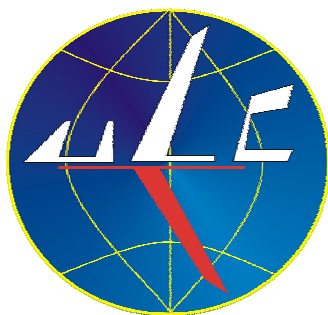




**Główne kierunki rozwoju
lotnictwa ogólnego
w Polsce
w latach 2007-2010**

Urząd Lotnictwa Cywilnego

Warszawa, sierpień 2007 r.

Główne kierunki rozwoju lotnictwa ogólnego w Polsce w latach 2007 – 2010

SPIS TREŚCI

CZĘŚĆ I - PRZEGLĄD LOTNICTWA OGÓLNEGO (GA) W POLSCE

WSTĘP

- I. Rola transportu w Strategii Rozwoju Kraju 2005-2015
- II. Systematyka i definicje działalności lotnictwa cywilnego GA
- III. Prace lotnicze
 - 1. Wprowadzenie
 - 2. Definicja prac lotniczych
 - 3. Szkolenie lotnicze jako usługa specjalistyczna
 - 4. Struktura rynku prac lotniczych AW w Polsce
- IV. Lotnictwo korporacyjne
 - 1. Definicja
 - 2. Uwarunkowania prawne
 - 3. Przykładowe uregulowania w wybranych państwach
 - 4. Lotnictwo korporacyjne w Polsce
- V. Lotnictwo sportowe i rekreacyjne
 - 1. Definicje i uwarunkowania prawne
 - 2. Lotnictwo sportowe i rekreacyjne w Polsce
 - 3. Prywatne statki powietrzne i rekreacja lotnicza
- VI. Zasoby ludzkie - stan pilotów na XI.2006 r.
- VII. Przemysł lotniczy dla lotnictwa ogólnego w Polsce
- VIII. Infrastruktura wspomagająca lotnictwo przeznaczenia ogólnego
 - 1. Stacje obsługi technicznej
 - 2. Lotniska, lądowiska i tzw. inne miejsca do startów i lądowań
 - 3. Ruch lotniczy w Polsce
- IX. Wnioski z przeglądu lotnictwa ogólnego (GA) w Polsce
- X. Informacja o stanie bezpieczeństwa lotniczego lotnictwa ogólnego GA w Polsce (1996-2006)

- XI. Oddziaływanie UE i EASA na GA w Europie i w Polsce
 - 1. Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrzna (SES)
 - 2. SESAR (Program Badan Zarządzania Ruchem Lotniczym w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej)
 - 3. European Aviation Safety Agency (EASA)
 - 4. Sprzęt lotniczy certyfikowany i niecertyfikowany przez EASA
 - 5. Wpływ EASA na GA
- XII. Podsumowanie postulatów przedstawionych na spotkaniach roboczych ze środowiskiem lotniczym w okresie 23.01.2007 - 20.02.2007.
- XIII. Wykaz materiałów wykorzystanych do opracowania strategii lotnictwa ogólnego (GA) w Polsce
- XIV. Wykaz załączników

CZĘŚĆ II - WPŁYW INNOWACJI I NOWYCH TECHNOLOGII

NA LOTNICTWO OGÓLNE (GA)

- I. Streszczenie
- II. Wprowadzenie
- III. Nawigacja
 - 1. Procedury podejść wg przyrządów w systemie GNSS
 - 2. Galileo
 - 3. EGNOS
 - 4. Publikacja i użycie tras wykorzystujących określone procedury nawigacyjne (P-RNAV/RNP-RNAV)
 - 5. Nowa generacja wyświetlaczy pokładowych (Liquid Crystal Displays – LCD; Head-Up Displays – HUD)
- IV. Nadzorowanie ruchu lotniczego
 - 1. System unikania kolizji (ACAS)
 - 2. Przyszły nadzór naziemny i powietrzny w oparciu o dane transmisji (TIS, ADS-B/C)
 - 3. Very Light Jet's (VLJs)
- V. Łączność
 - 1. Komunikacja i instrukcje ATS
- VI. Różne
 - 1. Technologia przyjazna dla środowiska
 - 2. Użycie symulatorów do szkolenia do licencji pilota prywatnego (PPL)
- VII. Podsumowanie

Główne kierunki rozwoju lotnictwa ogólnego w Polsce **w latach 2007 – 2010**

Zespół powołany Decyzją nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedstawia poniżej zalecenia, które mają celu poprawę sytuacji lotnictwa ogólnego (GA) w Polsce.

1. Zlikwidowanie barier administracyjnych wpływających negatywnie na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa ogólnego

Uzasadnienie: przedstawiciele środowiska lotnictwa ogólnego zwracają uwagę na wymogi certyfikacyjne prac lotniczych, które w ich ocenie są analogiczne jak komercyjnego transportu lotniczego. W związku z powyższym, postulują opracowanie nowych procedur dostosowanych do potrzeb i możliwości lotnictwa ogólnego. Wnoszą również o dokonanie przeglądu dokumentów związanych z certyfikacjami (wnioski, procedury, zgodność z przepisami UE) oraz rozszerzenie procesu konsultacji, w przypadku tworzenia nowych aktów prawnych lub procedur. Proponuje się także zaniechanie stosowania krajowych, ostrzejszych kryteriów niż te, które zawarte są w przepisach JAR-FCL 1 i 3, szczególnie w odniesieniu do wymagań na klasy badań lotniczych dla instruktorów szybowcowych, balonowych czy na samoloty UL.

Planowane działanie: nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (j.t. Dz. U. z 2006 r. nr 100, poz. 696) oraz nowelizacja następujących aktów wykonawczych:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603);

kolejno nowelizowane będą:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

2. Przekazanie przez ULC nadzoru nad niektórymi rodzajami lotnictwa ogólnego do organizacji sportowych

Uzasadnienie: nadzór nad niektórymi rodzajami sportów lotniczych (jak motolotnie, paralotnie, samoloty ultralekkie, spadochrony) w większości krajów UE prowadzony jest przez branżowe organizacje sportowe. Organizacje te sprawują kontrolę nad sprawami technicznymi, szkoleniem, rejestracją sprzętu i nad wydawaniem świadectw kwalifikacji. Reprezentanci lotnictwa ogólnego proponują wprowadzenie analogicznego modelu, również w naszym kraju. Jednak wspomniany nadzór – podobnie jak w krajach europejskich – powinien być prowadzony w uzgodnieniu z władzami lotniczymi. Dotyczy to szczególnie kwestii związanych z bezpieczeństwem lotniczym. W tym przypadku powinny zostać ustalone kryteria odnoszące się do poszczególnych rodzajów uprawnień przekazywanych lotnictwu ogólnemu. Proponuje się, aby incydenty i poważne incydenty były badane przez komisje BL danej organizacji lotniczej.

Planowane działanie: zainicjowanie działań mających na celu przekazanie nadzoru nad niektórymi rodzajami lotnictwa ogólnego branżowym organizacjom sportowym, a także: prace nad nowelizacją rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych

rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904).

3. Wyłączenie spadochronów i paralotni z prowadzonych przez władzę lotniczą Rejestru i Ewidencji Statków Powietrznych

Uzasadnienie: spadochrony i paralotnie nie są przedmiotem klasyfikacji jako statki powietrzne wg standardów ICAO. Wyłączenie ich z Rejestru i Ewidencji Statków Powietrznych ułatwi przekazanie tego typu sprzętu z nadzoru ULC do zainteresowanych organizacji lotniczych, oraz uznanie go jako sprzętu sportowego.

Planowane działanie: nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904).

4. Zainicjowanie powołania gremium reprezentującego lotnictwo ogólne, które mogłoby przedstawiać swoje wnioski i opiniować propozycje UE w sprawach regulacji dotyczących rozwiązań w zakresie GA

Uzasadnienie: w krajach UE i USA organizacje lotnicze tworzą lobby działające na rzecz GA, ma ono duże znaczenie dla opiniowania proponowanych regulacji prawnych z zakresu lotnictwa ogólnego. Ważne jest, by grupa taka była na bieżąco zapoznawana z propozycjami regulacji EASA i UE dotyczącymi GA, tak, by w fazie początkowej kształtowania przepisów mogła wpływać za pośrednictwem polskich przedstawicieli pracujących w wymienionych gremiach na ostateczne sformułowania przepisów.

Planowane działanie: bliska współpraca z przedstawicielami organizacji lotnictwa ogólnego, którzy aktywnie uczestniczyli w pracach zespołu ds.

opracowania głównych kierunków rozwoju GA oraz we współpracy z mediami rozpropagowanie idei systematycznych spotkań konsultacyjnych.

5. Uwzględnienie w opracowywanych standardach prawnych wpływu EASA na certyfikację sprzętu lotniczego w Polsce

Uzasadnienie: sprzęt lotniczy użytkowany w Polsce był wyprodukowany zgodnie z ówczesnymi przepisami, które nie spełniają obecnie wymogów certyfikacji (np. AN-2, M-20). Z uwagi na brak zainteresowania producentów uzyskaniem certyfikatów EASA (m.in. ze względu na koszty, zaprzestanie produkcji etc.), sprzęt lotniczy bez certyfikatów tej organizacji nie będzie mógł być wykorzystywany w pracach lotniczych na terenie UE. Ścisłe stosowanie się do tego rozporządzenia może doprowadzić do załamania rynku usług lotniczych w Polsce.

Planowane działanie: stosowanie zasady uwzględniania dopuszczalnych prawem europejskim krajowych odstępstw zapewniających systematyczne podnoszenie poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych przez GA w Polsce.

6. Włączenie się przedstawicieli lotnictwa ogólnego w prace Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną

Uzasadnienie: obecność przedstawicieli GA w w/w gremiach powinna w sposób pozytywny wpłynąć na możliwość reprezentowania interesów środowiska oraz wyrażania jego opinii na etapie projektowania rozwiązań prawnych.

Planowane działanie: nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie powołania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania *Dz. U. Nr 139, poz. 1330*) oraz zaproszenie przedstawicieli GA do współpracy oraz zmiany składów Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.

7. Wprowadzenie mechanizmów korzystnych do rejestracji sprzętu ultralekkiego w Polsce

Uzasadnienie: należy dokonać przeglądu przepisów technicznych odnośnie wytwarzania lub rejestracji samolotów ultralekkich, kryteriów szkolenia i egzaminowania do świadectwa kwalifikacji. Obecnie wiele samolotów ultralekkich zarejestrowanych jest w Czechach, zaś latają na nich w naszym kraju Polscy obywatele. Właściciele tych samolotów oceniają, że bariery biurokratyczne związane z rejestracją są w Czechach znacznie mniej uciążliwe, niż w Polsce, stąd też wynika powyższa propozycja. Wspomniani piloci latają ze świadectwami kwalifikacji, uzyskanymi w Czechach. Polski nadzór nad tym sprzętem, oraz kontrolą umiejętności pilotów ma istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego. Należy również zwrócić uwagę na aspekt ekonomiczny - obecnie opłaty za nadzór lub loty związane z przedłużaniem uprawnień lotniczych pobierane są przez władze lotnicze innego państwa.

Planowane działanie: nowelizacja:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333).

8. Wprowadzenie uregulowań prawnych chroniących tereny o charakterze lotniskowym oraz uproszczających procedury certyfikacji, rejestracji, ewidencjonowania lotnisk i lądowisk oraz opracowanie przepisów dotyczących lotnisk i lądowisk dla wodnosamolotów

Uzasadnienie: przedstawiciele środowiska lotniczego zwracają uwagę na częste przypadki, w których lotniska przekazane samorządom pozbawiane są

terenów użytkowych, które przeznaczone są następnie na inne cele, często niezwiązane z lotnictwem, bez powiadamiania ULC o zmianach. Podkreślają również bariery biurokratyczne w zakresie rejestrowania oraz ewidencjonowania lotnisk i lądowisk, a także dublowanie koniecznych do rejestracji dokumentów przedstawianych w kolejnych fazach prac lotniskowych. Lotniska aeroklubowe nie powinny być traktowane jak porty lotnicze, gdyż ich zarządzający nie są w stanie spełnić wymagań analogicznych do tych, które dotyczą portów lotniczych. W chwili obecnej brak jest w krajowym prawie wymagań i norm dla organizacji / budowy lotnisk i lądowisk dla wodnosamolotów i wodnośmigłowców.

Planowane działanie: odpowiednia nowelizacja:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333).
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. nr 122 poz. 1273 z 2004 roku wraz z późniejszymi zmianami).

9. Nowelizacja rozporządzenia w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa ogólnego

Uzasadnienie: Brak jest przepisów dla lotnictwa ogólnego odnośnie osłony meteorologicznej.

Planowane działanie: W ramach nowelizacji rozporządzenia w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa planowane jest opracowanie osobnego rozdziału poświęconego zagadnieniom związanym z osłoną meteorologiczną lotnictwa ogólnego. Projektowane zapisy będą między innymi dotyczyć szczegółowego określenia:

- zasad świadczenia usług osłony meteorologicznej lotnictwa ogólnego;
- obowiązków zarządzających lotniskami i lądowiskami w zakresie osłony meteorologicznej;
- wymagań kwalifikacji specjalistycznych osób prowadzących szkolenie z zakresu meteorologii lotniczej;
- zakresu, rodzaju i formatu danych i informacji meteorologicznych przeznaczonych dla osłony meteorologicznej GA;
- zasad korzystania z łącz internetowych dla celów osłony meteorologicznej;
- sposobu realizacji zadań przez AFIS w zakresie informowania o warunkach meteorologicznych (w tym wymagań dotyczących sprzętu pomiarowego).

10.Wprowadzenie bardziej liberalnych uregulowań prawnych w zakresie szkolenia lotniczego, certyfikacji szkolenia i licencjonowania, oraz egzaminowania

Uzasadnienie: tego obszaru dotyczyło najwięcej postulatów zgłaszanych przez środowisko lotnicze. Postuluje ono wprowadzenie do polskiego porządku prawnego procesów certyfikacji dla szkolenia do licencji zawodowej i liniowej, zgodnie z przepisami JAR FCL. Aktualne wymagania są bardziej rygorystyczne niż przepisy JAR FCL w stosunku do licencji pilota prywatnego (PPL), czy na świadectwo kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego (UAP). Zdaniem GA należy rozważyć możliwość opublikowania bazy pytań na poszczególne rodzaje licencji PPL, PL(B), PL(G), natomiast egzaminy na świadectwa kwalifikacji delegować do ośrodków szkolących do danego rodzaju świadectwa kwalifikacji. Licencję narodową mogliby otrzymywać piloci latający sportowo i rekreacyjnie.

Zgłoszono również postulat uzupełnienia przepisów z zakresu licencjonowania o wymogi dotyczące szkolenia na wodnosamolotach.

Planowane działanie: nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (j.t. Dz. U. z 2006 r. nr 100, poz. 696) oraz równoległe nowelizacja:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603);

kolejno nowelizowane będą:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

11.Wprowadzenie korzystniejszych dla lotnictwa ogólnego opłat lotniczych

Uzasadnienie: wnioskujący uważają, że opłaty za przeprowadzane egzaminy są zbyt drogie w porównaniu do średnich płac w Polsce (egzaminy na licencję zawodową). Do kosztów egzaminu należy dodatkowo doliczyć opłatę za wynajęcie statku powietrznego, co znacznie podnosi jego cenę. Obniżka opłat może korzystnie wpłynąć na szkolenie lotnicze, co przy obserwowanym obecnie braku zaplecza pilotów zawodowych będzie miało pozytywny wpływ na wzrost ilości personelu lotniczego.

Planowane działanie: nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718 z późn. zm.) uwzględniająca sugerowane przez środowisko korzystne zmiany opłat za egzaminowanie oraz wydawanie świadectw kwalifikacji i licencji mających zastosowanie w lotnictwie ogólnym.

12. Zastosowanie krajowych rozwiązań wykonywania lotów widokowych

Uzasadnienie: aktualne przepisy określają loty widokowe jako przewóz lotniczy i wymagają certyfikatu AOC. Wprowadzenie stosownych regulacji i wyrażenie zgody na wykonywanie takich lotów w ramach AWC pozwoliły by

na sprawowanie nad nimi kontroli. Przyniosły by również wymierne korzyści dla budżetu państwa w postaci odprowadzanego podatku.

Planowane działanie: ocenę możliwości liberalizacji podejścia do wykonywania lotów widokowych w obecnym stanie prawa krajowego, w ramach oferty niepublicznej, statkami powietrznymi o MTOM ≤ 2750 kg, z nie więcej niż 6-cioma pasażerami na pokładzie (Dz. U. z 2004 r. Nr 262, poz. 2609).

13.Opracowanie wzorcowych dokumentów mających zastosowanie w lotnictwie ogólnym

Uzasadnienie: w chwili obecnej opracowywanie i zatwierdzanie wszelkiego rodzaju instrukcji operacyjnych i programów szkolenia jest procedurą długotrwałą, w tym przede wszystkim dla przedstawicieli GA.

Planowane działanie: ULC w porozumieniu z zainteresowanymi podmiotami opracuje wzorcowe dokumenty: Instrukcję Operacyjną Lotniska (dla GA), Programy Szkolenia na licencję szybowcową, turystyczną i zawodową. Planuje się również, że istniejące Instrukcje Operacyjne w ramach AWC i AOC będą zatwierdzane przez Prezesa ULC jedynie w częściach istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego. Jednocześnie planuje się nowelizację rozporządzenia w sprawie certyfikacji lotniczej działalności gospodarczej w sposób umożliwiający prowadzenie takiej działalności przez podmioty wykorzystujące statki powietrzne bezsilnikowe oraz o wadze poniżej 5700 MTOW.

CZĘŚĆ I

PRZEGLĄD LOTNICTWA OGÓLNEGO

Wstęp

Wspólnota Europejska wykazuje zainteresowanie lotnictwem ogólnym General Aviation (GA), w tym pracami lotniczymi Aerial Works (AW). W jej przekonaniu jest to sektor lotniczy, który ma duże znaczenie zarówno w obszarze szkolenia lotniczego, różnego typu usługach lotniczych, jak również w przewozie lotniczym w szczególności tam, gdzie nie ma sieci lotnisk dostępnych dla lotnictwa komunikacyjnego.

W świetle definicji lotnictwa zawartych w Aneksach do Międzynarodowej Konwencji Lotnictwa Cywilnego, pod pojęciem lotnictwa ogólnego, rozumie się wszystkie działania lotnicze inne niż zarobkowy przewóz lotniczy pasażerów, towarów i poczty.

Lotnictwo ogólne w Polsce powinno – wzorem krajów europejskich - stanowić element pośredni pomiędzy lotnictwem sportowo-rekreacyjnym a tzw. dużym lotnictwem. Powinno również spełniać istotną rolę w procesie szkolenia oraz działalności sportowej i usługowej.

Decyzją Nr 5 z dnia 31 stycznia 2007 r. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powołał multidyscyplinarny zespół roboczy, którego zadaniem jest opracowanie strategii dla usług lotniczych i lotnictwa ogólnego w Polsce. Zadaniem zespołu jest również przeprowadzenie analizy zarejestrowanego w Polsce personelu lotniczego, sprzętu i infrastruktury logistycznej GA, a także dokonanie oceny stanu bezpieczeństwa w sektorze GA i przegląd aktualnych międzynarodowych oraz krajowych rozwiązań prawnych w tym sektorze. Ostateczne wnioski zostaną sformułowane w oparciu o postulaty środowiska lotniczego wyrażone w trakcie spotkań roboczych, na których omawiane będą kwestie związane z możliwościami wprowadzenia ułatwień w działalności GA.

W trakcie opracowania niniejszego dokumentu wykorzystywane były materiały Komisji Europejskiej, Ministerstwa Rozwoju Regionalnego, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, uwzględniono również międzynarodowe publikacje omawiające zagadnienia GA oraz artykuły zamieszczane na łamach prasy lotniczej.

I. Rola transportu w Strategii Rozwoju Kraju 2005 -2015

Opracowana przez Ministerstwo Rozwoju Regionalnego Strategia Rozwoju Kraju (SRK) 2007 – 2015 jest podstawowym dokumentem strategicznym określającym cele i priorytety rozwoju społeczno-gospodarczego Polski oraz warunki, które powinny ten rozwój zapewnić. Łączy wszelkie działania podejmowane na rzecz poprawy warunków społeczno-gospodarczych. Jest to strategia na rzecz rozwoju i modernizacji Polski. Olbrzymie znaczenie ma w tym kontekście obecność Polski w Unii Europejskiej i możliwości rozwoju naszej infrastruktury w oparciu o środki unijne. Skala dostępnych środków finansowych na lata 2007- 2013, to największe wsparcie, jakie do tej pory otrzymał z budżetu UE którykolwiek kraj członkowski.

Jednym z elementów Strategii jest poprawa, rozbudowa i rozwój infrastruktury. Dotyczy to przede wszystkim infrastruktury drogowej, kolejowej, transportu lotniczego oraz morskiego, infrastruktury wodno-kanalizacyjnej i mieszkaniowej oraz sportowo-rekreacyjnej.

