



# DZIENNIK URZĘDOWY

## URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Warszawa, dnia 25 sierpnia 2010 r.

Nr 14

### TREŚĆ:

Poz.

#### DECYZJE:

- 76 — Nr 23 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 31 maja 2010 r. zmieniająca decyzję w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa..... 1436
- 77 — Nr 28 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 5 sierpnia 2010 r. zmieniająca decyzję w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa..... 1436

#### OBWIESZCZENIE

- 78 — Nr 18 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 lipca 2010 r. uchylające obwieszczenie w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera ..... 1437

#### OGŁOSZENIA:

- 79 — Nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 13 sierpnia 2010 r. w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Kraków-Balice ..... 1438
- 80 — Nr 2 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 16 sierpnia 2010 r. w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Chopina w Warszawie..... 1442

#### WYTYCZNE

- 81 — Nr 4 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 lipca 2010 r. w sprawie wprowadzenia do stosowania dobrych praktyk w zakresie ułatwień ..... 1442

#### KOMUNIKATY:

- 82 — Nr 43 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 lipca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 341/09..... 1466
- 83 — Nr 44 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 7 lipca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 849/08..... 1467
- 84 — Nr 45 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 lipca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 652/09..... 1469
- 85 — Nr 46 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 30 lipca 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 648/09..... 1470
- 86 — Nr 47 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 4 sierpnia 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 224/10 ..... 1472
- 87 — Nr 48 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 6 sierpnia 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 320/06..... 1474
- 88 — Nr 49 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 19 sierpnia 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 302/09..... 1475
- 89 — Nr 50 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 20 sierpnia 2010 r. w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 798/09 ..... 1477

## 76

### DECYZJA NR 23 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 31 maja 2010 r.

#### **zmieniająca decyzję w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa**

Na podstawie § 3 statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M.P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.<sup>1)</sup>), w związku z § 25 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011) zarządza się, co następuje:

<sup>1)</sup> Zmiany zarządzenia zostały ogłoszone w M. P. z 2004 r. Nr 28, poz. 478 i Nr 49, poz. 846, z 2005 r. Nr 58, poz. 784 oraz z 2007 r. Nr 1, poz. 8.

#### § 1

W załączniku do decyzji Nr 45 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 listopada 2009 r. w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa (Dz. Urz. ULC Nr 12, poz. 173) w pkt 2 dodaje się lit. s w brzmieniu:

„s) Martyna Modrzejewska – podreferendarz w Inspektoracie Szkolenia w zakresie Ochrony Lotnictwa Cywilnego w LOB”.

#### § 2

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 77

### DECYZJA NR 28 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 5 sierpnia 2010 r.

#### **zmieniająca decyzję w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa**

Na podstawie § 3 statutu Urzędu Lotnictwa Cywilnego stanowiącego załącznik do Zarządzenia Nr 136 Prezesa Rady Ministrów z dnia 14 listopada 2002 r. w sprawie nadania statutu Urzędowi Lotnictwa Cywilnego (M.P. Nr 55, poz. 754, z późn. zm.<sup>1)</sup>), w związku z § 25 ust. 4 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2009 r. w sprawie Krajowego Programu Szkolenia w zakresie ochro-

<sup>1)</sup> Zmiany zarządzenia zostały ogłoszone w M. P. z 2004 r. Nr 28, poz. 478 i Nr 49, poz. 846, z 2005 r. Nr 58, poz. 784 oraz z 2007 r. Nr 1, poz. 8.

ny lotnictwa cywilnego (Dz. U. Nr 122, poz. 1011) zarządza się, co następuje:

#### § 1

W załączniku do decyzji Nr 45 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 listopada 2009 r. w sprawie powołania Komisji do spraw przeprowadzania egzaminów dla operatorów kontroli bezpieczeństwa (Dz. Urz. ULC Nr 12, poz. 173, z późn. zm.) w pkt 2 dodaje się lit. t i u w brzmieniu:

„t) Daniel Karamać – p.o. Kierownika Zespołu Kontroli Bezpieczeństwa w Grupie Bezpieczeństwa

Lotów Placówki Straży Granicznej Warszawa-Okęcie,

§ 2

- u) Krzysztof Przybytniak – p.o. Specjalisty-kontrolera w Zespole Kontroli Bezpieczeństwa w Grupie Bezpieczeństwa Lotów Placówki Straży Granicznej Warszawa-Okęcie”.

Decyzja wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

78

**OBWIESZCZENIE NR 18  
PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO**

z dnia 16 lipca 2010 r.

**uchylające obwieszczenie w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera**

Na podstawie § 49 ust. 3 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803 oraz z 2009 r. Nr 94, poz. 769 i Nr 123, poz. 1020) ustala się, co następuje:

**§ 1.** Uchyla się obwieszczenie nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 sierpnia 2007 r. w sprawie listy przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera (Dz. Urz. ULC Nr 5, poz. 20).

**§ 2.** Wykaz przedmiotów zabronionych do wnoszenia na teren strefy zastrzeżonej lotniska i przewozu w bagażu kabinowym oraz rejestrowanym pasażera zawarty jest w dodatku 4-C i 5-B załącznika do rozporządzenia Komisji (UE) nr 185/2010

z dnia 4 marca 2010 r. ustanawiającego szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 55 z 05.03.2010, str. 1) oraz w części B i B 1 załącznika do rozporządzenia Komisji (WE) nr 272/2009 z dnia 2 kwietnia 2009 r. uzupełniającego wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego określone w załączniku do rozporządzenia (WE) 300/2008 Parlamentu Europejskiego i Rady (Dz. Urz. UE L 91 z 03.04.2009, str. 7) zmienionego rozporządzeniem Komisji (UE) nr 297/2010 z dnia 9 kwietnia 2010 r. zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 272/2009 uzupełniające wspólne podstawowe normy ochrony lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. UE L 90 z 10.04.2010, str. 1).

**§ 3.** Obwieszczenie wchodzi w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

w porozumieniu:  
Minister Spraw  
Wewnętrznych i Administracji  
*Jerzy Miller*

## 79

### OGŁOSZENIE NR 1 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 13 sierpnia 2010 r.

#### w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Kraków-Balice

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 oraz w związku z art. 77 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się opłaty lotniskowe na lotnisku

Kraków-Balice, stanowiące załącznik do ogłoszenia.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

Załącznik do Ogłoszenia nr 1  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 13 sierpnia 2010 r.

### Taryfa opłat lotniskowych dla lotniska Kraków-Balice

#### Definicje:

#### Użyte w cenniku określenia oznaczają:

- 1.1. **maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW)** – maksymalna masa statku powietrznego dopuszczalna do startu, podana w świadectwie zdatności do lotu statku powietrznego, dzienniku pokładowym lub innym równorzędnym dokumencie;
- 1.2. **MPL Kraków-Balice** – Międzynarodowy Port Lotniczy im. Jana Pawła II Kraków-Balice Sp. z o.o., z siedzibą w Balicach, 32-083 Balice, ul. Kpt. M. Medweckiego 1, spółka zarządzająca lotniskiem Kraków-Balice;
- 1.3. **lotnisko Kraków-Balice** – lotnisko zarejestrowane w rejestrze lotnisk cywilnych pod numerem 56;
- 1.4. **nowa trasa** – status przyznawany bezpośredniej trasie, która nie jest oferowana na lotnisku Kraków-Balice w chwili jej uruchomienia i nie była uruchamiana w ciągu ostatnich dwóch sezonów przez danego przewoźnika;
- 1.5. **pasażer** – osoba podróżująca statkiem powietrznym, nie będąca członkiem jego załogi;
- 1.6. **pasażer w tranzycie bezpośrednim** – pasażer, który przyleciał na lotnisko Kraków-Balice i nie opuszczając pokładu statku powietrznego kontynuuje podróż połączeniem lotniczym o tym samym numerze rejsu;
- 1.7. **połączenie długodystansowe** – jednoodcinkowy lot na dystansie, którego pokonanie wymaga minimum 8 godzin lotu statku powietrznego;
- 1.8. **regularne połączenie** – połączenie lotnicze, w którym miejsca w statku powietrznym przeznaczone do przewozu pasażerów, bagażu, towarów lub poczty są publicznie oferowane do nabycia, a lot jest wykonywany między tymi samymi punktami według opublikowanego rozkładu lotów albo w stałych odstępach czasu lub z częstotliwością wskazującą na regularność lotów;
- 1.9. **ruch czarterowy** – przewóz lotniczy dokonywany na podstawie umowy czarteru lotniczego, w której przewoźnik lotniczy oddaje do dyspozycji czarterującego określoną liczbę miejsc lub pojemność statku powietrznego w celu wykonania określonego przewozu pasażerów, bagażu lub poczty, wskazanych przez czarterującego;
- 1.10. **lot cargo** – lot statku powietrznego przewożącego wyłącznie towary, z wyjątkiem poczty oraz bagażu rejestrowanego;

- 1.11. **użytkownik statku powietrznego** – osoba prawna, fizyczna lub inny podmiot, w którego dyspozycji (posiadaniu) pozostaje statek powietrzny, na rzecz, którego wykonywane są usługi lotniskowe;
- 1.12. **użytkownik lotniska** – podmiot korzystający z infrastruktury, instalacji i obiektów MPL Kraków-Balice podczas wykonywania obsługi naziemnej lub przewozu lotniczego.

## 2. Postanowienia ogólne:

- 2.1. Opłaty objęte cennikiem dokonywane są na rzecz MPL Kraków-Balice przez użytkownika statku powietrznego korzystającego z usług świadczonych przez MPL Kraków-Balice. W przypadku trudności z identyfikacją użytkownika statku powietrznego, opłatami będzie obciążany właściciel statku powietrznego.
- 2.2. Skorzystanie z usług MPL Kraków-Balice jest jednoznaczne z przyjęciem wszystkich warunków niniejszego cennika.
- 2.3. Opłaty za usługi dodatkowe nieujęte w niniejszym cenniku, a świadczone na wniosek użytkownika statku powietrznego, muszą być uzgodnione z MPL Kraków-Balice oddzielnie, przed wykonaniem usługi.
- 2.4. Użytkownik statku powietrznego obsługujący regularne połączenia do/z lotniska Kraków-Balice zobowiązany jest do przekazywania, nie później niż 14 dni przed rozpoczęciem operacji/nowego sezonu rozkładowego, na adres e-mail: [schedule@krakowairport.pl](mailto:schedule@krakowairport.pl), następujących informacji:
  - a) planowany w danym sezonie rozkład lotów wraz z określeniem typów samolotów i maksymalnych mas startowych statków powietrznych (MTOW). Jeżeli maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW) nie została podana, dla celów kalkulacji opłat będzie przyjęta najwyższa maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW) danego typu;
  - b) liczba oferowanych miejsc pasażerskich;
  - c) potwierdzenie posiadania praw handlowych dla danej trasy w przypadku lotów z/do państw nienależących do Europejskiego Obszaru Gospodarczego.
- 2.5. Stawki opłat, określone w niniejszym cenniku, są stawkami netto, do których zostanie doliczony podatek VAT, w wysokości określonej odrębnymi przepisami.
- 2.6. Stawki opłat są określone w złotych polskich (PLN).
- 2.7. Opłaty określone w punktach 3-5 są opłatami standardowymi, opłaty dodatkowe opisują punkty 7 oraz 8.

## 3. Opłata za lądowanie statku powietrznego:

- 3.1. Opłata za lądowanie, obejmująca również start statku powietrznego, pobierana jest za każde lądowanie statku powietrznego na lotnisku.
- 3.2. Opłata za lądowanie pobierana jest za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego (MTOW), niezależnie od rodzaju statku powietrznego oraz lotu, i wynosi **32,00 PLN**.

## 4. Opłata za postój statku powietrznego:

- 4.1. Opłata za postój statku powietrznego na wyznaczonej do tego powierzchni lotniska pobierana jest za każdą rozpoczętą tonę maksymalnej masy startowej statku powietrznego (MTOW) i każde rozpoczęte 24 godziny postoju, i wynosi **12,20 PLN**.
- 4.2. Czas postoju jest liczony od momentu lądowania do momentu startu statku powietrznego.
- 4.3. Za postój trwający do 120 min., opłaty określonej w pkt 4.1 nie pobiera się.

## 5. Opłata za pasażera odlatującego:

- 5.1. Z zastrzeżeniem pkt. 5.2 opłata za pasażera odlatującego pobierana jest za każdego pasażera odlatującego i wynosi **45,00 PLN**.
- 5.2. Opłacie określonej w pkt 5.1 nie podlegają:
  - a) pasażerowie w transzycie bezpośrednim;
  - b) dzieci do lat 2 nieuprawnione do zajmowania w samolocie osobnego miejsca pasażerskiego.

## 6. Zniżki od opłat lotniskowych:

Na warunkach określonych w odrębnej umowie użytkownikowi statku powietrznego, który zwróci się z pisemnym wnioskiem do MPL Kraków-Balice, udzielane są zniżki wskazane w pkt. 6.1, 6.2, 6.3, 6.4, z zastrzeżeniem, iż:

- a) użytkownik ten na dzień złożenia wniosku oraz na koniec roku kalendarzowego nie zalega z jakimikolwiek płatnościami na rzecz MPL Kraków-Balice;
- b) użytkownik ten przedstawi wiarygodną deklarację wielkości ruchu pasażerskiego planowanego na dany sezon, popartą szczegółowym rozkładem lotów, zgodnie z zapisami pkt. 2.4.

Do wniosku o udzielenie zniżki użytkownik statku powietrznego winien dołączyć deklarację opisaną w pkt. 6 lit. b.

- 6.1. Dla użytkownika statku powietrznego, który zadeklaruje przewiezienie (obsługę) w danym roku kalendarzowym powyżej 250 tysięcy pasażerów odlatujących, opłata za każdego pasażera odlatującego w trakcie całego roku kalendarzowego wynosi odpowiednio od 38 do 33 złotych, zgodnie z tabelą zamieszczoną poniżej.

<i>zadeklarowana liczba pasażerów odlatujących (w roku kalendarzowym)</i>	<i>opłata za pasażera odlatującego (PLN)</i>
<i>powyżej 250 000</i>	<b>38</b>
<i>powyżej 300 000</i>	<b>37</b>
<i>powyżej 350 000</i>	<b>36</b>
<i>powyżej 400 000</i>	<b>35</b>
<i>powyżej 450 000</i>	<b>34</b>
<i>powyżej 500 000</i>	<b>33</b>

Po zakończeniu roku kalendarzowego zostanie rozliczona ewentualna różnica pomiędzy opłatą pobraną od użytkownika statku powietrznego, wynikającą z przemnożenia liczby pasażerów przez stawkę obliczoną na podstawie deklarowanej liczby pasażerów, a opłatą wynikającą z przemnożenia liczby pasażerów przez stawkę obliczoną na podstawie rzeczywistej liczby odprawionych pasażerów.

- 6.2. Każdemu użytkownikowi statku powietrznego udzielana jest zniżka od opłaty określonej w pkt. 3.2 cennika dla operacji wykonywanych na nowej trasie.

Status nowej trasy przyznawany jest na okres trzech lat liczonych od dnia wykonania pierwszej operacji na nowej trasie. Zniżka dla nowej trasy udzielana jest wszystkim przewoźnikom operującym na nowej trasie w czasie jej funkcjonowania.

Zniżka nie przysługuje przewoźnikowi, który w ciągu dwóch ostatnich sezonów rozkładowych poprzedzających planowaną datę rozpoczęcia lotów, operował na tej trasie.

