
- naruszenie minimalnej separacji,
- niewystarczająca separacja,
- nieomal zderzenie z ziemią w locie sterowanym (near CFIT),
- wtargnięcie na drogę startową, co spowodowało konieczność podjęcia działania w celu uniknięcia skutków tego zdarzenia,
- bezprawne wejście w przestrzeń powietrzną,
- niemożność zapewnienia służb ruchu lotniczego (ATS),
- niemożność zapewnienia służb zarządzania przestrzenią powietrzną (ASM),
- niemożność zapewnienia służb zarządzania przepływem ruchu lotniczego,
- uszkodzenie funkcji nadzoru,
- dostarczenie nieprawidłowych danych dotyczących ciśnienia atmosferycznego,
- uszkodzenie naziemnych lub satelitarnych instalacji lotniczego systemu nawigacyjnego,
- tankowanie nieprawidłowych ilości paliwa, co może mieć znaczny wpływ na żywotność, osiągi, wyrównoważenie lub wytrzymałość konstrukcji statku powietrznego,
- nieprawidłowe załadowanie pasażerów, bagażu i ładunku, które może mieć znaczny wpływ na masę lub wyrównoważenie statku powietrznego,
- przewożenie lub próby przewożenia towarów niebezpiecznych z naruszeniem odpowiednich przepisów, włączając w to nieprawidłowe etykiety i opakowania towarów niebezpiecznych,
- tankowanie zanieczyszczonego lub niewłaściwego paliwa albo innych płynów o znaczeniu podstawowym (włącznie z tlenem i wodą pitną),
- uszkodzenie, znaczna wadliwość działania lub brak oświetlenia lotniska.

Po zakończeniu opisanych czynności wszelkie dokumenty/materiały archiwalne dotyczące zgłaszania zdarzeń ATM/CNS są archiwizowane zgodnie z obowiązującymi przepisami.

Drugi sposób to dobrowolny system zgłaszania zdarzeń. Dotyczy on całego personelu PAŻP. Umożliwia zgłoszenie każdego zdarzenia lub sytuacji, w którą składający meldunek był zaangażowany lub której był świadkiem oraz którą uznał za rzeczywiste lub potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu bądź możliwości zapewnienia bezpiecznej usługi ATM. Odbiorcą zgłoszenia zdarzenia w dobrowolnym systemie jest komórka organizacyjna właściwa ds. bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w ruchu lotniczym<sup>16</sup>. Pracownicy komórki organizacyjnej właściwej ds. operacji lotniczych, komórki bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w ruchu lotniczym, komórki służb ruchu lotniczego oraz komórki organizacyjnej właściwej ds. zarządzania przestrzenią i przygotowania operacyjnego zgłaszają zdarzenia do kierownika zmiany ATM z wykorzystaniem terminala

---

<sup>16</sup> Zgłoszenie zdarzenia w dobrowolnym systemie odbywa się przez przesłanie maila na adres: [bezpieczenstwo@pansa.pl](mailto:bezpieczenstwo@pansa.pl).

systemu komputerowego ERKZ. Po wpłynięciu zgłoszenia kierownik komórki organizacyjnej właściwej ds. badania zdarzeń i inspekcji ATM/CNS postępuje dokładnie tak jak w ramach systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń.

W przypadku zgłaszania zdarzenia spoza PAŻP jego odbiorcą również jest komórka organizacyjna właściwa ds. bezpieczeństwa i zarządzania kryzysowego w ruchu lotniczym. Dalsze działania są takie same jak w przypadku zdarzeń/osób nieobjętych obowiązkiem zgłaszania.

