

System Bezpieczeństwem amerykańsku

Zarządzania po



W poprzednim felietonie na temat pogarszającej się kondycji lotnictwa wspomniałem, że w zasadzie wszystkie ośrodki kontroli ruchu lotniczego, a już na pewno w USA, mają kłopoty z obsadą. Wydawać się to może dziwne, ponieważ kontrolerzy na całym świecie są grupą zawodową, która doskonale zarabia i, choćby tylko z tego powodu, podczas każdej rekrutacji zgłaszają się tysiące chętnych do pracy. Postanowiłem zgłębić ten temat, a zmotywował mnie do tego artykuł z sierpnia tego roku w gazecie, w której nigdy nie spodziewałbym się go znaleźć, a mianowicie w [The New York Times](#)! Tytuł, w wolnym tłumaczeniu, grzmiał, że „niebezpieczne zbliżenia pomiędzy samolotami zdarzają się znacznie częściej, niż dotychczas sądzono”. Opierając się na rezultatach badań przeprowadzonych przez własnych dziennikarzy gazeta podała, że w ostatnim roku odnotowano w USA 300 takich przypadków. Tylko w lipcu 2023 r. było ich 46. Autorzy artykułu wskazali, że liczba ta wzrosła na przestrzeni 10 lat ponad dwukrotnie dodając, że chociaż od 2009 r. nie było w Stanach żadnego wypadku z udziałem samolotu pasażerskiego, to należy spodziewać się, iż wkrótce to się może zmienić. Podnosząc dramaturgię przekazu stwierdzili, że nie będzie to jeden wypadek, ale być może wiele, a „znaczącą częścią problemu są niekompetentni kontrolerzy ruchu lotniczego”. Z kolei, [Business Insider](#), powołując się na efekty tego dziennikarskiego „dochodzenia” uspokaja swoich

czytelników pisząc, że Federalna Administracja Lotnictwa (FAA) zatrudniła w ostatnim czasie 1500 osób mających wkrótce zasilić liczbę 2600 już uczących się zawodu, co powinno poprawić sytuację za trzy lata! Nie jest to zbyt pocieszające, jeśli wziąć pod uwagę podawane w artykule dane, które mówią, że na 313 ośrodków ruchu lotniczego w USA, tylko trzy mają pełną obsadę, a Centrum w Nowym Jorku ma zaledwie 50% potrzebnego personelu. Dziennikarskie śledztwo nie doprowadziło jednak do żadnej konkluzji dotyczącej powodu tego stanu rzeczy i nie dowiemy się z niego, jaki to pomór spadł na amerykańskich kontrolerów w ciągu minionej dekady.

Może w wyjaśnieniu tej zagadki pomogłoby przyjrzenie się sposobom naboru chętnych do tej pracy? W Kanadzie i Europie osoby starające się o przyjęcie na szkolenie kontrolerów obowiązuje trzystopniowy test nazywany [FEAST](#) (First European Air Traffic Controller Selection Test), który ma za zadanie ocenić, czy kandydat posiada umiejętności, jakich oczekuje się u przyszłego kontrolera. W USA obowiązywał podobny egzamin, nazywany [ATSA](#) (Air Traffic Skills Assessment). Jak możemy o nim przeczytać na oficjalnej stronie FAA, jest to „podstawowy test umiejętności składający się z wielu podtestów mających na celu ocenę umiejętności i atrybutów niezbędnych do efektywnej pracy, w charakterze kontrolera ruchu lotniczego. Ocenia się między innymi zdolność podejmowania decyzji, świadomość przestrzenną, wielozadaniowość i pamięć roboczą. Wynik testu jest jednym z wielu czynników decydujących o wyborze najlepszych kandydatów na stanowiska kontrolerów ruchu lotniczego.”

Uważny czytelnik powinien zwrócić uwagę na ostatnie zdanie cytowanego zapisu. Podpowiada ono, że podczas naboru do tego zawodu istotne są jeszcze jakieś inne, nie wymienione w tekście, czynniki. I tu wkraczamy na grząski grunt niepoprawności politycznej, bo dochodzimy do zagadnienia, o którym niedobrze jest mówić. Chodzi oczywiście o tzw.

