

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODREČZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

## ROZDZIAŁ 8 – POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZAWIADOMIENIA O ZDARZENIU LOTNICZYM

### 1. CEL PROCEDURY

Celem niniejszej procedury jest ustalenie, opisanie i podanie do stosowania szczegółowych zasad prowadzonego przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego procesu związanego z podejmowaniem działań w celu zapewnienia bezpieczeństwa lotów na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c) ustawy Prawo lotnicze.

### 2. ZASTOSOWANIE

Przedmiotem procedury są czynności pracowników Urzędu w procesie podejmowania działań w celu zapewnienia akceptowalnego poziomu bezpieczeństwa lotów poprzez analizę i ocenę informacji o zdarzeniach lotniczych, gromadzonych i przechowywanych w komputerowej bazie danych w ramach krajowego systemu obowiązkowego zgłaszania oraz podczas opracowywania komunikatu Prezesa ULC. Procedura dotyczy pracowników LOL w procesie analizy i opracowywania informacji dotyczących zdarzeń zgłoszonych przez operatorów OPS i agentów AHAC do Prezesa ULC.

### 3. ODNIESIENIA

Powyższa procedura wpisuje się w postępowanie Urzędu Lotnictwa Cywilnego po otrzymaniu informacji o zdarzeniu poprzez CBZ.

### 4. DEFINICJE, TERMINOLOGIA, OZNACZENIA, I SKRÓTY

**ZGŁOSZENIE** – oznacza zawiadomienie o zdarzeniu otrzymane w systemie powiadamiania o zdarzeniach z Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych (PKBWL), zgodnie z art. 135a ustawy Prawo lotnicze, rozporządzenia (UE) nr 376/2014, rozporządzenia (UE) nr 2015/1018, PL-6 oraz rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

**RAPORT WSTĘPNY** – oznacza raport otrzymany z PKBWL zgodnie z art. 135 ust. 7 ustawy Prawo lotnicze.

**RAPORT ZE ZDARZENIA (AHAC)** – raporty otrzymane zgodnie z częścią 7 rozdziału 2 i 4 Instrukcji Technicznych oraz raporty zgłaszane zgodnie z rozporządzenia (UE) nr 2015/1018 dotyczących obsługi materiałów niebezpiecznych i tankowania SP materiałami napędowymi.

**RAPORT POŚREDNI** jest to oświadczenie tymczasowe PKBWL, wydawane w każdą rocznicę

wypadku lub poważnego incydentu, jeżeli nie jest możliwe podanie do publicznej wiadomości raportu końcowego, informującego o postępach w badaniu i o wszelkich istotnych kwestiach bezpieczeństwa.

**RAPORT KOŃCOWY** – dokumentacja badania zdarzenia lotniczego w formie pisemnej sporządzona przez PKBWL lub inny zespół badający, zawierająca Raport Końcowy (sprawozdanie z przeprowadzonego badania danego zdarzenia lotniczego) i/lub uchwałę zgodnie z § 14 rozporządzenia w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

**KOMUNIKAT** – oznacza Komunikat Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, sporządzony na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia w sprawie wypadków i incydentów lotniczych.

**DOKUMENTACJA** – oznacza otrzymany Raport Końcowy z badania zdarzenia lotniczego wraz z uchwałą PKBWL oraz wszystkie informacje zebrane w Urzędzie dotyczące danego zdarzenia.

**BAZA DANYCH** – oznacza bazę danych systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych ECCAIRS (European Coordination Centre for Aviation Incident Reporting Systems) prowadzoną zgodnie z art. 21 ust. 2 pkt 15, lit. a) ustawy Prawo lotnicze.

**CBZ** - Centralna Baza Zgłoszeń -oznacza bazę danych systemu zgłaszania zdarzeń przez operatorów OPS i agentów AHAC oraz innych zgłoszeń.

