

Stanowisko Zespołu do zgłoszenia nr 32/2011

„Niejasności prawne związane z VFR”

Zgłoszenie (opis problemu):

Zgłaszający zwrócił się do Zespołu o interpretację przepisów dotyczących „wykonywania lotów VFR w nocy w Polsce” oraz charakteru prawnego AIP Polska.

... Proszę o przeanalizowanie i wydanie jednoznacznej odpowiedzi na pytanie dotyczące statusu prawnego AIP Polska. Według tego, co coraz częściej się słyszy w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego jest to informator a nie akt prawny. Między aktami prawnymi, a AIP Polska występują różnice, co powoduje bałagan, ponieważ nikt tak naprawdę do końca nie wie na czym polegać przygotowując operacje lotnicze. Ponadto proszę o odpowiedź na następujące pytanie. Czy można zgodnie z prawem wykonywać lot nocny VFR w Polsce, a jeżeli tak, to:

- 1. na podstawie jakich przepisów,*
- 2. w jakich przestrzeniach powietrznych,*
- 3. według jakich minimów.*

Wstępna ocena Zespołu

W zakresie kompetencji Zespołu nie leży wydawanie ocen prawnych, czy interpretacji obowiązujących przepisów. Dlatego też zgłoszenie potraktowano jako zwrócenie uwagi na problem regulacji prawnej dotyczącej wykonywania lotów VFR w nocy. Ze zgłoszenia zdaje się jednak wynikać, iż zgłaszający odczuwa niejednoznaczność regulacji prawnej jako nieprawidłowość będącą potencjalnym zagrożeniem bezpieczeństwa. W konsekwencji Zespół postanowił przekazać sprawę Prezesowi Urzędu Cywilnego celem zajęcia stanowiska w sprawie.

Jak się wydaje, geneza problemu ma swoje źródło w zmianie stanu prawnego dotyczącego zasad ruchu lotniczego i przyjętej w 2008 techniki legislacyjnej.

Na gruncie przepisów prawnych obowiązujących do 2008 r. sprawa była dość klarowna. Obowiązywało **rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r.** w sprawie szczegółowych technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz.U. Nr. 44, poz. 414)

Załącznik do w/w rozporządzenia zawierał przepisy krajowe, które powstały na podstawie zaleceń i norm ICAO zawartych w Załączniku 2 ICAO. Jeśli idzie o loty nocne VFR obowiązywał punkt 4.3 Rozdziału 4

4.3. Loty VFR mogą być wykonywane między zachodem a wschodem słońca z zachowaniem poniższych przepisów:

- a) z dala od chmur i z widocznością terenu lub światła w terenie;*
- b) przy rzeczywistych prędkościach powietrznych nie większych niż 300 km/h;*

c) nie wyżej niż 3.050 m (10.000 ft) AMSL, gdy bezwzględna wysokość przejściowa jest mniejsza niż ta wartość, to zamiast tych wartości przyjmuje się FL 100;

d) z wyjątkiem startów i lądowań nie niżej niż:

1) 300 m nad przeszkodami - na samolotach;

2) 200 m nad przeszkodami - na śmigłowcach;

e) w warunkach meteorologicznych ujętych w tabeli 3-1, lecz bez zmniejszenia minimum widzialności ujętych w tej tabeli pod lit. a) i b).

Wspomniane wyżej rozporządzenie straciło moc, w wyniku Nowelizacji ustawy Prawo lotnicze wynikającej z ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Wydając nowy akt prawny dotyczący ruchu lotniczego ustawodawca przyjął odmienną technikę. **Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 lutego 2008 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego** (Dz. U. Nr 37, poz. 203) odsyła tylko do norm i zaleceń zawartych w Załączniku 2 ICAO (**§ 1 Przepisy ruchu lotniczego określają normy zawarte w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r.**)

Zatem, zamiast szczegółowo inkorporować normy i zalecenia ICAO poprzez ich zapisanie i opublikowanie jako przepisów krajowych, z uwzględnieniem zasad polskiego porządku prawnego oraz specyfiki ruchu lotniczego w Polsce, postanowiono po prostu odesłać do Załącznika 2 ICAO.

W punkcie 4.3. Załącznika 2 ICAO znajduje się następujący zapis:

Loty VFR między zachodem a wschodem słońca lub w każdym innym okresie pomiędzy zachodem i wschodem słońca, ustalonym przez właściwą władzę ATS, wykonywane są zgodnie z warunkami określonymi przez tą władzę.

Problem w tym, że chociaż § 2 wspomnianego rozporządzenia z 6 lutego 2008 r. stanowi, iż „kompetencje i obowiązki „właściwej władzy ATS”, o której mowa w Załączniku 2 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, wykonuje instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego wyznaczona na podstawie odrębnych przepisów”, to trudno uznać, aby decyzja tej władzy mogła być uznana za akt prawa powszechnie obowiązującego – wyznaczający granice minimów w lotach VFR w nocy – nawet jeśli jest publikowany w AIP.