Wysokość zniżki udzielanej w okresie funkcjonowania nowej trasy uzależniona jest od częstotliwości wykonywanych operacji lądowania tygodniowo i kształtuje się następująco:

<i>częstotliwość operacji (lądowań) tygodniowo</i>	<i>zniżka w okresie pierwszych 3 miesięcy</i>	<i>zniżka w okresie od 4 do 12 miesięcy</i>	<i>zniżka w drugim roku</i>	<i>zniżka w trzecim roku</i>
<i>1-2</i>	<b>100%</b>	<b>30%</b>	<b>20%</b>	<b>10%</b>
<i>3-4</i>	<b>100%</b>	<b>40%</b>	<b>30%</b>	<b>20%</b>
<i>Powyżej 4</i>	<b>100%</b>	<b>50%</b>	<b>40%</b>	<b>30%</b>

- 6.3. Użytkownikowi statku powietrznego, wykonującemu lot długodystansowy statkiem powietrznym, którego maksymalna masa startowa statku powietrznego (MTOW) przekracza 100t, udzielana jest zniżka od opłaty określonej w pkt. 3.2 cennika. Opłata uwzględniająca zniżkę obliczana jest wg wzoru:

$$\text{OPŁATA ZA LĄDOWANIE} = [100 * 32,00 \text{ PLN}] + [(MTOW-100) * 50\% * 32,00 \text{ PLN}]$$

- 6.4. Użytkownikowi statku powietrznego, wykonującemu lot cargo udzielana jest zniżka w wysokości 50% od opłaty określonej w pkt. 3.2 cennika.

- 6.5. Zniżki określone w pkt. 6.1. i 6.2. nie dotyczą ruchu czarterowego.

## 7. Inne opłaty:

- 7.1. **Usuwanie zanieczyszczeń z nawierzchni lotniskowych.** Opłaty pobiera się za usuwanie z nawierzchni lotniskowych zanieczyszczeń spowodowanych przez użytkowników lotniska w następującej wysokości za każde rozpoczęte 10 m<sup>2</sup> oczyszczonej powierzchni:



Rodzaj opłaty	Opłata
Usunięcie rozlewiska materiałów pędnych i smarów	2459,00 PLN
Usunięcie innych zanieczyszczeń	1639,30 PLN
Dodatkowe odśnieżanie, odladzanie nawierzchni lotniskowych na wniosek użytkownika statku powietrznego	1065,60 PLN

7.2. **Dodatkowa ochrona statków powietrznych w czasie parkowania.** Opłaty pobiera się za niestandardowe usługi zabezpieczania statku powietrznego podczas parkowania w porcie lotniczym:

Rodzaj opłaty	Opłata
Ochrona statku powietrznego przez specjalnego strażnika (PLN/h za każdego strażnika)	368,90 PLN
Specjalne oświetlenie stanowiska postojowego (PLN/dobę) za 1 punkt świetlny	245,90 PLN
Wygodzenie stanowiska postojowego	491,80 PLN

8. **Zabezpieczenie przez Lotniskową Służbę Ratowniczo-Gaśniczą tankowania/roztankowania statku powietrznego w czasie wchodzenia/wychodzenia lub przebywania pasażerów na pokładzie.** Opłaty pobiera się za usługi zabezpieczenia przez Lotniskową Służbę Ratowniczo-Gaśniczą tankowania/roztankowania samolotu w czasie wchodzenia/wychodzenia lub przebywania pasażerów na pokładzie, zgodnie z decyzją podjętą przez dowódcę statku powietrznego lub innego uprawnionego przedstawiciela użytkownika statku powietrznego.

Rodzaj opłaty	Opłata
Zabezpieczenie przez Lotniskową Służbę Ratowniczo-Gaśniczą tankowania/roztankowania samolotu w czasie wchodzenia/wychodzenia lub/i przebywania pasażerów na pokładzie (PLN/1 operacja)	82,00 PLN

#### 9. Warunki i formy płatności:

- 9.1. Płatności za usługi wymienione w niniejszym cenniku są dokonywane na podstawie otrzymywanych faktur VAT wystawianych w złotych polskich:
- przelewem, możliwe wyłącznie na podstawie uprzednich obustronnych ustaleń;
  - kartą kredytową;
  - gotówką - płatności dokonywane w gotówce podlegają zaokrągleniu zgodnie z regułą arytmetyczną do pełnej jednostki waluty płatności.
- 9.2. MPL Kraków-Balice zastrzega sobie prawo do ustanowienia dodatkowych zabezpieczeń finansowych w przypadku odroczonej terminowości płatności.
- 9.3. Za niezapłacone w terminie należności będą pobierane ustawowe odsetki w obowiązującej wysokości.

#### 10. Odmowa świadczenia usług:

- 10.1. MPL Kraków-Balice zastrzega sobie prawo odmowy świadczenia usług użytkownikom lotniska, którzy nie respektują warunków niniejszego cennika, w tym nieterminowo regulują swoje płatności.
- 10.2. MPL Kraków-Balice zastrzega sobie prawo odmowy przyjęcia statku powietrznego ze względu na ważne okoliczności związane z funkcjonowaniem lotniska Kraków-Balice, uniemożliwiające bezpieczne lądowanie statku powietrznego.

## 80

### OGŁOSZENIE NR 2 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 16 sierpnia 2010 r.

#### w sprawie opłat lotniskowych na lotnisku Chopina w Warszawie

Na podstawie art. 23 ust. 2 pkt 4 oraz w związku z art. 77 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) ogłasza się zmiany opłat lotniskowych dla lotniska Chopina w Warszawie, określone w załączniku do ogłoszenia Nr 5 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 września 2009 r. w sprawie

opłat lotniskowych na lotnisku Warszawa-Okęcie<sup>2)</sup> w ten sposób, że:

- 1) w tabeli zawartej w pkt. 4.3. zwrot „Terminalu T1/T2” zastępuje się zwrotem „Terminalu A”;
- 2) w tabeli zawartej w pkt. 4.3. zwrot „Terminalu VIP Aviation” zastępuje się zwrotem „Terminalu General Aviation”;
- 3) w tabeli zawartej w pkt. 8.4.3. zwrot „Terminalu T1/T2” zastępuje się zwrotem „Terminalu A”.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558 oraz z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505 oraz z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.

<sup>2)</sup> Decyzją Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 23 grudnia 2009 r. o zmianie danych rejestrowych lotniska Warszawa Okęcie nazwa lotniska Warszawa-Okęcie została zastąpiona nazwą „Lotnisko Chopina w Warszawie”.

## 81

### WYTYCZNE NR 4 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 lipca 2010 r.

#### w sprawie wprowadzenia do stosowania dobrych praktyk w zakresie ułatwień

Na podstawie art. 21 ust. 2 pkt 16 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.<sup>1)</sup>) zarządza się, co następuje:

§ 1. W celu poprawienia efektywności wykorzystania infrastruktury lotniczej zaleca się sto-

sowanie „Wytycznych dotyczących dobrych praktyk w zakresie ułatwień”, stanowiące załącznik do niniejszych wytycznych.

§ 2. Wytyczne wchodzą w życie z dniem podpisania.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
w z. T. Kądziołka,  
Wiceprezes Urzędu

<sup>1)</sup> Zmiany tekstu jednolitego wymienionej ustawy zostały ogłoszone w Dz. U. z 2006 r. Nr 104, poz. 708 i 711, Nr 141, poz. 1008, Nr 170, poz. 1217 i Nr 249, poz. 1829, z 2007 r. Nr 50, poz. 331 i Nr 82, poz. 558, z 2008 r. Nr 97, poz. 625, Nr 144, poz. 901, Nr 177, poz. 1095, Nr 180, poz. 1113 i Nr 227, poz. 1505, z 2009 r. Nr 18, poz. 97 i Nr 42, poz. 340 oraz z 2010 r. Nr 47, poz. 278.



*Załącznik do Wytocznych nr 4  
Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
z dnia 19 lipca 2010 r.*

## **WYTYCZNE DOTYCZĄCE DOBRYCH PRAKTYK W ZAKRESIE UŁATWIENÍ**

**Warszawa 2010**

## **Preambuła**

### **I. Metody i środki w zakresie ułatwień możliwe do stosowania przez zarządzających portami lotniczymi**

1. Program Ułatwień
2. Zespół do spraw Ułatwień
3. Koordynator do spraw Ułatwień
4. Konsultacje
5. Strona internetowa portu lotniczego
6. Dostęp do informacji dla pasażerów
7. Dojazd do / z portu lotniczego
8. Parkingi
9. Infrastruktura portu lotniczego
10. Oznakowanie portu lotniczego
11. Maksymalny czas obsługi pasażera
12. Odprawa biletowo – bagażowa
13. Kontrola bezpieczeństwa
14. Udogodnienia dla pasażerów korzystających z portu lotniczego
15. Jakość usług świadczonych przez zarządzającego

### **II. Metody i środki w zakresie ułatwień możliwe do stosowania przez przewoźników lotniczych**

1. Ułatwienia dla podróżnych
2. Wyposażenie statków powietrznych
3. Jakość usług świadczonych przez przewoźnika

### **III. Schemat Programu Ułatwień Portu Lotniczego**

### **IV. Literatura**

## Preambuła

Wytyczne dotyczące dobrych praktyk w zakresie ułatwień są zbiorem informacji oraz zaleceń Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego kierowanych do zarządzających oraz przewoźników lotniczych. Mają one na celu przede wszystkim dostarczenie możliwych do zastosowania rozwiązań, które w sposób bezpośredni mogą wpłynąć na poprawienie efektywności wykorzystania infrastruktury lotniczej, a tym samym poprawić szybkość oraz komfort podróży pasażerów.

Na podkreślenie zasługuje fakt, iż wytyczne nie są źródłem prawa, a jedynie określeniem dobrych praktyk oraz zaleceń, które zdaniem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego mogą pozytywnie wpłynąć na obsługę pasażerską i jakość świadczonych usług, przyczyniając się jednocześnie do usprawnienia systemu ułatwień stosowanego przez porty lotnicze oraz przewoźników lotniczych. Mając na uwadze, że tematyka obsługi pasażerów niepełnosprawnych została określona w rozporządzeniu (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą (Dz. Urz. WE L 204 z 26.07.2006, str. 1), a także fakt, iż Doc 30 cz. 1 Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) zawiera cały szereg szczegółowych zaleceń w tym obszarze, wytyczne celowo nie powtarzają wspomnianych materiałów i jedynie w kilku miejscach poruszają tę tematykę.

Wytyczne zostały opracowane na podstawie standardów oraz zalecanych metod postępowania Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), zaleceń międzynarodowych stowarzyszeń portów oraz przewoźników lotniczych (ACI, IATA), a także doświadczeń zebranych przez inspektorów Departamentu Ochrony i Ułatwień Lotnictwa Cywilnego podczas wizyt w polskich oraz zagranicznych portach lotniczych. Przy opracowaniu wytycznych posłużono się również zasadami certyfikacji usług świadczonych przez zarządzających portami lotniczymi opracowanymi przez L'Union des Aéroports Français.

Publikując wytyczne dotyczące dobrych praktyk w zakresie ułatwień, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyraża przekonanie, iż będą one dobrze służyć poprawie standardów obsługi pasażerów oraz zaprasza do dialogu w celu usuwania istniejących w tym zakresie barier i ograniczeń. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego oczekuje, że niniejsze wytyczne ujawnią również ewentualne problemy z ich wdrażaniem oraz stanowić będą podstawę do wymiany doświadczeń oraz zgłaszania sugestii w celu ich doskonalenia.

Jednocześnie, Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego pragnie zadeklarować gotowość do podjęcia dalszych działań zmierzających do dostosowania obowiązujących przepisów prawa w celu umożliwienia pełnego wdrażania wytycznych.

## I. **Metody i środki w zakresie ułatwień możliwe do stosowania przez zarządzających portami lotniczymi**

### 1. Program Ułatwień

#### ZADANIE

#### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający portem lotniczym opracowuje i wdraża Program Ułatwień**

**1.1** Załącznik 9 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym „Ułatwienia” zaleca, aby zarządzający portem lotniczym opracował oraz wdrożył Program Ułatwień w porcie lotniczym. Szczegółowe wytyczne odnośnie zawartości Programu Ułatwień zawarte są w Załączniku 11 do Załącznika 9 ICAO oraz w załączniku do niniejszych wytycznych.

**1.2** W celu zachowania pełnej spójności pomiędzy procedurami z zakresu ochrony a planowanymi rozwiązaniami z obszaru ułatwień, zalecane jest, aby Zespół Ochrony Lotniska powołany na podstawie § 4 ust. 1 załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa (Dz. U. Nr 116, poz. 803, z późn. zm.) wypowiedział się odnośnie zawartości Programu Ułatwień.

**1.3** Zachęcamy do przesyłania Programu Ułatwień w porcie lotniczym do Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym ULC celem uzyskania opinii na temat zastosowanych rozwiązań oraz procedur.

**1.4** Po uzyskaniu opinii, o której mowa w pkt. 1.3 zarządzający może wystąpić z wnioskiem o ewaluację zastosowanych rozwiązań w porcie lotniczym przez inspektorów ULC.

### 2. Zespół ds. Ułatwień

#### ZADANIE

#### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający portem lotniczym powołuje Zespół do spraw Ułatwień.**

**2.1** Zgodnie z wytycznymi ICAO zawartymi w Załączniku 9 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, w portach lotniczych powinny funkcjonować Zespoły do spraw Ułatwień odpowiedzialne za wdrażanie programu ułatwień na poziomie operacyjnym.

**2.2** Załącznik 9 ICAO zaleca, aby zarządzający portem lotniczym przewodniczył Zespołowi do spraw Ułatwień i prowadził jego regularne spotkania. W skład Zespołu do spraw Ułatwień powinni wchodzić przynajmniej wyżsi rangą szefowie instytucji inspekcyjnych funkcjonujących na lotnisku, czyli np. Straży Granicznej, Służby Celnej, służby zdrowia, służb sanitarno-weterynaryjnych, a także przedstawiciele linii lotniczych wykonujących międzynarodowe operacje lotnicze z danego portu lotniczego. Ze względu na bardzo dobrą znajomość funkcjonowania procedur na danym lotnisku oraz posiadaną praktyczną wiedzę w zakresie występujących mechanizmów, agenci obsługi naziemnej powinni być również zaangażowani w prace Zespołu do spraw Ułatwień.

**2.3** Możliwe jest rozszerzenie zadań spoczywających na Zespole Ochrony Lotniska (ZOL) powołanego na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa lub też powołanie odrębnego Zespołu.

**2.4** Podobnie jak w przypadku ZOL, przykładowe zadania Zespołu do spraw Ułatwień w Porcie Lotniczym powinny obejmować:

- 1) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do przygotowanych przez zarządzającego lotniskiem projektów zarządzeń i poleceń porządkowych w zakresie ułatwień w lotnictwie cywilnym;
- 2) wyrażanie opinii i zgłaszanie wniosków do projektu Programu Ułatwień w Porcie Lotniczym;
- 3) wyrażanie opinii na temat rozwiązań dotyczących funkcjonowania terminali zgodnie z regulacjami z dziedziny ułatwień w lotnictwie cywilnym;
- 4) inicjowanie wprowadzania nowych rozwiązań i procedur dotyczących odpraw, kontroli pasażerów i bagażu, ładunków, przesyłek kurierskich i ekspresowych oraz poczty, z uwzględnieniem przepisów z zakresu ułatwień w lotnictwie cywilnym;
- 5) dokonywanie oceny stanu współpracy zarządzającego lotniskiem z przewoźnikami, innymi podmiotami prowadzącymi lotniczą działalność gospodarczą, służbami ochrony oraz Służbą Celną, funkcjonującymi na danym lotnisku, w zakresie realizowanych przedsięwzięć z dziedziny ułatwień w lotnictwie cywilnym.

