



AEROKLUB POLSKI

POLSKI ZWIĄZEK SPORTU LOTNICZEGO

członek

Fédération Aéronautique Internationale



SIEDZIBA:
UL.17 STYCZNIA 39
00 - 906 WARSZAWA
KONTO: Deutsche Bank 84 1910 1048 2214 9911 5663 0001

NIP 526-030-03-45
REGON 007026161
KRS 0000122672

TELEFONY: +48 22 826 76 70
+48 22 826 88 91
+48 22 55 67 300
FAXY: +48 22 826 02 43; 826 63 33; 826 58 84
EMAIL: biuro@aeroklubpolski.pl
WWW: <http://www.aeroklubpolski.pl>

Warszawa, dnia 11 maja 2012 r.

Sz. P.

Tomasz Kądziołka

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Dotyczy ULC-LEP-1/0230-0018/01/10 w zakresie certyfikacji AOC na szybowcach

Szanowny Panie Prezesie,

w imieniu Aeroklubu Polskiego zgłaszamy stanowczy sprzeciw odnośnie projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w *sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych oraz obowiązków ich użytkowników* w zakresie dotyczącym wykonywania lotów szybowcowych z pasażerami.

Projekt przygotowany przez Urząd Lotnictwa Cywilnego – w szczególności Załącznik 1 do projektu - zrównuje wymagania stawiane usługom lotniczym (AWC) wykonywanym przy użyciu samolotów czy śmigłowców z lotami pasażerskimi na szybowcach (i balonach). Wymaganie zatrudnienia na etacie pilotów oraz 5 kierowników (w tym kierownika operacji naziemnych), wprowadzenia instrukcji operacyjnej czy utrzymywania systemu zarządzania bezpieczeństwem dla lotów szybowcowych z pasażerami jest zupełnie irracjonalne. Jedynym skutkiem przyjęcia takiej propozycji będzie wyłącznie stworzenie warunków do rozwoju szarej strefy, a więc spowoduje **drastyczny spadek poziomu bezpieczeństwa** lotów szybowcowych z pasażerami. Nie sposób utożsamiać usług lotniczych wykonywanych przy użyciu samolotów czy śmigłowców z lotami pasażerskimi na szybowcach. Loty takie wykonywane są z reguły nad lotniskiem, trwają zazwyczaj kilkanaście minut. Wprowadzanie nadmiernych wymagań dla takich lotów nie znajduje zatem żadnej podstawy ani z punktu widzenia bezpieczeństwa, ani z punktu wymagań międzynarodowych czy unijnych.

Co więcej, w uzasadnieniu przedmiotowego projektu brak jest jakiegokolwiek wyjaśnienia, dlaczego zaproponowano tak restrykcyjne i w żaden sposób nie przystające do szybowców przepisy. Układ i brzmienie proponowanych przepisów zdają się jednak wzorować na dokumentach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (EASA). Problem w tym, iż żadna z opublikowanych przez Europejską Agencję Lotnictwa Cywilnego **opinii** w zakresie przepisów operacyjnych (tzw. PART OPS) nie dotyczy lotów pasażerskich na szybowcach czy balonach. Poniżej przytaczamy cytaty z opinii EASA, a więc projektów rozporządzeń Komisji Europejskiej przygotowanych przez EASA dla Komisji:

Opinia EASA 04/2011, czerwiec 2011, PART OPS, Załączniki I do V – dotyczy wykonywania lotów komercyjnych na samolotach i śmigłowcach: „niniejsza opinia nie zawiera wymagań dla komercyjnego przewozu lotniczego przy użyciu szybowców, balonów oraz tzw. lotów lokalnych przy użyciu samolotów i śmigłowców”.

