



AEROKLUB POLSKI

POLSKI ZWIĄZEK SPORTU LOTNICZEGO

członek

Fédération Aéronautique Internationale



SIEDZIBA:
ul.17 STYCZNA 39
00 - 906 WARSZAWA
NIP 526-030-03-45
REGON 007026161
KONTO: Deutsche Bank 84 1910 1048 2214 9911 5663 0001

TELEFONY: Prezes: +48 22 826 76 70
Sekretarz Generalny: +48 22 826 76 70
Centrala: +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 18 kwietnia 2012 r.

Sz. P.

Tomasz Kądziołka

p.o. Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

dot. ULC-LEP-2/0230-0006/02/12

Uwagi Aeroklubu Polskiego do projektu *rozporządzenia MTBiGM w sprawie wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego*

Szanowny Panie Prezesie,

W pierwszej kolejności pragniemy poprzeć stanowisko zawarte w wystąpieniu Krajowego Towarzystwa Lotniczego AOPA Polska z dnia 1 kwietnia 2012 r., które dotyczyło przedmiotowego projektu. W pełni zgadzamy się z oceną, że projekt rozporządzenia w sposób nieuzasadniony zaostrza regulacje krajowe i międzynarodowe, które dotyczą warunków oraz procedur wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego. W szczególności dotyczy to proponowanych przez ULC wymogów, aby użytkownik każdorazowo wpisywał lotnisko użytku wyłącznego do swojej instrukcji operacyjnej, czy też wymogu zgłaszania zarządzającemu lotniskiem planu lotu z wyprzedzeniem 24 godzinnym.

I.

Przyjęcie propozycji zawartych w projekcie będzie równoznaczne z tym, że w praktyce właściwie nie będą odbywały się loty handlowe na lotniska użytku wyłącznego. W konsekwencji, „zmiana oczekiwana szczególnie przez lotnictwo ogólne” (z uzasadnienia projektu Nowelizacji) przyjęta na poziomie ustawy, zostanie zniweczona przez rozporządzenie. Rozporządzenie, które środowisko lotnicze będzie zapewne kwestionować, powołując się chociażby na wytyczne do jego wydania rozporządzenia. Ustawodawca nakazał bowiem kierować się wyłącznie „wymaganiami wynikającymi z przepisów międzynarodowych i prawa UE, w tym przepisów w zakresie bezpiecznego i nienaruszającego reguł wykonywania lotów”.

Dlatego też – dla zapewnienia zgodności rozporządzenia z ustawą – konieczne jest aby każde wymaganie przewidziane projektowanym rozporządzeniem miało swoje uzasadnienie w przepisach międzynarodowych i prawa UE. Tymczasem większość projektowanych wymogów nie ma odniesienia w tych przepisach.

Mając na uwadze powyższe, wnosimy o ponowne opracowanie przedmiotowego projektu tak, aby jego zapisy odnosiły się wyłącznie do istniejących wymogów międzynarodowych i prawa UE dotyczących wykonywania lotów czarterowych i lokalnych.

II.

Podkreślenia wymaga, że **tylko w odniesieniu do lotów czarterowych oraz lokalnych zasadne jest, aby rozporządzenie określało „warunki i procedury”** wykonywania lotów z lotnisk użytku wyłącznego. Są to bowiem loty handlowe (przewóz pasażerów), które na mocy Nowelizacji ustawy Prawo lotnicze zostały jednoznacznie dopuszczone na lotniskach użytku wyłącznego. Pozostałe loty (niehandlowe) podlegają zaś ogólnym „warunkom i procedurom” wynikającym z rozporządzenia wykonawczego z art. 159 ust. 1 ustawy (tzw. PL-6).

Co więcej, szczegółowe warunki czy procedury wykonywania lotów czarterowych i lokalnych zawarte są w przepisach EU-OPS i JAR-OPS, zatem rozporządzenie wykonawcze może tylko sprecyzować niektóre z obowiązków wynikających z tych przepisów w odniesieniu do lotnisk użytku wyłącznego.

Niezwykle istotne jest to, że procedowane obecnie przez EASA i Komisję Europejską nowe przepisy dotyczące procedur operacyjnych dla lotów handlowych (pasażerskich) przewidują, iż określone loty lokalne nie będą podlegały wymogom UE, lecz przepisom prawa krajowego. Zgodnie z **Opinią EASA 4/2011 i projektem Rozporządzenia Komisji ... ustanawiającego wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 przewiduje się, że „ następujące operacje CAT nie podlegają zgodności z załącznikiem III i IV:**

(a) przewóz pasażerów zgodnie z przepisami wykonywania lotu z widocznością (VRF), rozpoczynający się oraz kończący się na tym samym lotnisku/miejscu obsługi oraz o maksymalnej długości 30 minut lub w ramach lokalnego obszaru określonego przez właściwą władzę, wykonywany za pomocą:

(i) jednosilnikowych samolotów ze śmigłem, o maksymalnej certyfikowanej masie startowej wynoszącej 2000 kg lub mniej lub przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota; lub
(ii) jednosilnikowych śmigłowców i przewożących maksymalnie sześć osób, w tym pilota; pod warunkiem, że całkowita maksymalna liczba wylatanych godzin w ramach takiej operacji ograniczona jest do 30 godzin w roku kalendarzowym dla statku powietrznego.”