Mimo dynamicznego wzrostu ruchu lotniczego (w roku 2005 polskie lotniska obsłużyły 30% więcej pasażerów niż w 2004 roku) wskaźnik mobilności lotniczej, mierzony liczbą pasażerów odniesioną do liczby mieszkańców jest w Polsce bardzo niski - wynosi 3%. Znacząco zatem odbiega od wskaźników nie tylko rozwiniętych krajów europejskich, ale też państw o zbliżonym do naszego poziomie rozwoju. We Francji wynosi on 35%, Hiszpanii 55%, zaś na Węgrzech i w Czechach po 8%. Nowoczesna polityka rozwoju w zakresie transportu lotniczego – w tym General Aviation - jest konieczna dla racjonalnego wykorzystania szans płynących z członkostwa Polski w Unii Europejskiej oraz poprawy wskaźników dalekich obecnie od średniej europejskiej.

W świetle powyższych danych zainteresowanie Komisji Europejskiej lotnictwem, a w szczególności General Aviation budzi nadzieje i stwarza

perspektywy bardziej efektywnego wykorzystania tego rodzaju lotnictwa, tak w pracach lotniczych (Aerial Works), jak i w przewozie lotniczym.

II. Systematyka i definicje działalności międzynarodowego lotnictwa GA

Operacje wykonywane przez cywilne statki powietrzne nie stanowią jednolitej kategorii. Z punktu widzenia prawa lotniczego najczęściej stosowanym podziałem tych operacji jest podział na handlowy przewóz lotniczy oraz pozostałe operacje lotnicze. Z podziałem tym wiąże się poddanie poszczególnych operatorów odrębnym reżimom prawnym. Wykonywanie przewozów lotniczych wiąże się z koniecznością posiadania Certyfikatu Operatora Lotniczego (AOC) oraz licencji operacyjnej (koncesji). Dodatkowo międzynarodowe loty handlowe poddane są licznym ograniczeniom wynikającym z prawa międzynarodowego (wymóg uzyskiwania stosownych zezwoleń).

Operacje inne niż przewóz lotniczy, również nie stanowią jednolitej kategorii. Składają się na nie prace lotnicze, loty rekreacyjne i sportowe, szkolenie lotnicze oraz tzw. lotnictwo korporacyjne (biznesowe). Operacje te (z wyłączeniem prac lotniczych) stanowią, w rozumieniu Aneksu 6 do Konwencji Chicagowskiej, tzw. lotnictwo ogólne *general aviation* (GA). Definicja z Aneksu 6 jest definicją negatywną, która wskazuje na to, czym lotnictwo ogólne nie jest. Żeby zatem określić zakres znaczeniowy pojęcia *general aviation* należy przytoczyć również definicje handlowego przewozu lotniczego oraz prac lotniczych zawarte we wskazanym akcie prawnym.

I tak, przez handlowy przewóz lotniczy Aneks 6 do Konwencji Chicagowskiej rozumie „operacje statku powietrznego obejmujące transport pasażerów, towarów lub poczty odpłatnie lub na zasadzie najmu”.

Z kolei prace lotnicze, zgodnie z definicją zawartą w tym Aneksie, to „operacje statku powietrznego podczas, których statek ten wykorzystywany jest do wykonywania specjalistycznych usług takich jak prace agrolotnicze, prace budowlane, fotografia lotnicza, nadzór z powietrza, patrolowanie i obserwacja lotnicza, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza i inne”.

Należy jednak zwrócić uwagę, iż klasyfikacje wynikające z prawa lotniczego niekiedy nie są tożsame z klasyfikacjami stosowanymi w praktyce lub przez środowiska lotnicze i organizacje działające na rzecz poszczególnych rodzajów operatorów. Przykładowo, bardzo często, prace lotnicze zaliczane są przez takie organizacje jak Aircraft Owners and Pilots Association do *general aviation*. Podobnie w zakres lotnictwa korporacyjnego włącza się niekiedy również operatorów wykonujących zarobkowy przewóz dyspozycyjny (*on-demand charters, air-taxi*). Dlatego też w każdej dyskusji na temat *general aviation* należy najpierw bardzo precyzyjnie ustalić, jakiego rodzaju operacje ma się na myśli - pozwoli to na uniknięcie wielu nieporozumień.

W niniejszym opracowaniu, tak jak to zostało zaznaczone we wprowadzeniu, przez lotnictwo przeznaczenia ogólnego rozumiane będą (jeżeli nie poczyniono specjalnego zastrzeżenia) wszelkie operacje nie będące handlowym przewozem lotniczym.

III. PRACE LOTNICZE

1. Wprowadzenie

Zdjęcia i pomiary z powietrza, prace agrolotnicze, patrolowanie linii energetycznych mają istotne znaczenie dla wielu sektorów gospodarki narodowej.

Badanie zasobów przyrodniczych i erozji gleby, sporządzanie map terenów podmokłych, patrolowanie obszarów leśnych oraz wykrywanie wycieków z rurociągów może być wykonywane skuteczniej, dzięki zaangażowaniu w te prace lotnictwa.

Lotnictwo może pełnić również ważną rolę w rolnictwie. Przykładowo, ocenia się, iż w USA gdzie tego typu działalność jest najbardziej rozwinięta, aż 65% wszystkich stosowanych środków ochrony roślin jest podawanych z powietrza. W Polsce przez wiele lat lotnictwo ogólne wspierało uprawy rzepaku i innych płodów rolnych.

Prace lotnicze obejmują również taką działalność jak gaszenie pożarów, czy naprowadzanie statków rybackich na ławice ryb (metoda stosowana między innymi przez rybaków francuskich). Specjalnie wyposażone samoloty mogą gromadzić informacje istotne dla pracy ekologów, strażników leśnych oraz geologów poszukujących bogactw naturalnych.

Większość map samochodowych oraz atlasów sporządzanych jest na podstawie zdjęć wykonywanych z powietrza. Zdjęcia lotnicze wykorzystywane są również przez urbanistów, inżynierów drogownictwa oraz organy samorządowe do planowania budowy ulic, dróg oraz autostrad.

Stacje radiowe oraz telewizyjne wykorzystują śmigłowce do obserwacji z powietrza istotnych zdarzeń medialnych o znaczeniu krajowym i międzynarodowym, a także do informowania obywateli o bieżącej sytuacji na drogach w sytuacjach kryzysowych (latające studia telewizyjne).

2. Definicja prac lotniczych

Zgodnie z definicją zawartą w Aneksie 6 do Konwencji Chicagowskiej, przez prace lotnicze (*"aerial works"*) rozumiane są wszelkie operacje statku powietrznego podczas, których statek ten wykorzystywany jest do wykonywania specjalistycznych usług takich jak prace agrolotnicze, prace budowlane, fotografia lotnicza, nadzór z powietrza, patrolowanie i obserwacja lotnicza, poszukiwanie i ratownictwo, reklama lotnicza i inne.

Polski system prawa nie pozwala na jednoznaczne określenie zakresu znaczeniowego pojęcia „prace lotnicze”, ani bowiem sama ustawa Prawo lotnicze ani akty wykonawcze do niej, nie posługują się tym zwrotem. Odpowiednikiem *aerial works* w polskim systemie prawa jest sformułowanie „usługi lotnicze”, jednak pojęciem tym ustawodawca polski posługuje się w sposób niekonsekwentny, raz rozumiejąc pod nim właśnie prace lotnicze, zaś innym razem posługując się nim dla określenia również innych rodzajów działalności lotniczej, z przewozem lotniczym łącznie. Z całą pewnością punktem wyjścia powinno być ujednolicenie terminologii. Pozytywnie należy zatem ocenić propozycję zdefiniowania pojęcia „usługi lotnicze” w ramach aktualnie przygotowywanej przez ULC nowelizacji Prawa lotniczego. Zaznaczyć jednak należy, iż posługiwanie się nową definicją wymagać będzie, z przyczyn wskazanych powyżej, stosowania wykładni celowościowej a nie literalnej. W niniejszym opracowaniu posługiwać się będziemy terminem prace lotnicze (*"aerial works"*), jako zaczerpniętym z prawa międzynarodowego, jednoznacznym i powszechnie używanym w literaturze przedmiotu dla określenia operacji lotniczych o charakterze specjalistycznym.

3. Szkolenie lotnicze jako usługa specjalistyczna

Chociaż szkolenie nie jest obecnie wymienione w definicji prac lotniczych, można jednak spróbować określić je, jako specjalistyczną usługę związaną z nauką zawodu, specjalizacji lotniczej, która będzie w przyszłości skutkowałą np. wykonywaniem usług lotniczych wymienionych we wprowadzeniu. Ogólnie szkolenie lotnicze prowadzone jest w Ośrodkach

Szkolenia Lotniczego (FTO) lub Organizacjach Szkolenia Lotniczego (ATO), podlegających certyfikacji nadzoru lotniczego. Samo szkolenie w większości przypadków prowadzone jest na statkach powietrznych GA o MTOM do 5700 kg, z założeniem, że im bardziej podstawowy stopień szkolenia, tym mniej skomplikowany statek powietrzny. Wiąże się to z kosztami szkolenia lotniczego. Szkolenie na tego typu samolotach stosowane jest do licencji PPL(A) (tzw. licencja pilota prywatnego) oraz do CPL(A) (licencja pilota samolotowego zawodowego) oraz do uprawnień typu IR (loty wg przyrządów) i ME (samoloty wielosilnikowe). Do lotnictwa komunikacyjnego kierowani są piloci wyszkoleni w w/w ośrodkach i tam dopiero kształceni są na samolotach komunikacyjnych, o ile dany ośrodek szkolenia nie prowadzi równolegle takiego szkolenia do licencji ATPL(A) (pilota samolotowego liniowego). Coraz częściej stosowane są symulatory zatwierdzone przez władzę lotniczą, co czyni szkolenie znacznie tańszym. Wyszukoleni piloci kierowani są do różnych typów prac lotniczych wymienionych wcześniej. W załącznikach zamieszczono tabele przedstawiające ilości uzyskanych licencji w latach ubiegłych. Zwraca uwagę mała ilość świadectw kwalifikacji do wykonywania lotów na samolotach ultralekkich (UAP). Dodatkowo większość ich posiadaczy ma również licencje wyższego rzędu. Wynika to z restrykcyjnych egzaminów teoretycznych zdawanych przed LKE oraz konieczności opanowania zakresu wiedzy zbliżonej do licencji PPL (A). Powoduje to uzyskiwanie uprawnień przez kandydatów na pilotów UAP za granicą (np. w Czechach), gdzie uprawnienia takie wydawane są przez LAA (Stowarzyszenie Lotnicze) i łatwiej jest je uzyskać. Większość tych pilotów lata w Polsce na sprzęcie zarejestrowanym również w tym kraju.

W przyszłości należałoby pomyśleć o wprowadzeniu uregulowań prawnych i programów do szkolenia na wodnosamolotach, gdyż ten rodzaj lotnictwa może znaleźć w Polsce swoich zwolenników. Aktualnie zgodę na szkolenie można uzyskać indywidualnie (patrz Załączniki - wykazy szkolonych do licencji i świadectw kwalifikacji różnego typu).

3.1 Standardy prowadzonej w Polsce działalności

Aktualnie nie istnieją żadne międzynarodowe standardy prowadzenia działalności gospodarczej w obszarze prac lotniczych. Co prawda, jak zostało zaznaczone powyżej, definicję tego rodzaju działalności znajdujemy w Aneksie 6 do Konwencji Chicagowskiej, jednakże ani część I ani część II tego Aneksu nie znajdują zastosowania do prac lotniczych. Warto przy tym nadmienić, iż początkowo definicja lotnictwa ogólnego zawarta w Aneksie 6 obejmowała również aerial works. W 1986 r. Komisja Żeglugi Powietrznej ICAO zarekomendowała jednak zmianę tej definicji i wyłączenie prac lotniczych z zakresu zastosowania Aneksu 6.

Rekomendacje te zostały przyjęte przez Radę ICAO w marcu 1990 r. i aktualnie prace lotnicze są w sposób wyraźny wyłączone z zakresu zastosowania Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego SARPs („Standards and Recommended Practices”).

W Polsce standardy te określone są w ustawie Prawo lotnicze oraz w aktach wykonawczych wydanych na jej podstawie. W szczególności należy wskazać tutaj na rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. z 2004 r. Nr 262, poz. 2609) oraz na Załącznik nr II do tego Rozporządzenia - Szczegółowe zasady dotyczące bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych lotnictwa ogólnego i usługowego oraz obowiązków ich użytkowników (PL-6).

Zgodnie z art. 160 ust. 1-2 oraz art. 160 ust. 3 pkt I ustawy Prawo lotnicze, podjęcie i wykonywanie działalności gospodarczej przy użyciu statków powietrznych wymaga uzyskania certyfikatu i poprzedzone jest sprawdzeniem trwałej zdolności podmiotu do bezpiecznego wykonywania określonej działalności lotniczej. W przypadku prac lotniczych dokumentem potwierdzającym pomyślne sprawdzenie operatora jest Certyfikat Usług Lotniczych (AWC- Aerial Works Certificate) wydawany przez Prezesa ULC.

3.2 Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej

Od końca 2006 r. obowiązuje Ministra Transportu zmieniające rozporządzenie w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą. Celem nowelizacji rozporządzenia było z jednej strony zapewnienie spójności polskich przepisów z regulacjami Wspólnoty Europejskiej dotyczącymi zasad ubezpieczenia przewoźników lotniczych i użytkowników statków powietrznych, a z drugiej strony obniżenie kosztów ochrony ubezpieczeniowej dla podmiotów rynku lotniczego.

W odniesieniu do pierwszego z ww. celów w znowelizowanym rozporządzeniu uchylono przepisy, które pozostawały w sprzeczności z obowiązującym od dnia 1 maja 2005 r. *rozporządzeniem (WE) nr 785/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 21 kwietnia 2004 r. w sprawie wymogów w zakresie ubezpieczenia w odniesieniu do przewoźników lotniczych i operatorów statków powietrznych*. Przepisy rozporządzenia wspólnotowego stosowane są w Polsce wprost, od dnia jego wejścia w życie. Jednakże w związku z pojawiającymi się wątpliwościami na rynku ubezpieczeń lotniczych w Polsce, co do przepisów regulujących zasady ubezpieczania przewoźników i użytkowników statków powietrznych (czy należy stosować rozporządzenie wspólnotowe czy też rozporządzenie krajowe), jak również dążąc do uchylenia wszelkich przepisów niezgodnych z obowiązującymi Polskę regulacjami Unii Europejskiej, Urząd Lotnictwa Cywilnego jeszcze na początku 2005 r. podjął działania zmierzające do uchylenia przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury niezgodnych z wymienionym powyżej rozporządzeniem wspólnotowym (w szczególności uchylenia przepisów dotyczących wysokości minimalnych sum gwarancyjnych ubezpieczenia, które to sumy zostały określone w rozporządzeniu wspólnotowym).

Ponadto znowelizowane rozporządzenie wprowadza niższą minimalną sumę ubezpieczenia na pasażera w lotach niehandlowych wykonywanych statkami powietrznymi o MTOM do 2 700 kg. Dotychczas, w związku z brakiem przepisu krajowego obniżającego podstawową sumę określoną w rozporządzeniu nr 785/2004/WE, suma ta wynosiła 250.000 SDR. W znowelizowanym rozporządzeniu Ministra Transportu skorzystano jednak z prawa określonego w rozporządzeniu nr 785/2004/WE, które pozwala na ustalenie niższej niż 250.000 SDR sumy ubezpieczenia na pasażera w lotach niehandlowych statkami powietrznymi o MTOM do 2 700 kg, pod warunkiem, że suma ta nie będzie niższa niż 100 000 SDR. Dążąc do obniżenia kosztów ochrony ubezpieczeniowej dla ww. tzw. małego lotnictwa, sumę tę w znowelizowanym rozporządzeniu określono na poziomie minimalnym dopuszczonym przepisami wspólnotowymi, tj. 100 000 SDR. Tym samym było to wyjście naprzeciw oczekiwaniom środowiska lotniczego w Polsce, które wielokrotnie zgłaszało postulat ustalenia niższej sumy ubezpieczenia.

3.3 Koszty administracyjne związane z podjęciem działalności

Podjęcie i wykonywanie działalności AW w Polsce wiąże się z koniecznością ponoszenia określonych opłat na rzecz organów władzy lotniczej. Opłaty te związane są z procedurą certyfikacji operatora oraz dalszym sprawowaniem nad nim nadzoru przez Prezesa ULC. Wysokość tych opłat określona jest w Rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003 r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176 poz. 1718). Wysokość tych opłat uzależniona jest od wielkości jednostki organizacyjnej operatora (ilości zatrudnionych przez niego osób).

4. Struktura rynku AW w Polsce

Aktualnie w Polsce działa 37 operatorów posiadających Certyfikat Usług Lotniczych (AWC), a więc wykonujących różnego rodzaju prace lotnicze, do których zalicza się:

- **AW-1**–Loty agrolotnicze i rekultywacji środowiska naturalnego;
- **AW-2**–Loty patrolowe i inspekcyjne z użyciem specjalistycznej aparatury pokładowej;
- **AW-3**–Prace budowlano-montażowe przy użyciu śmigłowców;
- **AW-4**–Loty fotogrametryczne z użyciem statków powietrznych specjalnie zmodyfikowanych do tego celu;
- **AW-5**–Loty p. pożarowe i gaśnicze z użyciem statków powietrznych specjalnie zmodyfikowanych do tego celu;
- **AW-6**–Loty poszukiwawczo-ratownicze;
- **AW-7**–Loty usługowe niewymagające specjalnego wyposażenia statku powietrznego albo specjalnych technik operacyjnych, jak np. loty obserwacyjne, wykonywanie zdjęć w powietrzu aparatami ręcznymi dla celów innych niż fotogrametria. Liczba operatorów świadczących prace lotnicze w Polsce zmniejszyła się na przestrzeni ostatnich kilku lat. Zmiany te są stosunkowo niewielkie, jednak systematyczne, co wskazuje na to, iż rynek ten nadal się jeszcze kształtuje. Dynamikę tego procesu w ostatnich 5 latach pokazuje poniższe zestawienie.

Tabela 1: Liczba operatorów AW w poszczególnych latach

	2002	2003	2004	2005	2006
LICZBA OPERATORÓW	51	50	47	46	37

Tabela 2: Liczba posiadaczy AOC, AOC i AWC oraz AWC (XII.2006)

POSIADACZE CERTYFIKATU	AOC	AOC + AWC	AWC
LICZBA OPERATORÓW	12	3	34

Wszyscy operatorzy AW działający na polskim rynku, oferują usługi, które nie wymagają specjalnego wyposażenia statku powietrznego albo specjalnych technik operacyjnych (AW-7). Stosunkowo dużo, bo aż 10 operatorów, świadczy usługi agrolotnicze i związane z rekultywacją środowiska naturalnego. Loty patrolowe i inspekcyjne oferuje 8 operatorów działających w Polsce. 2 operatorów świadczy usługi budowlano-montażowe przy użyciu śmigłowców, a jeden może wykonywać usługi poszukiwawczo-ratownicze (SAR). Zakresy prac wykonywanych przez operatorów posiadających certyfikat AWC pokazuje poniższa tabela.

Tabela 3: Operatorzy wykonujący poszczególne rodzaje prac AW (XII.2006)

	AW-1	AW-2	AW-3	AW-4	AW-5	AW-6	AW-7
LICZBA OPERATORÓW	10	8	2	8	6	1	35

Polski rynek AW zdominowany jest przez niewielkie firmy świadczące jeden lub dwa rodzaje prac lotniczych. Jedynie 3 firmy prowadzą działalność na większą skalę, świadcząc więcej niż 3 rodzaje prac lotniczych każda. Na szczególną uwagę zasługuje Aeroklub Ziemi Lubuskiej, który jako jedyny w Polsce świadczy wszystkie rodzaje prac lotniczych poza pracami budowlano-montażowymi oraz lotami poszukiwawczo-ratowniczymi.

Skalę działalności poszczególnych operatorów AW pokazuje poniższa tabela.

Tabela 4: Operatorzy AW według skali wykonywanej działalności (XII.2006)

ILOŚĆ RODZAJÓW PRAC	1	2	3	4	5 >
ILOŚĆ OPERATORÓW	18	10	8	1	2

Obszar działalności polskich firm świadczących usługi AW, w większości przypadków, ogranicza się do terytorium Polski (21 operatorów) lub regionu Europy (14). Jedynie pięć przedsiębiorstw eksportuje prace AW do innych regionów świata. Do firm tych należą:

1. Lotnicze Przedsiębiorstwo Usługowe Heliseco Sp. z o.o. ze Świdnika;
2. EADS PZL „Warszawa-Okęcie” S.A. Zakład Usług Agrolotniczych w Mielcu;
3. Przedsiębiorstwo Fotolotnicze MGGP Aero z Tarnowa;
4. AEROGRYF ze Szczecina;
5. Tele Atlas Polska sp. z o.o. Warszawa.