Podsumowanie:

Wobec istotnych wątpliwości przedstawionych przez zgłaszającego, a związanych z regulacją prawną lotów VFR w nocy, Zespół postanowił zwrócić się ze stosownym zapytaniem w tym zakresie do Prezesa ULC oraz Prezesa PAŻP, przekazując niniejszą ocenę celem zajęcia stanowiska.

Dodatkowo należy zwrócić uwagę, że podobny problem zdaje się dotyczyć regulacji prawnej w zakresie tzw. minimów widzialności i odległości od chmur dla lotów z widocznością (w załączeniu tabelka z 2004 r. oraz Załącznika 2) **odnośnie warunków wykonywania lotów VFR przy widzialności mniejszej niż 1500 m** (zob. **, „jeżeli tak ustaliła właściwa władza ATS”).

Dz.U.04.44.414 (rozporządzenie z 2004 r.)

Minima widzialności i odległości od chmur dla lotów z widocznością podane są w tabeli 3-1.

Tabela 3-1. Minima widzialności i odległości od chmur dla lotów z widocznością
(patrz ust. 4.1.)

| Klasa przestrzeni powietrznej | A***BCDE | F G | |
|----------------------------------|--|--|---|
| | | Powyżej 900 m (3.000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1.000 ft) nad terenem - w zależności co jest wyższe | Na i poniżej 900 m (3.000 ft) AMSL lub 300 m (1.000 ft) nad terenem - w zależności co jest wyższe |
| Odległość od chmur | Pozioma - 1.500 m Pionowa - 300 m (1.000 ft) | Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi | |
| Widzialność w locie | 8 km na i powyżej 3.050 m (10.000ft) AMSL* 5 km poniżej 3.050 m (10.000 ft) AMSL* | 5 km** | |

* Gdy względna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3.050 m (10.000 ft) AMSL, to zamiast tych wartości należy używać FL 100.

** Można wykonywać loty:

a) przy zmniejszeniu widzialności w locie do 1.500 m:

1) z prędkościami, przy których będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji, lub

2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu w zasadzie będzie małe, np. w obszarach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach,

b) na ŚMIGŁOWCACH przy widzialności w locie mniejszej niż 1.500 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością, przy której będzie wystarczająco zapewniona możliwość zauważenia we właściwym czasie innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, aby uniknąć kolizji.

*** Minima VMC w przestrzeni powietrznej klasy A są wskazówką dla pilotów, lecz nie oznacza to, że loty VFR w przestrzeni klasy A są dozwolone.

Uwaga.- Patrz ust. 4.3. dotyczący lotów VFR wykonywanych między zachodem a wschodem słońca.

Aneks 2 ICAO (rozporządzenie z 2008)

Załącznik 2 – Przepisy ruchu lotniczego

Rozdział 3

Tabela 3-1*
Minima widzialności i odległości od chmur w VMC
(patrz punkt 4.1)

| Zakres wysokości | Klasa przestrzeni powietrznej | Widzialność w locie | Odległość od chmur |
|--|-------------------------------|---------------------|--|
| Na i powyżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL | A*** B C D E F G | 8 km | Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft) |
| Poniżej 3 050 m (10 000 ft) AMSL i powyżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub powyżej 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, co jest wyższe | A*** B C D E F G | 5 km | Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft) |
| Na i poniżej 900 m (3 000 ft) AMSL lub 300 m (1 000 ft) nad terenem – w zależności od tego, co jest wyższe | A*** B C D E | 5 km | Pozioma – 1 500 m Pionowa – 300 m (1 000 ft) |
| | F G | 5 km** | Z dala od chmur i z widocznością powierzchni ziemi |

* Gdy względna wysokość przejściowa jest mniejsza niż 3 050 m (10 000 ft) AMSL, to zamiast tych wartości należy używać FL 100.

** Jeśli tak ustaliła właściwa władza ATS można wykonywać loty:

a) przy zmniejszeniu widzialności w locie do nie mniej niż 1 500 m:

- 1) z prędkościami, które w warunkach przeważającej widzialności wystarczająco zapewnią możliwość zauważenia innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji, lub
- 2) w warunkach, w których prawdopodobieństwo spotkania innego ruchu będzie zaniedbnie małe, np. w strefach o małej intensywności ruchu oraz w czasie wykonywania prac agrolotniczych na małych wysokościach,

b) można zezwolić na loty ŚMIGŁOWCOW przy widzialności w locie mniejszej niż 1500 m, jeżeli wykonują manewry z prędkością, przy której będzie w wystarczającym stopniu zapewniona możliwość zauważenia, we właściwym czasie, innego ruchu lub jakichkolwiek przeszkód, w czasie wystarczającym, aby uniknąć kolizji.

*** Minima VMC w przestrzeni powietrznej klasy A są wskazówką dla pilotów i nie oznaczają zgody na loty VFR w przestrzeni klasy A.