**WYPADEK** - zdarzenie związane z eksploatacją statku powietrznego, która w przypadku załogowego statku powietrznego odbywa się od momentu wejścia na pokład statku powietrznego jakiegokolwiek osoby z zamiarem odbycia lotu aż do opuszczenia pokładu przez wszystkie osoby, lub w przypadku bezzałogowego statku powietrznego, odbywa się od momentu, gdy statek powietrzny jest gotowy do ruchu w celu wykonania lotu aż do czasu jego zatrzymania na koniec lotu i wyłączenia układu napędowego, w którym:

- a) osoba znajdująca się na pokładzie statku powietrznego poniosła śmierć lub odniosła poważne obrażenia w następstwie:
  - przebywania na pokładzie statku powietrznego, lub
  - bezpośredniego kontaktu z jakąkolwiek częścią statku powietrznego, włączając części, które zostały od statku powietrznego odłączone, lub

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

— bezpośredniego działania podmuchu silnika statku powietrznego,  
z wyjątkiem przypadków, kiedy obrażenia są skutkiem przyczyn naturalnych, samookaleczenia lub zostały zadane przez inne osoby, lub kiedy osoba doznała obrażeń, ukrywając się poza obszarami zwykle dostępnymi dla pasażerów lub członków załogi; lub

b) statek powietrzny doznał uszkodzenia lub doszło do zniszczenia jego elementu konstrukcyjnego w stopniu zagrażającym jego wytrzymałości konstrukcyjnej, osiągom w locie lub charakterystykom pilotażowymi i w normalnych okolicznościach niezbędna byłaby naprawa główna lub wymiana uszkodzonego elementu, z wyjątkiem niesprawności lub uszkodzeń zespołu napędowego, w przypadku kiedy uszkodzenia ograniczają się do samego silnika jego osłon lub akcesoriów; lub uszkodzenia ograniczają się do śmigieł, końcówek skrzydeł, anten, opon, opon, zespołów hamulcowych, owiewek, małych wgnieceń lub przebić poszycia samolotu; lub

c) statek powietrzny zaginął lub znajduje się w miejscu całkowicie niedostępnym.

#### **WYPADEK Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI**

- zdarzenie związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, w wyniku którego dochodzi do poważnego lub śmiertelnego urazu ciała albo poważnej szkody w mieniu lub środowisku.

**POWAŻNY INCYDENT** – zdarzenie związane z wystąpieniem okoliczności wskazujących, że niemalże doszło do wypadku lotniczego.

**INCYDENT** - zdarzenie inne niż wypadek, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotów.

#### **INCYDENT Z MATERIAŁAMI NIEBEZPIECZNYMI**

zdarzenie związane z transportem materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną, inne niż wypadek z materiałami niebezpiecznymi, mające miejsce także poza pokładem statku powietrznego, w wyniku którego dochodzi do urazu ciała, szkody w mieniu, pożaru, rozbicia, rozlania, wycieku płynu lub promieniowania albo innego zajścia potwierdzającego utratę integralności opakowania, każde zdarzenie związane z transportem materiałów niebezpiecznych, które stanowi poważne zagrożenie dla statku powietrznego lub znajdujących się w nim osób.

**ZDARZENIE** - oznacza każde związane z bezpieczeństwem wydarzenie, które naraża na

niebezpieczeństwo lub które — jeżeli nie podjęto w odniesieniu do niego działań naprawczych lub nie zajęto się nim — mogłoby narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujące się w nim osoby lub jakiegokolwiek inne osoby; zdarzenie obejmuje w szczególności wypadek lub poważny incydent.

#### **ZALECENIE DOTYCZĄCE BEZPIECZEŃSTWA**

- propozycja organu ds. badania zdarzeń lotniczych, w oparciu o informacje wynikające z badania zdarzenia lotniczego lub innych źródeł, takich jak analizy bezpieczeństwa, mająca na celu zapobieganie wypadkom i incydentom.

#### **BADANIE ZDARZENIA LOTNICZEGO**

- proces przeprowadzany przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych w celu zapobiegania wypadkom i incydentom, obejmujący gromadzenie i analizę informacji, wyciąganie wniosków, łącznie z ustaleniem przyczyny lub przyczyn zdarzenia lub okoliczności sprzyjających jego zaistnieniu, oraz w stosownych przypadkach, formułowanie zaleceń dotyczących bezpieczeństwa.

**PKBWL** –Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych.

**ICAO** –International Civil Aviation Organization – Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego.

#### **INSPEKTOR BEZPIECZEŃSTWA**

– inspektor dysponujący uprawnieniami dostępu do CBZ w zakresie dokonywania modyfikacji (sekcja Y - Dokumentacja robocza ULC modyfikacja i wskazanie komórek organizacyjnych ULC do współpracy pole Y-1, Działania nadzoru w związku ze zdarzeniem pole Y-3, Działania podmiotu w związku ze zdarzeniem pole Y-4 oraz sekcja X – Adnotacje Urzędowe, pole X.8). W ramach monitoringu zgłoszeń weryfikuje kompletność i jakość zapisów w polach Grup od A do L, odpowiednio do charakteru zgłoszenia i kategorii zgłoszenia. Uwagi zgłoszone przez Inspektora CBZ, błędy w zgłoszeniu oraz zalecenia ULC opisuje w polu X.8.