4.1. Operatorzy AW prowadzący równocześnie działalność przewozową (posiadający AOC i koncesję na przewóz)

Niewielka grupa operatorów AW prowadzi równocześnie działalność przewozową. Aktualnie w Polsce działają jedynie trzy firmy posiadające ważne AOC i AWC:

1. General Aviation;
2. ACE Aviation z Płocka;
3. Sky Taxi Sp. z o.o. z Dobrzecia Wielkiego.

Dla porównania, na początku roku 2003 działały 32 firmy posiadające uprawnienia do wykonywania zarówno przewozów, jak i prac lotniczych. Liczba ta zmniejszyła się jednak znacznie po przystąpieniu Polski do UE w maju 2004 r. Wielu przedsiębiorców, którzy do tej pory łączyli działalność przewozową ze świadczeniem prac lotniczych utraciło posiadane uprawnienia przewozowe lub też nie było zainteresowanych przedłużeniem ich ważności ze względu na brak możliwości albo nieopłacalność spełnienia wszystkich

standardów określonych nowymi przepisami prawa (standard JAR-OPS 1/3). Zawieszenie działalności przewozowej wynikało często z braku w Polsce odpowiednio certyfikowanych (zgodnie ze standardem PART-145) stacji obsługi technicznej dla niektórych typów statków powietrznych eksploatowanych przez tych operatorów (alternatywą, nie zawsze ekonomicznie zasadną pozostało zapewnienie obsługi technicznej w stacji obsługowej za granicą). Drugim problemem było wprowadzenie zapisu prawa lotniczego (np. art. 160), które zobowiązywało posiadacza AOC do przedstawienia planu działania i finansowania operacji w okresie 2 kolejnych lat, co dla większości aeroklubowych posiadaczy AOC było barierą nie do pokonania. Zrezygnowali oni z tego certyfikatu, gdyż praktycznie wykonywali loty widokowe z punktu A do A. Tak gwałtowna utrata uprawnień, w stosunkowo krótkim czasie, przez ponad 94% operatorów łączących działalność przewozową z pracami lotniczymi wskazywać może na istnienie „szarej strefy” lotów widokowych (A do A) w Polsce. Dynamikę zmian w tym zakresie pokazuje poniższa tabela.

Tabela 5: Operatorzy łączący przewóz lotniczy z pracami lotniczym

	2002	2003	2004	2005	2006
IŁOŚĆ OPERATORÓW	30	32	36	2	3

4.2. Wpływ na rynek pracy

Firmy świadczące prace lotnicze stanowią ważny element krajowego rynku lotniczego. Aktualnie operatorzy AW działający na Polskim rynku zatrudniają około 1200 osób, przy czym należy zaznaczyć, iż do liczby tej zaliczają się również pracownicy firm łączących działalność AW z przewozem lotniczym oraz aeroklubów. Wielkości te podawane są w przybliżeniu, opracowane zostały na podstawie danych zawartych we wnioskach o certyfikację przedsiębiorstwa. Bazując na danych pozostających aktualnie w dyspozycji ULC nie jest możliwe precyzyjne określenie liczby osób zatrudnionych w tym sektorze AW.

4.3. Zainteresowanie polskim rynkiem AW ze strony operatorów zagranicznych

Aktualnie w Polsce nie działa w sposób stały i zorganizowany, żaden zagraniczny operator AW. Operatorzy zagraniczni wykazują jednak dosyć duże zainteresowanie świadczeniem prac lotniczych na rynku polskim. Corocznie kilka firm niemieckich ubiega się w ULC o uznanie ich certyfikatów na równi z polskim AWC.

IV. Lotnictwo korporacyjne

1. Definicja

Powszechnie obowiązujące prawo międzynarodowe nie zawiera definicji lotnictwa korporacyjnego. Międzynarodowa Rada Lotnictwa Biznesowego (IBAC) definiuje te operacje jako:

“Sektor Lotnictwa, który skupia się na operacjach i użyciu statku powietrznego przez przedsiębiorstwa dla transportu pasażerów i dóbr jako wsparcie dla biznesu, wykorzystywany w celach nie związanych z najmem dla sektora publicznego i prowadzony przez osoby posiadające ważną licencję pilota zawodowego z uprawnieniem do lotów wg przyrządów (IFR).”

W praktyce przyjmuje się, iż do lotnictwa korporacyjnego zalicza się wszelkie operacje wykonywane statkami powietrznymi nie będące handlowym przewozem lotniczym, wspierające prowadzenie nielotniczej działalności gospodarczej przez osoby fizyczne lub prawne. Niekiedy do lotnictwa korporacyjnego zalicza się również, poza biznesowymi operacjami prywatnymi, operatorów oferujących odpłatne czarterowe loty dyspozycyjne (on-demand charter, air taxi). W niniejszym opracowaniu przez lotnictwo korporacyjne rozumiane będą wyłącznie operacje prywatne (chyba, że poczyniono specjalne zastrzeżenie).

Prawo polskie nie zawiera definicji lotnictwa korporacyjnego. W odniesieniu do prawa wspólnotowego należy zwrócić uwagę na Rozporządzenie Rady nr 95/93 w sprawie wspólnych zasad przydzielania czasów operacji w portach lotniczych (ze zm.) Rozporządzenie to inkorporowało treść przytoczonej powyżej definicji lotnictwa biznesowego stworzonej przez IBAC. Definicja ta obowiązuje jedynie na potrzeby Rozporządzenia 95/93, zaś włączenie jej do Rozporządzenia o „slotach” wiązało się z koniecznością rozszerzenia pojęcia przewoźnika lotniczego (‘air carrier’) na użytkowników lotnictwa korporacyjnego operujących zgodnie z ustalonym rozkładem.

2. Uwarunkowania prawne

2.1. Standardy prowadzonej działalności

W Polsce nie ma szczególnych przepisów prawa dotyczących lotnictwa korporacyjnego. W przypadku zatem, gdy z operacjami tymi nie wiąże się odpłatność, stanowią one z punktu widzenia prawa lotniczego, takie same operacje jak loty rekreacyjne wykonywane prywatnym statkiem powietrznym przez jego właściciela. W przypadku zaś, gdy operacje te wykonywane są odpłatnie wówczas stanowią lotniczy, handlowy przewóz czarterowy i podlegają wymogowi uzyskania certyfikatu AOC oraz koncesji na przewóz.

2.2. Ubezpieczenie od odpowiedzialności cywilnej

Wykonywanie prywatnych operacji lotniczych dla celów biznesowych (w celu wsparcia prowadzonej działalności gospodarczej) nie wymaga aktualnie posiadania szczególnego rodzaju ubezpieczenia lotniczego poza ubezpieczeniem OC użytkownika statku powietrznego (ubezpieczenie jak wskazano wcześniej uzależnione jest od MTOM eksploatowanego statku powietrznego). Prywatny przewóz korporacyjny stanowi obszar lotnictwa ogólnego i w związku z tym nie generuje problemu sygnalizowanego w pkt 3.2 dotyczącego tego, czy polisa ubezpieczeniowa operatora powinna obejmować również szkody powstałe w skutek aktów wojny i terroru (zgodnie z prawem polskim, w przypadku operatorów lotnictwa korporacyjnego nie ma obowiązku ubezpieczania tego rodzaju ryzyk).

Prawo polskie dotyczące ubezpieczeń lotniczych stanowi ponadto, iż „ubezpieczenie OC użytkownika statku powietrznego nie będącego przewoźnikiem lotniczym obejmuje również szkody polegające na uszkodzeniu ciała, rozstroju zdrowia lub śmierci osoby biorącej udział w locie, nie będącej członkiem załogi, jeżeli tylko zdarzenie, które je spowodowało miało miejsce na pokładzie statku powietrznego lub podczas wszelkich czynności związanych z wsiadaniem lub wysiadaniem”. Przepisy stanowią, iż w powyższym przypadku minimalna suma gwarancyjna ubezpieczenia OC użytkownika statku powietrznego nie będącego przewoźnikiem lotniczym,

w odniesieniu do każdej osoby biorącej udział w locie, nie będącej członkiem załogi, z tytułu jednego zdarzenia, którego skutki są objęte umową ubezpieczenia OC, wynosi równowartość w złotych kwoty 20.000 SDR.

2.3. Lotnictwo korporacyjne a przewóz lotniczy

2.3.1 Definicja handlowego przewozu lotniczego

Elementem pozwalającym na odróżnienie operacji lotnictwa korporacyjnego od handlowego przewozu lotniczego jest odpłatność za usługę. Zgodnie z Rozporządzeniem Rady 2407/92 w sprawie licencjonowania przewoźników lotniczych „żadnemu przedsiębiorstwu ustanowionemu na obszarze Wspólnoty nie będzie wolno przewozić na obszarze Wspólnoty pasażerów poczty i/lub ładunków odpłatnie lub na zasadzie najmu chyba, że przedsiębiorstwu temu została przyznana odpowiednia licencja operacyjna”, czyli „upoważnienie udzielone przedsiębiorstwu przez odpowiedzialne Państwo Członkowskie i zezwalające temu przedsiębiorstwu na wykonywanie przewozu pasażerów, poczty i/lub towarów odpłatnie lub na zasadzie najmu, zgodnie z tą licencją”.

Powyższa definicja obowiązuje w lotnictwie cywilnym od czasów przyjęcia Konwencji Chicagowskiej, problem polega jednak na tym, iż żaden akt powszechnie obowiązującego prawa nie zawiera precyzyjnej odpowiedzi na pytanie, co należy rozumieć pod sformułowaniem „odpłatnie lub na zasadzie najmu”. W międzynarodowej praktyce lotniczej zdarzają się bowiem pewne sytuacje, w których mamy do czynienia z odpłatnością za przewóz lotniczy a mimo to operacje te, na zasadzie wyjątku, nie są traktowane, jako operacje handlowe.

Jako przykład takich operacji można podać wywożenie skoczków spadochronowych. Niewątpliwie osoby na pokładzie statku powietrznego (skoczkowie) płacą operatorowi za transport lotniczy (i nie ma przy tym znaczenia, iż w momencie lądowania statku powietrznego pasażerów tych nie ma już na pokładzie). Występuje tutaj zatem element odpłatności, który kazałby traktować taką usługę jako przewóz lotniczy, w praktyce jednak przepisy prawa usługę tę traktują jako lot niehandlowy (przepisy JAR-OPS 1/3

przewidują wyraźne wyłączenie dla przewozu skoczków spadochronowych oraz strażaków przewożonych do/z miejsca akcji gaśniczej).

Innym przykładem operacji, wykonywanych na granicy „przewozu handlowego i prywatnego” jest partycypowanie osoby przewożonej turystycznie na pokładzie prywatnego statku powietrznego w bezpośrednich kosztach operacyjnych poniesionych przez właściciela samolotu.

Wiele przykładów lotniczych operacji przewozowych, z którymi wiąże się element odpłatności (a jednak zaklasyfikowanych do lotnictwa ogólnego) zawiera prawo amerykańskie (patrz punkt 3.2 poniżej).

2.3.2. Stosowanie Rozporządzenia 2407/92 w praktyce ULC

W międzynarodowej praktyce lotnictwa korporacyjnego, standardem jest tworzenie, przez firmy zainteresowane posiadaniem prywatnego transportu lotniczego, tzw. *departamentu lotu*, czyli wyspecjalizowanej komórki odpowiedzialnej za eksploatację floty korporacyjnej przedsiębiorstwa oraz zapewnienie usług przewozowych na jego rzecz (tak w ramach własnych zasobów, jak i z wykorzystaniem operatorów zewnętrznych, w przypadku gdy zajdzie taka potrzeba). Departamenty lotu w sposób najbardziej kompleksowy uregulowane są w prawie amerykańskim (patrz punkt 3.2 poniżej).

3. Przykładowe uregulowania w wybranych państwach

3.1. Prawo Republiki Czeskiej

Zgodnie z prawem republiki czeskiej, lotnictwo korporacyjne zaliczyć należy do tzw. „czynności lotniczych wykonywanych dla własnych potrzeb”, przez które prawo czeskie rozumie loty, za pośrednictwem których osoba fizyczna lub prawna, wykonuje działalność gospodarczą lub inne czynności do których jest upoważniona na podstawie odrębnych przepisów prawa.

Zatem definicja zawarta w ustawodawstwie czeskim, jest zgodna z powszechnym rozumieniem lotnictwa korporacyjnego, jako operacji służących wsparciu prowadzenia innej (nie lotniczej) działalności gospodarczej. Wykonywanie czynności lotniczych dla własnych potrzeb, zgodnie z prawem czeskim, wymaga uzyskania zgody władz lotniczych.

3.2. Prawo Stanów Zjednoczonych

Prawo amerykańskie zawiera bardzo rozbudowany system regulacji dotyczących lotnictwa korporacyjnego. Podstawowe regulacje w tym zakresie znaleźć możemy w 14 CFR Part 91 Subpart F (przepisy ogólne dotyczące między innymi lotnictwa korporacyjnego) oraz stanowiącym jego uszczegółowienie Subpart K (dotyczącym operacji typu *frakcyjna własność*).

Na wstępie należy zauważyć, iż opisane poniżej ułatwienia, przewidziane w prawie amerykańskim dla lotnictwa korporacyjnego, nie mają zastosowania do wszystkich statków powietrznych a jedynie do: tzw. dużych statków powietrznych (o MTOM powyżej 5700 kg), samolotów wielosilnikowych napędzanych silnikami turboodrzutowymi oraz statków powietrznych wykorzystywanych w programach fractional ownership. Od powyższej zasady FAA udzieliło jednak odstępstwa dla właścicieli mniejszych samolotów, którzy są członkami Narodowego Biznesowego Stowarzyszenia Lotniczego. Jest to tzw. NBAA exemption No 7897. Chcąc zatem skorzystać z ułatwień przewidzianych w 14 CFR Part 91, właściciel małego samolotu musi stać się członkiem NBAA. Przykładowe operacje, które zgodnie z 14 CFR Part 91 zliczają się do operacji lotnictwa ogólnego:

1. Przewóz pracowników i gości przedsiębiorstwa jak również przedmiotów stanowiących jego własność, statkiem powietrznym którego operatorem jest ta firma lub też podmiot od niej zależny (spółka-córka lub spółka matka). Warunkiem jest jednak, by przewóz pozostawał w związku z prowadzoną działalnością gospodarczą (inną niż przewóz lotniczy) i miał, w stosunku do tej działalności, charakter incydentalny. Jeżeli spełnione są powyższe warunki, wówczas możliwe jest pobranie opłat w wysokości nie przewyższającej kosztów związanych z posiadaniem, operowaniem oraz utrzymaniem statku powietrznego (*cost of owning, operating and maintaining the airplane*).
2. Przewóz pracowników i gości przedsiębiorstwa statkiem powietrznym eksploatowanym na podstawie umowy *podziału czasu, wymiany lub współwłasności*.

Umowa podziału czasu

Umowa na podstawie, której jedna osoba wydierżawia innej swój samolot wraz z załogą (a więc jest to wet leasing) i nie pobiera z tego tytułu żadnych opłat poza wyszczególnionymi w Part 91 §501.d (głównie koszty operacyjne).

Umowa wymiany

Umowa na podstawie, której dwie osoby wzajemnie wydierżawiają sobie statki powietrzne (na analogiczną liczbę godzin). W takim przypadku niedopuszczalne jest pobieranie jakichkolwiek opłat poza różnicą kosztów związanych z posiadaniem, użytkowaniem i utrzymaniem tych dwóch statków powietrznych. Jest to korzystne rozwiązanie dla dwóch firm, z których jedna posiada duży statek powietrzny, a druga mały. Przedsiębiorcy mogą wymieniać się samolotami w zależności od swoich potrzeb przewozowych i uzyskiwać zwrot części kosztów.

Umowa współwłasności

Umowa pomiędzy współwłaścicielami statku powietrznego, na podstawie której jeden ze współwłaścicieli zobowiązuje się zatrudnić załogę samolotu i przekazać ją pozostałym współwłaścicielom, w zamian za co zobowiązują się oni płacić ustaloną w umowie kwotę. Nie ma tutaj ograniczeń co do wysokości ponoszonych przez współwłaścicieli opłat.

Powyższe wyliczenie ma jedynie charakter przykładowy i nie obrazuje w pełni regulacji amerykańskich w tym zakresie (takich jak np. fractional ownership). Należy wyraźnie zaznaczyć, iż podstawowym warunkiem (nie jedynym jednak), od spełnienia którego ustawodawca amerykański uzależnił dopuszczalność pobierania określonych opłat przez operatorów prywatnych, jest to, by przewóz pozostawał w związku z prowadzoną przez nich działalnością gospodarczą (inną niż przewóz lotniczy) i miał w stosunku do tej działalności charakter incydentalny. W innym przypadku mamy do czynienia z tzw. operatorem handlowym Commercial operator, a więc przewoźnikiem lotniczym oferującym odpłatne usługi transportowe. Powyższy warunek określany również jako tzw. major enterprise test.

W tym kontekście należy zwrócić uwagę na praktykę, która niekiedy pojawia się w USA (a przed którą często przestrzegają amerykańscy prawnicy lotniczy) polegającą na tym, iż przedsiębiorcy, za radą ekspertów od spraw podatkowych lub też chcąc zminimalizować ryzyko odpowiedzialności firmy za szkody powstałe w związku z ruchem lotniczym statków powietrznych, wydzielają z przedsiębiorstwa flight departament i tworzą w tym celu odrębną spółkę (zwykle z ograniczoną odpowiedzialnością). W takiej jednak sytuacji, jedynym przedmiotem działalności tak wydzielonego flight departament staje się wykonywanie przewozów lotniczych. Wydzielona spółka traci możliwość pozytywnego przejścia 'major enterprise test', zaś jej działalność, nawet jeżeli wykonywana całkowicie nieodpłatnie lub jedynie za zwrotem kosztów, stanowi naruszenie federalnych przepisów lotniczych.

Dość powszechną praktyką stosowaną w USA jest również tzw. piggyback, czyli wynajmowanie przez prywatnych właścicieli swoich statków powietrznych na rzecz czarterowych przewoźników lotniczych, z zastrzeżeniem jednak zwrotu samolotu w przypadku, gdyby jego właściciel chciałby wykorzystać go do podróży służbowej. Instytucja ta pozwala na zwrot znacznej części kosztów związanych z zakupem i utrzymaniem prywatnego samolotu służbowego.

Warto zauważyć, że prawo amerykańskie przewiduje szczególne wyłączenie, dopuszczające pobieranie przez operatora prywatnego statku powietrznego wynagrodzenia za przewóz osób startujących w wyborach federalnych (lub też osób reprezentujących takich kandydatów).

4. Lotnictwo korporacyjne w Polsce

Sektor lotnictwa korporacyjnego w Polsce dopiero zaczyna się kształtować. Wraz z wejściem do Polski dużych inwestorów zagranicznych oraz rozwojem działalności polskich przedsiębiorców, zaczynają się pojawiać na naszym rynku prywatne statki powietrzne, wykorzystywane do podróży służbowych.

Aktualnie w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych, prowadzonym w ULC, zarejestrowanych jest około 125 statków powietrznych, które można zakwalifikować do lotnictwa korporacyjnego, a więc przeznaczonych do wykonywania lotów wspomagających prowadzenie działalności gospodarczej. Spośród tej liczby 104 to samoloty, zaś 21 to śmigłowce (w załącznikach zestawienie statków powietrznych zarejestrowanych w RCSP). Pokazanie prawidłowego obrazu lotnictwa korporacyjnego w Polsce nie jest jednak możliwe, a przynajmniej znacznie utrudnione z uwagi na fakt, że wiele statków powietrznych wykorzystywanych w tym sektorze użytkowanych jest poza granicami państwa. Jeżeli mowa jest o lotnictwie korporacyjnym, to należy odróżnić od siebie operacje wykonywane prywatnym statkiem powietrznym przez jego właściciela (osobę fizyczną lub prawną), od operacji wykonywanych na rzecz takiego przedsiębiorcy przez operatora z zewnątrz, oferującego przewozy typu dyspozycyjnego (on-demand charter, air taxi). W drugim przypadku, z prawnego punktu widzenia, mamy do czynienia z odpłatnym przewozem lotniczym, a nie operacją lotnictwa ogólnego, jednak w praktyce również i te operacje zalicza się niekiedy do lotnictwa korporacyjnego. Wyjątkiem są tutaj programy typu fractional ownership, które pomimo, iż mają wiele cech upodabniających je do handlowego przewozu lotniczego, to np. w USA, z prawnego punktu widzenia, traktowane są jako operacje typu general aviation. W Europie dyskusja na temat fractional ownership nadal się toczy, jednak najprawdopodobniej operacje tego typu zostaną uznane za loty prywatne, co oczywiście spowoduje konieczność stworzenia dla nich oddzielnego standardu bezpieczeństwa.