W ramach obu systemów (MOR i VOR) imiennie (dla VOR – jeżeli zgłoszenie zdarzenia było imiennie podpisane) do zgłaszającego wysyłana jest informacja zwrotna<sup>17</sup> według następujących zasad:

- dla zdarzeń zgłaszanych do PKBWL/ULC – informacja zwrotna przekazywana jest po otrzymaniu tzw. kwalifikacji PKBWL,
- dla zdarzeń podlegających wewnętrznemu postępowaniu – informacja zwrotna przekazywana jest po rejestracji zdarzenia,
- dla zdarzeń wymagających podjęcia określonych działań – informacja zwrotna przekazywana jest po wykonaniu zleconych działań (z poziomu komórki organizacyjnej właściwej ds. badania zdarzeń i inspekcji ATM/CNS),
- dla zdarzeń podlegających tylko rejestracji – informacja zwrotna przekazywana jest po zarejestrowaniu zdarzenia,
- dla zdarzeń spoza PAŻP informacja zwrotna nie jest przekazywana<sup>18</sup>.

Niezbędne jest zapewnienie, że pracownicy bezpośrednio zaangażowani w wykonywane operacje lotnicze zgłaszają zdarzenia, które stwarzają znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego. Systemy dobrowolnego zgłaszania zdarzeń powinny uzupełniać systemy obowiązkowego zgłaszania zdarzeń, a oba rodzaje systemów powinny umożliwiać osobom zgłaszanie szczegółowych danych o zdarzeniach związanych z bezpieczeństwem lotniczym. Zdarzenia, które mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo, powinny być analizowane przez pryzmat rozwoju ich negatywnych skutków, a działania zapobiegawcze lub naprawcze – podejmowane w odniesieniu do tych skutków<sup>19</sup>.

Natomiast w przypadku zdarzeń zgłoszonych do PKBWL, ULC lub EUR RMA organy te dokonują monitoringu analizy zdarzenia przeprowadzonej przez podmiot zgłaszający oraz wdrożonych środków zapobiegawczych.

## **Badania empiryczne**

Autorka niniejszego artykułu wchodziła w skład zespołu badawczego z Akademii Sztuki Wojennej, który przeprowadził na zlecenie PAŻP zewnętrzny przegląd

---

<sup>17</sup> Z adresu: [safety.feedback@pansa.pl](mailto:safety.feedback@pansa.pl).

<sup>18</sup> Zgłaszanie zdarzeń jest też możliwe przez stronę centralnej bazy zgłoszeń PKBWL: <https://cbz.gov.pl/>. Można je zgłaszać w imieniu własnym lub jako organizacja, zarówno obowiązkowo, jak i dobrowolnie.

<sup>19</sup> P. Makowski, *Wybrane metody...*, s. 34.



kultury bezpieczeństwa w tej instytucji. Przegląd ten składał się z kilku etapów. Jednym z nich były warsztaty z przedstawicielami różnych grup pracowników w oddziałach terenowych.

W trakcie warsztatów przeprowadzono ponadto badania metodą dialogową w celu zweryfikowania wybranych zagadnień dotyczących funkcjonowania systemu zarządzania bezpieczeństwem, w tym zgłaszania zdarzeń lotniczych. Badanie kultury bezpieczeństwa pozwoliło zidentyfikować najważniejsze atuty oraz potrzeby instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej w zakresie zarządzania bezpieczeństwem i zgłaszania zdarzeń lotniczych.

Pozytywne elementy odnoszą się do postrzeganych mocnych stron i atutów, które zostały podniesione w trakcie warsztatów. Zaliczono do nich m.in.:

### **1. Współpracę na rzecz bezpieczeństwa**

W zespołach istnieje bardzo duże zaufanie do PAŻP jako instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej. Obserwowana jest silna motywacja i chęć do świadczenia bezpiecznej pracy. Znalazło to odzwierciedlenie w wynikach ankiety i opiniach wyrażanych podczas warsztatów.