#### **INSPEKTOR CBZ**

– Inspektor (ASI lub POI) dysponujący uprawnieniami dostępu do CBZ w zakresie odczytu zgłoszeń w ramach prowadzonego nadzoru operatora. W ramach monitoringu zgłoszeń do CBZ przez nadzorowanego operatora weryfikuje kompletność, terminowość i jakość zapisów w polach Grup od A do L, odpowiednio do klasyfikacji zdarzenia pole X-2, klasy zdarzenia pole G-3 i kategorii zdarzenia pole G-4. Wszystkie uwagi, błędy lub braki w zgłoszeniu oraz zalecenia ULC zgłasza formalnie

Wydanie z: 30.11.2021 Zmiana Nr: 14	POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZAWIADOMIENIA O ZDARZENIU LOTNICZYM	<b>PNO-5-08-00</b> Strona 2/6
--	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

(mail lub osobiście) Inspektorowi bezpieczeństwa w celu dokonania wpisu w CBZ wzywając operatora do podjęcia działania lub uzupełnienia brakujących danych.

**LOL** – Departament Operacyjny – Lotniczy

**LOL-BL** – Zespół Inspektorów Bezpieczeństwa LOL, którzy koordynują proces analizy i opracowywania informacji dotyczących zdarzeń zgłoszonych do CBZ.

Skład Zespołu:

1. Inspektor Bezpieczeństwa LOL-1/A – w zakresie samolotów AOC koncesjonowanego;
2. Inspektor Bezpieczeństwa LOL-1-2/H w zakresie śmigłowców wszystkich operatorów;
3. Inspektor Bezpieczeństwa LOL-2 – w zakresie statków powietrznych AOC niekoncesjonowanego, SPO, SPO-HR, NCC, NCO, lotnictwa ogólnego;
4. Inspektor Bezpieczeństwa LOL-6 – w zakresie przewozu materiałów niebezpiecznych i działalności agentów obsługi naziemnej w ramach certyfikatu AHAC;
5. Dodatkowi członkowie zespołu, POI zgodnie z Poleceniem służbowym dyrektora LOL odpowiadają za monitoring działań następczych operatora w związku ze zgłoszeniem.

zapewnienia bezpieczeństwa lotów na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 15 lit. c) ustawy Prawo lotnicze, oraz związane z przygotowaniem i publikacją komunikatów Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z § 31 ust. 2 i 3 rozporządzenia w sprawie wypadków i incydentów lotniczych, a także obowiązki uczestniczenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w systemie obowiązkowego zgłaszania zdarzeń lotniczych zgodnie z art. 135b ustawy Prawo lotnicze.

Ponadto, zastosowanie mają następujące akty prawne:

- 1) *rozporządzenie (UE) nr 996/2010;*
- 2) *rozporządzenie (UE) nr 965/2012;*
- 3) *rozporządzenie (UE) nr 2015/1018;*
- 4) Instrukcje Techniczne w rozumieniu pkt 119 załącznika I do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1, z późn. zm., o których mowa w Załączniku 18 do Konwencji chicagowskiej;
- 5) *rozporządzenie w sprawie wypadków i incydentów lotniczych;*
- 6) *Regulamin organizacyjny Urzędu Lotnictwa Cywilnego;*

**LBB** - Biuro Zarządzania Bezpieczeństwem w Lotnictwie Cywilnym.

**LOL-1** – Inspektorat Operacyjny Transportu Lotniczego.

**LOL-2** – Inspektorat Operacji Specjalistycznych, Lotów Lokalnych i Lotnictwa Ogólnego.

**LOL-5** – Wydział Zarządzania Procesami Certyfikacji i Nadzoru Operacyjnego.

**LOL-7** – Inspektorat Materiałów Niebezpiecznych oraz Agentów Obsługi Naziemnej.

**SAR/LOL-5** – Specjalista Analizy Ryzyka.

**POI** - Inspektor Nadzorujący Operatora.

**USTAWA** - ustawa Prawo lotnicze

## 5. PODSTAWA PRAWNA

Proces obejmuje działania podejmowane przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w celu