Polacy wolą korzystać przede wszystkim z usług firm oferujących czarterowe loty dyspozycyjne, niż inwestować w zakup prywatnego samolotu służbowego. Jedynie niektórzy decydują się na tak drogą inwestycję (nieliczni, jak np. Kulczyk Holding stosują mechanizm piggyback). Wydaje się, iż w Polsce zakup samolotu do podróży służbowych postrzegany jest nadal bardziej w kategoriach chęci zwiększenia prestiżu firmy, niż rzeczywistej konieczności. Analitycy z USA specjalizujący się w zarządzaniu lotnictwem korporacyjnym zgodnie podkreślają, iż zakup własnego samolotu jest inwestycją w pełni opłacalną tylko w przypadku, jeżeli spędza się w powietrzu co najmniej 400-500 godzin rocznie. Natomiast jeżeli zapotrzebowanie na transport lotniczy w danej firmie wynosi do 50 godzin rocznie to najbardziej ekonomicznym rozwiązaniem są czartery typu on-demand.

Rynek lotnictwa korporacyjnego w Polsce staje się jednak coraz bardziej atrakcyjny. Doskonałym tego przykładem jest fakt, iż w ostatnim czasie zainteresowała się nim firma NeUets - jeden z największych na świecie operatorów świadczących lotnicze usługi korporacyjne. Firma ta zaczęła oferować polskim klientom między innymi karty programu Marguis Jet. Istota tego programu polega na zakupie określonego bloku godzin czarterowych, z których można dowolnie korzystać przy organizowaniu podróży służbowych i które po wykorzystaniu odpisywane są z dostępnej puli. W odróżnieniu od uczestnictwa w programie typu fractional ownership, nabycie karty Marquise Jet nie wiąże się z kupnem udziałów w statku powietrznym.

Z uzyskanych informacji wynika, iż w okresie od 14.01.2003 do 26.12.2004 r. portugalski przewoźnik lotniczy Net Jets Transportes Aereos S.A. wykonał 686 operacji do/z Polski (firma ta operuje na polskim rynku od końca 2002 r.). Na rynku polskim działa również niemiecki przewoźnik Windrose Air Jetcharter GmbH, oferujący czarterowe przewozy dyspozycyjne na rzecz kilku grup kapitałowych.

V. Lotnictwo sportowe i rekreacyjne

1. Definicje i uwarunkowania prawne

Lotnictwo sportowe i rekreacyjne/turystyczne stanowi trzon lotnictwa ogólnego przeznaczenia. Zalicza się do nich zarówno działalność takich organizacji jak aerokluby, czy inne ośrodki sportowego i rekreacyjnego szkolenia lotniczego, jak również operacje wykonywane przez osoby fizyczne prywatnymi statkami powietrznymi dla własnej przyjemności.

Prawo międzynarodowe nie zawiera szczególnych definicji dla tego rodzaju operacji. Objęte są one ogólną definicją general aviation. Również, ani prawo wspólnotowe, ani prawo polskie, nie zawierają szczególnych definicji dla lotnictwa sportowego i rekreacyjnego. Wydaje się to nie być konieczne. Obowiązujące regulacje w tym zakresie dotyczą przede wszystkim bezpieczeństwa wykonywanych operacji oraz prawidłowości prowadzonego szkolenia lotniczego.

2. Lotnictwo sportowe i rekreacyjne w Polsce

2.1. Aerokluby

Podstawy działania

Aktualnie w Polsce funkcjonuje 61 aeroklubów (wliczając w to również Centralną Szkołę Spadochronową AP, Centralną Szkołę Szybowcową AP oraz Górską Szkołę Szybowcową „ŻAR”). Do ich głównych celów statutowych należy: propagowanie i rozwijanie lotnictwa polskiego, a zwłaszcza szkoleń i sportów lotniczych, wspieranie szkolenia i działalności lotniczej dzieci i młodzieży oraz rozpowszechnianie wiedzy i umiejętności lotniczych w społeczeństwie.

Podstawy formalne działania aeroklubu, jako stowarzyszenia, określa ustawa z dnia 7 kwietnia 1989 r. Prawo o stowarzyszeniach (Dz. U. Nr 79 poz. 855 z późniejszą zmianą.). Zgodnie z przepisami ww. ustawy, stowarzyszenia posiadają osobowość prawną, samodzielnie określają swoje cele, programy działania i struktury organizacyjne, a także uchwalają akty wewnętrzne dotyczące ich działalności.

Swoje cele statutowe aerokluby realizują m.in. przez organizowanie kursów teoretycznych i praktycznych w zakresie różnych specjalności lotniczych, pilotażowych i technicznych, organizowanie szkoleń lotniczych. Aerokluby prowadzą również działalność gospodarczą służącą pozyskiwaniu środków na realizację ich zadań statutowych.

Finansowanie działalności

Aerokluby dysponują swoimi funduszami, na które składają się w szczególności dochody z organizowanych imprez, szkolenia lotniczego i wydawnictw, dochody osiągane z działalności gospodarczej, dotacje, dochody z ofiarności społecznej, dochody z majątku własnego oraz składki członkowskie. Niemniej jednak sytuacja finansowa wielu z nich niezadowalająca. Sytuację znaczącej większości aeroklubów działających w Polsce znacznie pogorszyła utrata możliwości wykonywania lotów widokowych.

Głównym narzędziem, które pozwala aeroklubom na pozyskiwanie środków potrzebnych do realizacji swojego głównego celu, czyli propagowania i rozwoju działalności szkoleniowej w zakresie lotnictwa sportowego, są odpłatnie prowadzone kursy, szkolenia oraz działalność gospodarcza, w tym w zakresie prac lotniczych. Aerokluby mogą także otrzymywać dotacje i darowizny, ale władze aeroklubów powinny same ubiegać się o ich pozyskiwanie.

Zgodnie z informacjami posiadanymi przez ULC, Aeroklub Polski otrzymuje dotacje na zadania zlecone z Ministerstwa Obrony Narodowej, Polskiej Konfederacji Sportu oraz Ministerstwa Edukacji Narodowej i Ministerstwa Sportu, natomiast działalność statutowa Aeroklubu Polskiego nie jest dotowana. Aktualnie znacząca liczba aeroklubów (19) posiada uprawnienia w zakresie prac lotniczych, jednak większość certyfikatów AWC posiadanych przez aerokluby, uprawnia jedynie do wykonywania prac, które nie wymagają specjalnego wyposażenia statku powietrznego lub specjalnych technik operacyjnych (AW-7). Jedynie 5 aeroklubów posiada uprawnienia do świadczenia więcej niż jednej kategorii prac lotniczych. Na szczególne

podkreślenie zasługuje wspomniany już wcześniej Aeroklub Ziemi Lubuskiej, który jako jedyny w Polsce świadczy wszystkie rodzaje prac lotniczych poza pracami budowlano-montażowymi oraz lotami poszukiwawczo-ratowniczymi.

W ciągu czterech lat można zaobserwować nieznaczny spadek w zakresie posiadanych przez aerokluby uprawnień AW, co potwierdza ogólną tendencję na rynku AW, opisaną wcześniej. Sytuację tę obrazuje poniższa tabela.

Tabela 9: Aerokluby posiadające certyfikat AWC

LATA	2002	2003	2004	2005	2006
ILOŚĆ AEROKLUBÓW	27	26	20	20	19

W okresie przed 2004 r. znacząca liczba aeroklubów posiadała uprawnienia do wykonywania działalności przewozowej. Jeszcze na początku 2004 r., aż 13 spośród wszystkich działających w Polsce aeroklubów posiadało AOC. Liczba ta spadła jednak do zera po przystąpieniu Polski do UE. Stało się tak m.in. ze względu na niemożność spełnienia przez aerokluby wszystkich standardów określonych nowymi przepisami prawa (standard JAR-OPS1/3) oraz ustawy Prawo lotnicze.

Aerokluby posiadające uprawnienia przewozowe

Szczególnym rodzajem działalności gospodarczej prowadzonej przez aerokluby są tzw. loty widokowe, czyli loty oferowane odpłatnie publiczności, które rozpoczynają się i kończą w tym samym punkcie (loty z A do A). W okresie przed wejściem w życie nowej ustawy Prawo lotnicze przewozy takie klasyfikowane były jako prace lotnicze, zaś podstawą do ich wykonywania było świadectwo kwalifikacji oraz koncesja na wykonywanie usług lotniczych (rozwiązanie takie stosowane było zresztą nie tylko w Polsce ale np. również w Czechach). Aktualnie są one klasyfikowane, z prawnego punktu widzenia, jako przewóz lotniczy i podlegają obowiązkowi uzyskania AOC i koncesji na przewóz. W latach 2002-2003 (kiedy loty widokowe stanowiły prace lotnicze) liczba aeroklubów posiadających uprawnienia do

prowadzenia działalności tego typu była dość duża (odpowiednio 27 dla 2002r. i 26 dla 2003r.). Znaczny spadek uprawnień w tym zakresie zauważyć możemy po wejściu w życie nowej ustawy Prawo lotnicze i zmiany klasyfikacji lotów widokowych z prac lotniczych na przewóz handlowy. Okres od połowy 2004r. do dziś charakteryzuje gwałtowny zanik uprawnień aeroklubów w tym zakresie. Aktualnie żaden z aeroklubów działających w Polsce nie posiada uprawnień do wykonywania lotów widokowych.

Dynamikę zmian w zakresie uprawnień aeroklubów do wykonywania lotów widokowych na przestrzeni ostatnich trzech lat pokazuje poniższa tabela.

Tabela 10: : Aerokluby posiadające certyfikat AOC

	2002	2003	2004	2005	2006
IŁOŚĆ AEROKLUBÓW	11	11	13	0	0

2.2. Inne ośrodki sportowego i rekreacyjnego szkolenia lotniczego.

Poza aeroklubami i szkołami AP, w Polsce działa również około 46 innych ośrodków prowadzących różnego rodzaju szkolenia w zakresie lotnictwa sportowego i turystycznego. W ostatnim okresie czasu powstaje duża ilość ośrodków prowadzących szkolenia paralotniowe/lotniowe. Potwierdzeniem spełnienia przez daną placówkę wszystkich wymogów w zakresie bezpieczeństwa szkolenia lotniczego jest Certyfikat Ośrodka Szkolenia Lotniczego wydawany przez Prezesa ULC.

(Wykaz ośrodków szkolenia lotniczego znajduje się w załączniku nr 6).

3. Prywatne statki powietrzne i rekreacja lotnicza

W ostatnich latach rośnie ilość sprzętu lotniczego zarejestrowanego na osoby prywatne. Zgodnie z danymi zawartymi w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych oraz Ewidencji Statków Powietrznych, w 2006 r. na osoby prywatne zarejestrowanych było łącznie 386 sztuk różnego typu statków powietrznych. Dla porównania w latach 2002 i 2003 ich ilość wynosiła odpowiednio: 225 oraz 295 sztuk.

W dyspozycji osób prywatnych pozostawało: 220 prywatnych samolotów (na 1223 ogółem), 9 śmigłowców (na 129 ogółem), 21 motoszybowców (na 32 ogółem); 96 szybowców (na 866 ogółem), 35 balonów (na 123 ogółem) oraz jeden sterowiec (jedyńy zapisany w Rejestrze).

(W załącznikach nr 4 znajduje się wykaz sprzętu lotniczego w Polsce – stan 01.2006 r.).

VI. Zasoby ludzkie - stan pilotów na XI.2006 roku

Rozwijający się rynek transportu lotniczego w Polsce zawdzięczamy przede wszystkim wejściu naszego kraju do Unii Europejskiej i pełnemu otwarciu polskiego nieba. Spowodowało to większą aktywność przewoźników już operujących w Polsce. Dodatkowo pojawiło się wielu przewoźników niskokosztowych, zwiększyła się liczba oferowanych połączeń i przewiezionych pasażerów. Prognozy ULC wskazują, że transport lotniczy przez kilka najbliższych lat będzie się rozwijał bardzo dynamicznie. Przewiduje się, iż poziom przewozów w roku 2010 ukształtuje się na poziomie 22 mln pasażerów, w 2020 będzie to 41 mln, a w 2030 ponad 63 mln pasażerów. Takie prognozy dowodzą, iż pojawia się znaczący wzrost zapotrzebowania na wykwalifikowanych pilotów liniowych i zawodowych.

Tabela 6: Liczba licencji w podziale na grupy wiekowe – stan na dzień 24.XI.2006 r.

Oznaczenie i nazwa licencji	Przedział wiekowy						Suma
	<20	20-30	30-40	40-50	50-60	>60	
ATCL Licencja kontrolera ruchu lotniczego	0	76	177	85	73	9	420
ATPL(A) Licencja pilota samolotowego liniowego	0	24	166	329	270	81	870
CPL(A) Licencja pilota zawodowego samolotowego	0	123	187	280	173	109	872
	0	2	10	93	83	25	213
PPL(A) Licencja pilota turystycznego samolotowego	6	273	304	333	238	69	1223
	0	5	5	17	13	3	43

W latach 1990 – 1997 sukcesywnie malała ilość szkolonych do licencji turystycznej. Stan ten zaczął się zmieniać w latach późniejszych. Spadek szkolonych do licencji PPL w aeroklubach wynikał z dużych kosztów szkolenia w tym okresie (nieekonomiczne samoloty, brak możliwości dofinansowania przez aerokluby najlepszych pilotów). W latach późniejszych zakupy samolotów typu CESSNA zmniejszyły koszty szkolenia, co widać na załączonej tabeli (średnio od 1997 roku szkoli się około 130 pilotów, zaś w najlepszym 2001 roku licencje PPL zdobyło 166 pilotów). Tak więc

zapleczem dla lotnictwa komunikacyjnego i usługowego może stać się grupa 273 pilotów z licencjami PPL, w wieku 20-30 lat. Jednak zdobycie uprawnień pilota zawodowego lub liniowego wymaga dodatkowych, kosztownych szkoleń, co może być barierą dla niektórych z nich.

Trzeba też wspomnieć o pilotach samolotów UL, których konstrukcje znacznie przewyższają osiągnięcia samoloty lotnictwa ogólnego.

Tabela 7: Liczba Świadectw Kwalifikacji Pilota Samolotu UL

Oznaczenie i nazwa licencji	Podział wiekowy					Suma
	20-30	30-40	40-50	50-60	>60	
Świadectwo Kwalifikacji Pilota Samolotu UL	3	7	17	15	14	56

Tabela 8: Liczba licencji śmigłowcowych w podziale na grupy wiekowe – stan na dzień 24.XI.2006 r.

Oznaczenie i nazwa licencji	Przedział wiekowy					Suma
	20-30	30-40	40-50	50-60	>60	
ATPL(H) Licencja pilota liniowego śmigłowcowego	0	0	14	21	1	36
CPL(H) Licencja pilota zawodowego śmigłowcowego	2	10	93	83	25	213
PPL(H) Licencja pilota turystycznego śmigłowcowego	5	5	17	13	3	43

(Patrz Załącznik nr 5, wykazy licencji w latach ubiegłych).

VII. Przemysł lotniczy dla lotnictwa ogólnego w Polsce

Produkcja samolotów dla lotnictwa ogólnego w Polsce stanowi dziś śladowe ilości. Takie firmy jak:

1. PZL „OKECIE” (wielozadaniowe samoloty PZL-104 Wilga, Wilga 2000, rolnicze PZL-106 Kruk);
2. PZL „MIELEC” (rolniczy M-18 DROMADER, M-28 SKYTRUCK, M-20 MEWA, czy szkolna M-26 ISKIERKA)

produkują jeszcze niektóre z wymienionych typów samolotów, lecz jest to kilka sztuk rocznie. Obydwa, z wyżej wymienionych zakładów, wykupione zostały przez kapitał obcy (kolejno: przez hiszpański EADS i amerykański Sikorsky) i projektowana przez właścicieli produkcja lotnicza w tych zakładach z pewnością nie będzie preferowała rodzimych konstrukcji. Jedyny producent śmigłowców, PZL ŚWIDNIK, rozpoczął produkcję śmigłowców SW-4, które mogłyby być wykorzystywane w GA i AW, ale są one jeszcze testowane i nie są produkowane seryjnie. Z kolei pozostałe wyroby PZL ŚWIDNIK (Mi-2 plus, W-3 Sokół) będą w przyszłości musiały przejść modernizacje polegające na zaprojektowaniu nowych zespołów napędowych, gdyż producent silników i przekładni dla tych wyrobów, PZL RZESZÓW, po prywatyzacji przez Amerykanów, zmienił asortyment produkcji. Wymienione powyżej produkty lotnicze posiadały stosowne krajowe i zagraniczne certyfikaty zdolności do lotu. Jednak z powodu znikomej ilości produkowanego sprzętu, lub zaniechania produkcji niektórych typów (np. PZL 106 KRUK, AN-2, M-20), producenci i właściciele certyfikatu typu, wydanego przez EASA nie zamierzają certyfikować tego sprzętu w UE. Egzemplarze bez unijnego certyfikatu typu będą mogły być wykorzystywane wyłącznie do prac lotniczych w kraju lub za specjalnym zezwoleniem w innych krajach UE. Tak więc, w najbliższych latach, wykonywanie prac lotniczych sprzętem skonstruowanym i wyprodukowanym w Polsce będzie praktycznie nie możliwe.

Aktualne trendy produkcyjne w lotnictwie to projektowanie i budowa samolotów ultralekkich. Nie można tu pominąć udziału polskich konstruktorów

i producentów tego sprzętu w rynku europejskim. Warto chociażby wspomnieć o „dolinie lotniczej”, do której zalicza się Mielec, Rzeszów i Krosno. O ile dwa pierwsze miejsca znane są z „wielkiego przemysłu”, to Krosno ma wieloletnie tradycje (od 1990 roku) w produkcji samolotów UL. Wymienić tu trzeba firmę niemiecką B + F, której samoloty FK produkowane są praktycznie od początku istnienia tej firmy w Centralnej Szkole Lotniczo-Technicznej w Krośnie. Do dnia dzisiejszego wyprodukowanych zostało na rynek europejski, amerykański, południowo amerykański i południowo afrykański około 450 sztuk kompozytowych samolotów FK-9, FK-12 COMET, FK-14 POLARIS. Samoloty te mają certyfikat typu wydany przez Dae (Aeroklub Niemiecki sprawujący nadzór nad lotnictwem UL w Niemczech) wg przepisów LTF-UL, choć zakład produkujący w Polsce nie jest certyfikowany przez nadzór, lecz jako samoloty tej klasy wyłączone są z obowiązku posiadania certyfikatu EASA. Kilka tych samolotów lata w Polsce w kategorii „SPECJALNY”.

Aktualnie w CSL-T AP, która jest jedynym certyfikowanym zakładem szkolącym, remontowym i szkoleniowym Aeroklubu Polskiego (przeglądy i remonty samolotów i szybowców: drewnianych i kompozytowych) powstaje nowa polska konstrukcja UL, której oblot planowany jest w połowie 2007 roku.

Drugim zakładem w Krośnie produkującym od 2000 roku jest firma EKOLOT, która wyprodukowała do dziś 74 kompozytowe samoloty typu JK-5 JUNIOR, które mają uznany certyfikat francuski, niemiecki, RPA i kanadyjski. Aktualnie firma przechodzi proces certyfikacji produkcji nadzoru polskiego.

Kolejną firmą jest AERO produkujące samoloty VLA AT-3, metalowe. Wyprodukowano ich 20 sztuk, zaś obecnie zebrane zamówienia mogą świadczyć o zwiększeniu ilości - w ciągu 2 lat - o następne 20 sztuk. Ten samolot, posiadający certyfikat EASA, może być używany do szkolenia i prac lotniczych.

Wymienić też trzeba firmy produkujące samoloty UL w Bielsku Białej typu 3Xtrim, GEMINI; firmę E. Margańskiego produkującą kompozytowe szybowce akrobacyjne oraz we Wrocławiu - samolot metalowy ZODIAC. Zakłady te poza innym asortymentem sprzętu lotniczego dla lotnictwa

ogólnego, szczególnie sportowo-rekreacyjnego, nie wyróżniają się jednak tak dużą produkcją i tradycjami jak Krosno.

Polskie przepisy techniczne wymagają rozszerzonych prób sprzętu lotniczego klasy UL, stąd wiele samolotów tej klasy, choć wykonanych w Polsce posiada rejestracje państw, w których łatwiej jest spełnić wymogi konieczne do zarejestrowania tego sprzętu (np. czeskie). Skutkuje to tym, że wiele takich statków powietrznych jest poza naszym nadzorem technicznym, mimo że stacjonują i latają w Polsce.

W większości, firmy posiadające certyfikaty do szkolenia lub własne dyspozycyjne samoloty, korzystają ze sprzętu zagranicznego, w szczególności są to samoloty różnego typu CESSNA, których w styczniu 2006 zarejestrowanych było na osoby prawne – 81, zaś na osoby prywatne – 49. Wynika to z przyczyn ekonomicznych oraz z rozbudowanej sieci obsługi technicznej dla tego typu samolotów, jak też dostępności części zamiennych. (Patrz Załączniki- wykaz sprzętu zarejestrowanego w Polsce).