Warunki wykonywania powyższych lotów (tj. lotów lokalnych) przy użyciu samolotów/śmigłowców pozostawione będą zatem gestii ustawodawcy krajowego, podobnie jak dziś przepisom krajowym podlegają zasady wykonywania lotów lokalnych na innych statkach powietrznych (szybowce, balony).

Wydawałoby się, że przedmiotowe rozporządzenie „wykorzysta” szansę liberalizacji lotów lokalnych zamierzoną przez ustawodawcę unijnego i określi jednoznacznie warunki wykonywania takich lotów z lotnisk użytku wyłącznego. Tymczasem oceniany projekt odnosi się do EU-OPS w obecnym brzmieniu, choć przepisy te zostaną w niedługim czasie zmienione.

W konsekwencji wnosimy o:

1. **Wyłączenie z zakresu projektowanego rozporządzenia lotów innych niż handlowe,**
2. **Opracowanie odrębnego rozdziału, określającego „warunki i procedury” wykonywania z lotnisk użytku wyłącznego lotów lokalnych:**
 - a. **przy użyciu samolotów i śmigłowców wskazanych w art. 6 projektu przedstawionego w Opinii 4/2011 EASA (cyt.wcześniej)**
 - b. **przy użyciu pozostałych statków powietrznych (balony, szybowce, wiatrakowce, etc).**

Określenie „warunków i procedur” wykonywania z lotnisk użytku wyłącznego lotów lokalnych pozwoli na jednoznaczne wskazanie wymogów dla takich lotów. Spełnienie tych warunków – odpowiednich dla charakteru lotów lokalnych – pozwoli na uzyskiwanie certyfikatów na wykonywanie lotów lokalnych i upowszechnienie dobrych praktyk w tym zakresie. W ocenie Aeroklubu Polskiego przedmiotowe rozporządzenie nadaje się doskonale do tego, aby rozwiązać problem który od lat nie może być rozwiązany, to jest ustanowienie proporcjonalnych wymogów dla lotów lokalnych.

Odwołując się do prowadzonych w środowisku dyskusji proponujemy aby przedmiotowe rozporządzenie umożliwiło uzyskanie certyfikatu na loty lokalne dla tych wszystkich lotów, które nie podlegają (lub nie będą podlegały) przepisom UE, jeżeli użytkownik posiada już certyfikat uprawniający do szkolenia pilotów na danych statkach powietrznych (FTO). Jaka jest bowiem różnica – z punktu widzenia bezpieczeństwa - w wykonaniu lotu zapoznawczego z uczniem pilotem, czy lotu lokalnego z pasażerem? Ewentualnie można zaproponować, aby warunkiem uzyskania certyfikatu na loty lokalne przez posiadacza certyfikatu FTO było zagwarantowanie dodatkowego ubezpieczenia i opisanie zasad lotów lokalnych w instrukcji ośrodka szkolenia (np. prowadzenie list pasażerów).

III.

Odnosząc się do zasad dedykowanych lotom czarterowym, wnosimy o:

- 1) rezygnację z wymogu, aby każde lotnisko użytku wyłącznego wraz z procedurami było częścią instrukcji operacyjnej przewoźnika (§3.2). Przewoźnik ma obowiązek ustanowienia w instrukcji operacyjnej zasad wyboru lotnisk (OPS.1.295, OPS 1.1045 Dodatek 1 część 8) i wymaganie, aby wskazywał każde lotnisko z jakiego chce korzystać, jest niczym nieuzasadnione i niezrozumiałe;

- 2) rezygnację z „powtarzania” wymogów odnośnie minimów operacyjnych (§3.1.). Te bowiem wynikają wprost z EU-OPS i nie ma żadnego uzasadnienia, aby powtarzać je w rozporządzeniu, wprowadzając dodatkowe „obostrzenia”;
- 3) uwzględnienie, że zgodnie z ustawą Prawo lotnicze warunkiem wykonania lotu na lotnisko użytku wyłącznego jest wpisanie do rejestracji lotniska lub zgoda zarządzającego; w konsekwencji udostępnienie danych o lotnisku dla użytkowników może nastąpić wyłącznie po spełnieniu warunków z art. 54 ust. 3 ustawy (§ 5 i 6).;
- 4) zniesienie „warunku” wykonania lotu, polegającego na zgłoszeniu przez użytkownika do zarządzającego lotniskiem planu lotu. Wymóg ten nie tylko nie odpowiada realiom wykonywana lotów czarterowych, ale nie uwzględnia roli planu lotu. Plan lotu zgłasza się wyłącznie służbom ATS, więc jeśli służby te są na danym lotnisku, otrzymają stosowny plan. Skoro zaś projektowane rozporządzenie – jako warunek wykonania lotu – przewiduje „zapewnienie przez zarządzającego możliwości obsługi tych lotów” to oczywiste jest, że będzie wiedział o planowanym locie;

dr Piotr Kasprzyk
Dyrektor ds. regulacji prawnych
Aeroklub Polski

Do wiadomości:
Departament Lotnictwa MTBiGM