Cytaty ilustrujące:

*Chętnie bierzemy udział w projektach służących poprawie bezpieczeństwa, jeśli widzimy ich sens to mniej ważne są dla nas kwestie finansowe związane z utraconymi dyżurami. Większość personelu naprawdę uważa bezpieczeństwo za priorytet. Cenię ludzi, z którymi bezpośrednio współpracuję za ich profesjonalizm i dobre nastawienie.*

### **2. Świadomość i komunikację w zakresie bezpieczeństwa**

Bezpieczeństwo ruchu lotniczego jest postrzegane w PAŻP jako cel strategiczny. Świadomość bezpieczeństwa jest wysoka. W organizacji funkcjonuje wiele dobrych praktyk w zakresie wykrywania i rozumienia kwestii bezpieczeństwa. Większość pracowników operacyjnych twierdzi, że czyta raporty o incydentach i zdarzeniach, które odnoszą się do ich pracy.

Cytaty ilustrujące:

*Każdy z nas ma świadomość znaczenia swojego udziału w zapewnieniu bezpieczeństwa. Bieżąca praca operacyjna i związane z nią sytuacje są głównym źródłem identyfikacji ryzyka. Z całą pewnością należy tu wskazać na użyteczność Skrzynki SMS, do której pracownicy operacyjni wrzucają informację o sytuacjach, które wpływają negatywnie na bezpieczeństwo ruchu lotniczym.*

### **3. Kulturę sprawiedliwego traktowania**

W PAŻP istnieje silne poczucie otwartości w kwestiach bezpieczeństwa. Większość pracowników czuje się zachęcona i skłonna do wypowiedzania się

o obszarach działalności Agencji wymagających usprawnienia i jest przekonana, że może liczyć na wsparcie swych przełożonych w działaniach na rzecz poprawy bezpieczeństwa.

Cytat ilustrujący:

*Nie mamy problemów z poufnym raportowaniem zdarzeń. Zawsze możemy porozmawiać o zauważonych nieprawidłowościach z naszym kierownikiem.*

W wyniku przeprowadzonych badań zidentyfikowano potrzeby, które odnoszą się do systemu zarządzania bezpieczeństwem w PAŻP. Związane są one z porzucanymi brakami, które zostały wyartykułowane podczas warsztatów:

### **1. Potrzeba skutecznej interakcji pomiędzy różnymi obszarami organizacji**

Pracownicy wskazywali na potrzebę rozwijania współpracy między poszczególnymi jednostkami organizacyjnymi, w tym w zakresie identyfikacji ryzyka i doskonalenia bezpieczeństwa w środowisku operacyjnym.

Cytaty ilustrujące:

*W czasie pandemii odczuć można było trudności w wymianie informacji o wzajemnych potrzebach pomiędzy poszczególnymi służbami. Spotkania nieformalne zostały ograniczone z powodu pracy zdalnej.*

*Potrzebna jest większa koordynacja zadań wykonywanych w warunkach pracy zdalnej.*

### **2. Potrzeba dalszego doskonalenia systemu i procedur zarządzania bezpieczeństwem**

Zidentyfikowano potrzebę podnoszenia świadomości personelu operacyjnego w zakresie SMS oraz zaangażowania personelu technicznego w procesy badania zdarzeń.

Cytaty ilustrujące:

*Procedury powinny być uproszczone, lepiej znane i lepiej dzielone.*

*Bezpieczeństwo w organizacji uległoby poprawie, gdyby personel operacyjny brał aktywny udział w przeglądach bezpieczeństwa.*

### **3. Potrzeba dodatkowych szkoleń**

Zidentyfikowano potrzebę rozszerzenia zakresu szkoleń dotyczących współpracy poszczególnych służb. Wskazano na konieczność zwiększenia liczby szkoleń z zakresu SMS.

Cytat ilustrujący:

*Organizacja seminariów wyjazdowych dotyczących bezpieczeństwa. Omawianie konkretnych zagrożeń w bezpośrednim kontakcie.*

## Podsumowanie

Scharakteryzowane publikacje szczegółowo opisują wymagania wobec państw i podmiotów lotniczych w zakresie zarządzania bezpieczeństwem. Jednak dynamiczny rozwój rynku lotniczego, prognozowany wzrost oraz nagłe zmiany intensywności ruchu lotniczego w Polsce i w Europie stwarzają konieczność dokonywania zmian w regulacjach europejskich, a tym samym dostosowywania do nich przepisów krajowych. Przede wszystkim, jak wynika z dokonanej analizy rozwiązań prawnych, należy podejmować działania prawotwórcze służące doskonaleniu systemu zarządzania bezpieczeństwem oraz procesów z nim związanych. Z przeprowadzonych badań wynika ponadto, iż w polskim prawodawstwie brak jest regulacji poświęconych bezpośrednio tematyce zarządzania bezpieczeństwem w instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej.