### 3. Koordynator do spraw Ułatwień

#### ZADANIE

#### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający powołuje Koordynatora do spraw Ułatwień.**

**3.1** W celu zapewnienia, że sprawy ułatwień znajdują się pod bieżącym nadzorem, pozostają w ramach ciągłego zainteresowania oraz są dostosowane do zmieniających się wymagań operacyjnych zalecane jest, aby zarządzający portem lotniczym wyznaczył wewnętrznego koordynatora do spraw ułatwień w lotnictwie cywilnym, którego zadaniem będzie koordynacja i prowadzenie spraw związanych z realizacją lotniskowego programu ułatwień.

**3.2** Dane osobowe i teleadresowe koordynatora powinny zostać przesłane do Departamentu Ochrony i Ułatwień w Lotnictwie Cywilnym ULC.

## 4. Konsultacje

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

Zarządzający prowadzi konsultacje z użytkownikami lotniska oraz instytucjami państwowymi funkcjonującymi na lotnisku.

#### 4.1 Konsultacje w ramach Zespołu do spraw Ułatwień

**4.1.1** Na etapie projektowania, budowy, rozbudowy oraz modernizacji lotniczych terminali pasażerskich i stref parkingowych, zarządzający portem lotniczym powinien przeprowadzać odpowiednie konsultacje w ramach instytucji pełniącej zadania Zespołu do spraw Ułatwień w porcie lotniczym.

**4.1.2** Konsultacje powinny dotyczyć podejmowanych czynności i planów wprowadzenia zmian mających wpływ na funkcjonowanie systemu ułatwień na lotnisku.

#### 4.2 Konsultacje w ramach komitetów

**4.2.1** W celu zapewnienia konsultacji i właściwej reprezentacji interesów stron na lotniskach użytku publicznego, w szczególności w sprawach warunków korzystania z lotnisk, opłat lotniskowych oraz obsługi naziemnej – w polskim prawie istnieje możliwość zakładania komitetów i organizacji użytkowników lotnisk.

Utworzenie komitetu w porcie lotniczym może przynieść znaczne korzyści, zarówno organizacjom zrzeszonym w ramach komitetu, jak i zarządzającym lotniskami, m.in. ze względu na zapewnienie forum dla konsultacji i uzgodnień w porcie lotniczym i wspólne dążenie do optymalizacji funkcjonowania portu.

Efektywna współpraca zaangażowanych podmiotów na poziomie portu lotniczego jest konieczna dla zapewnienia optymalnego wykorzystania infrastruktury lotniczej oraz podniesienia komfortu obsługi nie tylko użytkowników lotniska, ale przede wszystkim pasażerów. Aktywna współpraca zarządzających lotniskami z komitetami jest właściwym sposobem dla usprawnienia funkcjonowania portów lotniczych oraz eliminowania występujących przeszkód i opóźnień w operacjach lotniczych.

**4.2.2** Na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego, przedstawiciele komitetów wchodzi w skład Zespołu Ochrony Lotniska funkcjonującego w każdym porcie lotniczym i tym samym mogą wyrażać swoje opinie również w sprawach związanych z ochroną lotnictwa cywilnego. Mając na uwadze, iż poruszane sprawy często są objęte klauzulą tajności, zarządzający lotniskami powinni podjąć wszelkie możliwe starania w celu dopuszczenia przedstawicieli komitetów do posiadania odpowiedniego poświadczenia bezpieczeństwa, zgodnie z postanowieniami ustawy z dnia 22 stycznia 1999 r. o ochronie informacji niejawnych (Dz. U. z 2005 r. Nr 196, poz. 1631, z późn. zm.). W przypadku gdyby nie było to możliwe, przedstawiciele komitetów mogą wystąpić z odpowiednim wnioskiem do Prezesa ULC.

**4.2.3** Zasady zakładania komitetów w portach lotniczych reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie tworzenia i działania komitetów oraz współdziałania i konsultacji w porcie lotniczym (Dz. U. Nr 103, poz. 1088). Zgodnie z treścią przedmiotowego rozporządzenia, w portach lotniczych może być utworzony komitet przewoźników lotniczych.



**4.2.4** *Komitet przewoźników* może zostać utworzony przez przewoźników lotniczych wykonujących regularny przewóz lotniczy lub serie lotów nieregularnych do/z danego portu lotniczego. Komitet ten zajmuje się opiniowaniem i inicjowaniem przedsięwzięć mających na celu polepszenie jakości obsługi pasażerów i odpraw towarowych, a także szkoleniem we wskazanym zakresie. W szczególności może on zajmować stanowisko w sprawach warunków korzystania z portu lotniczego, opłat lotniskowych oraz w sprawach związanych z obsługą naziemną. Członkami komitetu mogą być jedynie przedstawiciele przewoźnika lotniczego wykonującego w danym sezonie rozkładowym loty regularne lub serie lotów nieregularnych do/z danego portu lotniczego, natomiast inne podmioty (inni przewoźnicy, organizacje przewoźników, agenci obsługi naziemnej) mogą brać udział w pracach komitetu bez prawa głosu.

**4.3** Służby państwowe funkcjonujące w danym porcie lotniczym (Straż Graniczna, Służba Celna, Policja, Graniczny Inspektor Sanitarny) powinny być również włączane w proces konsultacji spraw istotnych dla działalności lotniska.

## 5. Strona internetowa portu lotniczego

### ZADANIE

**Zarządzający posiada rzetelną i aktualną stronę internetową portu lotniczego, która ułatwia pasażerowi przygotowanie się do podróży.**

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**5.1** Strona internetowa portu lotniczego dostarcza pasażerowi użytecznych i aktualnych informacji (bezpośrednio lub za pomocą odesłania do innej strony) służących przygotowaniu się do podróży, a w szczególności zawiera:

- 1) użyteczne informacje dotyczące dokumentów i formalności do zrealizowania przed podróżą;
- 2) sposoby dojazdu do portu lotniczego;
- 3) informacje na temat usług parkingowych w otoczeniu portu lotniczego (informacja na temat ilości miejsc, opłat, lokalizacji, czasu potrzebnego na dotarcie do terminali);
- 4) informacje na temat usług i sklepów znajdujących się na lotnisku;
- 5) informacje na temat zasad ochrony w lotnictwie cywilnym (kontrola bezpieczeństwa, przedmioty zabronione do transportu);
- 6) wykaz przewoźników wykonujących połączenia do/z portu lotniczego, dostępnych połączeń oraz biur podróży znajdujących się na lotnisku. Informacje są aktualizowane co najmniej dwa razy w roku;
- 7) „czarną listę przewoźników”;
- 8) informacje na temat „Praw pasażerów”;
- 9) informacja na temat praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności korzystających z transportu lotniczego;
- 10) aktualizowany na bieżąco rozkład lotów oraz wszelkie inne informacje dotyczące lotów (zgodnie z informacjami uzyskanymi od przewoźników lotniczych);
- 11) informacje na temat wszelkich zakłóceń (w pracy portu lotniczego, połączeniach lotniczych, dojazdach na lotnisko) mogących mieć wpływ na sprawność odbycia podróży przez pasażerów.

## 6. Dostęp do informacji dla pasażerów

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający zapewnia pasażerom dostęp do informacji.**

**6.1** Pasażerowie mogą otrzymać informację na temat usług dostępnych na lotnisku poprzez informację telefoniczną:

- 1) numer informacji telefonicznej portu lotniczego jest dostępny w książce telefonicznej, na stronie internetowej oraz we wszelkich dokumentach publikowanych przez port lotniczy;
- 2) informacja telefoniczna jest dostępna w godzinach pracy portu lotniczego. W czasie zamknięcia portu lotniczego, dzwoniący są informowani o godzinach pracy portu oraz otrzymują informacje poprzez system zautomatyzowany;
- 3) telefony są odbierane maksymalnie po pięciu sygnałach. W pozostałych przypadkach dzwoniący są informowani o przewidywanym czasie oczekiwania na połączenie w języku polskim oraz języku angielskim;
- 4) pasażer może uzyskać telefonicznie przynajmniej te same informacje, które są dostępne na stronie internetowej;
- 5) osoby obsługujące informację telefoniczną mówią co najmniej w języku polskim oraz języku angielskim.

**6.2** Punkt informacji lotniskowej:

- 1) punkt informacji jest czynny w godzinach otwarcia terminali. W innych przypadkach, godziny pracy są podane do publicznej wiadomości. Jeśli punkt jest zamknięty, dostępny jest alternatywny sposób otrzymania informacji (np. możliwość wykonania bezpłatnego połączenia do informacji telefonicznej portu lotniczego, numer informacji tel., informacja o najbliższym punkcie informacji lotniskowej, stanowisko ze stroną internetową portu lotniczego);
- 2) personel jest łatwo dostępny. 95 proc. pasażerów może otrzymać informację w przeciągu 3 minut, pozostałe 5 proc. pasażerów nie czeka dłużej niż 10 minut, poza przypadkami kryzysowymi, gdzie mają zastosowanie odpowiednie procedury;
- 3) personel punktu informacyjnego oferuje pasażerom rozkład lotów, broszury na temat praw pasażerów, plan miasta, broszury turystyczne lub wskazuje miejsce, gdzie pasażer może uzyskać takie informacje oraz wszelkie inne istotne informacje związane z bieżącą sytuacją lotnictwa cywilnego (np. metody postępowania na wypadek wystąpienia zagrożenia epidemiologicznego);
- 4) personel punktu informacyjnego posługuje się co najmniej językiem polskim oraz językiem angielskim. Informacja na temat języków obcych używanych przez personel jest widoczna dla pasażerów.

**6.3** Informacje na temat opóźnionych, odwołanych oraz przekierowanych lotów podawane są w czasie rzeczywistym do publicznej wiadomości przy wykorzystaniu:

- 1) informacji wizualnej publikowanej na monitorach;
- 2) punktów informacji lotniskowej;
- 3) strony internetowej;
- 4) informacji telefonicznej;
- 5) systemu informacji głosowej.

Przyczyny opóźnień, odwołanych oraz przekierowanych lotów są podawane do publicznej wiadomości w uzgodnieniu z przewoźnikiem lotniczym lub jego przedstawicielem.

## **7. Dojazd do / z portu lotniczego**

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Dojazd do / z portu lotniczego jest sprawnie zorganizowany.**

**7.1** Zarządzający powinni podejmować działania w celu zagwarantowania, że ułatwienia w zakresie dojazdu do /z portu lotniczego obejmują:

- 1) informacje o transporcie publicznym i niepublicznym łączącym port lotniczy z miastem oraz informacje o aktualnych cenach za te usługi są publicznie dostępne;
- 2) po dotarciu do portu lotniczego dostępne są kierunkowskazy informujące o umiejscowieniu poszczególnych terminali;
- 3) dojazd drogowy do portu lotniczego jest odpowiednio oznakowany w sposób umożliwiający kierowcy zlokalizowanie:
  - a) parkingów przeznaczonych dla pasażerów oraz dostawców,
  - b) miejsc chwilowego postoju, przeznaczonych do opuszczenia pojazdu przez pasażerów oraz odebrania pasażerów,
  - c) miejsc parkingowych przeznaczonych dla zwrotu wypożyczonych samochodów;
- 4) informację dotyczącą dojazdu do lotniska, głównych dróg oraz miast jest odpowiednio rozmieszczona (np. znaki pionowe, banery). W przypadku braku możliwości samodzielnej organizacji oznakowania, zarządzający podejmuje współpracę w tym zakresie z odpowiednimi służbami;
- 5) odpowiednie oznakowanie, w przypadku opuszczenia terminali pieszo, umożliwiające zlokalizowanie:
  - a) parkingów przeznaczonych dla pasażerów,
  - b) miejsc przeznaczonych dla odbioru pasażerów przez firmy transportowe,
  - c) przystanków autobusowych, kolejowych,
  - d) miejsc wynajmu samochodów,
  - e) pozostałych budynków terminali, jeśli istnieją w danym porcie;
- 6) porty lotnicze skomunikowane z koleją oferują odpowiednie oznakowanie dla pasażerów przyjeżdżających oraz odjeżdżających ze stacji kolejowej;
- 7) oznakowanie jest widoczne oraz regularnie aktualizowane.

## 8. Parkingi

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Parkingi dostosowane są do potrzeb pasażerów.**

**8.1** Zarządzający portem lotniczy powinien zapewnić, że parkingi portu lotniczego zorganizowane są z uwzględnieniem następujących udogodnień:

- 1) przy wjeździe na parking kierowca może znaleźć informację na temat:
  - a) rodzaju parkingu (długoterminowy, krótkoterminowy),
  - b) opłatach;
- 2) w przypadku, gdy dany parking nie posiada wolnych miejsc, umieszczana jest odpowiednia informacja przy wjeździe na ten parking, zawierająca również lokalizację najbliższego wolnego parkingu;
- 3) parkingi zawierające ponad 300 miejsc podzielone są na oznakowane sektory;
- 4) droga do pokonania pieszo z parkingu do terminala oraz z terminala do parkingu jest wyraźnie oznakowana (np. znakami, kolorami), zabezpieczona (np. poprzez odpowiednie oświetlenie, zabezpieczenia przed wjazdem pojazdów) oraz dostępna dla wózków bagażowych;
- 5) miejsca parkingowe oddalone od budynków terminali więcej niż 10 minut drogi pieszo lub dalej niż 500 metrów posiadają oznakowanie wskazujące drogę oraz czas potrzebny na dotarcie do terminali;
- 6) klient może skorzystać ze środków łączności znajdujących się na parkingu oraz miejscu dokonywania opłaty za parking dla celów uzyskania pomocy technicznej, związanej z płatnością i sprawami ochrony;
- 7) parkingi są chronione fizycznie lub systemami ochrony technicznej;
- 8) informacja na temat akceptowanych metod płatności znajduje się w miejscu dokonywania opłat oraz przy wjeździe na parking. Punkty płatnicze są oznakowane w sposób zapewniający ich łatwe zlokalizowanie;
- 9) na każdym z rodzajów parkingów zlokalizowane są miejsca dla osób niepełnosprawnych z łatwym dostępem do terminali.