VI. Infrastruktura wspomagająca lotnictwo przeznaczenia ogólnego

1. Stacje obsługi technicznej

Aktualnie w Polsce działa 70 stacji obsługi technicznej certyfikowanych według wymagań 03/2004. Stacje te jednak nie zapewniają w sposób dostateczny obsługi dla podstawowych typów statków powietrznych eksploatowanych w kraju przez operatorów lotnictwa przeznaczenia ogólnego. Wiele stacji obsługowych zatwierdzonych zg z wymaganiami 03/2004 ogranicza swoją działalność tylko do statków powietrznych użytkowanych przez organizacje posiadające certyfikat AWC i stanowią ich jednostkę organizacyjną. Za przykład mogą tu posłużyć organizacje obsługowe, które są zorganizowane przy Aeroklubach regionalnych. Powodem ograniczenia zakresu świadczonych usług dla innych operatorów jest rozporządzenie MI w sprawie wymagań dotyczących ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej użytkowników statków powietrznych, przewoźników i innych przedsiębiorców prowadzących działalność lotniczą (Dz. U. 04.110.1168) załącznik nr 4, wymagania dotyczące stawki ubezpieczenia obowiązkowego przekraczały możliwości tych stacji obsługowych. Należy nadmienić, że ustawodawstwo WE nie przewiduje obowiązkowego ubezpieczenia od odpowiedzialności cywilnej stacji obsługowych. Wprowadzenie wymogu obowiązkowego ubezpieczenia stacji obsługowych w naszym kraju dyskryminuje nasze stacje obsługowe w stosunku do stacji z pozostałych krajów WE. Problem nierównych warunków działania polskich stacji obsługowych stanie się szczególnie ważny, gdy po 28 września 2008 r. stacje obsługowe wg. 03/2004 zostaną przekształcone w organizacje zg. z PART M/F. Certyfikat zg. PART M/F umożliwia świadczenie usług dla operatorów ze wszystkich krajów WE.

Aktualnie mamy również zatwierdzonych 37 organizacji obsługowych wg PART 145. Niektóre (6 – 7) stacje obsługowe PART 145 mają w swoim

zakresie zatwierdzenia statki powietrzne użytkowane w lotnictwie ogólnym i mogą również zapewnić obsługę dla ww statków powietrznych.

Najgorsza jest sytuacja w obszarze personelu obsługi statków powietrznych, brak dopływu mechaników obsługi może w znacznym stopniu utrudnić lub wręcz uniemożliwić dalszy rozwój lotnictwa ogólnego. W chwili obecnej mamy 5 certyfikowanych wg PART 147 organizacji szkolenia personelu technicznego. Należy zastanowić się, czy nie należało by włączyć szkolnictwa publicznego do kształcenia mechaników lotniczych dla lotnictwa ogólnego GA, wykorzystując do prowadzenia praktyk istniejące certyfikowane zakłady produkujące sprzęt lotniczy.

2. Lotniska, lądowiska i tzw. inne miejsca do startów i lądowania

W ostatnich dwóch latach zauważyć można znaczny wzrost liczby tzw. innych niż lotniska i lądowiska miejsc przeznaczonych do startów i lądowań. Wzrost ten sugeruje coraz bardziej dynamiczny rozwój turystyki i rekreacji lotniczej w Polsce, szczególnie wśród użytkowników samolotów UL. Jednak brak jest zarejestrowanych lądowisk dla wodnosamolotów, z powodu braku odpowiednich regulacji prawnych, choć uprawnienia do latania na wodnosamolotach w Polsce, choćby UL, posiadają już niektórzy piloci. Sytuację tę przedstawia poniższa tabela.

(W załącznikach nr 11A i 11B znajdują się aktualne wykazy lotnisk, lądowisk i innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowań).

Tabela 11: Infrastruktura lotniskowa w Polsce, stan rejestru na 31.I. 07.

	2007
LOTNISKA	18- PUBLICZNE
	35- NIEPUBLICZNE
ŁĄDOWISKA	28
INNE MIEJSCA DO STARTÓW I ŁĄDOWAŃ	25

3. Ruch lotniczy w Polsce, z uwzględnieniem GA

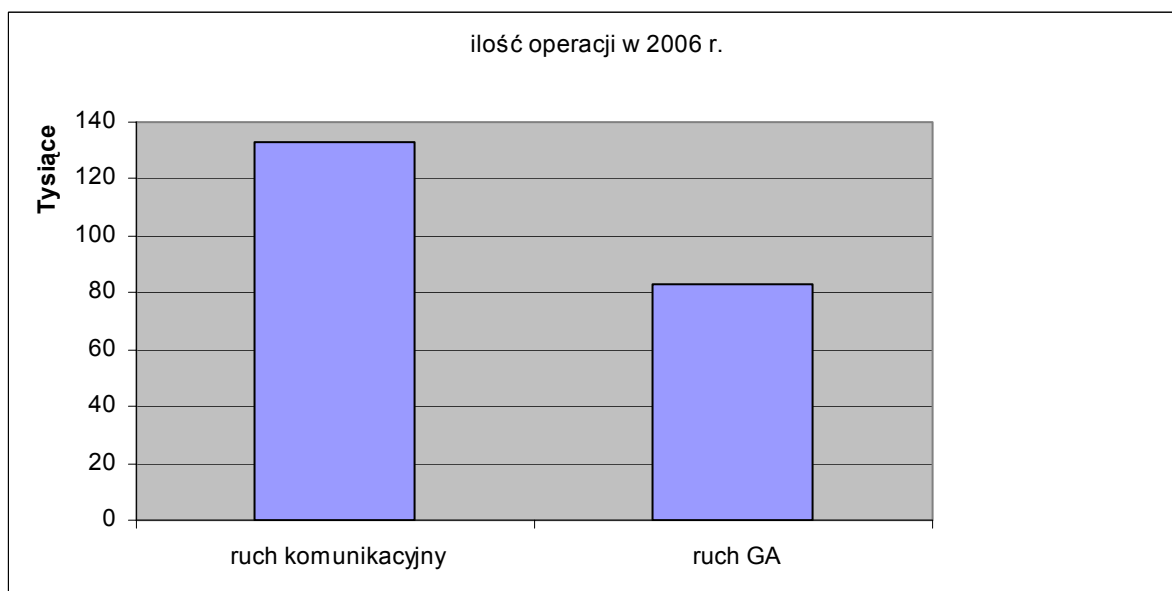
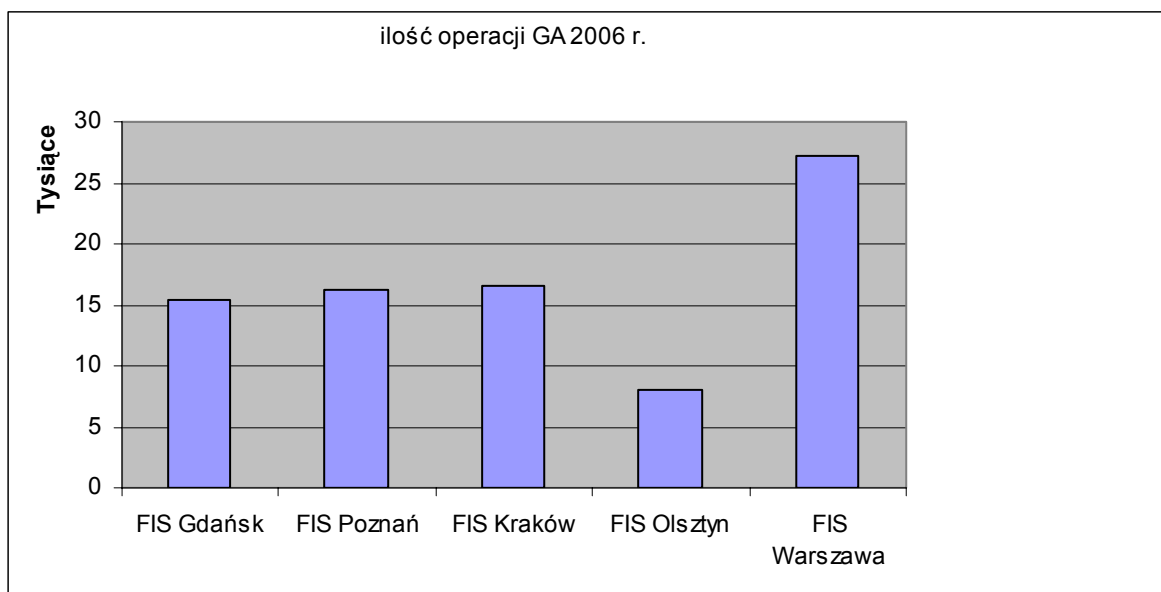
Ruch lotniczy GA w Polsce (dane za rok 2006) możemy prześledzić na poniższych wykresach w wydzielonych obszarach FI, oraz w porównaniu do operacji lotnictwa komercyjnego. Z pewnością nie jest to pełny obraz ruchu lotniczego w naszym kraju. Podział polskiej przestrzeni powietrznej ustanawia dwa rodzaje przestrzeni - kontrolowaną (klasy C) i niekontrolowaną (klasy G) – w której odbywa się ok. 90% ruchu lotniczego GA w Polsce. O ile w pierwszej można zarejestrować wszystkie operacje lotnicze, to w drugiej tylko te, w których operatorzy statków powietrznych zgłoszą się do ośrodka FIS (Informacji Powietrznej). Wiele lotów, szczególnie na samolotach ultralekkich, wykonywanych w przestrzeni niekontrolowanej klasy G nie zgłasza się do ośrodków FIS (np. przepisy wykonywania lotów nie wymagają posiadania łączności w tej klasie przestrzeni), stąd dane mogą być zaniżone.

Największe problemy napotykają użytkownicy lotniska Babice w Warszawie. Dyskutowano o nich na jednym z posiedzeń zespołu do opracowania strategii dla GA. Lotnisko Babice nie figuruje w spisie lotnisk i lądowisk ULC (jest zarejestrowane jako lotnisko MSWiA). Jest to jednak lotnisko położone w centrum Warszawy i dla lotnictwa GA spełnia ważną rolę, gdyż jest praktycznie dostępne dla wszystkich użytkowników, przy mniejszych opłatach lotniskowych oraz bez wyposażenia w transponder, jak to ma miejsce w przypadku konieczności dolotu samolotem GA - w warunkach VFR, czy IFR - do lotniska Okęcie.

Podział przestrzeni powietrznej w CTR Warszawa oraz natężenie operacji lotniczych uniemożliwia jednak wykonywanie szybowcowych lotów sportowych na tym lotnisku, dodatkowo wraz z procedurami antyhałasowymi wprowadzono konieczność wykonywania nad tym lotniskiem lotu po kręgu. Nie przeanalizowano możliwych zagrożeń podczas lotu (brak wysokości umożliwiającej bezpieczne przymusowe lądowanie na lotnisku w przypadku awarii silnika). Środowisko lotnicze GA oraz użytkownicy lotniska Babice są zdania, że należy zrewidować dotychczas ustalone procedury lotu po kręgu.

Przeloty w przestrzeni G wymagają zapoznania się z planem wykorzystania przestrzeni powietrznej (AUP – Airspace Utilisation Plan), z aktywnymi strefami lotów, czy strefami zakazanymi. Mimo aktywności niektórych stref, jest możliwe uzyskanie zgody na ich wykorzystanie podczas przelotu po uprzedniej konsultacji z ASM-3 (Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną) lub bezpośrednio z użytkownikiem zarezerwowanej strefy (np. ze służbami wojskowymi).

Ogólnie lotnictwo GA w Polsce nie napotyka problemów ruchowych, czy problemów z dostępem do lotnisk komunikacyjnych takich, jak w krajach omawianych poniżej w Części III.



VII Wnioski z przeglądu lotnictwa ogólnego (GA) w Polsce

Wstępna analiza lotnictwa przeznaczenia ogólnego (GA) w Polsce daje możliwość sformułowania następujących wniosków:

Uwarunkowania prawne

1. Stwierdzono brak definicji lotnictwa ogólnego w ustawie Prawo lotnicze, pomimo że ustawodawca pojęciem tym posługuje się na przykład w rozporządzeniu o ubezpieczeniach lotniczych.
2. Stwierdzono brak definicji prac lotniczych. Termin usługi lotnicze występuje w przepisach prawa w jednym przypadku dla określenia właśnie prac lotniczych, zaś w drugim dla określenia innych rodzajów działalności lotniczej (włącznie z przewozem lotniczym). W ramach przygotowywanej aktualnie przez ULC nowelizacji Prawa lotniczego proponuje się wprowadzenie definicji usług lotniczych, co pozwoli na uregulowanie tej kwestii, jednak wymagać będzie stosowania bardzo precyzyjnych wykładni.
3. Stwierdzono brak regulacji dotyczących lotnictwa korporacyjnego – aktualnie operacje te zrównane są z lotnictwem turystycznym.
4. Należy rozważyć zasadność utrzymywania wymogu posiadania koncesji na wykonywanie lotów widokowych. Prawo wspólnotowe nie nakłada takiego obowiązku.
5. W przygotowywanych w przyszłości nowelizacjach ustawy Prawo lotnicze, powinno się uwzględnić potrzeby rozwijającego się lotnictwa ogólnego, tak by zapewnić operatorom możliwość jak najbardziej elastycznego działania (które jest główną zaletą tego typu operacji) przy uwzględnieniu jednak konieczności zapewnienia szeroko pojętego bezpieczeństwa lotniczego.

Stan bieżący

1. Prace lotnicze stanowią istotny element krajowego rynku lotniczego dając zatrudnienie dla około 1200 - 1500 osób. Zauważalny jest jednak niewielki, ale systematyczny spadek liczby operatorów AW na polskim

ryнку. Polski rynek AW staje się stopniowo coraz bardziej atrakcyjny dla operatorów zagranicznych.

2. Sytuację wielu firm lotniczych w Polsce pogorszyła utrata uprawnień przewozowych związana z niespełnieniem wymogów wynikających z nowowprowadzonych standardów JAR OPS-1/3 i PART 145.
3. Brakuje stacji obsługi technicznej certyfikowanych wg standardu PART 145 dla wielu typów statków powietrznych eksploatowanych w Polsce. Stacje tego typu są konieczne jeżeli samoloty te miałyby być wykorzystywane do prowadzenia działalności gospodarczej w zakresie przewozu lotniczego (np. przez aerokluby).
4. Zwiększa się liczba sprzętu lotniczego w rękach prywatnych oraz ilość statków powietrznych wykorzystywanych do wsparcia prowadzenia nielotniczej działalności gospodarczej (lotnictwo korporacyjne). Wzrostowi temu towarzyszy wzrost liczby tzw. innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowania.
5. Stwierdzono postępujący spadek zainteresowania rynkiem lotów widokowych. Aktualnie żaden z aeroklubów działających w Polsce nie posiada uprawnień do prowadzenia tego typu działalności (działalność taka wymaga posiadania certyfikatu AOC).

VII. INFORMACJA O STANIE BEZPIECZEŃSTWA LOTNICTWA OGÓLNEGO (GA) W POLSCE

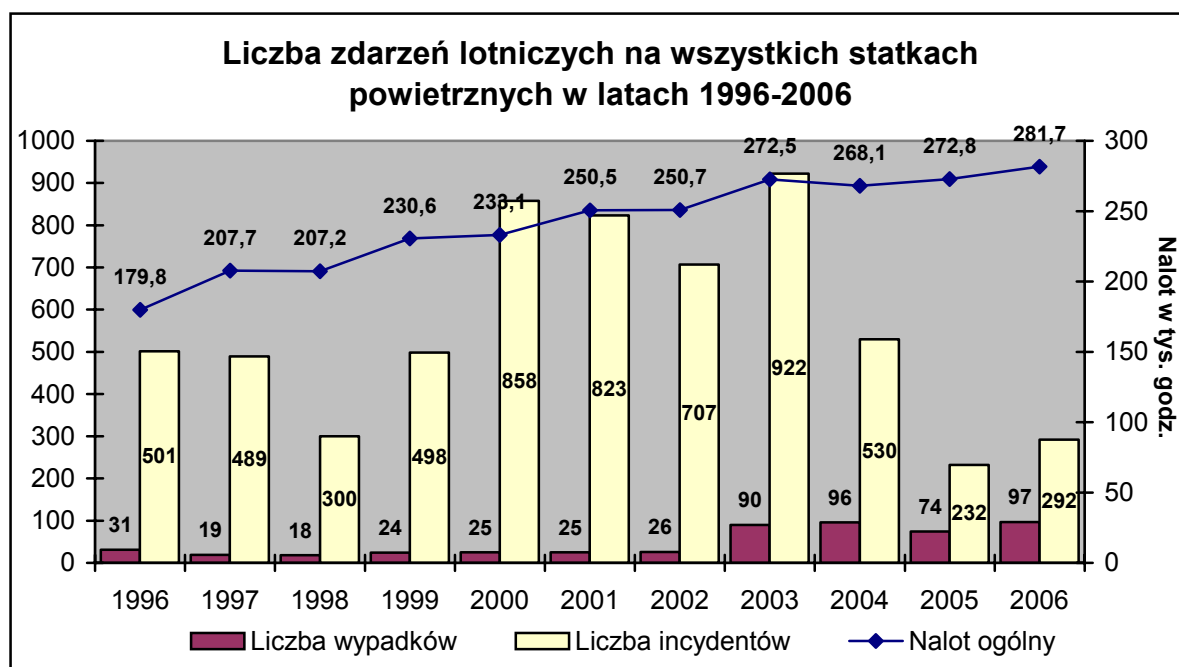
Rozdział ten zawiera jedynie ogólne graficzne zestawienie wypadków z lat ubiegłych i pobieżną analizę ich przyczyn. Szczegółowe opracowania dostępne są w Wydziale Bezpieczeństwa, Standaryzacji i Jakości - LSQ (w ULC). Niepokojącym jest fakt, że pomimo wzrostu ilości statków powietrznych oraz ilości operacji lotniczych, liczba informacji przekazywanych do LSQ systematycznie maleje.

Warto zauważyć, że w 5 wypadkach lotniczych, które wydarzyły się w 2006 r, na samolotach o MTOM > 495 kg w 2006 roku brało udział 4 samoloty z rejestracjami obcymi (3 czeskie i 1 niemiecka). We wspomnianych wypadkach zginęło 4 obywateli polskich. Odnotowano również 10 wypadków samolotów UL (MTOM < 495 kg), 4 z nich zarejestrowane były w Czechach i 1 w Niemczech (zginął 1 obywatel polski). Taki stan rzeczy potwierdza fakt, że procedury dopuszczenia do lotów i rejestracji statków powietrznych poza granicami Polski, szczególnie samolotów UL, są mniej skomplikowane niż w naszym kraju.

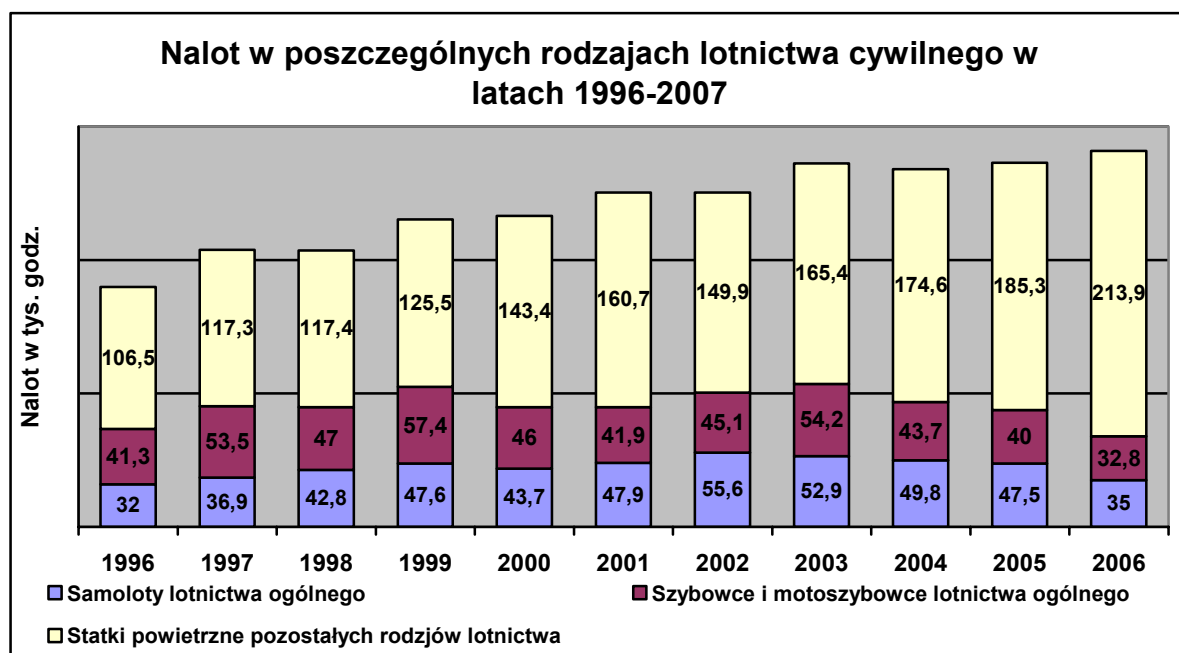
INFORMACJA O STANIE BEZPIECZEŃSTWA LOTÓW LOTNICTWA OGÓLNEGO W LATACH 1996-2006

Niniejszą informację opracowano w oparciu o zgłoszenia zdarzeń lotniczych, raporty końcowe otrzymane od Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych oraz sprawozdań z wykonania zadań lotniczych.