Opinia EASA 01/2012, luty 2012, PART OPS, Załącznik VI NCC i VII NCO – dotyczy operacji niekomercyjnych: „niniejsza opinia nie dotyczy wymagań dla komercyjnych lotów z pasażerami na szybowcach i balonach, ani lotów lokalnych” (punkt 5, s. 5); „opinia dotycząca pozostałych sekcji Załącznika IV Part CAT dla szybowców oraz balonów, jak i dla tzw. lotów lokalnych przy użyciu samolotów i śmigłowców będzie opublikowana w późniejszym okresie” (s. 3.).

Opinia EASA 02/2012, kwiecień 2012, PART SPO – prace lotnicze (*specialized operations*): „opinia dotycząca pozostałych sekcji Załącznika IV Part CAT dla szybowców oraz balonów, jak i dla tzw. lotów lokalnych przy użyciu samolotów i śmigłowców będzie opublikowana w późniejszym okresie” (s. 3.).

Jak wynika z powyższego, EASA nie zaproponowała żadnego projektu rozporządzenia KE w formie opinii końcowej, które miałyby regulować przewozy przy użyciu szybowców czy balonów. Wstępne propozycje takich przepisów przygotowane w EASA (dokumenty robocze NPA czy CRD) nie uzyskały zatem - na chwilę obecną - akceptacji ustawodawcy unijnego. Nie wiadomo również, czy i kiedy stosowne projekty zostaną opracowane.

Skoro więc brak jest na chwilę obecną konkretnych projektów unijnych dla lotów pasażerskich na szybowcach i balonach, to wykonywanie tych lotów – skoro już wymaga certyfikatu – powinno opierać się na krajowych przepisach gwarantujących konieczny poziom bezpieczeństwa. Przepisy te jednak powinny być proporcjonalne – dostosowane do rodzaju statków powietrznych i operacji.

Tymczasem proporcjonalność wymagań w projekcie ULC przedstawia się następująco: dla wykonywania **lotów z pasażerami na szybowcach** wymagane będzie – według Załącznika 1 do projektowanego rozporządzenia - m.in.

- stworzenie i administrowanie systemem zarządzania bezpieczeństwem (§ 1 p. 7),
- zatrudnienie pilotów na etacie (CERT.030),
- zatrudnienie osób funkcyjnych na umowę o pracę: kierownika odpowiedzialnego, kierownika operacji lotniczych, kierownika operacji naziemnych, kierownika CAMO, kierownika szkolenia oraz kierownika jakości – każdy z nich powinien posiadać co najmniej 5 lat doświadczenia zawodowego w lotnictwie i podlega akceptacji Prezesa ULC (CERT.090, dodatek 1 do CERT.090),
- opracowanie instrukcji operacyjnej (rozdział 4),
- opracowanie planu zarządzania kryzysowego (CERT.350),
- szkolenie przeciwpożarowe personelu (CERT.410),
- posiadanie na pokładzie szybowca NOTAM czy dokumentacji masy i wyważenia,
- przechowywanie dokumentacji do 3 lat.

Takie właśnie wymogi projektodawcy zaproponowali dla tych organizacji, które będą wnioskowały o wydanie certyfikatu na wożenie pasażerów przy użyciu szybowców. Trudno ich nie ocenić inaczej, jak będących zaprzeczeniem proporcjonalności.

Pozwolę sobie przypomnieć, że w trakcie prac legislacyjnych w Senacie nad Nowelizacją ustawy Prawo lotnicze, kiedy to (poprzedni) Prezes ULC zaproponował zniesienie wymagania certyfikacji dla wożenia pasażerów przy użyciu wiatrakowców, w imieniu Aeroklubu Polskiego zgłosiliśmy postulat zniesienia certyfikatów dla przewozów pasażerskich przy użyciu szybowców (które są wszak statkami o wiele prostszymi od wiatrakowców), cyt. za zapisem stenograficznym (2258) z 327. posiedzenia senackiej Komisji Gospodarki Narodowej w dniu 7 czerwca 2011 r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Grzegorz Kruszyński:

Chciałbym tylko zadeklarować bardzo silne poparcie dla poprawki, która zmieniałaby brzmienie art. 160 ust. 3 pkt 1. Przepis ten otrzymałby następujące brzmienie: wykonywanie działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego z wykorzystaniem samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, świadczenia usług lotniczych innych niż przewóz lotniczy z wykorzystaniem statków powietrznych, dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu (...) Proponowana poprawka spowodowałaby to, że w zakresie przewozu lotniczego certyfikacji podlegałaby działalność wykonywana przy pomocy samolotów, śmigłowców, balonów i szybowców, co nie wprowadza dużej zmiany, zaś w zakresie świadczenia usług lotniczych innych

niż przewóz lotniczy certyfikacji podlegałyby tylko działalność wykonywana z wykorzystaniem statków powietrznych - i tu jest ograniczenie - dla których wymagane jest świadectwo zdatności do lotu. Oznacza to, że certyfikacji podlegają tylko te statki powietrzne, które są klasyfikowane przez ICAO i objęte międzynarodowymi przepisami, a lotnie, parolotnie, samoloty ultralekkie, nawet należące do kategorii specjalnej, objęte są tylko przepisami krajowymi (...)

Naszym zdaniem propozycja poprawki - i dlatego silnie ją popieramy - ma przede wszystkim charakter porządkujący, a ponadto zmierza do liberalizacji i aktywizacji indywidualnej działalności gospodarczej w lotnictwie i nie ma, naszym zdaniem, żadnego ujemnego wpływu na zakres bezpieczeństwa z uwagi na brak odrębnych przepisów dotyczących działalności gospodarczej i usługowej wykonywanej z wykorzystaniem tak zwanych lekkich statków powietrznych. Dziękuję bardzo.

Prezes Zarządu Aeroklubu Polskiego Włodzimierz Skalik:

...proponowane zawężenie jest korzystne w odniesieniu do działalności wykonywanej na tych urządzeniach, które zostały w ten sposób wyłączone, jednak chcielibyśmy przekonać szanownego pana prezesa i wnioskodawców do tego, by wyłączyć również szybowce, bo wydaje się, że certyfikowanie działalności usługowej wykonywanej na szybowcach jest równie, a nawet bardziej wątpliwe niż w odniesieniu do tych statków powietrznych, które zostały wyłączone w tej propozycji poprawki.

Przewodniczący Jan Wyrowiński:

Panie Prezesie, czy co do szybowców...

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Grzegorz Kruszyński:

Szybowce rzeczywiście są statkami powietrznymi klasyfikowanymi w ramach ICAO, czyli wymagane jest świadectwo zdatności do lotu. W oryginalnej poprawce, którą zaprezentowałem, działalność gospodarcza zarówno w zakresie przewozów, jak i usług dotyczyłaby również działalności wykonywanej z wykorzystaniem szybowców. A ponieważ szybowce i tak podlegają przepisom międzynarodowym, wyłączenie spod certyfikacji tylko w obszarze krajowym powodowałoby trudne do przewidzenia skutki w przyszłości, gdyby działalność szybowcową objęto... lub zmieniono co do niej wymagania. Generalnie zgadzam się z tym, że szybowce mają, że tak powiem... Można zastosować mniejsze wymagania, a wykorzystanie szybowców jest znacznie... No, mają znacznie mniejszy potencjał. I akurat w przypadku szybowców sugerowałbym... **Złagodzenie jest, tak to widzę, możliwe do osiągnięcia poprzez odpowiednie dostosowanie wymagań certyfikacyjnych - chodzi o wymagania dotyczące tego, co rzeczywiście będzie można zrealizować przy pomocy szybowców** - sugerowałbym jednak nie wyłączać ich jako statków klasyfikowanych na poziomie ICAO.