## 9. Infrastruktura portu lotniczego

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Infrastruktura portu lotniczego zorganizowana jest przyjaźnie dla pasażera.**

**9.1** Zarządzający dokłada wszelkich starań, aby infrastruktura portu lotniczego zorganizowana była w sposób przyjazny dla pasażera z uwzględnieniem następujących założeń:

- 1) powierzchnie dostępne dla pasażerów (terminale, parkingi, etc.) oraz znajdujące się tam wyposażenie i sprzęt są utrzymywane w dobrym stanie i czystości. Metody oraz częstotliwość utrzymania czystości są dostosowane do natężenia ruchu pasażerskiego;

- 2) zapewniony jest odrębny ciąg komunikacyjny przez odprawę biletowo – bagażową, kontrolę bezpieczeństwa oraz realizację czynności związanych z odprawą pasażerską przeznaczony dla załóg lotniczych, członków misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osób zrównanych z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych;
- 3) wyznaczone są strefy dla palących, w taki sposób, aby korzystanie z nich nie stwarzało niedogodności dla osób niepalących lub w przypadku, gdy nie jest to możliwe, objęcie zakazem palenia całej strefy terminala pasażerskiego;
- 4) pasażerowie mają możliwość korzystania ze sprzętu oraz urządzeń ułatwiających im poruszanie się po infrastrukturze portu lotniczego:
  - a) wizualnej informacji na temat wolnych miejsc parkingowych,
  - b) automatów do dokonywania płatności za parking,
  - c) otwieranych automatycznie drzwi do terminali,
  - d) ruchomych schodów ułatwiających poruszanie się pomiędzy poziomami oraz pokonywanie dłuższych dystansów poziomych,
  - e) wind dostosowanych do potrzeb osób niepełnosprawnych zainstalowanych pomiędzy poziomami,
  - f) kiosków samoobsługowych umożliwiających automatyczną odprawę biletowo-bagażową oraz boarding,
  - g) rękawów prowadzących z terminali do samolotów,
  - h) taśmociągów do odbioru bagaży;
- 5) wszelki wymieniony powyżej sprzęt, który jest niesprawny posiada odpowiednie oznakowanie informujące o tym fakcie i jednocześnie zapewnione jest alternatywne rozwiązanie;
- 6) sprawność działania sprzętu jest regularnie weryfikowana i zapewniona jest odpowiednia obsługa;
- 7) pasażerowie mają dostęp do toalet bez względu na to, w której części terminala się znajdują. Na terenie portu znajdują się toalety dostosowane do potrzeb osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej. Szczególna uwaga zwracana jest na czystość oraz zapach. Harmonogram potwierdzający sprzątanie toalet jest umieszczony w każdej toalecie;
- 8) miejsca siedzące są dostępne w różnych częściach terminala (miejsca odprawy biletowo-bagażowej, poczekalni przedodlotowej, odbioru bagażu, przylotu) i jednocześnie utrzymane są w czystości oraz dobrym stanie technicznym. Odpowiednia ilość miejsc zarezerwowana jest dla osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej;
- 9) w widocznych miejscach portu lotniczego znajdują się ogłoszenia oraz ulotki ostrzegające przed konsekwencjami przemytu narkotyków i innych materiałów lub przedmiotów zabronionych do przewozu oraz karami, którym mogą podlegać osoby oskarżone o naruszenie odpowiednich przepisów;
- 10) na lotnisku funkcjonuje system informacji głosowej. Komunikaty podawane są w języku polskim oraz języku angielskim.

**9.2** Zarządzający zapewnia, że w porcie lotniczym dostępna jest wystarczająca ilość wózków bagażowych, przy uwzględnieniu następujących założeń:

- 1) wózki bagażowe dostępne są przy taśmociągach w miejscu odbioru bagażu oraz w innych miejscach terminali, gdzie mogą być potrzebne pasażerom. Wózki bagażowe dostępne są przynajmniej w strefach:
  - a) parkingowych,
  - b) krótkoterminowych miejsc postojowych przeznaczonych do podwózki pasażerów,
  - c) odbioru bagażu oraz przylotowych,
  - d) hotelu, o ile skomunikowany jest bezpośrednio z terminalem;
- 2) W przypadku, gdy korzystanie z wózków wymaga monet lub żetonów dostępne są automaty z żetonami lub automaty do rozmienniania monet. Informacja o lokalizacji automatów jest umieszczona przy taśmociągach w miejscu odbioru bagażu.

## 10. Oznakowanie portu lotniczego

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Oznakowanie portu lotniczego umożliwia pasażerowi samodzielne i łatwe przemieszczanie się po jego infrastrukturze.**

**10.1** Zarządzający powinien uwzględnić następujące działania w celu odpowiedniego zorganizowania oznakowania portu lotniczego:

- 1) wszelkie oznakowania używane w terminalach mają spójny charakter i kolorystykę;
- 2) oznakowanie jest widoczne i regularnie aktualizowane;
- 3) na każdym etapie swojej podróży pasażerowie mają możliwość samodzielnego odnalezienia drogi do:
  - a) strefy odlotów, w tym przynajmniej stanowisk odprawy biletowo-bagażowej, kontroli bezpieczeństwa, boardingu,
  - b) strefy przylotów, w tym miejsca odbioru bagażu,
  - c) punktów informacyjnych,
  - d) toalet;
- 4) w przypadku modyfikacji ciągu komunikacyjnego stosowana jest informacja tymczasowa (oznakowanie lub personel);
- 5) systemy informacji o lotach w różnych częściach terminali informują o odlotach i przylotach, włączając w to:
  - a) numer lotu,
  - b) czas rozkładowy oraz uaktualniany czas rzeczywisty przylotu / odlotu,
  - c) miejsce docelowe lub początkowe połączenia lotniczego,
  - d) status lotu (np. wylądował, opóźniony, odprawa);
  - e) dodatkowe informacje: miejsce odprawy, numer taśmociągu itp.

Systemy informacji wspierane są, tam gdzie jest to niezbędne, słyszalnymi komunikatami dźwiękowymi;



- 6) systemy teleinformacyjne oraz inne oznaczenia, ułatwiające sprawne przemieszczanie się pasażera na terenie portu lotniczego, ze szczególnym uwzględnieniem stanowisk odprawy biletowo – bagażowej oraz punktów kontroli bezpieczeństwa powinny uwzględniać międzynarodowe przepisy w tym zakresie (Doc 9636, “International signs to provide guidance to persons at airports and marine terminals”, ICAO & IMO / Doc 9249, “Dynamic Flight-Related Public Information Displays”, ICAO);
- 7) systemy teleinformacyjne sporządzane są co najmniej w dwóch językach, w tym w języku polskim i w języku angielskim oraz uwzględniają możliwe udogodnienia dla osób z wadami wzroku i słuchu (odpowiednia kolorystyka, wielkość czcionek);
- 8) informacje o rozpoczęciu odpraw na stanowiskach odprawy biletowo - bagażowej oraz stanowiskach wejścia na pokład (boardingu) ogłaszane są w ramach funkcjonującego systemu głosowej informacji pasażerskiej w języku polskim i w języku angielskim.

## 11. Maksymalny czas obsługi pasażera

### ZADANIA

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**1. Zarządzający we współpracy ze Strażą Graniczną oraz Służbą Celną zmagają się do osiągnięcia 60 minutowego czasu odprawy pasażerów odlatujących.**

**11.1** Załącznik 9 ICAO zaleca ustalenie jednogodzinnego limitu czasu na realizację obowiązkowych formalności odlotowych dla wszystkich pasażerów wymagających standardowej obsługi, liczonej od chwili stawienia się pasażera w pierwszym punkcie obsługi portu lotniczego.

**2. Zarządzający we współpracy ze Strażą Graniczną oraz Służbą Celną zmagają się do osiągnięcia 45 minutowego czasu zakończenia wszystkich niezbędnych formalności pasażerów przylatujących.**

**11.2** Załącznik 9 ICAO zaleca, aby formalności związane z odprawą przylatujących pasażerów podlegających standardowej odprawie zostały wykonane w przeciągu czterdziestu pięciu minut od momentu zejścia z pokładu statku powietrznego, niezależnie od rozmiaru statku powietrznego i zaplanowanego czasu przylotu.

## 12. Odprawa biletowo-bagażowa

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający zwraca szczególną uwagę na organizację odprawy biletowo-bagażowej.**

**12.1** Sprawne dokonanie odprawy biletowo-bagażowej ma zasadnicze znaczenie dla zapewnienia możliwości szybkiego przemieszczenia się pasażera przez infrastrukturę portu lotniczego. Dlatego też, zarządzający oraz funkcjonujący w porcie lotniczym Komitet do spraw Ułatwień powinien zwrócić szczególną uwagę na zapewnienie odpowiednich rozwiązań organizacyjnych, umożliwiających sprawne dokonywanie odprawy biletowo-bagażowej.

**12.2** Zarządzający powinni zwracać szczególną uwagę na prawidłową organizację odprawy biletowo-bagażowej, uwzględniając m.in. następujące działania:

- 1) w przypadku dużego natężenia ruchu wewnątrz terminala pasażerskiego zalecane jest stosowanie wydzielonych ciągów komunikacyjnych wygradzonych taśmowymi barierami oddzielającymi; w przypadku, gdy infrastruktura na to zezwala, jeden ciąg powinien być przeznaczony dla osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, opiekunów z dziećmi, kobiet w zaawansowanej ciąży oraz

pasażerów podróżujących klasą pierwszą i biznes, członków misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osób zrównanych z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych;

- 2) w przypadku utworzenia się znaczącej długości kolejki do odprawy biletowo-bagażowej, przedstawiciel zarządzającego lub przewoźnika lotniczego powinien prowadzić działania usprawniające odprawę, w tym dodatkowo informować o procedurach odprawy oraz efektywnie przyporządkowywać pasażerów do stanowisk odprawy biletowo-bagażowej;
- 3) obsada stanowisk odprawy biletowo-bagażowej powinna odpowiadać natężeniu ruchu pasażerskiego;
- 4) wprowadzenie stanowisk samodzielnej odprawy biletowej oraz nowoczesnych technologii usprawniających odprawę;
- 5) informacja na temat niezbędnych dokumentów podróży oraz wiz, ograniczeń w rozmiarze i/lub ilości bagażu powinna być przekazywana pasażerowi jeszcze przed podejściem do stanowiska odprawy. Informacja może zostać przekazana poprzez systemy wizualne (plakaty, systemy video) lub osobiście przez obsługę.

### 13. Kontrola bezpieczeństwa

#### ZADANIE

#### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający efektywnie organizują proces kontroli bezpieczeństwa.**

**13.1** Właściwe zorganizowanie procesu kontroli bezpieczeństwa ma kluczowe znaczenie dla wyeliminowania opóźnień mogących powstawać podczas przemieszczania się pasażera przez infrastrukturę portu lotniczego. Poprzez właściwe zorganizowanie procesu kontroli bezpieczeństwa należy rozumieć odpowiednią konfigurację punktów kontroli bezpieczeństwa, zapewnienie obsady operatorów kontroli oraz ewentualnie personelu pomocniczego, która odpowiadałaby natężeniu ruchu pasażerskiego.

**13.2** Zorganizowanie kontroli bezpieczeństwa pasażerów oraz ich bagażu kabinowego, w tym adekwatna liczba punktów kontroli bezpieczeństwa do ilości odprawianych pasażerów powinna zapewnić, że czas oczekiwania na kontrolę bezpieczeństwa nie przekracza 10 minut dla 80 proc. pasażerów oraz 20 minut dla 95 proc. pasażerów. W przypadku, gdy opóźnienia przekraczają wyznaczone limity czasu wprowadzane są dodatkowe środki w celu usprawnienia wykonywania kontroli bezpieczeństwa.

**13.2.1** Czas oczekiwania pasażerów na kontrolę jest podany do ich wiadomości poprzez odpowiednią informację wizualną.

**13.3** Aktualna informacja na temat przedmiotów zabronionych do transportu lotniczego oraz wszelkich innych istotnych informacji dla pasażerów z obszaru ochrony lotnictwa cywilnego umieszczona jest:

- 1) na stronie internetowej portu lotniczego (bezpośrednio lub za pomocą odsyłaczy do właściwych stron);
- 2) w drukowanym rozkładzie lotów, który jest uaktualniany co najmniej dwa razy w roku;
- 3) w różnych miejscach portu lotniczego, przynajmniej przy stanowiskach odprawy biletowo-bagażowej oraz w strefie kontroli bezpieczeństwa.

**13.4** Kolejki dla pasażerów są odpowiednio zorganizowane poprzez wydzielenie taśmociągami lub przez personel kierujący właściwym przepływem osób.

**13.5** W przypadku, gdy infrastruktura portu na to zezwala, jedno stanowisko kontroli bezpieczeństwa powinno być przeznaczone do kontroli osób niepełnosprawnych lub osób o ograniczonej sprawności ruchowej, opiekunów z dziećmi, kobiet w zaawansowanej ciąży oraz pasażerów podróżujących klasą pierwszą i biznes, załóg lotniczych; członków misji dyplomatycznych i konsularnych oraz osób zrównanych z nimi na podstawie porozumień międzynarodowych.

**13.6** Zarządzający powinien zorganizować pomieszczenie przeznaczone do przeprowadzania osobistej kontroli bezpieczeństwa pasażera, wyposażonego w co najmniej jedno miejsce siedzące oraz umożliwiające przeprowadzenie kontroli pasażera z ograniczoną możliwością poruszania się.

**13.7** Zarządzający powinien wyznaczyć odrębne pomieszczenie przeznaczone do przeprowadzania kontroli manualnej bagażu rejestrowanego.

**13.8** Konfiguracja punktów kontroli bezpieczeństwa pasażerów oraz ich bagażu kabinowego powinna uwzględniać:

- 1) system informacji wizualnej informujący pasażera o procedurach kontroli oraz o przedmiotach zabronionych do przewozu lotniczego. Informacja w postaci plakatów lub filmów video powinna być dostarczana w miejscu, w którym pasażerowie oczekują na kontrolę;
- 2) maksymalne wydłużenie rolek przed i po urządzeniu rentgenowskim, co ma zasadniczy wpływ na możliwość przygotowania się pasażera do kontroli bezpieczeństwa oraz sprawne opuszczenie strefy kontroli;
- 3) rozmieszczenie dodatkowych stołów do pakowania bagażu po kontroli bezpieczeństwa;
- 4) obsadę operatorów kontroli bezpieczeństwa oraz personelu pomocniczego uwzględniającą natężenie ruchu pasażerskiego oraz zapewniającą sprawne przeprowadzenie kontroli;
- 5) wystarczającą ilość pojemników przeznaczonych na przedmioty podlegające kontroli w zróżnicowanej wielkości umożliwiającej umieszczenie w nich:
  - a) okrycia wierzchniego,
  - b) przedmiotów metalowych, sprzętu elektronicznego, płynów;
- 6) maty podłogowe w przypadku kontroli obuwia pasażerów oraz ochroniacze na stopy;
- 7) zamykane torebki plastikowe o pojemności jednego litra do pakowania płynów;
- 8) stoły, ławy lub inne powierzchnie przeznaczone do kontroli manualnej bezpieczeństwa bagażu kabinowego;

- 9) umieszczenie ograniczeń w odległości do 1-2 m. za urządzeniem rentgenowskim uniemożliwiających sięganie po bagaż przez pasażera. Rozwiązanie to sprawia, że pasażerowie pakują swoje rzeczy na przeznaczonych do tego celu stołach lub na dalszym odcinku rołek urządzenia RTG i nie blokują tym samym pracy w punkcie kontroli bezpieczeństwa.

**13.9** W przypadku zidentyfikowania, podczas kontroli bezpieczeństwa, posiadania przez pasażera przedmiotów zabronionych do wnoszenia do strefy zastrzeżonej lotniska oraz przewozu w bagażu kabinowym zalecane jest zapewnienie:

- 1) pojemnika przeznaczonego na przedmioty zabronione, jeżeli pasażer wyraża zgodę w formie ustnej lub pisemnej na ich pozbycie się;
- 2) możliwości odpłatnego zdeponowania zidentyfikowanych przedmiotów zabronionych;
- 3) możliwości przesłania na wskazany przez pasażera adres za pośrednictwem agenta pocztowego zidentyfikowanych przedmiotów.

Rodzaje przedmiotów podlegających deponowaniu, o których mowa w pkt 1 oraz sposób jego realizacji, powinien określić zarządzający portem lotniczym i podać je do publicznej wiadomości poprzez umieszczenie informacji w punkcie odprawy biletowo-bagażowej oraz w punkcie kontroli bezpieczeństwa. Jednocześnie warto podkreślić, że deponowanie przez pasażera przedmiotów, o których mowa w pkt 1, nie powinno powodować opóźnienia czasu odlotu statku powietrznego.

