



**Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych**

**INCYDENT 2020/1589**

**UCHWAŁA**

**z dnia 16 marca 2022 r.**

<b>Rodzaj, typ statku powietrznego:</b>	Samolot, Embraer ERJ-170-200LR
<b>Znaki rozpoznawcze SP:</b>	SP-LIG
<b>Data zdarzenia:</b>	2 lipca 2020 r.
<b>Miejsce zdarzenia:</b>	EPZG

Po rozpatrzeniu Raportu Końcowego z przeprowadzonego badania zdarzenia lotniczego przedstawionego przez Zespół Badawczy PKBWL, **działając na podstawie Art. 138 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (z późn. zm.) oraz §16 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych**, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych uznała, że:

**1. Zdarzenie miało następujący przebieg:**

W dniu 02.07.2020 r. załoga samolotu Embraer ERJ-170-200LR, o znakach rozpoznawczych SP-LIG, oczekiwała na pasażerów na lotnisku EPZG w celu wykonania lotu o statusie HEAD na lotnisko EPWA. W planie lotu jako znaki wywoławcze podano „LOT7004”. Odlot był pierwotnie planowany na godz. 21:30, jednakże nie odbył się o zaplanowanym czasie. Kolumna z pasażerami przybyła na teren Portu Lotniczego o godz. 21:48.

O godz. 22:00 krl TWR zakończył pracę i nie była już zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego. W związku z powyższym przestrzeń w rejonie lotniska EPZG stała się przestrzenią niekontrolowaną klasy G. Lotnisko EPZG zostało zamknięte, ale wszystkie służby portu lotniczego pozostawały w gotowości do działania.

Po zamknięciu TWR EPZG, kontroler pozostał na stanowisku operacyjnym i obserwował rozwój sytuacji, jednak wkrótce potem rozpoczął koordynację odlotu LOT7004, którą prowadził pomiędzy załogą samolotu, DOP, FIS Poznań i APP Poznań. Wykorzystywał w tym celu radiostację i częstotliwość radiową TWR EPZG oraz łącza telefoniczne zamkniętego organu kontroli ruchu lotniczego.

O godz. 22:01 załoga poprosiła o zezwolenie na kołowanie, którego nie otrzymała. Monitorując częstotliwość TWR EPZG załoga oczekiwała na informację od kontrolera dotyczącą gotowości lotniska EPZG do odlotu. Po opublikowaniu depezesz NOTAM

otwierających ponownie lotnisko samolot został doprowadzony na RWY 06 przez Koordynatora Ruchu Naziemnego, który kierował pojazdem Follow Me. Kontroler przekazał załodze informację o kierunku i prędkości wiatru.

LOT7004 wystartował o godz. 22:12 i rozpoczął wznoszenie w kierunku punktu nawigacyjnego OBOLA. O godz. 22:13 załoga nawiązała łączność radiową z FIS Poznań, a o godz. 22:16 z APP Poznań. Po osiągnięciu FL 95 lot odbywał się w przestrzeni powietrznej kontrolowanej. Lądowanie na lotnisku EPWA nastąpiło o godz. 22:50.

## **2. Przyczyny zdarzenia:**

- 1) Niewłaściwe przygotowanie dokumentacji do lotu o statusie HEAD.**
- 2) Brak nadzoru dyspozytora instruktora nad czynnościami młodszego dyspozytora w trakcie egzaminu.**
- 3) Informacja o czasie pracy lotniska EPZG i TWR EPZG nie została przekazana załodze podczas briefingu.**
- 4) Opóźnione przybycie pasażerów na lotnisko EPZG.**
- 5) Nieskuteczny nadzór LCM PLL LOT w czasie realizacji operacji lotniczej.**
- 6) Wsparcie udzielone załodze samolotu przez kontrolera, po godz. 22:00,**
- 7) i przez DOP mogące upewnić załogę, że jej działania były poprawne.**
- 8) Działanie załogi kokpitowej w warunkach „widzenia/myślenia tunelowego” wywołanego stresem sytuacyjnym.**

## **3. Czynniki sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:**

Nie określono.

- 4. Komisja akceptuje następujące działania profilaktyczne zaproponowane przez producenta/użytkownika statku powietrznego, instytucję zapewniającą służby żeglugi powietrznej, zarządzającego lotniskiem:**

Nie było.

## **5. Ponadto Komisja wydała zalecenie dotyczące bezpieczeństwa:**

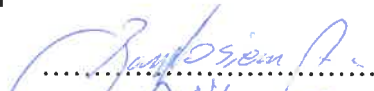
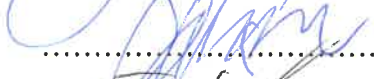
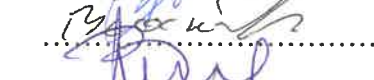




### **Z1/2020/1589**

W czasie badania stwierdzono, że po zakończeniu pracy na stanowisku operacyjnym krl TWR mógłby ją wznowić po przerwie trwającej 1 godz. 30 min. Oznaczałoby to, że łączny czas jego pracy w dniu zdarzenia, wliczając przerwy, przekroczyłby 9 godz.

W ocenie Komisji byłoby to niezgodne z zapisami Ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP) – Dz. U. z 2006 r. poz. 1829 z późn. zm. oraz Regulaminem pracy PAŻP (czerwiec 2007 r.). Zdaniem PAŻP obecny zapis ww. ustawy art. 6a ust. 1. pozwala, w oparciu o zapisy Kodeksu Pracy, na pracę powyżej 8 godzin.

W związku z powyższym Komisja zaleca Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej podjęcie działań zmierzających do wyeliminowania możliwości różnej interpretacji zapisów przedmiotowej ustawy poprzez jednoznaczne określenie maksymalnego dobowego czasu pracy operacyjnej kontrolerów ruchu lotniczego, bez możliwości jej dalszego przedłużania.

Ponadto Komisja proponuje, aby w Ustawie uzależnić maksymalny dobowy czas pracy operacyjnej od natężenia obsługiwanego ruchu lotniczego, tak aby przy większym ruchu dobowy czas pracy operacyjnej był krótszy.

		Podpisy członków Komisji
Z-ca Przewodniczącego Komisji	Andrzej Bartosiewicz	
Z-ca Przewodniczącego Komisji	Krzysztof Miłkowski	
Członek Komisji	Krzysztof Błasiak	
Członek Komisji	Ireneusz Boczkowski	
Członek Komisji	Jacek Bogatko	
Członek Komisji	Bartłomiej Czerkowski	
Członek Komisji	Roman Kamiński	
Członek Komisji	Tomasz Makowski	
Członek Komisji	Michał Ombach	
Członek Komisji	Grzegorz Pietraszkiewicz	
Członek Komisji	Mieczysław Wyszogrodzki	

