



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Grzegorz Kruszyński

ULC-LEP-2/025-0019/01/11

AEROKLUB POLSKI ZARZĄD
wpłynęło dnia *20.11.2011*
l.dz. *3384*

Warszawa, 2011.11. *16*

Pan

Włodzimierz Skalik

Prezes Aeroklubu Polskiego

Ul. 17 Stycznia 39

00-906 Warszawa



Szanowny Panie Prezede

W nawiązaniu do pisma L.dz.324/sekr/2011 Aeroklubu Polskiego (AP), uprzejmie informuję, że w ocenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) wniosek AP dotyczący zgłoszenia odstępstwa od wymogów Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz. U. z 1959 r. Nr 35, poz. 212 i 214, z późn. zm.) i dodanie w tym zakresie odpowiedniej zmiany w projekcie rozporządzenia w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej, nie może zostać uwzględniony.

Wnioskowane odstępstwo od wymogów pkt 3.6.1 t. II ww. Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym skutkowałoby tym, że szybowce poruszające się w przestrzeni powietrznej klasy G mogłyby używać radiostacji typu RS-6101 pracujących w ograniczonym zakresie częstotliwości 122,2 – 122,9 MHz, z dodaną częstotliwością ratunkową,

W ocenie ULC, powyższe negatywnie wpłynęłoby na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, gdyż ww. radiostacje typu RS-6101 nie mają możliwości komunikowania się z organami służb ruchu lotniczego, których radiostacje pracują w zakresie częstotliwości 117,975 – 137 MHz. Tym samym, nie będą one w stanie odbierać m. in. ostrzeżeń dotyczących warunków meteorologicznych.

Jednocześnie, uprzejmie informuję, iż zgodnie z dotychczasową wiedzą ULC jedynym krajem, który zgłosił odstępstwo od wymogu zawartego w pkt 3.6.1 t. II ww. Załącznika 10 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym jest Zjednoczone Królestwo Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej. Dodatkowo procedowany projekt rozporządzenia Komisji w sprawie ujednoliconych europejskich przepisów ruchu lotniczego - SERA (*Standardised European Rules of the Air*), w zakresie dotyczącym przestrzeni powietrznej klasy G przewiduje zapewnienie dwustronnej łączności podczas wykonywania

lotów zgodnie z przepisami IFR, co wydaje się podważać twierdzenie dotyczące planów EASA – zawarte w ww. wniosku AP.

Na marginesie należy zauważyć, iż analiza art. 37 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wskazuje, że Załączniki do niej stanowią uchwały mające na celu „ujednolicanie” przepisów poszczególnych państw – stron Konwencji, nie zaś ich zastąpienie. Ponadto art. 38 przewiduje wprost konieczność informowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) o różnicach zachodzących pomiędzy przepisami krajowymi i stosowaną praktyką, a normami określonymi w Załącznikach.


W związku z powyższym, uchwały ICAO nie zawierają norm samowykonalnych, a tym samym nie może być do nich zastosowany przepis art. 91 ust. 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej. To powoduje, że Załączniki do Konwencji – także Załącznik 10 - nie podlegają bezpośredniemu stosowaniu w polskim porządku prawnym.

Dla poparcia powyższego stanowiska posłużyć się można opinią Rady Legislacyjnej z dnia 30 września 1998 r., która wyraźnie wskazała, że Załączniki do Konwencji wymagają transponowania do polskiego prawa.

Jednocześnie uprzejmie informuję, że Załącznik 10 do Konwencji został transponowany do polskiego prawa rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 26 marca 2009 r. w sprawie szczegółowych zasad działania telekomunikacji lotniczej (Dz. U. Nr 58, poz. 479), natomiast tekst Załącznika jest publikowany w Dzienniku Urzędowym Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 3 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze. Rozwiązanie to pozwala uniknąć zaistnienia potencjalnie niebezpiecznych sytuacji w zabezpieczeniu żeglugi powietrznej spowodowanych rozbieżnościami pomiędzy często aktualizowanym Załącznikiem 10, a polskim ustawodawstwem.

Biorąc pod uwagę powyższe, brak jest podstaw do uwzględnienia wniosku AP, o którym mowa na wstępie niniejszego pisma.

z poważaniem


PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Grzegorz Kruszyński