## 14. Udogodnienia dla pasażerów

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający dokłada wszelkich starań dla wprowadzenia udogodnień dla pasażerów.**

**14.1** W celu umożliwienia odbycia przez pasażerów możliwie komfortowej podróży, zarządzający w miarę posiadanych możliwości powinien rozważyć wprowadzenie następujących udogodnień dla pasażerów:

- 1) pokoje dla opiekunów z dzieckiem lub pomieszczenia, gdzie można przebrać i nakarmić małe dziecko są dostępne w różnych częściach portu lotniczego;
- 2) dostęp do następujących usług oraz punktów handlowych podczas godzin funkcjonowania portu lotniczego:
  - a) finansowych (np. bankomaty, kantory wymiany walut),
  - b) wynajmu samochodów,
  - c) pocztowych,
  - d) ubezpieczeniowych,
  - e) informacji turystycznej,
  - f) sklepów, w tym sklepów z prasą, pamiątkami i upominkami,
  - g) automatów telefonicznych,
  - h) punktów pierwszej pomocy medycznej,
  - i) miejsc przeznaczonych dla osób oczekujących na podróżnych,
  - j) bezprzewodowego Internetu (odpowiednia informacja na ten temat jest widoczna dla pasażerów),
  - k) restauracje oraz catering dostępne są dla pasażerów w częściach ogólnodostępnej oraz zastrzeżonej terminali;

- 3) godziny otwarcia punktów usługowych/handlowych oraz możliwe metody płatności są podane do publicznej wiadomości;
- 4) na terenie portu lotniczego funkcjonuje biuro zagubionych przedmiotów. W sytuacji, gdy przedmiot posiada dane kontaktowe właściciela, personel portu lotniczego kontaktuje się z daną osobą. Numery telefonów „biura zagubionych przedmiotów” oraz informacje na temat jego lokalizacji są podane do publicznej wiadomości na stronie internetowej przewoźnika oraz odpowiednia informacja znajduje się na terenie portu lotniczego;
- 5) automaty z napojami oraz żywnością dostępne są w różnych częściach portu lotniczego;
- 6) miejsca do naładowania baterii telefonów komórkowych oraz komputerów przenośnych;
- 7) Wi – fi.

## 15. Jakość usług świadczonych przez zarządzających

### ZADANIE

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Zarządzający świadczy wysoką jakość usług.**

**15.1** Zarządzający powinien świadczyć usługi z uwzględnieniem obszarów i zaleceń niniejszych wytycznych.

**15.2** Jakość świadczonych usług opisana jest w Programie Ułatwień Portu Lotniczego.

**15.3** Zarządzający powinien przeprowadzać corocznie badanie satysfakcji klienta, obejmujące co najmniej:

- 1) dostępność usług,
- 2) uprzejmość personelu,
- 3) system informacji i oznakowanie,
- 4) komfort i zakres udogodnień,
- 5) czystość i porządek,
- 6) parkingi,
- 7) bezpieczeństwo.

Procent satysfakcji jest mierzony dla każdego obszaru.

**15.4** Zarządzający powinien przeprowadzać przynajmniej raz na trzy lata badanie dotyczące oczekiwań klienta.

**15.5** Zarządzający portem lotniczym powinien opracować i wdrożyć plan działania na podstawie informacji uzyskanych od pasażerów i klientów portu lotniczego w postaci:

- 1) badania satysfakcji,
- 2) badania oczekiwań,
- 3) otrzymanych wniosków, propozycji zmian oraz skarg.

Plan działania obejmuje co najmniej:

- 1) obszary z badania satysfakcji, które uległy pogorszeniu podczas ostatniego roku,
- 2) obszary z badania satysfakcji, których poziom jest niższy niż 85 proc.,
- 3) rezultat badania oczekiwań,
- 4) główne źródła skarg.

Plan jest zatwierdzany i stosowany przez kierowników odpowiedniego szczebla.

**15.6** Zarządzający portem lotniczym powinien udzielać odpowiedzi na wszystkie wnioski i skargi wpływające od pasażerów:

- 1) wszelkie pisemne skargi są rejestrowane oraz udzielana jest odpowiedź w przeciągu 10 dni roboczych (ostateczna odpowiedź lub potwierdzenie otrzymania),
- 2) w sytuacji, gdy szczegółowe zbadanie sprawy jest konieczne, odpowiedź wysyłana jest nie dłużej niż po 20 dniach roboczych od otrzymania, za wyjątkiem zapytań natury prawnej, w stosunku do których dążyć powinno się do udzielenia odpowiedzi w terminie 30 dni;
- 3) formularze uwag, skarg i wniosków powinny być dostępne na stronie internetowej oraz w punktach informacji lotniskowej.



## II. Metody i środki w zakresie ułatwień możliwe do stosowania przez przewoźników lotniczych

### 1. Ułatwienia dla podróżnych

#### ZADANIE

#### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Przewoźnik lotniczy wprowadzi system ułatwień dla pasażerów.**

1.1 Przewoźnik lotniczy rozważy wprowadzenie zaleceń mogących mieć pozytywny wpływ na sprawne odbycie podróży przez pasażerów w zakresie:

- 1) zorganizowania w ramach komputerowego systemu rezerwacyjnego, jeśli taki system istnieje, funkcji umożliwiającej osobie niepełnosprawnej lub osobie o ograniczonej sprawności ruchowej zgłoszenia potrzeb w zakresie opieki w trakcie podróży;
- 2) zastosowania zasady pierwszeństwa przy odprawie biletowo-bagażowej dla osób podróżujących z dziećmi do lat 6, osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz kobiet w zaawansowanej ciąży;
- 3) umieszczenia na stronie internetowej przewoźnika lotniczego informacji o obowiązywaniu postanowień rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa, szczególnie w zakresie kontroli bezpieczeństwa oraz przedmiotów zabronionych do transportu lotniczego, rozporządzenia Parlamentu Europejskiego (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów;
- 4) zapewnienia na pokładzie statku powietrznego widocznej informacji, o zakazie używania na pokładzie statku powietrznego wszelkich przenośnych urządzeń elektronicznych emitujących sygnały radiowe, zakazie palenia oraz spożywania alkoholu wniesionego samodzielnie na pokład;
- 5) podjęcia odpowiednich środków podczas odprawy biletowo-bagażowej w celu zapewnienia, że pasażerowie znajdują się w posiadaniu dokumentów wymaganych przez państwo tranzytowe lub państwo przeznaczenia;
- 6) umieszczenia na stronie internetowej, w dostępnych formach, zasad bezpieczeństwa, które przewoźnik stosuje do przewozu osób niepełnosprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej, jak również przewozu sprzętu do poruszania się, co wynika z art. 4 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą. Informacja ta może być wzbogacona o dane dotyczące dopuszczalnej wielkości bagażu kabinowego oraz o sposobie przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa.

## 2. Wyposażenie statków powietrznych

### ZADANIE

**Przewoźnik powinien zwracać uwagę na dostosowanie wyposażenia statków powietrznych do szczególnych potrzeb pasażerów.**

### ZALECENIA / KOMENTARZ

**2.1** Zgodnie z zaleceniami Doc. 30 cz. I Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC) nowe statki powietrzne wprowadzane przez przewoźnika lotniczego do użytku lub po przeprowadzeniu ich gruntownego remontu, powinny spełniać następujące wymagania:

- 1) w statku powietrznym posiadającym 30 lub więcej miejsc siedzących, przynajmniej 50% wszystkich miejsc siedzących znajdujących się przy przejściu będzie miała ruchome podłokietniki;
- 2) statek powietrzny posiadający więcej niż jedno przejście pomiędzy rzędami miejsc siedzących powinien być wyposażony w przynajmniej jedną przestronną toaletę przystosowaną dla potrzeb osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej;
- 3) statek powietrzny posiadający przynajmniej dwie toalety, powinien posiadać przynajmniej jedną toaletę przystosowaną dla potrzeb osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej i wyposażoną w drzwi otwierane zewnętrznie lub przesuwane, posiadające kurtyny po obydwu stronach korytarza zapewniające prywatność, a w razie konieczności – również chowany próg;
- 4) statek powietrzny posiadający 100 lub więcej miejsc siedzących powinien posiadać na pokładzie przynajmniej jeden wózek dla osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej;
- 5) statek powietrzny posiadający 60 lub więcej miejsc siedzących oraz wyposażony w toaletę przystosowaną dla potrzeb osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinien mieć na pokładzie wózek inwalidzki podczas każdego lotu;
- 6) statek powietrzny posiadający 60 lub więcej miejsc siedzących niewyposażony w toaletę przystosowaną do potrzeb osoby niepełnosprawnej lub osoby o ograniczonej sprawności ruchowej powinien mieć na pokładzie przynajmniej jeden wózek inwalidzki, jeśli potrzeba taka została zgłoszona przynajmniej 48 godzin przed odlotem;
- 7) statek powietrzny posiadający 100 lub więcej miejsc siedzących powinien mieć miejsce w kabinie przeznaczone do transportu złożonego pionowo wózka inwalidzkiego nieprzekraczającego wymiarów ISO.

### 3. Jakość usług świadczonych przez przewoźnika

#### ZADANIE

#### ZALECENIA / KOMENTARZ

**Przewoźnik świadczy wysoką jakość usług.**

**3.1** Przewoźnik lotniczy świadczy usługi z uwzględnieniem obszarów i zaleceń niniejszych wytycznych.

**3.2** Przewoźnik przeprowadza corocznie badanie satysfakcji klienta, obejmujące co najmniej:

- a) dostępność usług,
- b) uprzejmość personelu,
- c) system rezerwacji,
- d) komfort udogodnień,
- e) czystość i porządek.

Procent satysfakcji jest mierzony dla każdego obszaru.

**3.3** Przewoźnik lotniczy przeprowadza przynajmniej raz na trzy lata badanie dotyczące oczekiwań klienta.

**3.4** Przewoźnik lotniczy opracowuje i wdraża plan działania na podstawie informacji uzyskanych od pasażerów i klientów portu lotniczego w postaci:

- a) badania satysfakcji,
- b) badania oczekiwań,
- c) otrzymanych wniosków, propozycji zmian oraz skarg.

Plan działania obejmuje co najmniej:

- a) obszary z badania satysfakcji, które uległy pogorszeniu podczas ostatniego roku,
- b) obszary z badania satysfakcji, których poziom jest niższy niż 85 %,
- c) rezultat badania oczekiwań,
- d) główne źródła skarg.

Plan jest zatwierdzany i stosowany przez kierowników odpowiedniego szczebla.

**3.5** Przewoźnik lotniczy udziela odpowiedzi na wszystkie wnioski i skargi wpływające od pasażerów:

- a) wszelkie pisemne skargi są rejestrowane oraz udzielana jest odpowiedź w przeciągu 10 dni roboczych (ostateczna odpowiedź lub potwierdzenie otrzymania),
- b) w sytuacji, gdy szczegółowe zbadanie sprawy jest konieczne, odpowiedź wysyłana jest nie dłużej niż po 20 dniach roboczych od otrzymania, za wyjątkiem zapytań natury prawnej, w stosunku do których dążyć powinno się do udzielenia odpowiedzi w terminie 30 dni.

### **III. SCHEMAT PROGRAMU UŁATWIEŃ PORTU LOTNICZEGO**

#### **1. Zagadnienia ogólne**

- 1.1. Cele programu i odpowiedzialność za jego wprowadzenie.
- 1.2. Krajowe, wspólnotowe i międzynarodowe uregulowania prawne.
- 1.3. Zespół Ochrony Lotniska / Zespół do spraw Ułatwień.
- 1.4. Wyznaczenie i zadania wewnętrznego koordynatora do spraw ułatwień.
- 1.5. Przewoźnicy operujący z danego lotniska.

#### **2. Charakterystyka portu lotniczego**

- 2.1 Opis infrastruktury portu lotniczego.
- 2.2 Charakterystyka fizyczna lotniska i oznakowanie tras dojazdu.
- 2.3 Opis stref ogólnodostępnej i zastrzeżonej lotniska.
- 2.4 Charakterystyka terminali pasażerskich.
- 2.5 Oznakowanie portu lotniczego.
- 2.6 Organizacja odprawy biletowo bagażowej.
- 2.7 Umiejscowienie punktów pomocy osobom z ograniczoną możliwością poruszania się oraz punktów informacji pasażerskiej.
- 2.8 Umiejscowienie pomieszczeń dla opiekunów z dziećmi, sposób ich oznaczenia i wyposażenie.
- 2.9 Rozmieszczenie poczekalni przedodlotowych oraz ich wyposażenie.
- 2.10 Umiejscowienie i oznaczenie toalet.
- 2.11 Opis oraz umiejscowienie istniejących udogodnień dla pasażerów korzystających z lotniska.
- 2.12 Umiejscowienie stref dla palących.
- 2.13 Zastosowanie rozwiązań organizacyjnych zapewniających sprawny przepływ pasażerów.
- 2.14 Dostępność wózków bagażowych.
- 2.15 Parkingi.

#### **3. Dostęp do informacji dla pasażerów oraz zawartość strony internetowej portu lotniczego**

- 3.1 Sposób informowania na temat opóźnionych, odwołanych oraz przekierowanych lotach.

#### **4. Zastosowanie technologii biometrycznych w procedurach odprawy pasażerskiej i systemu ochrony lotniska**

#### **5. System konsultacji funkcjonujący na lotnisku**

#### **6. Zastosowanie ułatwień w procesie przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa**

- 6.1. Rodzaj i zakres zastosowanej informacji, w tym wizualnej określającej procedury zachowania się pasażera przed poddaniem go kontroli bezpieczeństwa.
- 6.2. Dodatkowe wyposażenie stanowisk kontroli bezpieczeństwa z uwzględnieniem ułatwień w lotnictwie cywilnym.
- 6.3. Procedura postępowania w przypadku zidentyfikowania przedmiotów zabronionych podczas kontroli bezpieczeństwa.
- 6.4. Umiejscowienie pomieszczeń do przeprowadzenia osobistej kontroli bezpieczeństwa oraz ich wyposażenie.
- 6.5. Umiejscowienie pomieszczenia przeprowadzenia kontroli manualnej bagażu rejestrowanego.

#### **7. Przedsięwzięcia zapewniające efektywność programu**

- 7.1 Procedury sprawowania nadzoru nad wdrażaniem postanowień Programu Ułatwień.
- 7.2 Organizacja kontroli wewnętrznych lotniskowego systemu ułatwień.
- 7.3 Jakość usług świadczonych przez zarządzającego.
- 7.4 Monitoring jakości, w tym maksymalnego czasu obsługi pasażera.

#### **IV. LITERATURA ORAZ AKTY PRAWNE Z ZAKRESU UŁATWIEŃ**

- 1) Załącznik 9 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym „Ułatwienia”;
- 2) Doc. 30 cz. 1, ECAC;
- 3) Rozporządzenie (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą;
- 4) Doc 9636, “International signs to provide guidance to persons at airports and marine terminals”, ICAO & IMO;
- 5) Doc 9249, “Dynamic Flight-Related Public Information Displays”, ICAO;
- 6) Guide to Facilitation, IATA;
- 7) ACI Policy and Recommended Practices Handbook, Seventh Edition, Nov 2009.

## 82

### KOMUNIKAT NR 43 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 6 lipca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 341/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 31 maja 2009 r., na spadochronie Cruislite 210, na którym 595 skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

#### **„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Skoczkowie wykonywali skoki z lądowaniem w terenie przygodnym (boisko szkolne). Przed wykonaniem skoku nad terenem przygodnym, skoczkowie przy pomocy zrzutu sondy papierowej, sprawdzili siłę i kierunek wiatru. Skoczek, który uległ wypadkowi wyskoczył z samolotu na wysokości 1500 m jako pierwszy. Po wykonaniu nakazanego opóźnienia otworzył spadochron główny. Lot na spadochronie przebiegał prawidłowo. Ostatni zakręt wykonał nad miejscem lądowania (boiskiem) na wysokości około 60 m, zbyt blisko nawietrznej krawędzi boiska, ograniczając niebezpiecznie długość ostatniej prostej do lądowania pod wiatr. W celu uniknięcia lądowania poza boiskiem (na niebezpiecznych przeszkodach terenowych m.in.: ogrodzenie, szklarnia, zabudowania) skoczek do samego lądowania leciał na spadochronie mocno zahamowanym, momen-

tami na granicy przeciągnięcia. W wyniku dużej prędkości pionowej przy lądowaniu skoczek doznał urazu kręgosłupa (złamanie kompresyjne).