Informację przedstawiono w formie wykresów za lata 1996 – 2006.

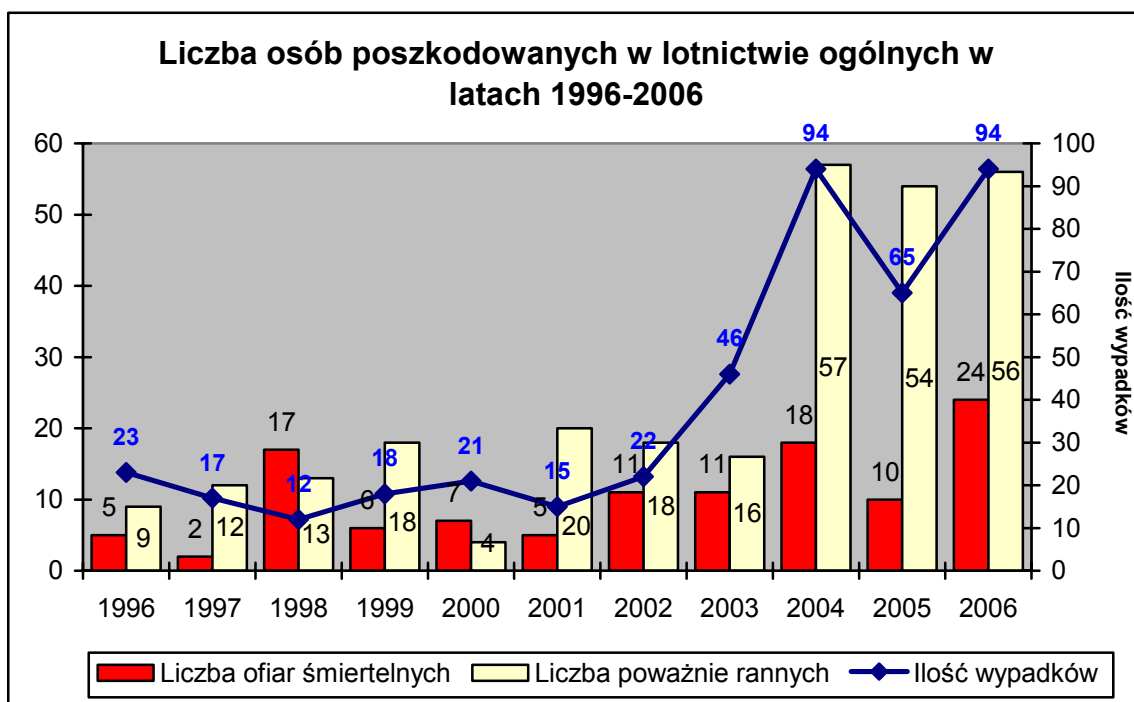


W okresie 1996- 2007 statki powietrzne lotnictwa ogólnego wykonały nalot 1 005 487 godzin. Rozkład nalotu w poszczególnych latach przedstawia poniższy wykres.



Wykres pomija nalot śmigłowców i balonów użytkowanych w lotnictwie ogólnym, ponieważ sumaryczny nalot w omawianym okresie wynosi 10200 godz. Wykres nie uwzględnia nalotu ULM, lotni, motolotni, paralotni, paralotni z napędem ponieważ urząd nie dysponuje odpowiednimi danymi.

W ostatnim dziesięcioleciu w lotnictwie ogólnym miało miejsce 437 wypadków lotniczych, w wyniku których śmierć poniosło 116 osób, a 276 doznało poważnych obrażeń ciała.



IX. Oddziaływanie UE i EASA na GA w Europie i w Polsce

Wspólnota Europejska od wielu lat zwiększa swoje kompetencje w lotnictwie. Początkowo, przez liberalizację Europejskiego handlu lotniczego, a od niedawna przez implementację prawodawczą Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej (SES) oraz Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Ma to wpływ na przepisy lotnicze, certyfikowanie wyrobów i sprzętu lotniczego, obsługi technicznej, na środowisko naturalne, lotniska, ochronę i inne obszary, które mogą bezpośrednio albo pośrednio oddziaływać na lotnictwo ogólne (GA).

Komisja Europejska inicjuje opracowywanie nowych przepisów lotniczych. Bezpieczeństwo zawsze będzie miało najwyższą rangę. W związku z udoskonaleniami technologii naziemnej i powietrznej, przez takie inicjatywy jak SESAR i GALILEO, zapewniona zostanie dostateczna pojemność, aby sprostać przyszłemu popytowi, przy wzroście ruchu w całym sektorze lotniczym.

Większość prawodawstwa lotniczego Unii Europejskiej skierowana jest na komercyjny sektor lotnictwa. Jednakże, może mieć to pośredni wpływ na GA. Władze Lotnictwa Cywilnego, Rząd i GA powinny zadbać o to, by zmiany prawodawcze proponowane przez Unię Europejską uwzględniały specyfikę wszystkich rodzajów lotnictwa. Istnieje zatem konieczność pilnego śledzenia tych zmian.

1. Jednolita Europejska Przestrzeń Powietrznej (SES)

Rozporządzenie Rady (EEC) z dnia 10 marca 2004 r. ustanawiające ramy tworzenia Europejskiej Jednolitej Przestrzeni Powietrznej weszło w życie w 20 kwietnia 2004. Celem SES jest: "podnoszenie aktualnych standardów bezpieczeństwa i ogólnej efektywności dla ruchu powietrznego w Europie, aby zoptymalizować pojemność systemu, stosując się do wymagań wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, oraz zminimalizować opóźnienia".

Istotną dla GA kwestią, wynikającą z tego rozporządzenia, jest reklasyfikacja przestrzeni powietrznej oraz zmiana wyposażenia samolotu jako rezultatu wymogów interoperacyjności oraz SESAR.

Wymaganiem dla Państw Członkowskich, dotyczącym Regulacji Przestrzeni Powietrznej, jest ustanowienie Bloków Funkcjonalnej Przestrzeni powietrznej (FABy) w przestrzeni powietrznej powyżej Poziomu Lotu (FL) 285 (28,500 ft). Regulacja nie zakazuje Państwom Członkowskim włączenia dolnej przestrzeni powietrznej. Ustalenie FAB nie zmienia zapotrzebowania na przestrzeń powietrzną i mało prawdopodobny jest jej wpływ na samoloty GA, skutkujący regularnym wykonywaniem lotów powyżej FL285.

Inne kluczowe założenia SES, to włączenie górnej przestrzeni powietrznej dla zwiększenia pojemności i bezpieczeństwa lotów oraz wprowadzenie koncepcji elastycznego użytkowania przestrzeni powietrznej – której celem jest wzmocnienie kooperacji cywilno/wojskowej, co może pozwalać GA na zdobycie większego dostępu do przestrzeni, które wcześniej były zamknięte (takie jak strefy niebezpieczne).

Najważniejszym wyzwaniem dla GA jest zaproponowanie reklasyfikacji europejskiej przestrzeni powietrznej. W październiku 2005 Komitet Jednolitej Przestrzeni Powietrznej zaaprobował przepisy o klasyfikacji przestrzeni powietrznej powyżej FL 195 (przestrzeń powietrzna klasy C). Następnie zostały one opublikowane jako rozporządzenie. Państwa członkowskie Unii Europejskiej mają obowiązek wprowadzenia go z dniem 1 lipca 2007.

Propozycja reklasyfikacji przestrzeni powietrznej poniżej FL195 może istotnie oddziaływać na działalność GA, szczególnie, jeśli miałaby wpływ na istnienie przestrzeni powietrznej klasy G. Państwa Członkowskie muszą dokonać oceny zgłoszonych propozycji. Zatem w chwili obecnej nie jest możliwa ocena rezultatów.

2. SESAR (Program Badań Zarządzania Ruchem Lotniczym w Jednolitej Europejskiej Przestrzeni Powietrznej)

SESAR jest technicznym programem implementacji SES. Jest to projekt dopełnienia istnienia ustawowej struktury i pomocy we wprowadzaniu nowej technologii w zarządzaniu ruchem lotniczym. Nowe technologie pozwolą np. na: przesyłanie danych między samolotem i ziemią, stosowanie nawigacji satelitarnej i zautomatyzowanie narzędzi dla kontrolerów. Celem programu jest poprawa bezpieczeństwa wykonywanych operacji lotniczych.

Modernizacja sieci Europejskiego ATM, przez wprowadzanie nowych technologii, spowoduje mniejszą fragmentaryzację przestrzeni powietrznej. Stanie się ona bardziej bezpieczna, efektywna i kosztowo dostępna dla wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej, włączając GA.

Wyzwaniem dla Państwa, dostawców służb ruchu lotniczego i zarządzania przestrzenią powietrzną, jest stworzenie odpowiedniej nowej pojemności, która sprosta wzrostowi ruchu i przyszłym wymaganiom wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej. Międzynarodowe Stowarzyszenie International Aircraft Operations and Pilots Association jest zaproszone do prac nad tym systemem jako przedstawiciel interesów wspólnoty GA.

Wpływ SES/SESAR na GA jest obecnie ograniczony, zatem trudno tej fazie dokonywać jego oceny.

3. European Aviation Safety Agency (EASA)

Zadaniem powołania EASA było ujednolicenie wspólnych przepisów lotniczych w zakresie bezpieczeństwa lotniczego. W tym celu Rozporządzeniem Rady (EEC) nr 1592/2002 z dnia 15 lipca 2002 r. w sprawie wspólnych przepisów lotniczych oraz ustanowienia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego powołana została EASA. Jej celem jest ustalenie wspólnych norm obowiązujących państwa członkowskie dla certyfikacji typów statków powietrznych, ich zdolności, produkcji, obsługi, operacji i licencjonowania załóg lotniczych.

Stworzenie EASA było nowym podejściem dla opracowania wspólnych norm i przepisów dla lotnictwa cywilnego, w tym ochrony środowiska w UE. Niektóre funkcje nadzoru mogą być delegowane przez EASA na nadzory krajowe. UE planuje do 2010 roku objąć nadzór nad bezpieczeństwem w całym zakresie obszaru lotniczego (serwis nawigacyjny, zarządzanie ruchem lotniczym, porty lotnicze).

4. Sprzęt lotniczy certyfikowany i niecertyfikowany przez EASA

W przyszłości cały sprzęt lotniczy podlegać będzie certyfikacji przez EASA. Będzie to miało znaczący wpływ na GA, w szczególności na prace lotnicze (AW). Do wykonywania prac lotniczych dopuszczone będą statki powietrzne posiadające certyfikat typu (TC) wydany przez EASA. EASA dopuszcza wykazem do w/w Rozporządzenia sprzęt latający, który nie musi posiadać TC, do którego należą między innymi: samoloty budowane amatorsko, ex-samoloty wojskowe, historyczne, większość mikrolotów. Zgodnie z brzmieniem wymienionego rozporządzenia wybrany sprzęt lotniczy będzie podlegał czasowemu zwolnieniu, np. szybowce, które wykonały pierwszy lot przed IX.2003 roku. Omawiany problem pojawił się już w Polsce z samolotami typu AN-2, których producent (PZL MIELEC) nie zamierza podjąć starań o uzyskanie certyfikatu typu (TC) w EASA. Należy zauważyć, iż istnieje możliwość utrzymania narodowego Świadectwa Typu, ważnego w Polsce i możliwość wykonywania AW na tym typie samolotu w naszym kraju lub po uzyskaniu zgody innego kraju UE - również w nim.

5. Wpływ EASA na lotnictwo ogólne (GA)

Wspólne zasady certyfikacji, licencjonowania itp. powinny przynieść korzyści dla sektora GA. Wspólne wymagania certyfikacji powinny zredukować koszty wytwarzania, pozwolić na większą swobodę poruszania się statków powietrznych i personelu między państwami członkowskimi, otworzyć rynki pracy dla pilotów, członków państw UE. Aktualnie trudno jest ocenić wymierne korzyści, jakie przyniosą GA wspólne przepisy.

X. Podsumowanie postulatów przedstawionych na spotkaniach roboczych ze środowiskiem lotniczym w okresie 23.01.2007 - 20.02.2007

Lotnictwo ogólne (General Aviation) na świecie wykazuje tendencję wzrostową. Odzwierciedla się to w produkcji i sprzedaży sprzętu lotniczego. Sprzedaż samolotów GA wzrosła w roku 2005 w porównaniu do roku 2004 o 20.8%, co w ilości sprzedanych sztuk sprzętu lotniczego można wyrazić cyfrą 617 sprzedanych samolotów więcej niż w 2004 roku. Największy wzrost sprzedaży zarejestrowały firmy produkujące tzw. biz-jety (odrzutowe samoloty biznesowe). Jest to coraz popularniejszy środek transportu w celach biznesowych. Wyprodukowano ich o 59 sztuk więcej niż w 2004 roku, co stanowi wzrost o 26.9%.

GA jest obszarem zainteresowania Unii Europejskiej. Kraje członkowskie doceniają wagę GA i prac lotniczych AW (Aerial Works) oraz fakt, że lotnictwo ogólne spełnia ważną rolę zarówno w szkoleniu pilotów jak i w uzupełnieniu przewozowej działalności lotniczej (lotnictwo biznesowe, transport lotniczy w miejsca o niedostatecznie rozwiniętej sieci lotnisk komunikacyjnych, prace usługowe na rzecz gospodarki, czy też sporty lotnicze).

W niniejszym opracowaniu zostały wzięte pod uwagę wnioski zgłaszane przez środowisko lotnicze podczas spotkań zespołu opracowującego strategię dla lotnictwa ogólnego, ale również propozycje przedstawiane wcześniej jako postulaty - pracownikom Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W niniejszym dokumencie nie uwzględniono propozycji zmian aktów prawnych, zgłoszonych przez merytorycznie komórki ULC.

Zaproponowane zmiany proponowane przez reprezentantów lotnictwa ogólnego można przedstawić w 5 grupach:

- I – Lotniska
- II – Licencjonowanie, szkolenie
- III – Przestrzeń powietrzna
- IV – Sprzęt lotniczy

V – Sprawy ekonomiczne

VI – Sprawy ogólne.

Wszystkie propozycje zmian przedstawione są w Załączniku Nr 3, w brzmieniu proponowanym przez zgłaszających. Będą one przedmiotem szczegółowej oceny przez właściwe merytorycznie komórki ULC.

I – Lotniska

Wnioski odnośnie lotnisk i lądowisk dotyczą: konieczności sprecyzowania określeń i definicji, zapisów mających celu ochronę lotnisk i możliwości spełniania przez lotniska użytku niepublicznego obowiązku użyteczności publicznej, pozostawienia określenia terenów przygodnych do szkolenia, uwzględnienia możliwości wykonywania z lotnisk niepublicznych nieregularnych przewozów lotniczych. Wnioskujący proponują zniesienie wymogu zarządzania lotniskiem, jako głównego przedmiotu działalności zarządzającego. Proponują zwolnienia podatkowe od nieruchomości dla lotnisk niepublicznych, służących głównie do szkolenia lotniczego. Procedury rejestracji lotnisk i lądowisk, certyfikacji lotnisk oraz dopuszczanie do eksploatacji powinno zostać uproszczone poprzez unikanie przedstawiania przez podmiot dublujących się dokumentów w kolejnych etapach uzyskiwania zezwoleń (wymagania ustawy z dnia 27 marca 2003 – o planowaniu i gospodarowaniu przestrzenią (Dz. U. z 2003, Nr 80, poz. 717 i późniejszymi zmianami), ustawy z dnia 10 listopada 1994 – Prawo budowlane (Dz. U. z 1994, Nr 89, poz 414 z późniejszymi zmianami), czy też ustawę Prawo lotnicze. Przedstawiciele lotnictwa ogólnego, postulują zniesienie w stosunku do lotnisk aeroklubowych, potrzeby spełnienia wymagań stosowanych w przypadku lotnisk komunikacyjnych (ogrodzenia, służby ochrony itp.). Wnioskują również o zniesienie wymogu utrzymywania na lotniskach o małym natężeniu ruchu lotniczego niekontrolowanych służb ruchu lotniskowego (FIS). Ich zdaniem stworzenie programu rozwoju lotnisk i lądowisk ograniczyłoby możliwość podejmowania przez samorządy decyzji o uszczuplaniu majątku lotnisk, sprzyjałoby również stworzeniu koncepcji

wykorzystania nieużywanych lotnisk powojkowych, jako potencjalnych lotnisk niepublicznych.

Zdaniem przedstawicieli GA brak zarejestrowanych lądowisk dla wodnosamolotów spowodowany jest brakiem przepisów dotyczących takich lądowisk, co w przyszłości może stanowić barierę dla rozwoju lotnictwa wodnosamolotów w Polsce. W opinii GA istotne jest również utrzymywanie, w niedalekich odległościach od dużych międzynarodowych portów lotniczych, lotnisk lotnictwa ogólnego. To właśnie na nich mógłby się koncentrować ruch GA. Byłyby to lotniska uzupełniające np. lotnisko Babice w Warszawie.

II- Licencjonowanie i szkolenie

W zakresie licencjonowania i szkolenia środowisko lotnicze wnioskowało o wprowadzenie precyzyjnych określeń do rozporządzeń wykonawczych do ustawy Prawo lotnicze, między innymi w kwestii rodzajów uprawnień instruktorskich, rodzajów akrobacji lotniczej, podniesienia ilości nalogu ogólnego do 500 godzin - dla zdobycia uprawnień instruktora szybowcowego, podniesienia nalogu balonowego do 200 godzin - na uprawnienia instruktora balonowego, zmniejszenia ilości nalogu z 30 na 15 godzin instruktorskich, z uwagi na to, że instruktorzy prowadzą nadzór instruktorski z ziemi. Wnioskują oni również o zniesienie obowiązku odbycia praktyki instruktorskiej w certyfikowanym ośrodku szkolenia - na instruktora szybowcowego i balonowego, a także o obniżenie wieku skoczka spadochronowego i operatora modelu latającego - do 15 lat. Kolejną propozycją jest zniesienie zapisu warunkującego wydanie licencji w przypadku, gdy osoba jest „skazana za przestępstwa umyślne przeciwko życiu i zdrowiu oraz przeciwko dokumentom”. Podniesiony jest też postulat zwolnienia z opłat za korzystanie z przestrzeni powietrznej za loty szkoleniowe, wykonywane wyłącznie w celu uzyskania licencji.

Przedstawiciele GA zwracali również uwagę na bezpodstawne – ich zdaniem - zaostrenie warunków szkolenia przez IPL ULC do licencji PPL. Przepisy JAR FCL nie przewidują bowiem certyfikacji ośrodka dla szkolenia na uprawnienia do licencji pilota samolotowego (PPL), szybowcowej, balonowej

czy na świadectwa kwalifikacji, a tylko rejestracji. Wymagany przez ULC wniosek o rejestrację ośrodka odbiega od wzoru z JAR FCL. Zawiera wymagania, których przepisy JAR FCL nie przewidują (np. podanie imiennie nazwisk instruktorów szkolących, zgody użytkownika lotniska, na którym odbędzie się szkolenie itp.). Wniesiono również o zlikwidowanie wpisu na uprawnienie samolotu AN-2, gdyż w klasyfikacji międzynarodowej podlega on wpisowi SEP(L).

Zastrzeżenia środowiska lotniczego budzi sposób egzaminowania oraz zakres wiedzy, która np. dla świadectw kwalifikacji jest bardzo szeroka zakresowo, obejmuje niekiedy zakres wiadomości konieczny do uzyskania licencji zawodowych. Stale podnoszone są postulaty dotyczące możliwości opublikowania pytań egzaminacyjnych, jak to ma miejsce w innych krajach. Zdawanie egzaminów na świadectwa kwalifikacji jest w innych krajach o wiele łatwiejsze, np. w Czechach wielu pilotów zdobywa te uprawnienia pomijając kontakty z odpowiednikiem polskiej Lotniczej Komisji Egzaminacyjnej. Jednocześnie egzaminy na świadectwa kwalifikacji - zdaniem reprezentantów GA – powinny być prowadzone w ośrodkach szkolących na takie uprawnienia, a nie w ULC. Postulowano wprowadzenie np. licencji narodowej PPL, obowiązującej wyłącznie w Polsce, dla pilotów samolotowych latających rekreacyjnie i sportowo.

Przedstawiono również propozycję, by instruktorzy szybowcowi nie podlegali klasie 1-szej badań medycznych, a jedynie 2-giej. Ponadto, przy ważnym uprawnieniu wpisanym do licencji, postuluje się zniesienie wymogu posiadania raportu Kontroli Techniki Pilotażu (KTP) dla lotnictwa ogólnego i dla AW, gdyż zakres i rodzaj KTP powinien ustalać użytkownik dla zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych wykonywanych w ramach posiadanego certyfikatu.