Analizowany system raportowania i badania zdarzeń w instytucji zapewniającej służby żeglugi powietrznej działa zgodnie z zaleceniami organów nadzoru lotniczego (krajowych, unijnych i międzynarodowych). Stosowane procedury są właściwe i sprzyjają poprawie bezpieczeństwa w organizacji. Według przekonania autorki artykułu tym, co wymaga ciągłego doskonalenia, aby system zgłaszania zdarzeń był w pełni efektywny, jest promowanie strategii kultury bezpieczeństwa, w tym zwiększenie liczby szkoleń i organizowanie spotkań, podczas których pracownicy mogliby otwarcie dzielić się osobistymi spostrzeżeniami na temat bezpieczeństwa oraz doświadczeniem operacyjnym.

## Bibliografia

- Makowski P., *Wybrane metody identyfikacji zagrożeń i oceny ryzyka w organizacjach lotnictwa cywilnego*, Warszawa 2021.
- Markiewicz T.M., *Podstawowe zagadnienia zarządzania ruchem lotniczym*, Warszawa 2010.
- Żylicz M., *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011.

## Streszczenie

Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie stało się przedmiotem regulacji prawnych stosunkowo niedawno. Samo bezpieczeństwo stanowi prymat w działalności podmiotów lotniczych już od czasu II wojny światowej. Zaczęto wówczas zwracać uwagę na czynniki obniżające poziom bezpieczeństwa podczas wykonywania zadań. Międzynarodowe organizacje lotnicze współpracują w opracowywaniu regulacji prawnych oraz wytycznych z zakresu bezpieczeństwa, w tym dotyczących zgłaszania zdarzeń lotniczych. Muszą one uwzględniać pojawiające się coraz to nowe wyzwania wobec lotnictwa cywilnego oraz wspierać podmioty lotnicze w zarządzaniu bezpieczeństwem w sposób jednolity. Wypadki lotnicze są często poprzedzone incydentami związanymi z bezpieczeństwem oraz uchybieniami wskazującymi na istnienie zagrożeń. W związku z tym

systemy oparte wyłącznie na reagowaniu mają ograniczone zastosowanie w zakresie dalszej poprawy bezpieczeństwa, dlatego powinny zostać uzupełnione systemami proaktywnymi, które wykorzystują inne rodzaje informacji dotyczących bezpieczeństwa.

*Słowa kluczowe:* system zgłaszania zdarzeń lotniczych, służby żeglugi powietrznej, zarządzanie bezpieczeństwem

## **THE PROCESS OF AVIATION OCCURRENCES REPORTING IN THE FRAMEWORK OF THE SAFETY MANAGEMENT SYSTEM AS EXEMPLIFIED BY AN AIR NAVIGATION SERVICES PROVIDER**

### Summary

Aviation safety management issue has been regulated relatively recently. Safety itself has been a priority in the activities of aviation entities since World War II. It was then that people started to pay attention to the factors that lower the level of safety in the performance of tasks. International aviation organizations cooperate in the development of regulations and guidelines in the field of safety, including the reporting of aviation occurrences. They must take into account the emerging and new challenges faced by civil aviation and support aviation entities in managing safety in a uniform manner. Air accidents are often preceded by safety incidents and deficiencies indicating the existence of threats, therefore systems based solely on response have limited use in further improving safety and should therefore be complemented by proactive systems that use other types of safety information.

*Keywords:* aviation occurrence reporting system, air navigation services, safety management