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- niewłaściwa ocena prędkości wiatru w fazie podejścia do lądowania, co spowodowało wykonanie przez skoczka niskiego zakrętu pod wiatr i zbyt blisko przeszkód znajdujących się po nawietrznej stronie terenu przygodnego, wybranego do lądowania,
- wykonanie końcowego podejścia do lądowania na bardzo mocno zahamowanym spadochronie w strefie zawirowań po zawietrznej stronie przeszkód terenowych, co spowodowało przyziemienie z dużą prędkością pionową i doznanie przez skoczka poważnego urazu ciała.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Ze wszystkimi skoczkami oraz uczniami-skoczkami zostały omówione przyczyny wypadku oraz prawidłowy sposób oceny warunków terenowych w powiązaniu z prędkością wiatru i optymalnym sposobem wykonania podejścia do lądowania. Szczególną uwagę zwrócono na element sprawdzania prędkości wiatru i oceny terenu przed wykonaniem ostatniego zakrętu i przygotowaniu się na turbulencje występujące za przeszkodą terenową.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 83

### KOMUNIKAT NR 44 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 7 lipca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 849/08

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 11 listopada 2008 r., na szybowcu SZD-50-1 Junior, na którym lot wykonywał pilot szybowcowy, lat 43, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „Niezdolność – H5”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot przybył na lotnisko w Jeleniej Górze (EPJG) z zamiarem wykonania lotu na fali. Pomimo zaliczonego przygotowania do lotów falowych instruktor udzielił pilotowi szczegółowego instruktażu, dotyczącego lotu na falę i sprawdził jego przygotowanie w zakresie obsługi aparatury tlenowej TA-03-A. Przy sprawdzeniu stanu tlenu w butli szybowca okazało się, że wskazówka manometru znajduje się na granicy łuku żółtego i zielonego. Przetoczono szybowiec pod hangar samolotowy w celu uzupełnienia tlenu. Instalacja tlenowa została napełniona tak, że wskazówka manometru znajdowała się w położeniu około 5 mm od końca zielonego łuku. Przed samym startem instruktor odkręcił zawór butli tlenowej zabudowanej w kadłubie szybowca. Pilot sprawdził przepływ tlenu, otwierając zawór główny (regulacyjny) aparatury tlenowej tak, że wskazówka przepływomierza znajdowała się między cyframi 6 i 8, a następnie zakręcił zawór główny i potwierdził sprawność aparatury.

Start za samolotem nastąpił o godzinie 09.48 UTC. O godzinie 11.32.46 pilot osiągnął wysokość 6286 m. W tym czasie instruktor nadzorujący lot ze startu wywoływał przez radiostację „Junior Alfa Golf” (numer startowy szybowca), chcąc otrzymać jakąś informację o jego pozycji i wysokości. Dopiero po

kilkakrotnym wywołaniu pilot Juniora odpowiedział, potwierdzając noszenie ok. 0,5 m/s. O godzinie 12.01.34 szybowiec osiągnął największą wysokość w tym locie, tj. 6350 m, pozostając na tej wysokości, wykonał okrążenie w prawo. Wtedy zaobserwował u siebie pewną „osowiałość” i jak zeznał „... postanowiłem zwiększyć przepływ tlenu ustawiając zaworem głównym wskazówkę przepływomierza do pozycji 6 – 8, oraz oceniłem także zapas tlenu jako wystarczający, manometr wskazywał ok. połowy” (wskazówka na granicy zielonego żółtego pola). W tym czasie pilot usłyszał korespondencję, że inny pilot Juniora osiągnął już wysokość 6400 m i zniżył się do lądowania, po osiągnięciu przewyższenia. Pilot chciał osiągnąć podobną wysokość tak, aby mieć pewne przewyższenie 5000 m, otworzył więc zawór awaryjny instalacji tlenowej wykonując kilka szybkich głębokich wdechów, ale nie zauważył poprawy samopoczucia. Zamknął więc zawór awaryjny, a następnie całkowicie go otworzył i szybko chciał obniżyć wysokość lotu, ale wtedy utracił świadomość. Według zapisu rejestratora, o godz. 12.03, lot szybowca stał się niestabilny, pojawiły się wahania prędkości poziomej i pionowej, nawet w locie po prostej. Opadanie szybowca gwałtownie wzrastało i szybowiec po wykonaniu ciasnego zakrętu w lewo przeszedł do niekontrolowanego nurkowania. O godz. 12.07.23 prędkość opadania szybowca, na wysokości 4548 m, osiągnęła 107,2 m/s. Wtedy od konstrukcji odpadło prawe skrzydło. Szybowiec nadal opadał, a pilot pozostawał bez świadomości. Po pewnym czasie pilot odzyskał świadomość i na kilka sekund przed upadkiem szybowca na ziemię opuścił kabinę ratując się na spadochronie. Szybowiec zderzył się z ziemią w zalesionym górzystym terenie ulegając całkowitemu zniszczeniu. Pilot wylądował na spadochronie w odległości ok. 60 m od szczątków szybowca, ale czasza spadochronu zawisała na kilkunastometrowej brzozie tak, że pilot nie miał kontaktu z ziemią. Telefonem komórkowym powiadomił o wypadku instruktora, który zorganizował akcję poszukiwawczą. Pilota i wrak szybowca zlokalizowano po ok. 30 min., strażacy uwolnili go i przekazali pogotowiu ratunkowemu. Lekarz nie stwierdził obrażeń, ale ze względu na charakter zdarzenia przewieziono pilota do szpitala na obserwację.



Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych zwana dalej „PKBWL”, w trakcie prowadzenia badania ustaliła, że :

- dowódca statku powietrznego, pilot szybowcowy, miał ważne badania L-L; aktualne badania w komorze niskich ciśnień, ważne KTP i KWT;
- pilot był w ciągłym treningu i posiadał uprawnienia do lotów wysokościowych;
- działania pilota zarówno w trakcie przygotowania sprzętu do lotu wysokościowego, jak i w czasie lotu wykazały nieznaną znajomość warunków eksploatacji szybowcowej aparatury tlenowej TA-03-A;
- niewłaściwe prowadzenie dokumentacji szybowca i zamontowanej na nim aparatury uniemożliwia kontrolę czasu pracy aparatury tlenowej;
- aparatura tlenowa zainstalowana na szybowcu była eksploatowana przez kilkanaście lat bez sprawdzania jej stanu i sprawności w specjalistycznych laboratoriach;
- szybowiec był dopuszczony do lotu wysokościowego przez służbę techniczną mimo braku jednej z dwóch śrubek mocujących skrzydełko (pokrętko) zaworu awaryjnego na osi, co stanowiło realne zagrożenie bezpieczeństwa pilota;
- szybowiec był dopuszczony do lotów przez państwowy nadzór lotniczy mimo braku istotnych zapisów w dokumentacji zabudowanej aparatury tlenowej;
- sposób użycia zaworu awaryjnego regulatora tlenu, zalecany przez wytwórcę i opisany w instrukcji dla pilotów, stanowi potencjalne zagrożenie dla użytkownika i może doprowadzić do uszkodzenia przepływomierza oraz rozszczelnienia aparatury tlenowej;
- na tabliczce znamionowej regulatora tlenu określono typ jako TA-03, natomiast pozostała dokumentacja opiewa na typ TA-03-A;
- we wtórniku metryki aparatury, numer seryjny (fabryczny) 7612060 został rozszerzony przez dodanie po ukośniku liczby 7487;
- na obudowie regulatora tlenu zabudowanego w szybowcu znajdował się nieaktualny napis ostrzegawczy „*Zły zawór awaryjny nie otwierać*”;
- szybowiec miał ważne poświadczenie przeglądu zdatowności do lotu.

### 3. Przyczyna wypadku lotniczego:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku była niewłaściwa eksploatacja aparatury tlenowej w czasie lotu wysokościowego, polegająca na:

- prawdopodobnym wykonywaniu długotrwałego lotu na wysokości powyżej 4000 m n.p.m., przy zamkniętym zaworze regulacyjnym;
- braku obserwacji przepływomierza w czasie lotu, w wyniku czego pilot nie korygował otwarcia zaworu regulacyjnego co 500 m naboru wysokości;
- szybkiego otwarcia zaworu awaryjnego, przy zamkniętym zaworze regulacyjnym, co doprowadziło do uszkodzenia przepływomierza, rozszczelnienia instalacji tlenowej, niedotlenienia organizmu pilota, wynikiem czego była utrata świadomości i kontroli nad lotem.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Sprawdzić prawidłowość prowadzenia dokumentacji i obsługi technicznej aparatów tlenowych typu TA-03-A będących w eksploatacji. W przypadku stwierdzenia nieprawidłowości Komisja zaleca wstrzymanie eksploatacji w/w aparatury do czasu usunięcia nieprawidłowości.
- 4.2. Rozważyć wprowadzenie okresowej kontroli poprawności działania aparatury tlenowej TA-03-A przez upoważniony podmiot, niezależnie od obowiązującego resursu technicznego.

### 5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

- 5.1. Inspektorzy nadzoru bieżącego Delegatur Terenowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego, w terminie do 31 sierpnia 2010 r., przeprowadzą kontrolę prawidłowości prowadzenia dokumentacji i obsługi technicznej aparatów tlenowych typu TA-03-A będących w eksploatacji.
- 5.2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zwraca się z prośbą do użytkowników szybowców wyposażonych w instalację tlenową, o nadsyłanie propozycji określenia sposobu ewidencjonowania: czasu użytkowania, prac okresowych oraz przeglądów aparatury tlenowej (niezależnie od typu użytkowanej aparatury).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 84

### KOMUNIKAT NR 45 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 23 lipca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 652/09

Na podstawie § 31 ust. 3 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 14 sierpnia 2009 r. na samolocie Morane - Saulnier Rallye MS 880B, pilotowanym przez pilota samolotowego turystycznego, lat 53, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Postępowanie umyślne – H1**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Z lotniska w Krośnie pilot wystartował prywatnym samolotem do lotu turystycznego po trasie. Na prawym fotelu w kabinie samolotu przebywał instruktor szybowcowy aeroklubu regionalnego, który został zabrany z kwadratu lotniska, gdzie prowadził praktyczne szkolenie szybowcowe w powietrzu. Pilot po starcie zgłosił drogą radiową odlot w rejon Dukli. Lot odbywał się w przestrzeni powietrznej klasy G.

Około godziny 14.30 nad miejscowością Zboiska k. Dukli samolot wykonał krąg, a następnie zaczął się zniżać od strony południowej w kierunku budynku nr 96. Będąc nad parkingiem ww. budynku, pilot samolotu, siedzący na lewym fotelu, poprzez uchyloną do tyłu kabinę wyrzucił bukiet kwiatów, który spadł na sąsiednią posesję. Samolot będąc przechylony na lewe skrzydło około 22-23° zahaczył zewnętrznym wspornikiem lotki o blaszany dach, a następnie końcówką lewego skrzydła o komin budynku, „zostawiając” na dachu tę końcówkę. Samolot z przechyleniem około 40° na lewe skrzydło i pochyleniem około 50° zderzył się z ziemią. Zderzenie z ziemią nastąpiło za płotem ogrodzenia budynku, lewym skrzydłem oraz przednim podwoziem, co spowodowało wybite samolotu z równoczesnym kapotażem. Samolot, będąc w położeniu na plecach, ogonem w kierunku przemieszczania się, zderzył się z kilkudziesięcioletnimi modrzewia-

mi. Ogon i kadłub samolotu „przeszedł” pomiędzy konarami modrzewi, a skrzydła – w wyniku zderzenia z drzewami – zostały złożone wzdłuż kabiny do przodu samolotu. Samolot zatrzymał się 4,5 m od sąsiedniego budynku. Silnik pracował, gdyż śmigło samolotu zostawiło ślad dwóch sekwencji obrotu w kamienistym gruncie.

Pasażer samolotu zginął na miejscu a pilot w stanie ciężkim został przewieziony do szpitala.

Pilot i pasażer podczas wypadku mieli zapięte pasy bezpieczeństwa. Dotychczasowe badania samolotu oraz jego dokumentacji wykazują, że samolot obsługiwany i użytkowany był zgodnie z obowiązującymi przepisami, a jego stan techniczny nie budził zastrzeżeń.

W trakcie czynności badawczych na miejscu zdarzenia, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że w budynku nr 96 odbywała się uroczystość weselna. Z zeznań gości weselnych jednoznacznie wynika, że lecący samolotem instruktor szybowcowy miał dla nowożeńców zrzucić na parking przed domem weselnym wiązankę kwiatów, gdyż byli to bardzo bliscy znajomi.

Ponadto przebieg wypadku (zwłaszcza obracanie się pozbawionego skrzydeł kadłuba samolotu na lewy bok kabiną do dołu w końcowej fazie przemieszczania się po ziemi) i sposób niszczenia konstrukcji, praktycznie nie dawały szans przeżycia osobom znajdującym się na pokładzie samolotu. Dodatkowym czynnikiem zmniejszającym szanse przeżycia jest brak barkowych pasów bezpieczeństwa na samolocie MS.880B (jak też standardowo i na wszystkich samolotach Rallye oraz licencyjnych PZL-110 Koliber, istniała jedynie opcja na 5-punktowe pasy akrobacyjne z pasami barkowymi i pasem krocowym, w samolocie, który uległ wypadkowi nie była stosowana). Pilot i pasażer, pomimo prawidłowo zapiętych pasów bezpieczeństwa, odnieśli rozległe i bardzo ciężkie obrażenia klatki piersiowej, które u pasażera spowodowały śmierć na miejscu, a u pilota wymagały długotrwałego specjalistycznego leczenia i rehabilitacji z nikłymi rokowaniami na odzyskanie pełnej sprawności fizycznej. Jedyną szczęśliwą okolicznością wypadku było bezkolizyjne trafienie kadłubem między drzewa i odłamywanie skrzydeł w trakcie zderzenia z nimi, co pochłonęło znaczną część energii posiadanej przez samolot, podobnie jak wcześniejsze łamanie przedniego

podwozia. Okolicznością sprzyjającą przeżyciu był również umiarkowany wyciek paliwa z rozszczelnionej instalacji paliwowej zbiornika (zasilającej i odpowietrzającej) w zniszczonym lewym skrzydle - nie doszło do zainicjowania pożaru, a jego prawdopodobieństwo zmniejszyła szybka akcja ratunkowa, prowadzona przez osoby znajdujące się w sąsiedztwie miejsca wypadku.

### 3. Przyczyna wypadku:

PKBWL działając na podstawie art. 135 ust. 6 punkt 1 i 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz. 696 i Nr 104, poz. 708 i 711):

„ W przypadku stwierdzenia, że: [...]

1) statek powietrzny w chwili zdarzenia **był**

**używany przez osobę nieuprawnioną,**

3) statek powietrzny został zbudowany **lub był**

**użytkowany niezgodnie z obowiązującymi**

**przepisami [...]**

*Komisja może odstąpić od badania wypadku lub incydentu lotniczego, powiadamiając jednocześnie właściwe organy o podejrzeniu naruszenia przepisów karnych.”*

odstąpiła od badania ww. zdarzenia lotniczego.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie wydała zaleceń profilaktycznych.