Kolejnym postulatem było wprowadzenie zmiany w procedurach przedłużania uprawnień wpisywanych do licencji tak, by były mniej restrykcyjne (zdaniem wnioskujących mają miejsce sytuacje, w których można utracić uprawnienie w wyniku błędnego tłumaczenia przepisów JAR FCL) oraz

wprowadzenia ważności uprawnienia FFF (Uprawnienie do Gaszenia Pożarów) na 2 lata, jak to było w naszym kraju, w latach minionych.

Kolejne propozycje dotyczyły zmiany okresu ważności egzaminu teoretycznego z 12 miesięcy na 24 miesiące (licencja PPL) i 36 miesięcy (licencja CPL i uprawnienie IR), tak, jak to traktują przepisy JAR FCL. Zgodnie ze standardami Unii Europejskiej przepisy JAR FCL powinny być opublikowane jako załączniki do rozporządzenia o licencjonowaniu. Środowisko proponuje, by na podstawie nabytych doświadczeń w obsłudze statków powietrznych, w oparciu o licencje krajowe, wydawać mechanikom ograniczone licencje PART 66 (podobnie jak w przypadku licencji JAR 66).

III – Przestrzeń powietrzna

Najwięcej uwag odnosiło się do ograniczenia dostępu do lotniska Babice w kontrolowanej przestrzeni CTR (Strefa Kontroli Lotniska) Warszawa. Wprowadzone na tym lotnisku procedury antyhałasowe wiązały się z koniecznością wyznaczenia granic kręgu lotniskowego dla Babic poza zasięgiem dolotu do lotniska w przypadku sytuacji awaryjnej (przerwa w pracy silnika). Problem ten powinien zostać ponownie przeanalizowany, mając na względzie bezpieczeństwo użytkowników przestrzeni powietrznej, jak i mieszkańców okolicznych terenów.

Środowisko Aeroklubu Polskiego postuluje zmniejszenie utrudnień poprzez elastyczne wykorzystywanie przestrzeni powietrznej przez użytkowników wojskowych, których rezerwacje stref TSA (Strefa Czasowo Wydzielona) i korytarzy dolotowych TFR (Korytarz Dolotowy do TSA) blokują możliwości wykonywania lotów wyczynowych, szczególnie w rejonie Polski zachodniej. Zwraca też uwagę na rozszerzanie się stref CTR i TMA (Rejon Kontrolowany Lotniska lub Węzła Lotnisk), co w konsekwencji utrudnia wykonywanie lotów innym użytkownikom.

IV – Sprzęt lotniczy

Należy zauważyć, iż uwarunkowania UE, a w szczególności EASA zmuszają do certyfikowania sprzętu lotniczego zgodnie z wymaganiami EASA,

co wiąże się z dodatkowymi kosztami. Sprzęt, bez posiadania certyfikatu EASA, będzie mógł być użytkowany na zasadzie certyfikatu narodowego, co może wiązać się z używaniem go w pracach lotniczych w krajach UE. Rejestrowanie samolotów ultralekkich w krajach ościennych (Czechy) świadczy o konieczności liberalizacji przepisów budowy, prób w locie i rejestracji sprzętu takiego typu w Polsce.

V – Sprawy ekonomiczne

Problemy ekonomiczne podnoszone przez środowisko dotyczą głównie opłat lotniczych. Są to opłaty za korzystanie z przestrzeni powietrznej, i w związku z tym postuluje się zniesienie opłat za loty szkolne do zdobycia licencji, świadectw kwalifikacji, czy uprawnień lotniczych. Krytyce poddane są również wysokie opłaty za egzaminy lotnicze, gdyż do nich dołączane są również opłaty za wykorzystany sprzęt lotniczy. Podobnie jest z opłatami rejestracyjnymi za np. lądowiska (koszt wpisu do ewidencji to 2500 zł). Wysokie są również, w opinii środowiska, obowiązkowe ubezpieczenia OC.

Krytykowany jest też zwrot kosztów delegacji pracowników ULC, którzy wykonują czynności urzędowe (certyfikowanie, przedłużanie ważności świadectwa zdatności itp.). Jest to duże obciążenie finansowe dla wszystkich aeroklubów.

VI – Sprawy ogólne

Problemy w tym zakresie podnoszone przez środowisko, to głównie wprowadzenie zaostrzonych przepisów JAR FCL i JAR OPS dla lotnictwa ogólnego GA, gdzie zamiarem objęcia tymi przepisami był przewóz lotniczy.

W rozporządzeniu Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002 r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. z 2002, Nr 219, poz1841) środowisko postuluje o wprowadzenie zapisu umożliwiającego wykonywanie lotów wyczynowych, co wiąże się z przekroczeniem czasu lotu lub czynności lotniczych.

Brak jest zmiany rozporządzenia wykonawczego w sprawie anulowania obowiązku posiadania badań lotniczych przez pilotów paralotniowych i lotniowych, mimo że prawo lotnicze zmianę taką wprowadziło.

GA wnosi również o wprowadzenie jednej instrukcji operacyjnej z załącznikami opisującymi rodzaje wykonywanych lotów usługowych, oraz jednej instrukcji szkolenia i wykonywania lotów, jak też jednolitego programu szkolenia w poszczególnych rodzajach dziedzin lotniczych. Takie dokumenty wpłyną pozytywnie na ujednolicenie poziomu szkolenia, bezpieczeństwo wykonywanych operacji, oraz ułatwią wprowadzanie i kontrolę zmian w tych dokumentach.

W czasie spotkań z przedstawicielami GA postulowano również, by można było wprowadzić zapisy o prowadzeniu działalności gospodarczej przy wykorzystywaniu statków powietrznych poniżej 495 kg.

XI. Wykaz materiałów wykorzystanych do opracowania strategii GA w Polsce:

1. Strategia Rozwoju Kraju 2007-2015 (Ministerstwo Rozwoju Regionalnego);
2. Lotnictwo przeznaczenia ogólnego (ULC- Departament Rynku Transportu Lotniczego)
3. Dane Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych;
4. Dane Biuro Prezesa – Wydział Bezpieczeństwa Lotniczego;
5. Dane Departament Prawno-Legislacyjny;
6. Dane Departament Lotnisk;
7. Dane Departament Operacyjno-Lotniczy;
8. Dane Departament Żeglugi Powietrznej;
9. Regulatory Review of General Aviation In the UK (Raport Zespołu Przeglądu GA w UK);
10. „Przegląd Lotniczy” – roczniki 2004-2006;
11. „Skrzydłata Polska” – roczniki 2004-2006.

XII. WYKAZ ZAŁĄCZNIKÓW

1. Decyzja Nr 5 Prezesa w sprawie powołanie zespołu roboczego ds. opracowania strategii dla usług lotniczych i lotnictwa ogólnego (AW i GA).
2. Sprawozdania z przeprowadzonych kolejno konsultacji zgodnie z harmonogramem Decyzji Nr 5.
3. Zebrane propozycje regulacji prawnych złożone w trakcie konsultacji ze środowiskiem lotniczym.
4. Wykaz statków powietrznych z Rejestru Cywilnych Statków Powietrznych ULC.
5. Wykaz ilościowy licencji z Inspektoratu Personelu Lotniczego ULC.
6. Wykaz certyfikowanych ośrodków szkolenia lotniczego.
7. Wykaz certyfikowanych organizacji AOC i AWC.
8. Wykaz organizacji certyfikowanych wg wymagań 03/2004.
9. Wykaz organizacji zatwierdzonych wg PART 145.
10. Wykaz organizacji zatwierdzonych wg PART 147.
11. Wykaz lotnisk, lądowisk i innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowań.

CZĘŚĆ II
WPŁYW INNOWACJI I NOWYCH TECHNOLOGII
NA
LOTNICTWO OGÓLNE (GA)

I. STRESZCZENIE

Rozdział ten rozważa pozytywny i negatywny wpływ na sektor GA z wprowadzenia w przyszłości usprawnień technologicznych, szczególnie w obszarach nawigacji i nadzoru. Zawiera również analizę polskiego prawa pod względem możliwości wprowadzenia zapisów ułatwiających GA prowadzenie bieżącej działalności.

II. WPROWADZENIE

Technologie, które mają szeroki wpływ na sektor GA stosowane są w obszarach: nawigacji, nadzoru i łączności. Rozwój tych technologii może oferować ulepszenia zarówno w sektorze GA jak i poprawę efektywności w lotnictwie cywilnym, wojskowym oraz w systemie przestrzeni powietrznej.

W obszarze GA istnieją obecnie dwa sektory: Unmanned Aerial Vehicles (UAV) i Very Light Jets (VLJ), które będą miały prawdopodobnie wpływ na pozostałą działalność lotnictwa ogólnego. Celowym wydaje się więc przeprowadzenie ich analizy.

III. NAWIGACJA

1. Procedury podejść wg przyrządów w systemie GNSS (Global Navigation Satellite System)

Procedury podejścia wg przyrządów przy użyciu systemu nawigacji satelitarnej (GNSS), takie jak US Global Positioning System (GPS), są obecnie szeroko dostępne w USA, a nieco mniej rozpowszechnione w innych krajach, włącznie z Europą. Użycie sygnału GPS jest bezpłatne, wyposażenie GPS dla samolotów GA nie wiąże się z dużymi kosztami. Pewna ilość statków powietrznych zarejestrowanych w Anglii posiada zamontowane wyposażenie GNSS, również użytkownicy samolotów z obcą rejestracją zainteresowani są jego montażem. Jednak nie wszystkie z tych samolotów będą posiadały niezbędne urządzenia umożliwiające wykonywanie podejść wg przyrządów.

CAA w Anglii wykonuje próby z 6-cioma procedurami podejść wg GNSS na samolotach GA w warunkach Visual Meteorological Conditions (VMC). Ich wyniki będą publikowane na początku 2007 roku. CAA oceni wówczas, czy podejścia wg przyrządów GNSS są bezpieczne i mogą zostać zastosowane jako stałe procedury.

Z powodu wymogów oddzielnych przepisów ze strony służb zabezpieczających, CAA zamierza przekazać zadania opracowania podejść wg przyrządów przedstawicielom przemysłu lotniczego.

Jako korzyści podejść wg przyrządów GNSS wymieniane są:

- brak wymogów instalowania drogiego wyposażenia naziemnego na lotniskach;
- właściciele statków powietrznych mogliby – na skutek zmian wymagań angielskiego CAA - zaoszczędzić na kosztach instalacji wyposażenia Automatic Direction Finding (ADF). Jest jednak mało prawdopodobne, że w najbliższym czasie będzie obowiązywał montaż wyposażenia GNSS i że nie nastąpi zwiększenie kosztów z tytułu dodatkowego wyposażenia samolotu;
- powinny zostać stworzone możliwości zastosowania w praktyce procedur podejścia wg przyrządów, zarówno dla treningu

niewykwalifikowanych pilotów, jak i tych co posiadają kwalifikacje uprawniające ich do wykonywania lotów wg przyrządów (IFR).

Wymiana procedur podejścia wg przyrządów jest postrzegana jako główny cel dla osiągnięcia bezpieczeństwa. Wprowadzenie procedur podejścia wg przyrządów, w oparciu o GNSS, będzie znaczącym krokiem w kierunku osiągnięcia tego celu. Niektóre sektory GA nie mają możliwości operowania z lepiej wyposażonych portów lotniczych z powodu np. ekspansji transportu lotniczego. Wprowadzenie wspomnianych procedur mogłoby stanowić znaczące ułatwienie wykonywania operacji transportu GA.

Operacje transportu lotniczego GA wymagają opracowania procedur podejścia wg przyrządów w cyklu rocznym, we wszystkich portach lotniczych. Koszt ich wprowadzenia powinien być poniesiony przez wszystkich beneficjentów. Konieczne jest również przeprowadzenie analizy mającej na celu stwierdzenie, czy procedury te mogą przyczynić się do podwyższenia jakości i wzrostu bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz bardziej efektywnego wykorzystania istniejącej infrastruktury.

2. GALILEO

GALILEO jest zaproponowaną przez EU wersją amerykańskiego GPS. System jest obecnie w trakcie prób. Faza rozpoczęcia wdrażania ma zostać rozpoczęta w 2008 roku. Termin zakończenia wprowadzania tego systemu to 2010 r.

Przewagą GALILEO nad GPS jest to, że oferują go cywilne służby, niezależne od amerykańskiego ministerstwa obrony. Powinien on mieć wyraźnie określony sygnał, szczególnie wówczas, kiedy sprzężony jest z EGNOS (patrz poniżej).

Ujemną stroną systemu jest to, że układy samolotu mogą potrzebować aktualizacji dla użycia systemu GALILEO.

Analizy nakładów i eksploatacji wskazują, iż użytkownicy przestrzeni europejskiej powinni ponosić koszty operacyjne wynoszące 100 mln EUR. Nie jest jeszcze wiadomym, w jaki sposób koszty te mogłyby zostać odzyskane. Dokonując przeglądu wydatków związanych z tym systemem może okazać

się, że opłaty za serwis ponoszone przez społeczność GA będą stosunkowo niskie. Jeśli dostępny będzie bezpłatny serwis, a nowe wyposażenie zdolne będzie do użycia obydwu systemów, bez dodatkowych kosztów, może on być wprowadzony jako wyposażenie podstawowe.

3. Differential GNSS European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) and GNSS Landing System (GLS)

Podstawa sygnału GNSS może być ulepszona przez zastosowanie korekcji różnicowej. Osiąga się to przez pomiar sygnału otrzymanego z każdego satelity przy dokładnie zmierzonym położeniu i określeniu błędu zasięgów satelitów. European Geostationary Navigation Overlay Service (EGNOS) jest jedynym systemem korekcji różnicowej nad całym obszarem Europy i będzie funkcjonował w najbliższej przyszłości. Jego ulepszona dokładność oferuje potencjalnie zdolność do wykonywania podejść wg przyrządów do poziomu odpowiadającego podejściu Kategorii I ILS.

Dla odbioru sygnałów EGNOS samolot musi być wyposażony w odpowiednio zmodernizowany odbiornik. Jest prawdopodobne, że ilość takich odbiorników będzie wzrastać, lecz można się również spodziewać, że im więcej tych jednostek zostanie zamontowanych na samolotach, tym więcej będzie żądań opracowania procedur podejścia wg przyrządów.

4. Publikacje i użycie tras wykorzystujących określone procedury nawigacyjne (P-RNAV/RNP-RNAV)

Zastosowanie bardziej dokładnej nawigacji, powiązanej z użyciem opublikowanych tras, powinno zwiększyć wykorzystanie kontrolowanej przestrzeni powietrznej. Dla samolotów GA możliwe jest zaprojektowanie wąskich korytarzy umożliwiających przecinanie przestrzeni kontrolowanych, takich jak ruchliwe obszary terminali. Powinno to umożliwić służbom ruchu lotniczego (ATC) skuteczne zarządzanie ruchem GA w pobliżu lotniska lub innym użytkownikom przestrzeni zbliżającym się do przestrzeni kontrolowanej dużych portów lotniczych, bez obciążania pracą bezpośredniej łączności.

Aktualnie technologie te są ukierunkowane są na zastosowanie na pokładach dużych statków powietrznych. Koszty wyposażenia, szkolenia i zatwierdzenia mogą być przeszkodą dla większości GA, chociaż mogłyby przynosić korzyści dla operatorów biznesowych lub nowoczesnych samolotów GA. Również koszt wprowadzenia nowych tras może okazać się zbyt wysoki dla prowadzącego serwis nawigacyjny (ANSP), nie rekompensowany dodatkowo przez wpłaty z tego tytułu.

Szkolenie, wyposażenie nawigacyjne, zatwierdzenie wymagań operacyjnych samolotów może wymagać dla takich operacji wyłączenia znaczącej części samolotów GA z przestrzeni, gdzie są używane takie procedury. Dla sprawiedliwego użycia przestrzeni powietrznej, korzyści dla niektórych użytkowników tych procedur potrzebują uzyskania równowagi przeciwko negatywnym skutkom dla innych użytkowników, którzy mogą być wyeliminowani z tej przestrzeni.

5. Nowa generacja wyświetlaczy pokładowych – Liquid Crystal Displays (LCD), Head-Up Displays (HUD)

Postęp technologii wyświetlaczy ciekłokrystalicznych LCD oferuje alternatywne do aktualnych wyposażenie w przyrządy pokładowe. Wyświetlacze aktualnie dostępne pokazują wielorakie systemy informacji na płaskim ekranie wyświetlacza. Oferują one poprawioną funkcjonalność, możliwości niższych kosztów zakupu i obsługi. Koszty tej technologii nie stanowią dużego obciążenia dla rozwoju GA, lecz mając na uwadze bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych, wymagane jest od pilotów przebycie odpowiedniego szkolenia z zakresu stosowania tej technologii.

HUD-y oferują alternatywny sposób wyświetlania informacji dotyczących lotu, które mogą poprawić bezpieczeństwo operacji i umożliwić obniżenie kosztów użytkowania automatycznego systemu podczas lądowania w warunkach złej widoczności. Tańsze systemy HUD są rozwijane tak, by mogły być używane w bardzo lekkich samolotach odrzutowych oraz nowoczesnych jednosilnikowych samolotach turbośmigłowych. Wyświetlacze

HUD nie będą miały wpływu na inne sektory GA, aż do momentu dalszej obniżki kosztów.

IV. NADZOROWANIE RUCHU LOTNICZEGO

1. System unikania kolizji (ACAS)

Wraz ze wzrostem liczby operacji transportu lotniczego i lotnictwa korporacyjnego, istnieje zwiększone zapotrzebowanie na dostęp do przestrzeni powietrznej, włącznie z przestrzenią niekontrolowaną.

Większa ilość operacji GA odbywa się w przestrzeni powietrznej, gdzie nie wymaga się aktualnego użycia serwisu radarowego lub systemów antykolizyjnych ACAS, loty odbywają się zgodnie z zasadami „patrz i unikaj” (VFR).

Większość transportu lotniczego i samolotów korporacyjnego lotnictwa operujących w przestrzeni klasy G jest zobligowana przez CAA do posiadania systemu ACAS, który ostrzega załogę samolotu przed niebezpieczeństwem zderzenia. Dzieje się tak, gdy na pokładzie drugiego samolotu zamontowany jest pracujący transponder. Aktualnie nie ma obowiązku wyposażenia w transpondery wszystkich samolotów używających przestrzeni klasy G, muszą je posiadać jedynie samoloty operujące powyżej 10 000 stóp (z wyjątkiem szybowców). Większość sportowych i rekreacyjnych samolotów GA używa przestrzeni poniżej wspomnianej wysokości i dlatego np. w UK nigdy nie było kolizji powietrznej pomiędzy samolotem GA a samolotem komunikacyjnym.

Systemy takie jak ACAS nie spełniają potrzeb wszystkich użytkowników przestrzeni powietrznej w zakresie kosztów, funkcjonalności, rozmiaru i ciężaru. Dlatego opracowywane są warianty dla GA, które całkowicie sprostają oczekiwaniom użytkowników. Opracowywanie systemu, który mógłby dostarczyć zabezpieczenia antykolizyjne dla wszystkich typów użytkowników przestrzeni powietrznej powinno stanowić realną korzyść. Technologiczny postęp w zakresie operacji bezzałogowych statków powietrznych (UAV) może zachęcić do dalszego rozwoju tej technologii.

Systemy takie jak Automatyczna Zależna Stacja Nadzoru (ADS-B) transmitują pozycję SP i wektor prędkości do innego SP w jej pobliżu oraz odbiornika na ziemi. Z tą dokładnością może być możliwe uniknięcie kolizji

powietrznej samolotów w sposób korzystny dla szerokiej społeczności GA. Jednak te systemy mogą być zbyt kosztowne dla wielu samolotów GA.

W czerwcu 2006, CAA przekazało do konsultacji dokument dotyczący poprawy bezpieczeństwa statków powietrznych latających w angielskiej przestrzeni powietrznej z użyciem nowego postępu w technologii radarowej w postaci PRIA (Partial Regulatory Impact Assessment). Propozycja ta przewiduje obowiązkowe wprowadzenie transponderów z modem S (ELS) w przestrzeni G od 31.03 2008 roku, dopuszcza się wprowadzenie dwuletniego okresu przejściowego (do 31.03.2010 roku) umożliwiającego wyposażenie SP.

2. Przyszły nadzór naziemny i powietrzny w oparciu o dane transmisji (TIS, ADS-B/C)

Systemy te potencjalnie oferują alternatywę niższego kosztu w oparciu o radary naziemne. Powinny one umożliwić zabezpieczenie obsługi radarowej na mniejszych lotniskach GA lub stanowić dodatkowe narzędzie bezpieczeństwa dla kontrolera ruchu lotniczego zapewniającego proceduralny serwis. Przeszkoda polega na przepełnieniu w porównaniu z radarem, bowiem ekran kontrolera i położenie samolotu jest określone przez pojedyncze źródło.

3. Very Light Jets (VLJs)

Jest to nowy, rozwijający się głównie w USA sektor lotnictwa ogólnego przeznaczony dla lekkich „odrzutowców osobowych”. Jest to typowy samolot z czterema siedzeniami w kabinie, kosztujący od 0.5 do 1 miliona funtów, z niższymi kosztami eksploatacji aniżeli samolot z porównywalnymi osiągnięciami. Przewiduje się, że te samoloty będą operować z mniejszych lotnisk, będą latały w drogach lotniczych na większych wysokościach dzisiaj zarezerwowanych prawie wyłącznie dla operacji zarobkowego transportu lotniczego.