## 6. OPIS PROCEDURY.

### 6.1 Postanowienia ogólne

Dyrektor LOL wyznacza w poleceniu służbowym Zespół LOL-BL, w składzie uprawnionych inspektorów Bezpieczeństwa LOL-1, LOL-2, LOL-6. W szczególnych przypadkach Dyrektor LOL może rozszerzyć skład Zespołu o dodatkowych inspektorów. Członkowie zespołu dokonują wstępnej analizy i selekcji zgłoszeń CBZ w swoim zakresie kompetencji. W uzasadnionych przypadkach, członkowie zespołu mogą przekazać analizę zdarzenia lotniczego pracownikowi LOL, nie będącemu członkiem LOL-BL, celem przeprowadzenia oceny merytorycznej. Wyniki oceny, uznane przez Inspektorów Bezpieczeństwa za istotne z punktu widzenia działalności operacyjnej przekazywane są do decyzji POI nadzorującego operatora, który monitoruje zdarzenie. Zdarzenia uznane przez PKBWL lub operatora jako nie mające wpływu na bezpieczeństwo są monitorowane do czasu ich zamknięcia przez operatora, pole G-2 w CBZ..

Wydanie z: 30.11.2021 Zmiana Nr: 14	POSTĘPOWANIE PO OTRZYMANIU ZAWIADOMIENIA O ZDARZENIU LOTNICZYM	<b>PNO-5-08-00</b> Strona 3/6
--	---	----------------------------------

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

POI podejmuje samodzielnie decyzję o zakresie informacji koniecznej do pozyskania od operatora oraz przekazuje do inspektora bezpieczeństwa via mail informację co wpisać w (pole X-8). Informacja w CBZ powinna być uzupełniana, systematycznie, aż do zakończenia badania u operatora.

**Skomplikowane do interpretacji przypadki zgłoszeń uznawanych przez PKBWL lub operatora jako zagrażające bezpieczeństwu.**

POI uzgadnia z Naczelnikiem zakres koniecznego wsparcia specjalistów LOL i ostatecznie ustalone zalecenia dla operatora przekazuje do inspektora bezpieczeństwa celem zapisu ich do CBZ w polu X-8.

Informację o działaniach operatora należy wpisać w pole Y-4 w CBZ. W polu Y-3, jeśli uznano to za stosowne, należy wpisać działanie ULC np. „Monitoring w ramach CNO” lub „Sprawdzenie skuteczności działań podczas audytu CNO”.

Jeśli działania operatora satysfakcjonują POI i działanie jest skuteczne należy wpisać „Nie wymaga dalszych działań ULC”.

**UWAGA:** Inspektor POI podczas przygotowania do audytu CNO zapoznaje się z wykazem zdarzeń zgłoszonych przez operatora lub Agenta AHAC w okresie cyklu CNO oraz metodą próbkowania, podczas audytu weryfikuje skuteczność działań operatora w zakresie wdrożonego Systemu Raportowania.

## 6.2 Opis postępowania:

1	<p>Inspektorzy CBZ i Inspektorzy Bezpieczeństwa na bieżąco monitorują zdarzenia w CBZ w swoim zakresie kompetencji:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizują zdarzenia pod względem wpływu na bezpieczeństwo i działalność nadzorowanych przez LOL podmiotów lotniczych;</li> <li>• Przekazują do właściwego POI, zdarzenia zweryfikowane jako priorytetowe w zakresie bezpieczeństwa operacyjnego, jeśli POI nie podjął działań;</li> <li>• Zweryfikowane, zdarzenia opisują w CBZ.</li> </ul>	<p>CBZ</p> <p>Poczta elektroniczna</p> <p>Baza CBZ</p>
2	<p>Po otrzymaniu informacji o zdarzeniu inną drogą jak CBZ, Inspektorzy Bezpieczeństwa:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Analizują zdarzenie pod względem wpływu na bezpieczeństwo;</li> <li>• Informują o zgłoszeniu Dyrektora LOL, który przesyła informację o zgłoszeniu zdarzenia do LBB.</li> </ul>	<p>Poczta elektroniczna</p>
3	<p>POI po otrzymaniu informacji o zdarzeniu lotniczym:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Dokonuje szczegółowej analizy informacji:</li> </ul> <p>1) W przypadku niepodjęcia przez PKBWL lub braku decyzji o zleceniu badania zdarzenia operatorowi oraz wpisie w polu X-2 „Nieokreślone”.</p> <p>Nie podejmuje działań, wpisując odpowiedni komentarz w polu Y-3 albo;</p> <p>2) W przypadku uznania, że zdarzenie powinno być uwzględnione w SPI oraz analizie ryzyka operatora monitoruje działania operatora i aktualizację informacji w CBZ.</p>	<p>CBZ, Poczta elektroniczna</p> <p>Właściwy zapis w CBZ</p> <p>Zapis w CBZ</p>