równouprawnienie, w europejskiej części świata nastawione głównie na kwestię płci, natomiast w Ameryce na duże zróżnicowanie rasowe. Jak wiemy, jednym z elementów globalnego resetu, który obserwujemy w Europie, jest całkowite wymieszanie etniczne i postępujący zanik przedstawicieli, dominującej tu do niedawna, białej rasy. Amerykanie, właściwie, mają ten etap już za sobą. Ale i tam, przez wiele lat, kontrolerami ruchu lotniczego byli przede wszystkim ludzie o białym kolorze skóry. Nie będę w tym miejscu dochodził powodów, dla których tak się działo, zresztą nie tylko w tamtej części świata. Jako ciekawostkę dodam, że w krajach arabskich, stojących na ropy naftowej, przez kilkadziesiąt lat zatrudniano kontrolerów z Europy, tej starej Europy. Taką mieli tam fantazję, a kto bogatemu zabroni? W USA, w roku 2012, prezydent Barack Obama uznał jednak, że tak dłużej być nie powinno i zlecił sekretarzowi Departamentu Transportu, którym był wówczas [Michael Huerta](#), zadanie zmiany tej, dotkliwej dla wielu, nierówności społecznej. Ten, spisał się nienagannie i powołany przez niego zespół opracował „Analizę barier w procesie zatrudniania specjalistów kontroli ruchu lotniczego”. W wydanym wkrótce [oświadczeniu FAA](#), już w pierwszym zdaniu, można było przeczytać, że sekretarz Huerta „podjął historyczne zobowiązanie do przekształcenia Federalnej Administracji Lotnictwa w bardziej zróżnicowane i inkluzywne miejsce pracy, które odzwierciedla, rozumie i odnosi się do różnorodnych klientów, którym służymy”. Tłumacząc na język zrozumiały, ludzie w FAA doszli do wniosku, że skoro pasażerowie linii lotniczych mają różne kolory skóry i są różnej płci, stan ten powinien być odzwierciedlony wśród zatrudnianych pracowników. Niewyjaśniony pozostaje udział w tym podejściu do pasażerów będących na przykład inwalidami, czyli według obowiązującej nowomowy osobami niepełnosprawnymi.

Z analizy wynikało jednoznacznie, że test ATSA stanowił barierę dla pewnych grup, bo umieszczona w nim kwalifikacja rasy i narodowości wykazywała, że najlepsze wyniki uzyskiwali

ludzie o białym kolorze skóry oraz Azjaci, i trend ten z roku na rok wzrastał. Test zaliczało zdobycie 70%, ale te dwie grupy plasowały się w czołówce otrzymujących powyżej 85%. Nawiasem mówiąc, podobne dysproporcje występowały przy porównaniu wyników w zależności od płci, uznano zatem, że test jest rasistowski i seksistowski. Już w roku 2014, FAA powiadomiła osoby, które w teście ATSA uzyskały powyżej 85%, że muszą przystąpić do nowego egzaminu o nazwie Ocena Biograficzna (Biographical Assessment). Był to internetowy test osobowości składający się ze 114 pytań. Pytano w nim o takie rzeczy, jak liczba dyscyplin sportowych uprawianych w szkole średniej, ilość godzin zaliczeniowych w trakcie nauki w dziedzinie sztuki, muzyki, tańca lub dramatu, zatrudnienie w ostatnich trzech latach itp.. W pierwszym roku obowiązywania nowego testu podeszło do niego 28 000 osób, z czego na praktykę w ośrodku szkolenia Oklahoma City zakwalifikowano zaledwie 2200. Portal stacji telewizyjnej *WAFF48* z Alabamy, powiązanej z *NBC*, opublikował wówczas artykuł „Nowa polityka zatrudniania kontrolerów ruchu lotniczego pod lupą”, w którym podano, że duża grupa kontrolerów pracujących w zawodzie od lat, poddała się z ciekawości temu testowi. Żaden z nich nie zdał.

Całą sprawę opisał w swym materiale konserwatywny magazyn [The Daily Signal](#), którego tytuł mówi sam za siebie – „Przy zatrudnianiu kontrolerów ruchu lotniczego FAA powinna brać pod uwagę umiejętności, a nie rasę”. Czemu służył ten nowy test i co w nim naprawdę oceniano? Wyjaśnienia udzielił Inspektor Generalny Departamentu Transportu, który odkrył, że FAA przekazywała prawidłowe odpowiedzi osobom zrzeszonym w tzw. [Krajowej Koalicji Czarnoskórych Pracowników FAA](#), które udostępniały je swym pobratymcom podchodzącym do egzaminu. Tego typu działanie jest oczywiście przestępstwem, ale nikt nie poniósł odpowiedzialności, a tylko zrezygnował ze stanowiska człowiek, który był wówczas wiceprzewodniczącym do spraw bezpieczeństwa i szkoleń technicznych w Organizacji Ruchu Lotniczego. Żeby było ciekawiej, wprowadzał w niej wtedy

System Zarządzania Bezpieczeństwem ([SMS](#)). Nie stała mu się żadna krzywda, bo dziś jest wiceprzewodniczącym do spraw bezpieczeństwa lotniczego w firmie [Inmarsat](#). Na bruk natomiast poszło kilka tysięcy osób, które zaliczyły test ATSA z najwyższymi notami. Przyjęto tych grających w koszykówkę oraz tańczących w szkołach średnich. Wiele jeszcze przed Amerykanami, skoro mają już u siebie 170 różnych płci. Wypadki zapewne nadejdą, skoro piszą o tym media głównego nurtu, chociaż moim zdaniem, nie będą za nie odpowiedzialni wyłącznie kontrolerzy, ale o tym pisałem i mówiłem już wiele razy.

[Sławomir M. Kozak](#)