### 5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 2 listopada 2009 r. wszczął postępowanie administracyjne w przedmiocie zawieszenia licencji pilota PPL(A).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 85

### KOMUNIKAT NR 46 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 30 lipca 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 648/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Poważny incydent lotniczy, który wydarzył się w dniu 12 sierpnia 2009 r., pomiędzy samolotem Cessna 172N a samolotem Cessna 525 Citation Jet CJ1, z udziałem informatora FIS oraz kontrolerów APP N, TWR, klasyfikuję do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Błędy proceduralne – H4**”,

oraz do kategorii „**Czynnik środowiskowy**”

w grupie przyczynowej: „**Służby zarządzania ruchem lotniczym – E2**”.

2. Opis okoliczności poważnego incydentu:

Instruktor z uczniem-pilotem wykonywał lot szkolny po trasie: Dęblin – Kozienice – Warka – Grójec – Wyszogród – Modlin – Legionowo, punkty nawigacyjne do lotów VFR w rejonie lotniska Warszawa-Okęcie (EPWA) (Zulu – November – Kilo – Golf), – Kozienice – Dęblin. Lot był wykonywany na wysokości 1500 ft AMSL z ustawionym kodem transpondera (squawk) 7000, według przepisów VFR.

Załoga samolotu nawiązała łączność z FIS Warszawa. W trakcie lotu, pilot-instruktor zgłosił swoją pozycję przed Wyszogrodem (okolice Chodakowa) i poinformował informatora FIS o zawróceniu z trasy z powodu niskich chmur. Informator FIS potwierdził, że zrozumiał przekazaną informację.

Informator FIS poinformował wszystkich pilotów znajdujących się w powietrzu o przesuwającym się froncie burzowym z zachodu na wschód, sugerując załodze samolotu Cessna-172N wykonanie dalszego lotu przez punkt nawigacyjny WAR (VOR),

lotnisko Babice, a następnie po wschodniej stronie CTR EPWA w kierunku południowym do Dęblina.

O godz. 07:55:35 rozpoczęła się zmiana obsady na stanowisku FIS Okęcie. O godz. 08:01:35 kontroler APP N (Approach North) zaakceptował odlot samolotu Cessna-525, z drogi startowej 29 (SID TITAK-2G lotniska EPWA). Był to lot komercyjny wykonywany wg przepisów IFR i o godz. 08:02:59 kontroler TWR (praktykant) wydał dla załogi samolotu Cessna-525 zezwolenie na start z drogi startowej (DS) 29. O godz. 08:03:01 informator FIS wywołał załogę samolotu Cessna-172N, pytając o aktualną pozycję. W odpowiedzi instruktor podał, że znajduje się nad Grodziskiem Mazowieckim. Faktycznie Cessna-172N była na podejściu DS 11 lotniska Warszawa-Okęcie, w odległości około 2 NM od jej progu (na podstawie zobrazowania radarowego), a więc w odległości około 20 km od Grodziska Mazowieckiego w kierunku północno-wschodnim. O godz. 08:03:04 załoga samolotu Cessna-525 potwierdza zezwolenie na start i żegna się z TWR. O godz. 08:03:35 asystent informatora FIS informuje asystenta APP o samolocie Cessna-172N, który wleciał w środek CTR i jest na podejściu DS 11. O godz. 08:03:44 informator FIS informuje załogę samolotu Cessna-172N, że znajduje się „... *krótko w podejściu 15 lotniska Okęcie*” i poleca wykonanie natychmiastowego zakrętu w prawo na kurs zachodni. Załoga samolotu Cessna-172N wykonuje to polecenie. O godz. 08:04:21 samolot Cessna-172N mija się z samolotem Cessna-525, na wysokości 1400 ft AMSL w odległości 1.5 NM od siebie. O godz. 08:12:07 zakończyła się zmiana obsady na stanowisku FIS Okęcie. Samolot Cessna-172N, podczas wychodzenia z CTR-u i dolotu do Grójca, był wektorowany przez informatora FIS. Lądowanie w Dęblinie odbyło się o godzinie 09:05.

### 3. Przyczyna poważnego incydentu:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustaliła, że przyczynami poważnego incydentu były:

- utrata przez załogę szczegółowej orientacji geograficznej i niezamierzony wlot samolotu Cessna-172N w przestrzeń kontrolowaną CTR Warszawa-Okęcie,
- niestaranne pełnienie służby informacji powietrznej przez informatora FIS Warszawa, sektor Okęcie w godzinach od 07:55 do 08:12,
- wydanie przez kontrolera ruchu lotniczego TWR Warszawa-Okęcie zgody na start dla Cessna-525, bez przeprowadzenia właściwej analizy sytuacji ruchowej, co doprowadziło do sytuacji konfliktowej z Cessna-172N.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu zdarzenia lotniczego były:

- brak pełnego i właściwego wykorzystania przez załogę wyposażenia radionawigacyjnego, znajdującego się na pokładzie samolotu Cessna-172N,
- niewłaściwe uzgodnienie wskazań żyroskopu,
- rutynowe, w tym locie, podejście pilota-instruktora do wykonywania swoich obowiązków,
- niedokładne przekazanie i przyjęcie stanowiska operacyjnego przez informatorów służby informacji powietrznej FIS Warszawa, sektor Okęcie około godziny 07:55,
- niewłaściwa współpraca i koordynacja działań pomiędzy informatorem FIS i kontrolerami APP oraz TWR,
- brak wykorzystania informacji zobrazowania radarowego ze wskaźnika RCW przez kontrolera TWR (w celu oceny aktualnej sytuacji ruchowej) przed wydaniem zezwolenia na start dla Cessna-525,
- jednoczesna zmiana (w tym samym czasie) personelu na wszystkich stanowiskach operacyjnych, zarówno kontrolerów ruchu lotniczego, jak i informatorów FIS.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

#### Aeroklub „Orląt”:

- 4.1. Przeprowadzić szkolenie z personelem latającym na temat praktycznego wykorzystania w locie wszystkich dostępnych przyrządów nawigacyjnych będących na wyposażeniu statku powietrznego wraz z ich ograniczeniami eksploatacyjnymi.
- 4.2. Przed rozpoczęciem sezonu lotniczego przypomnieć pilotom czynności podejmowane przez załogę w przypadku utraty orientacji geograficznej.
- 4.3. Zapoznać ze zdarzeniem całość personelu latającego.

#### Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej:

- 4.4. Zalecenie numer: 2010-010  
Ujednolicić w „Instrukcji Operacyjnej FIS Okęcie” nazewnictwo tego sektora.
- 4.5. Zalecenie numer: 2010-011  
Doprecyzować zakres używania w sprawowaniu kontroli ruchu lotniczego wskaźnika RCW przez kontrolera TWR lotniska Warszawa-Okęcie.
- 4.6. Zalecenie numer: 2010-012  
Rozważyć możliwość przeszkolenia kontrolerów TWR w zakresie wykorzystania wskaźnika RCW do koordynacji działań w przypadku wystąpienia sytuacji niebezpiecznej lub naruszenia przepisów ruchu



- lotniczego w ich rejonie odpowiedzialności.
- 4.7.** Zalecenie numer: 2010-013
- 4.7.1.** Na najbliższych szkoleniach odświeżających kontrolerów TWR przeprowadzić zajęcia dotyczące obowiązku wykorzystywania wskaźnika RCW w celu właściwego sprawowania służby kontroli ruchu lotniczego w podległym sektorze odpowiedzialności. Powyższy zapis zawrzeć w Instrukcji Operacyjnej TWR.
- 4.7.2.** Na najbliższych szkoleniach odświeżających dla kontrolerów oraz informatorów FIS przypomnieć techniki właściwego rozwiązywania sytuacji konfliktowych w ruchu powietrznym oraz omówić wzajemną współpracę i koordynację działań pomiędzy organami służby kontroli ruchu lotniczego.
- 4.7.3.** Rozważyć możliwość zastosowania innej kolorystyki systemu „AMS 2000+” w celu polepszenia rozróżnialności ech radarowych statków powietrznych.
- 4.8.** Zalecenie numer: 2010-014  
Przeanalizować możliwość przesunięcia w czasie zmian obsad operacyjnych organów służb ruchu lotniczego.
- 4.9.** Zalecenie numer: 2010-015  
Dokonać standaryzacji ustawienia wskaźników zobrazowania radarowego służb ruchu lotniczego w trakcie przekazywania obowiązków na stanowiskach operacyjnych.
- 4.10.** Zapoznać ze zdarzeniem kontrolerów ruchu lotniczego oraz informatorów FIS.
- 5.** Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1** Departament Żeglugi Powietrznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego podczas audytów, kontroli, bieżącego nadzoru w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej sprawdzi:
- procedury w zakresie przepływu informacji pomiędzy służbami ruchu lotniczego FIS, TWR, APP, a w szczególności procedury dotyczące przepływu informacji pomiędzy kontrolerami o zagrożeniach związanych z nieuprawnionym zajęciem przestrzeni powietrznej CTR, nieuprawnionym ruchem statków powietrznych w CTR oraz procedury rozwiązywania sytuacji konfliktowych w ruchu powietrznym w CTR;
  - realizację zaleceń profilaktycznych.
- 5.2** Polska Agencja Żeglugi Powietrznej: Określić w sposób jednoznaczny i zgodny z przepisami prawa, zakres używania wskaźnika RCW, w sprawowaniu kontroli ruchu lotniczego przez kontrolera TWR lotniska Warszawa-Okęcie oraz innych kontrolerów kontroli lotniska, na stanowiskach w których posadowiony jest przedmiotowy wskaźnik.
- 5.3** Departament Personelu Lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego w ramach bieżącego nadzoru w Aeroklubie Orłąt, sprawdzi realizację zaleceń profilaktycznych.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 86

### KOMUNIKAT NR 47 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 4 sierpnia 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 224/10

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego

z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 20 marca 2010 r., na spadochronie Fusion 190, na którym skok wykonywał skoczek spadochronowy, klasyfikuję do kategorii:

**„Czynnik ludzki”**

w grupie przyczynowej: **„Błędy proceduralne – H4”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Wypadek zaistniał podczas skoku w teren przygodny, zorganizowanego i wykonywanego przez grupę skoczków spadochronowych. Wcześniej skoczkowie wykonali skok treningowy na lotnisku Aeroklubu.

W rejon lądowania w terenie przygodnym udał się skoczek spadochronowy Y, nieuczestniczący w skokach w dniu zdarzenia (doświadczony instruktor spadochronowy). Jego celem było oznaczenie rejonu lądowania poprzez wyłożenie litery T, wskazującej kierunek podejścia do lądowania, oraz odpalenie świecy dymnej, wskazującej kierunek i siłę wiatru przy ziemi. Skoczek Y zabrał ze sobą radiotelefon, aby poprzez łączność z załogą samolotu móc przekazać skoczkom istotne informacje dotyczące warunków lądowania.

Przed rozpoczęciem zrzutu, samolot An-2 ze skoczkami na pokładzie przeleciał na stosunkowo niewielkiej wysokości nad oznaczonym boiskiem w celu dokonania przez skoczków oceny wzrokowej miejsca lądowania. Skoczek Y, za pośrednictwem załogi samolotu, poprosił skoczków drogą radiową o indywidualne podejmowanie decyzji o wykonaniu skoku. Wszyscy skoczkowie zdecydowali się wyskoczyć, każdy na podstawie własnej oceny swoich umiejętności oraz miejsca lądowania i panujących warunków na ziemi. Świeca dymna oraz flagi wskazywały kierunek wiatru, a także jego niewielką siłę. Skoczkowie byli podzieleni na dwie czteroosobowe grupy skaczące w dwóch kolejnych najściach samolotu nad rejon lądowania. Skoki wykonywane były z wysokości ok. 1200 m. Skoczek spadochronowy X lądował jako drugi w pierwszej grupie skoczków. Z relacji skoczka Y, obserwującego wszystkich lądujących, oraz z amatorskiego nagrania wideo wynika, że skoczek X nisko zbudował „lewoskrętną” rundę do lądowania, wleciał nad boisko na wysokości ok. 50 m mając wiatr pod kątem ok. 90° z lewej strony, następnie wykonał za-

kręt o ok. 45° w prawo, po czym wszedł w kolejny zakręt o ok. 120° w lewo. Skoczek sterował czaszą poprzez pełne ściąganie na przemian lewej i prawej linki sterowniczej. Spowodowało to poprzeczne wahania czaszy i szybką utratę wysokości oraz przyziemienie z dużą prędkością w zakręcie i w wahnięciu. Skoczek X po bardzo twardym lądowaniu pozostawał w pozycji leżącej. Po podejściu do niego skoczek Y zauważył otwarte złamanie lewego podudzia, przekazał załodze samolotu wyrzucającego skoczków informację o zaistniałym zdarzeniu, a następnie wezwał karetkę pogotowia ratunkowego. Dowódca samolotu przekazał informację o zdarzeniu pozostającym na pokładzie skoczkom spadochronowym i wydał zakaz wykonywania skoków. Samolot ze skoczkami powrócił na lotnisko, a rannym skoczkiem X zajęło się pogotowie ratunkowe. Następnie wezwano śmigłowiec lotniczego pogotowia ratunkowego, który przetransportował rannego do szpitala w Zielonej Górze.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczynami wypadku były:

- rozpoczęcie podejścia do lądowania na zbyt małej wysokości, spowodowane niewłaściwym gospodarowaniem wysokością po otwarciu spadochronu,
- gwałtowne posługiwanie się linkami sterowniczymi na małej wysokości, co spowodowało wahnięcia spadochronu utrudniające właściwą ocenę wysokości i doprowadziło do przyziemienia ze znaczną prędkością opadania i doznania przez skoczka poważnych obrażeń ciała.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL zaakceptowała następujący, zastosowany, środek profilaktyczny:

Wypadek omówiono z osobami uczestniczącymi w skokach, co pozwoliło na ustalenie przebiegu i przyczyn zdarzenia. Ustalenia przekazano dyrektorowi oraz szefowi szkolenia aeroklubu.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 87

### KOMUNIKAT NR 48 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 6 sierpnia 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 320/06

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 10 października 2006 r., na samolocie kategorii ultralekkiej Dyn Aero MCR-01, na którym lot wykonywał pilot, lat 48, posiadający licencję pilota samolotów ultralekkich wydaną przez Luftfahr-schein für Luftsportgeräteführer, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik techniczny”

w grupie przyczynowej: „**Podwozie – T3**”.

2. Opis okoliczności wypadku lotniczego:

Pilot wykonywał lot turystyczny z pasażerem na trasie Katowice-Muchowiec (EPKM) - Płock (EPPL), posługując się mapami lotniczymi Polski wyd. Jeppesen (Jeppesen Charts Poland, AIP), prognozą meteorologiczną pobraną samodzielnie z Internetu i uzupełnioną informacjami uzyskanymi od Informacji Katowice. Pogoda była bardzo dobra (bezchmurnie, lekki wiatr), lot przebiegał normalnie. Podczas lotu pilot nawiązywał łączność radiową ze służbami ruchu lotniczego w Katowicach i Warszawie, nie udało mu się jednak nawiązać łączności radiowej z lotniskiem w Płocku. Podejście do lądowania nastąpiło na lotnisku w Płocku, z kierunku zbliżonym do 310°, z lekkim wiatrem (ok. 2 m/s) wiejącym z tyłu z kierunku ok. 150°. Po prawidłowym przyziemieniu i wytraceniu prędkości na dobiegu, tuż przed zatrzymaniem nastąpiło złamanie lewej nogi podwozia głównego, które uszkodziło wewnętrzny segment lewej kłapy. Nikt nie odniósł żadnych obrażeń. Po wypadku samolot został odholowany do hangaru.