Wobec takiej argumentacji Prezesa ULC, Senat uchwalił poprawkę certyfikacji lotów z pasażerami przy użyciu szybowców. Niestety, deklaracja Pana Prezesa Kruszyńskiego złożona w Senacie odnośnie „odpowiedniego dostosowania” wymagań certyfikacyjnych dla lotów szybowcowych nie została zrealizowana w przedłożonym projekcie rozporządzenia.

Mając na uwadze powyższe, **wnosimy o wyłączenie z zakresu regulacji Załącznika 1 projektowanego rozporządzenia lotów przy użyciu szybowców**. Wszak lot szybowcem możliwy jest wyłącznie z jednym pasażerem, dlatego też wymagania powinny być takie same, jak w przypadku lotu szybowcem bez pasażera. Innymi słowy, od organizacji wnioskującej uzyskanie certyfikatu AOC dla komercyjnych lotów szybowcowych, powinno się wymagać wyłącznie wykazania, że zapewnione jest:

- 1) spełnienie wymogów operacyjnych (bezpiecznej eksploatacji) dla lotów szybowcowych, zapisanych w załączniku 2 do projektowanego rozporządzenia,
- 2) wykonywanie lotów przez pilotów posiadających uprawnienie do lotów z pasażerami (PART FCL 205.S SPL Rozporządzenia 1178/2011) lub uprawnienie instruktorskie,
- 3) dodatkowe ubezpieczenie pasażerów (rozporządzenie 785/2004).

Jeżeli jednak Urząd Lotnictwa Cywilnego uważa, że konieczne jest wprowadzenie dodatkowych wymagań dla wykonywania lotów z pasażerami na szybowcach i balonach, wówczas wnosimy o zorganizowanie **spotkania roboczego** z udziałem przedstawicieli środowiska lotniczego.

Podtrzymujemy także dotychczasowe stanowisko Aeroklubu Polskiego, że dla wszystkich kategorii lotów pasażerskich nie regulowanych przepisami UE, aż do czasu uchwalenia tych przepisów (a nie ich projektów), wymagania powinny być regulowane proporcjonalnymi przepisami krajowymi. W konsekwencji wnosimy o to, aby rozważyć w odniesieniu do:

- 1) lotów szybowcowych,
- 2) lotów balonowych,
- 3) lotów lokalnych na samolotach i śmigłowcach (po wejściu w życie PART-OPS) regulę, że posiadacz ważnego certyfikatu uprawniającego do szkolenia na danym statku powietrznym (FTO) spełnia wymagania niezbędne dla uzyskania certyfikatu AOC, uprawniającego do wykonywania lotów z pasażerami na tych statkach powietrznych.

Sam certyfikat AOC mógłby być wydawany posiadaczowi ważnego certyfikatu FTO po wykupieniu dodatkowego ubezpieczenia wymaganego przepisami UE i zapewnieniu, że loty pasażerskie będą wykonywane przez uprawniony personel.

Na wypadek, gdyby Urząd Lotnictwa Cywilnego nie zamierzał jednak zmienić projektowanych wymagań, wnosimy o dodanie w Ocenie Skutków Regulacji, punkcie 4 „wpływ na konkurencyjność przedsiębiorców” zapisu o brzmieniu:

W ocenie Aeroklubu Polskiego, wprowadzenie niniejszego rozporządzenia uniemożliwi wykonywanie legalnych lotów z pasażerami na szybowcach. Nadmierne i restrykcyjne wymagania, zupełnie nie odpowiadające specyfice lotów na szybowcach zniechęcają do działań mających na celu uzyskanie przez organizacje lotnicze wymaganego Prawem lotniczym certyfikatu do wykonywania lotów na szybowcach za wynagrodzeniem. W konsekwencji powstanie potencjalna szara strefa, co może skutkować drastycznym obniżeniem poziomu bezpieczeństwa lotniczego.

Z poważaniem
dr Piotr Kasprzyk
Dyrektor ds. regulacji prawnych
Aeroklub Polski