

**LIST OTWARTY ZWIĄZKÓW ZAWODOWYCH
POLSKIEJ AGENCJI ŻEGLUGI POWIETRZNEJ**
w sprawie Single Person Operations

Związki Zawodowe działające w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w interesie bezpieczeństwa pasażerów i załóg lotniczych, a także samego PAŻP, zwracają uwagę i będą zwracać uwagę na zagrożenia spowodowane niektórymi działaniami podjętymi przez kierownictwo Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, mającymi na celu rzekome szukanie oszczędności.

PAŻP podjęła decyzję o redukcji całodziennego obsady i zmuszeniu kontrolerów ruchu lotniczego do pracy w pojedynkę w tzw. trybie SPO (Single Person Operations), niezależnie od natężenia ruchu lotniczego. Liczba operacji w niektórych jednostkach jest porównywalna, a w niektóre dni wyższa od tej z czasu sprzed pandemii. Publikowane przez PAŻP statystyki nie uwzględniają ruchu VFR - prywatnego, szkolnego, komercyjnego, wojskowego czy sanitarnego. Obecnie ruch ten generuje na polskich lotniskach setki operacji dziennie, a kontrolerzy ruchu lotniczego mają obowiązek zapewnić mu – poza innymi usługami – bezpieczeństwo i płynność przepływu.

Wprowadzenie SPO świadczy o dramatycznym braku zrozumienia zasad pracy operacyjnej przez kierownictwo Agencji. Jest to rozwiązanie drastyczne, ryzykowne i - naszym zdaniem - niewarte niewielkich oszczędności, które daje.

SPO, zgodnie ze stanowiskiem Eurocontrol oraz wszelkimi standardami przyjętymi w europejskiej przestrzeni powietrznej, musi być rozwiązaniem stosowanym **jedynie doraźnie** w związku z brakiem pracowników, w nocy lub w okresie bardzo ograniczonego ruchu lotniczego. Kontrola ruchu lotniczego, jak większość zawodów obarczonych bardzo dużą odpowiedzialnością, **to praca w zespole**, w którym kontroler musi mieć możliwość skupienia się tylko na tym, co najważniejsze. W ten sposób unika się także ryzyka, że operacje będą zagrożone, jeśli u jedynej osoby na dyżurze dojdzie do pogorszenia stanu zdrowia.

Zwracamy uwagę na fakt, że PAŻP wykorzystuje nie tylko pracę SPO, ale też nierzadko nakazuje pracę w trybie LPO (Lone Person Operations), która jest sytuacją skrajnie niebezpieczną. Wielokrotnie spotykamy się z sytuacją, gdy fizycznie na terenie obiektu znajduje się **wyłącznie jeden kontroler ruchu lotniczego** zdolny do pełnienia służby. Nie przez 5 czy 10 minut, ale przez wiele godzin. W razie jakiegokolwiek niedyspozycji, wpływającej negatywnie na zdolność zapewniania służby, nie ma **żadnej innej osoby** mogącej przejąć stanowisko. Może to stanowić poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa pasażerów i załóg we wszystkich statkach powietrznych, za które odpowiedzialny jest dany kontroler ruchu lotniczego. Jednocześnie LPO z definicji nie pozwala na zastosowanie procedur związanych z Critical Incident Stress Management (Zarządzanie Stresem w Sytuacjach Kryzysowych), po incydencie krytycznym. W razie jego wystąpienia kontroler musi pracować dalej, co dramatycznie zwiększa szansę na wystąpienie następnego incydentu.

Praca w pojedynkę stanowi znaczący element ryzyka, jest czynnikiem stresogennym, zwiększa prawdopodobieństwo popełnienia przez kontrolera błędu i zwyczajnie może być niebezpieczne. Ma to miejsce szczególnie w dalece niedoskonałych warunkach, w jakich często przychodzi nam pracować, na stanowiskach zaprojektowanych z myślą o pracy wieloosobowej.

Wreszcie, praca w systemie SPO wielokrotnie zmniejsza możliwość wychwycenia popełnionego błędu i poprawienia go, co może być niebezpieczne nawet w małym ruchu i mieć niezwykle tragiczne konsekwencje (*vide*: katastrofa nad Überlingen). Należy dodać, że nie bez przyczyny w kokpitach samolotów pasażerskich pracuje dwóch pilotów, którzy wspólnie dbają o bezpieczeństwo lotu.

P.o. Prezesa PAŻP twierdzi, że bierze na siebie ogromną odpowiedzialność podejmując decyzję o wprowadzeniu SPO. Nie dźwiga jej jednak sam, gdyż jej konsekwencje ponoszą głównie szeregowi kontrolerzy ruchu lotniczego. Ponadto, kontrolerom odbiera się możliwość decydowania o przejściu w tryb pracy SPO, narzucając takie decyzje odgórnie. Już obecnie pracą w SPO dotknięci są użytkownicy przestrzeni powietrznej, m.in. general aviation i szkoły lotnicze. Zaplanowane loty muszą być ograniczane lub odwoływane ze względu na zmniejszone możliwości obsługi natężenia ruchu przez tylko jednego kontrolera.

Wzywamy kierownictwo, aby dołożyło wszelkich starań, by praca w trybie SPO we wszystkich organach kontroli ruchu lotniczego była wykorzystywana jedynie sporadycznie i w ostateczności, a jej wprowadzenie odbywało się z poszanowaniem wszystkich procedur bezpieczeństwa. Wyrażamy swój stanowczy sprzeciw wobec wprowadzania oszczędności kosztem bezpieczeństwa.

Związek Zawodowy Służby Informacji Powietrznej FIS

Podkarpacki Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego

Gdański Związek Zawodowy Pracowników Kontroli Ruchu Lotniczego

Związek Zawodowy Kontrola Wieżowa

Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego

Związek Zawodowy Kontrolerów Lotniska Warszawa

Ogólnopolski Związek Zawodowy Służb Ruchu Lotniczego

Związek Zawodowy Pracowników Służb Ruchu Lotniczego

Związek Zawodowy Pracowników Technicznych PAŻP

Związek Zawodowy Pracowników Agencji Ruchu Lotniczego

Organizacja Zakładowa nr 3237 w PAŻP NSZZ „Solidarność”

Związek Zawodowy Pracowników Służb PAŻP