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
	<p>Zdarzenie powinno być przeanalizowane podczas najbliższego audytu CNO, albo;</p> <p>3) W przypadku decyzji PKBWL o badaniu zdarzenia przez operatora oraz niepełnej informacji po wymaganym terminie jego zakończenia, POI lub wyznaczony Inspektor CBZ, w polu X-8 wpisuje odpowiednią uwagę. Żądanie uzupełnienia informacji może być przekazane operatorowi w trakcie badania jeśli Inspektor CBZ uzna to za stosowne. W przypadku konieczności niezwłocznego działania, LOL współpracując z SAR może wezwać operatora do przestania szczegółowej informacji, wniosków wynikających z zarządzania ryzykiem oraz podjętych działaniach następnych lub/i doraźnych. Informacje otrzymane zwrotnie lub brak odpowiedzi operatora są uwzględniane w Profilu Ryzyka Operatora (PNO 5-02-05) lub podejmowane są inne działania przewidziane przepisami prawa.</p> <p>Całość korespondencji prowadzonej z operatorem, przechowywana jest w Teczce Operatora w LOL-5, sygnatury korespondencji odnotowywane są przez SAR w Rejestrze Spraw SAR (LOL-5).</p> <p>POI monitoruje realizację działań Operatora w ramach CNO.</p>	Wezwanie
4	<p>W przypadku braku satysfakcjonującej odpowiedzi ze strony operatora, zgodnie z pkt.3, SAR:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Monitoruje reakcję (lub jej brak) operatora na zalecenia POI;</li> <li>• W porozumieniu z POI, wnioskuję do Dyrektora LOL o eskalację środków egzekwujących w przypadku braku podjęcia przez operatora stosownych działań naprawczych lub zapobiegawczych;</li> <li>• Aktualizuje Profil Ryzyka operatora/agenta AHAC we współpracy z POI (jeśli dotyczy);</li> <li>• W przypadku decyzji PKBWL o podjęciu badania zdarzenia możliwe jest w czasie jego trwania wydanie zaleceń bezpieczeństwa zarówno dla operatora jak i dla ULC. POI we współpracy z Inspektorem CBZ monitoruje przebieg badania i nadzoruje działania operatora w zakresie realizacji zaleceń zarówno w trakcie badania jak i określonych w raporcie końcowym. Operator, niezależnie od badania PKBWL, ma obowiązek uwzględnienia zdarzenia w analizie ryzyka i podjęcia działań mitygujących.</li> </ul>	CBZ  Rejestr Spraw SAR
5	Inspektorzy LOL-4 z uprawnieniami dostępu do CBZ w zakresie odczytu, na bieżąco analizują informacje pod kątem planowania krótkoterminowego inspekcji SANA oraz SAFA i SACA (w szczególności zdarzenia ujęte w CBZ z udziałem statku powietrznego operatorów obcych).	CBZ

Urząd Lotnictwa Cywilnego	PODRĘCZNIK CERTYFIKACJI I NADZORU OPERACYJNEGO PNO-965	Dział: <b>Ciągły nadzór operacyjny</b>
---------------------------------	---	---

<b>6</b>	W uzasadnionych względami bezpieczeństwa pilnych sytuacjach wynikających z analizy zdarzenia zgłoszonego w CBZ, właściwy Inspektor Bezpieczeństwa może wystąpić do Naczelnika LOL-4 o przeprowadzenie inspekcji doraźnej RAMP w celu weryfikacji informacji dotyczących zagrożenia bezpieczeństwa w obszarach, które wchodzą w zakres inspekcji RAMP.	Pocztą elektroniczna
<b>7</b>	W sytuacji kiedy uzyskane w trakcie analizy CBZ istotne ze względu bezpieczeństwa informacje dotyczą operatorów obcych i nie jest możliwe wykonanie szybkiej inspekcji RAMP, inspektor LOL-4 mając do dyspozycji dowody (np. w postaci załączników do zgłoszenia CBZ) na poważne naruszenie przepisów wskazujące na istotne zagrożenie bezpieczeństwa), może wypełnić na tej podstawie tzw. Safety Report w internetowej bazie danych SAFA, co stanowi najszybsze powiadomienie o zagrożeniu wszystkich państw biorących udział w programie RAMP EASA.	Portal SAFA EASA

CELOWO

POZOSTAWIONO

PUSTE