Sukces VLJ zależy od ich integracji na mniejszych lotniskach, jak również od tego, czy ich piloci spełnią konieczne standardy, by operować bezpiecznie w przestrzeni kontrolowanej. Aktualny system szkolenia do licencji

pilota prywatnego PPL może okazać się niedostateczny do uzyskania wszystkich umiejętności koniecznych do operowania tak stosunkowo nowoczesnym samolotem w kompleksowym środowisku przestrzeni powietrznej.

Może to być powodem rozszerzenia szkolenia dla otrzymania uprawnienia do lotów na tego typu statku powietrznym. Loty poza przestrzenią kontrolowaną, będą dotyczyć GA, ale również lotnictwa wojskowego i transportowego. Jednak przy większych prędkościach zredukowana zostaje efektywność zasady „widzieć i unikać”. Są już w Wielkiej Brytanii samoloty, których właściciele latający samodzielnie mogą rozwijać prędkości większe niż 250 kts. Jednak te samoloty są często pilotowane przez pilotów zawodowych na zlecenie właścicieli, lub przez właścicieli z pomocą pilotów zawodowych i podlegają ograniczeniom obowiązującym podczas lotu poniżej poziomu FL100.

Samoloty VLJ przeznaczone są dla ludzi zamożnych lub użytkowników odpowiednie do prowadzenia szybkiego transportu z obszarów wiejskich i regionów Wielkiej Brytanii, stwarzają dodatkowo ekonomiczne korzyści dla tych regionów. Prowadzenie takich operacji lotniczych będzie możliwe w przypadku dostatecznej sieci regionalnych portów lotniczych z odpowiednimi pasami startowymi (minimum 1000 m).

V. ŁĄCZNOŚĆ

1. Komunikacja i instrukcje Air Traffic Services (ATS)

Użycie połączeń dla instrukcji ATS i ewentualne wprowadzenie satelitów oraz innych form dostępu do internetu w kabinach samolotów GA pozwoli na większą elastyczność operacji i zapewni, że pilot podejmował będzie lepsze decyzje w oparciu o te informacje. Wyjątki, które mogą wystąpić w stosunku do planu wstępnego podczas wykonywania zadania w kabinie, mogą mieć wpływ na bezpieczeństwo, lecz istnieją również możliwości minimalizacji sytuacji kryzysowej.

Chociaż technologia ta nie jest decydująca dla przyszłości GA, będzie posiadała kilka zastosowań, które dostarczą korzyści dla poszczególnych sektorów GA.

VI. RÓŻNE

1. Technologia przyjazna dla środowiska (pomiar redukcji hałasu i zanieczyszczeń)

Samoloty GA mają wpływ na środowisko w zakresie hałasu i zanieczyszczeń. Nowe technologie mogą obejmować obydwa te zakresy, chociaż ich zastosowanie powoduje wzrost kosztów. Wiele lotniczych zespołów napędowych nie zostało unowocześnionych przez wiele lat, a wiele nowo zbudowanych samolotów lekkich wyposażonych jest w silniki zaprojektowane w latach 40-tych.

Unowocześniono śmigła i tłumiki samolotów tłokowych. Poważnym problemem pozostało zmniejszenie spalania paliwa w samolotach lekkich. Stosunkowo łatwa do osiągnięcia redukcja zużycia spowodowałaby spadek emisji spalin i oszczędności w zakupie paliwa. Są również przykłady technologicznych rozwiązań zmniejszających emisję hałasu lotniczego: nowe śmigłowce typu EC 120, EC 130, EC 135 i NOTAR wytwarzane są wg technologii zmniejszającej emisję hałasu i wpływu tych śmigłowców na środowisko.

Mimo to nowe projekty potrzebują badań wykonanych przez władze lotnicze i certyfikacji przed zastosowaniem ich na nowych, lub istniejących już samolotach. To powoduje znaczący wzrost kosztów. Istnieją przykłady mniej uciążliwych zasad certyfikacji dla zespołów napędowych. Dla niektórych samolotów ultralekkich, została użyta większa ilość zaprojektowanych nowoczesnych zespołów napędowych, które oferują dużo mniejsze zużycie paliwa i zredukowany hałas. Konieczność zastosowania takiej technologii może być kluczem poprawy relacji pomiędzy GA i miejscowymi społecznościami. Jednak możliwe jest, że koszty certyfikacji zgodności i modyfikacji zadziałają jako bariera dla przeprowadzenia takich działań.

2. Użycie symulatorów do szkolenia do licencji PPL

Symulatory lotnicze były używane przez wiele lat do szkolenia pilotów w lotach dużymi samolotami transportowymi. Były one również używane jako część szkolenia pilotów zawodowych i prywatnych w technikach lotów wg przyrządów. W ostatnich latach postęp w technikach komputerowych i zredukowane koszty technologii projekcji obrazów oferują systemy o niższych kosztach, umożliwiające szkolenie pilotów w technikach lotów z widzialnością.

W szkoleniu pilotów w sektorze GA, w UK, zła pogoda i większe koszty lotów (takie jak koszty paliwa) są czynnikami, które mogą prowadzić do wyboru szkolenia za granicą. Technologia symulatorowa eliminuje te czynniki. Przewiduje się, że rozwój symulatorów dla wstępnego szkolenia pilotów będzie stanowił wsparcie dla szkół lotniczych w podejmowaniu rywalizacji ze szkołami zagranicznymi.

Szkolenie symulatorowe nie jest wystarczające, by całkowicie zastąpić potrzeby szkolenia w rzeczywistym samolocie, lecz obniża potencjalną liczbę godzin do wylatania. Przełoży się to na redukcję kosztów szkolenia, koszty uzyskania licencji PPL i zasilili liczbę pilotów GA posiadających licencje. Symulatory podlegają zatwierdzeniom. Ważne jest, by wymagania dla takiego zatwierdzenia uwzględniały różnice pomiędzy tą technologią i rzeczywistością oraz by koszt zatwierdzenia nie powstrzymywał rozwoju symulatorów w tym obszarze.

VII. Podsumowanie

Zespół powołany Decyzją nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego przedstawia poniżej zalecenia, które mają celu poprawę sytuacji lotnictwa ogólnego (GA) w Polsce.

1. Zlikwidowanie barier administracyjnych wpływających negatywnie na funkcjonowanie i rozwój lotnictwa ogólnego

Uzasadnienie: przedstawiciele środowiska lotnictwa ogólnego zwracają uwagę na wymogi certyfikacyjne prac lotniczych, które w ich ocenie są analogiczne jak komercyjnego transportu lotniczego. W związku z powyższym, postulują opracowanie nowych procedur dostosowanych do potrzeb i możliwości lotnictwa ogólnego. Wnoszą również o dokonanie przeglądu dokumentów związanych z certyfikacjami (wnioski, procedury, zgodność z przepisami UE) oraz rozszerzenie procesu konsultacji, w przypadku tworzenia nowych aktów prawnych lub procedur. Proponuje się także zaniechanie stosowania krajowych, ostrzejszych kryteriów niż te, które zawarte są w przepisach JAR-FCL 1 i 3, szczególnie w odniesieniu do wymagań na klasy badań lotniczych dla instruktorów szybowcowych, balonowych czy na samoloty UL.

Planowane działanie: nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (j.t. Dz. U. z 2006 r. nr 100, poz. 696) oraz nowelizacja następujących aktów wykonawczych:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 262, poz. 2609);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603);

kolejno nowelizowane będą:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 13 grudnia 2002r. w sprawie czasu pracy i wypoczynku członków załóg statków powietrznych oraz kontrolerów ruchu lotniczego (Dz. U. Nr 219, poz. 1841);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

2. Przekazanie przez ULC nadzoru nad niektórymi rodzajami lotnictwa ogólnego do organizacji sportowych

Uzasadnienie: nadzór nad niektórymi rodzajami sportów lotniczych (jak motolotnie, paralotnie, samoloty ultralekkie, spadochrony) w większości krajów UE prowadzony jest przez branżowe organizacje sportowe. Organizacje te sprawują kontrolę nad sprawami technicznymi, szkoleniem, rejestracją sprzętu i nad wydawaniem świadectw kwalifikacji. Reprezentanci lotnictwa ogólnego proponują wprowadzenie analogicznego modelu, również w naszym kraju. Jednak wspomniany nadzór – podobnie jak w krajach europejskich – powinien być prowadzony w uzgodnieniu z władzami lotniczymi. Dotyczy to szczególnie kwestii związanych z bezpieczeństwem lotniczym. W tym przypadku powinny zostać ustalone kryteria odnoszące się do poszczególnych rodzajów uprawnień przekazywanych lotnictwu ogólnemu. Proponuje się, aby incydenty i poważne incydenty były badane przez komisje BL danej organizacji lotniczej.

Planowane działanie: zainicjowanie działań mających na celu przekazanie nadzoru nad niektórymi rodzajami lotnictwa ogólnego branżowym organizacjom sportowym, a także: prace nad nowelizacją rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia

zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904).

3. Wyłączenie spadochronów i paralotni z prowadzonych przez władzę lotniczą Rejestru i Ewidencji Statków Powietrznych

Uzasadnienie: spadochrony i paralotnie nie są przedmiotem klasyfikacji jako statki powietrzne wg standardów ICAO. Wyłączenie ich z Rejestru i Ewidencji Statków Powietrznych ułatwi przekazanie tego typu sprzętu z nadzoru ULC do zainteresowanych organizacji lotniczych, oraz uznanie go jako sprzętu sportowego.

Planowane działanie: nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 25 kwietnia 2005 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy - Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz. U. Nr 107, poz. 904).

4. Zainicjowanie powołania gremium reprezentującego lotnictwo ogólne, które mogłoby przedstawiać swoje wnioski i opiniować propozycje UE w sprawach regulacji dotyczących rozwiązań w zakresie GA

Uzasadnienie: w krajach UE i USA organizacje lotnicze tworzą lobby działające na rzecz GA, ma ono duże znaczenie dla opiniowania proponowanych regulacji prawnych z zakresu lotnictwa ogólnego. Ważne jest, by grupa taka była na bieżąco zapoznawana z propozycjami regulacji EASA i UE dotyczącymi GA, tak, by w fazie początkowej kształtowania przepisów mogła wpływać za pośrednictwem polskich przedstawicieli pracujących w wymienionych gremiach na ostateczne sformułowania przepisów.

Planowane działanie: bliska współpraca z przedstawicielami organizacji lotnictwa ogólnego, którzy aktywnie uczestniczyli w pracach zespołu ds. opracowania głównych kierunków rozwoju GA oraz we współpracy z mediami rozpropagowanie idei systematycznych spotkań konsultacyjnych.

5. Uwzględnienie w opracowywanych standardach prawnych wpływu EASA na certyfikację sprzętu lotniczego w Polsce

Uzasadnienie: sprzęt lotniczy użytkowany w Polsce był wyprodukowany zgodnie z ówczesnymi przepisami, które nie spełniają obecnie wymogów certyfikacji (np. AN-2, M-20). Z uwagi na brak zainteresowania producentów uzyskaniem certyfikatów EASA (m.in. ze względu na koszty, zaprzestanie produkcji etc.), sprzęt lotniczy bez certyfikatów tej organizacji nie będzie mógł być wykorzystywany w pracach lotniczych na terenie UE. Ścisłe stosowanie się do tego rozporządzenia może doprowadzić do załamania rynku usług lotniczych w Polsce.

Planowane działanie: stosowanie zasady uwzględniania dopuszczalnych prawem europejskim krajowych odstępstw zapewniających systematyczne podnoszenie poziomu bezpieczeństwa wykonywania operacji lotniczych przez GA w Polsce.

6. Włączenie się przedstawicieli lotnictwa ogólnego w prace Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną

Uzasadnienie: obecność przedstawicieli GA w w/w gremiach powinna w sposób pozytywny wpłynąć na możliwość reprezentowania interesów środowiska oraz wyrażania jego opinii na etapie projektowania rozwiązań prawnych.

Planowane działanie: nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 9 lipca 2003 r. w sprawie powołania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania *Dz. U. Nr 139, poz. 1330*) oraz zaproszenie przedstawicieli GA do współpracy oraz zmiany składów Rady Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego oraz Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.

7. Wprowadzenie mechanizmów korzystnych do rejestracji sprzętu ultralekkiego w Polsce

Uzasadnienie: należy dokonać przeglądu przepisów technicznych odnośnie wytwarzania lub rejestracji samolotów ultralekkich, kryteriów szkolenia i egzaminowania do świadectwa kwalifikacji. Obecnie wiele samolotów ultralekkich zarejestrowanych jest w Czechach, zaś latają na nich w naszym kraju Polscy obywatele. Właściciele tych samolotów oceniają, że bariery biurokratyczne związane z rejestracją są w Czechach znacznie mniej uciążliwe, niż w Polsce, stąd też wynika powyższa propozycja. Wspomniani piloci latają ze świadectwami kwalifikacji, uzyskanymi w Czechach. Polski nadzór nad tym sprzętem, oraz kontrolą umiejętności pilotów ma istotne znaczenie z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego. Należy również zwrócić uwagę na aspekt ekonomiczny - obecnie opłaty za nadzór lub loty związane z przedłużaniem uprawnień lotniczych pobierane są przez władze lotnicze innego państwa.

Planowane działanie: nowelizacja:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333).

8. Wprowadzenie uregulowań prawnych chroniących tereny o charakterze lotniskowym oraz uproszczających procedury certyfikacji, rejestracji, ewidencjonowania lotnisk i lądowisk oraz opracowanie przepisów dotyczących lotnisk i lądowisk dla wodnosamolotów

Uzasadnienie: przedstawiciele środowiska lotniczego zwracają uwagę na częste przypadki, w których lotniska przekazane samorządom pozbawiane są

terenów użytkowych, które przeznaczane są następnie na inne cele, często niezwiązane z lotnictwem, bez powiadamiania ULC o zmianach. Podkreślają również bariery biurokratyczne w zakresie rejestrowania oraz ewidencjonowania lotnisk i lądowisk, a także dublowanie koniecznych do rejestracji dokumentów przedstawianych w kolejnych fazach prac lotniskowych. Lotniska aeroklubowe nie powinny być traktowane jak porty lotnicze, gdyż ich zarządzający nie są w stanie spełnić wymagań analogicznych do tych, które dotyczą portów lotniczych. W chwili obecnej brak jest w krajowym prawie wymagań i norm dla organizacji / budowy lotnisk i lądowisk dla wodnosamolotów i wodnośmigłowców.

Planowane działanie: odpowiednia nowelizacja:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 4 czerwca 2003 r. w sprawie szczegółowych zasad prowadzenia rejestru cywilnych statków powietrznych oraz znaków i napisów na statkach powietrznych (Dz. U. Nr 109, poz. 1034);
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 15 lipca 2003 r. w sprawie klasyfikacji statków powietrznych (Dz. U. Nr 139, poz. 1333).
- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji i rejestru lotnisk cywilnych (Dz. U. nr 122 poz. 1273 z 2004 roku wraz z późniejszymi zmianami).

9. Nowelizacja rozporządzenia w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa ogólnego

Uzasadnienie: Brak jest przepisów dla lotnictwa ogólnego odnośnie osłony meteorologicznej.

Planowane działanie: W ramach nowelizacji rozporządzenia w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa planowane jest opracowanie osobnego rozdziału poświęconego zagadnieniom związanym z osłoną meteorologiczną lotnictwa ogólnego. Projektowane zapisy będą między innymi dotyczyły szczegółowego określenia:

- zasad świadczenia usług osłony meteorologicznej lotnictwa ogólnego;
- obowiązków zarządzających lotniskami i lądowiskami w zakresie osłony meteorologicznej;
- wymagań kwalifikacji specjalistycznych osób prowadzących szkolenie z zakresu meteorologii lotniczej;
- zakresu, rodzaju i formatu danych i informacji meteorologicznych przeznaczonych dla osłony meteorologicznej GA;
- zasad korzystania z łącz internetowych dla celów osłony meteorologicznej;
- sposobu realizacji zadań przez AFIS w zakresie informowania o warunkach meteorologicznych (w tym wymagań dotyczących sprzętu pomiarowego).

10.Wprowadzenie bardziej liberalnych uregulowań prawnych w zakresie szkolenia lotniczego, certyfikacji szkolenia i licencjonowania, oraz egzaminowania

Uzasadnienie: tego obszaru dotyczyło najwięcej postulatów zgłaszanych przez środowisko lotnicze. Postuluje ono wprowadzenie do polskiego porządku prawnego procesów certyfikacji dla szkolenia do licencji zawodowej i liniowej, zgodnie z przepisami JAR FCL. Aktualne wymagania są bardziej rygorystyczne niż przepisy JAR FCL w stosunku do licencji pilota prywatnego (PPL), czy na świadectwo kwalifikacji pilota samolotu ultralekkiego (UAP). Zdaniem GA należy rozważyć możliwość opublikowania bazy pytań na poszczególne rodzaje licencji PPL, PL(B), PL(G), natomiast egzaminy na świadectwa kwalifikacji delegować do ośrodków szkolących do danego rodzaju świadectwa kwalifikacji. Licencję narodową mogliby otrzymywać piloci latający sportowo i rekreacyjnie.

Zgłoszono również postulat uzupełnienia przepisów z zakresu licencjonowania o wymogi dotyczące szkolenia na wodnosamolotach.

Planowane działanie: nowelizacja ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo Lotnicze (j.t. Dz. U. z 2006 r. nr 100, poz. 696) oraz równolegle nowelizacja:

- rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 3 września 2003r. w sprawie licencjonowania personelu lotniczego (Dz. U. Nr 165, poz. 1603);

kolejno nowelizowane będą:

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 lipca 2003 r. w sprawie egzaminów państwowych na licencje lub uprawnienia lotnicze (Dz. U. Nr 168, poz. 1637);
- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 6 maja 2003 r. w sprawie certyfikacji działalności w lotnictwie cywilnym (Dz. U. Nr 146, poz. 1421).

11.Wprowadzenie korzystniejszych dla lotnictwa ogólnego opłat lotniczych

Uzasadnienie: wnioskujący uważają, że opłaty za przeprowadzane egzaminy są zbyt drogie w porównaniu do średnich płac w Polsce (egzaminy na licencję zawodową). Do kosztów egzaminu należy dodatkowo doliczyć opłatę za wynajęcie statku powietrznego, co znacznie podnosi jego cenę. Obniżka opłat może korzystnie wpłynąć na szkolenie lotnicze, co przy obserwowanym obecnie braku zaplecza pilotów zawodowych będzie miało pozytywny wpływ na wzrost ilości personelu lotniczego.

Planowane działanie: nowelizacja rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 8 września 2003r. w sprawie opłaty lotniczej (Dz. U. Nr 176, poz. 1718 z późn. zm.) uwzględniająca sugerowane przez środowisko korzystne zmiany opłat za egzaminowanie oraz wydawanie świadectw kwalifikacji i licencji mających zastosowanie w lotnictwie ogólnym.

12. Zastosowanie krajowych rozwiązań wykonywania lotów widokowych

Uzasadnienie: aktualne przepisy określają loty widokowe jako przewóz lotniczy i wymagają certyfikatu AOC. Wprowadzenie stosownych regulacji

i wyrażenie zgody na wykonywanie takich lotów w ramach AWC pozwoliły by na sprawowanie nad nimi kontroli. Przyniosły by również wymierne korzyści dla budżetu państwa w postaci odprowadzanego podatku.

Planowane działanie: ocenę możliwości liberalizacji podejścia do wykonywania lotów widokowych w obecnym stanie prawa krajowego, w ramach oferty niepublicznej, statkami powietrznymi o MTOM ≤ 2750 kg, z nie więcej niż 6-cioma pasażerami na pokładzie (Dz. U. z 2004 r. Nr 262, poz. 2609).

13.Opracowanie wzorcowych dokumentów mających zastosowanie w lotnictwie ogólnym

Uzasadnienie: w chwili obecnej opracowywanie i zatwierdzanie wszelkiego rodzaju instrukcji operacyjnych i programów szkolenia jest procedurą długotrwałą, w tym przede wszystkim dla przedstawicieli GA.

Planowane działanie: ULC w porozumieniu z zainteresowanymi podmiotami opracuje wzorcowe dokumenty: Instrukcję Operacyjną Lotniska (dla GA), Programy Szkolenia na licencję szybowcową, turystyczną i zawodową. Planuje się również, że istniejące Instrukcje Operacyjne w ramach AWC i AOC będą zatwierdzane przez Prezesa ULC jedynie w częściach istotnych z punktu widzenia bezpieczeństwa lotniczego. Jednocześnie planuje się nowelizację rozporządzenia w sprawie certyfikacji lotniczej działalności gospodarczej w sposób umożliwiający prowadzenie takiej działalności przez podmioty wykorzystujące statki powietrzne bezsilnikowe oraz o wadze poniżej 5700 MTOW.