Podczas badania wypadku Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, stwierdziła, że w dniu 10 października 2006 r. na lotnisku w Płocku nie odbywała się żadna działalność lotnicza (sezon letni był już zakoń-

czony), obecni byli tylko dyrektor aeroklubu i szef techniczny, w budynku aeroklubu (w pomieszczeniach bez widoczności na teren lotniska). Zgodnie z polskim wydaniem AIP-Polska 2006 „*Wrazie lądowania na lotnisku w Płocku i wymagania współpracy ze strony personelu aeroklubu, potrzebę taką należało zgłosić telefonicznie*” – pilot samolotu nie miał takiej wiedzy. Oprócz pilota i pasażera samolotu nie było żadnego naoczego świadka zdarzenia. Podczas badania wypadku PKBWL stwierdziła również, że lotnisko w Płocku nie ma oznakowań powierzchni roboczej, a stan nawierzchni trawiastej może być uznany za odpowiedni dla samolotów o „solidnej” konstrukcji podwozia, użytkowanych w aeroklubach (jak np. Jak-12, PZL-101 Gawron, PZL-104 Wilga, Zlin Z-42). Samolot ultralekki typu MCR-01 ma podwozie główne sprężyste kompozytowe o delikatnej konstrukcji i stosunkowo małych kołach, projektowane na współpracę z nawierzchnią o lepszej gładkości.

3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że najbardziej prawdopodobnymi przyczynami wypadku polegającego na złamaniu nogi lewego podwozia głównego podczas dobiegu były:

- osłabienie konstrukcji nogi podwozia w okresie poprzedzającym zdarzenie w wyniku znacznej liczby wykonanych lądowań podczas intensywnej eksploatacji obejmującej loty szkolno-treningowe;
- wkołowanie w nierówność nawierzchni lotniska podczas dobiegu.

Okoliczności sprzyjające zaistnieniu zdarzenia lotniczego:

- właściwości konstrukcyjne podwozia samolotu;
- brak ogólnie dostępnej informacji o złym stanie nawierzchni lotniska (np. NOTAM).

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

- 4.1. Dla Zarządzającego lotniskiem w Płocku (EPPL): wykonać i utrzymywać w odpowiednim stanie oznakowania powierzchni roboczej lotniska oraz dbać o jej właściwą jakość.



- 4.2. Dla Urzędu Lotnictwa Cywilnego: skontrolować stan oznakowań powierzchni roboczej lotniska w Płocku (EPPL) i ich zgodność z obowiązującymi wymaganiami.
5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:
- 5.1. Przypomina się, że zgodnie z art. 54 ust. 3 pkt 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696, z późn. zm.) na lotniskach użytku niepublicznego, operacje lotnicze mogą być wykonywane, przez podmioty inne niż użytkownicy wpisani w dokumentacji rejestracyjnej, jedynie za zezwoleniem zarządzającego danym lotniskiem. Zgodnie art. 68 ust. 2 pkt 2 w/w ustawy do obowiązków zarządzającego należy prowadzenie eksploatacji lotniska w sposób zapewniający bezpieczeństwo lotów. Jednocześnie art. 68 ust. 2 pkt 3 ustawy stanowi, że zarządzający lotniskiem ma obowiązek utrzymywać lotnisko i jego elementy w stanie odpowiadającym warunkom technicznym określonym przez właściwy organ oraz zgodnie z danymi wpisanymi do rejestru lotnisk cywilnych, natomiast art. 69

ust. 1 ustawy określa, że starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska, która, zgodnie z art. 69 ust. 3 ustawy powinna określać m. in. zasady utrzymania i eksploatacji pola wzlotów. Mając na uwadze powyższe należy uznać, że zarządzający lotniskiem, udzielając zezwolenia, o którym mowa w art. 54 ust. 3 pkt 2, oświadcza tym samym, że lotnisko może być eksploatowane w sposób bezpieczny. W związku z tym podmiot, mający zamiar wykonywać operacje na lotnisku użytku niepublicznego, musi otrzymać zgodę zarządzającego zarówno po to, aby w ogóle wykonywać tam operacje lotnicze jak i w celu potwierdzenia, że operacje te mogą być wykonywane bezpiecznie.

- 5.2. Urząd lotnictwa Cywilnego w trakcie kontroli doraźnych lotnisk użytku niepublicznego, będzie kontrolował, w szczególności, sposób urządzenia i utrzymania pola wzlotów (zgodnie z rozporządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych Dz. U. z 2004 r. Nr 122, poz. 1273).

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

## 88

### KOMUNIKAT NR 49 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 19 sierpnia 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 302/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 20 maja 2009 r., na samolocie ultralekkim TL 2000 RG Sting Carbon, na którym lot wykonywał pi-

lot ze świadectwem kwalifikacji, wydanym przez Letecká Amatérská Asociace České Republiky, lat 30, klasyfikując do kategorii:

**„Czynnik techniczny”**  
w grupach przyczynowych: **„Poważna awaria silnika – T1”**  
oraz **„Błędy konstrukcyjne, produkcyjne – T9”**.

2. Opis okoliczności wypadku:

Na inny teren przystosowany do startów i lądowań, znajdujący się w miejscowości Konstancin-

Obory przybył pilot – właściciel samolotu, w celu wykonania czynności przygotowujących samolot do sprzedaży (ogłoszenie o sprzedaży ukazało się na portalu internetowym w dniu 16.05.2009r.). W tym samym dniu pilot liniowy wykonał jako dowódca, z tego samego miejsca, lot widokowy z pasażerem na samolocie Diamond DV20 Katana w godzinach 12:20 do 13:40. Po lądowaniu nastąpiło spotkanie obu mężczyzn, po którym postanowili wykonać wspólny lot w celu zapoznania pilota liniowego z właściwościami samolotu. Właściciel samolotu zajął miejsce na lewym fotelu, a pilot liniowy na prawym fotelu. O godzinie 14:20 pilot z pasażerem wystartował z Konstancina, odlatując w kierunku południowym. Pilot samolotu nawiązał łączność z sektorem FIS Warszawa Informacja, zgłaszając start i lot na południe wzdłuż Wisły na wysokości do 1500 ft AMSL. Lot był wykonywany w rejonie i na południe od jeziora Rokola. Wysokość podczas lotu zmieniała się w granicach od 700 ft do 1300 ft AMSL. Samolot wykonywał liczne zakręty z różną prędkością kątową. W końcowej fazie lotu samolot nadleciał od rzeki Wisły w kierunku jeziora Rokola początkowo z kursem ok. 025° na wysokości 1200-1100 ft AMSL, a następnie zmienił kurs na ok. 065° i stopniowo zmniejszał wysokość do 900 ft AMSL. Na tej wysokości nastąpił gwałtowny obrót w prawo i dalszy spadek wysokości. Na ostatnim zapisie radarowym zobrazowana jest wysokość 800 ft AMSL. Świadcowie zdarzenia zgodnie opisują przebieg końcowej fazy lotu: dźwięk silnika ucichł, samolot leciał obniżając wysokość, nastąpiło krótkie uruchomienie silnika, podczas którego samolot wpadł w prawy korkociąg i zderzył się z ziemią. Pilot i pasażer ponieśli śmierć na miejscu. Samolot został zniszczony.

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, podczas badania zdarzenia ustaliła:

- dowódca statku powietrznego miał kwalifikacje i uprawnienia do wykonywania tego rodzaju lotu,
- po wymianie śmigła, zamontowaniu wskaźnika EFIS i zamontowaniu transpondera nie przeprowadzono ważenia i określenia położenia środka masy samolotu,
- stan techniczny samolotu przed startem nie budził zastrzeżeń,
- ciężar samolotu w locie **przekraczał o 65,3 kg** maksymalny ciężar dopuszczony w Instrukcji Użytkowania w Locie (IUwL),
- stan i jakość paliwa lotniczego nie budziła zastrzeżeń,
- zatrzymanie pracy silnika nastąpiło na wysokości ok. 280 m nad terenem,

- po przerwaniu pracy przez silnik pilot włączył elektryczną pompę paliwa i podjął próbę uruchomienia silnika,
- podczas próby uruchomienia silnika samolot znajdował się na wysokości około 160 m a następnie wpadł w korkociąg, z którego pilot nie zdołał skutecznie wyprowadzić,
- w zgrubnym filtrze paliwa znaleziono nakrętkę M3. Nakrętka ta ze względu na małe wymiary oczek siatki filtra nie mogła przedostać się do niego ze zbiornika paliwa, czyli np. dostać się przez wlew paliwa. Ze względu na swoje stosunkowo małe wymiary nakrętka ta mogła dostać się do wnętrza filtra przez króciec służący do poboru paliwa lub mogła znajdować się w filtrze od momentu jego wyprodukowania. Prawdopodobne jest, że podczas krytycznego lotu nakrętka znalazła się w przewodzie paliwowym i na tyle zdławiła przepływ, że sprawnie działająca mechaniczna pompa nie była w stanie zasysać paliwa ze zbiornika.

### 3. Przyczyna wypadku:

PKBWL ustaliła, że przyczyną wypadku było przeciągnięcie, podczas próby uruchomienia silnika w locie, co doprowadziło do wejścia samolotu w korkociąg na wysokości uniemożliwiającej skuteczne z niego wyprowadzenie.

Najbardziej prawdopodobną przyczyną przerwania pracy przez silnik samolotu było przydławienie przepływu paliwa w instalacji przez nakrętkę, znajdującą się w zgrubnym filtrze paliwa w zbiorniku przy niepracującej elektrycznej pompie paliwa.

### 4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

PKBWL nie sformułowała zaleceń profilaktycznych.

### Komentarz:

PKBWL przypomina użytkownikom statków powietrznych wytwarzanych w oparciu o znacznie mniej wymagające przepisy budowy oraz wyposażonym w niecertyfikowane silniki, że wykonywanie lotów na minimalnej dopuszczalnej wysokości nad terenem, wynoszącej 150 m, jest związane z dużym ryzykiem i w związku z tym zaleca latanie na wysokościach umożliwiających wykonanie bezpiecznego lądowania awaryjnego w sposób opisany w IUwL danego statku powietrznego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
Grzegorz Kruszyński

## 89

### KOMUNIKAT NR 50 PREZESA URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

z dnia 20 sierpnia 2010 r.

#### w sprawie zdarzenia lotniczego Nr 798/09

Na podstawie § 31 ust. 2 rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 r. w sprawie wypadków i incydentów lotniczych (Dz. U. z 2007 r. Nr 35, poz. 225), w związku z zarządzeniem nr 14 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 14 grudnia 2006 r. w sprawie wprowadzenia klasyfikacji grup przyczynowych zdarzeń lotniczych (Dz. Urz. ULC z 2006 r. Nr 10, poz. 43) ogłasza się, co następuje:

1. Wypadek lotniczy, który wydarzył się w dniu 20 września 2009 r., na samolocie ultralekkim Eurofox 3K TOW, na którym lot wykonywał pilot samolotów ultralekkich, lat 62, klasyfikując do kategorii:

#### „Czynnik ludzki”

w grupie przyczynowej: „**Błędy proceduralne – H4**”.

2. Opis okoliczności wypadku:

Pilot zaplanował przelot turystyczny z pasażerem po trasie z lądowaniem na miejscu przystosowanym do startów i lądowań – Żabia Wola k. Nadarzyna. Był to pierwszy lot pilota w to miejsce. Start z lotniska Warszawa-Babice do zaplanowanego lotu nastąpił około godziny 11.40 LMT. Lot był wykonywany na wysokości 1000 ft według ciśnienia QNH. Po doleceniu nad rejon lądowiska pilot wykonał pełen krąg w celu wyboru kierunku do lądowania z uwagi na zmienny kierunek wiatru. W trakcie podejścia do lądowania, wiatr zmienił kierunek na bardziej tylny, w związku z czym pilot przerwał podejście i ponownie wykonał krąg dla podejścia w przeciwnym kierunku. Podejście wykonywane było na małych kłapach, „bez gazu” z prędkością około 100 km/h. W końcowej fazie podejścia samolot wleciał w obszar silnej turbulencji, spowodowanej przez rotory odrywające się z wierzchołków wysokich drzew ograniczających lądowisko od nawietrznej strony. Samolot zaczął gwałtownie przepadać, co doprowadziło do zaczepienia lewym skrzydłem o jedno z drzew rosnących na podejściu do pasa. W wyniku tego nastąpiło wyhamowanie prędkości samolotu oraz zainicjowanie obrotu samolotu w lewo. Samolot przepadł i zderzył się z ziemią w odległości 7 m od płotu

ograniczającego początek pasa. Uderzenie nastąpiło najpierw podwoziem przednim, następnie, po jego złamaniu przednią częścią kadłuba, samolot obrócił się do pionu oraz podparł prawym skrzydłem a następnie obrócił się o 180° i zatrzymał. Załoga samolotu opuściła samolot o własnych siłach.

Miejsce przystosowane do startów i lądowań w m. Żabia Wola z uwagi na usytuowanie w obszarze zalesionym, krótką drogę startową (500 m) oraz przeszkody znajdujące się na podejściach z obydwu kierunków jest lądowiskiem trudnym, wymagającym od przylatujących pilotów szczególnej uwagi, zarówno podczas podejścia do lądowania jak i podczas startu. Ograniczające z obu stron pas startowy, wysokie drzewa w warunkach bocznego wiatru powodują powstanie rotorów utrudniających stabilne podejście do lądowania. Samolot w końcowej fazie podejścia wlatuje w obszar turbulencji, co znacznie zmienia warunki lotu i powoduje utratę wysokości lotu. W takich warunkach podejście powinno być wykonywane na zwiększonej prędkości, „z gazem” oraz z zachowaniem zwiększonej odległości od przeszkód terenowych.

3. Przyczyna wypadku lotniczego:

Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, zwana dalej „PKBWL”, ustaliła, że przyczyną wypadku lotniczego było zbyt niskie podejście do lądowania z małą prędkością w warunkach silnego porywistego bocznego wiatru o zmiennym kierunku.

Okolicznościami sprzyjającymi zaistnieniu wypadku były wysokie drzewa (20-30 m), ograniczające lądowisko z obu stron pasa, generujące rotory w warunkach bocznego wiatru do kierunku pasa.

4. Zalecenia profilaktyczne PKBWL:

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego:

Rozważyć wprowadzenie wymagania publikowania informacji uzupełniających, określających specyfikę wykonywania startów i lądowań dla innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań.

**5. Zalecenia profilaktyczne Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego:**

Zgodnie z Wytycznymi nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 21 marca 2008 r. w sprawie innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych, (Dz. Urz. ULC z 2008 r. nr 4, poz. 37), zgłaszanie innych miejsc przystosowanych do startów i lądowań statków powietrznych jest dobrowolne. Z racji braku obowiązku zgłaszania, obiekty te w przeciwieństwie do lądowisk oraz lotnisk, nie są objęte żadnymi minimalnymi wymogami technicznymi. Tym samym tworzenie i publikowanie konkretnych specyfikacji

wykonywania operacji z takich miejsc, przy braku przepisów dotyczących zarówno budowy i utrzymania innych miejsc, jak i ich otoczenia (np. brak płaszczyzn ograniczających wysokość zabudowy) jest niemożliwe. Dowódca statku godząc się z ryzykiem korzystania z takiego miejsca (a nie np. lądowiska ujętego w ewidencji Urzędu Lotnictwa Cywilnego) powinien dostosować każdorazowo możliwość korzystania z tego typu rozwiązań do swoich umiejętności i możliwości statku powietrznego. Korzystanie z takich miejsc jest obarczone wyższym ryzykiem, które spoczywa wraz z odpowiedzialnością na dowódcy statku powietrznego.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
*Grzegorz Kruszyński*

---

**Rozpowszechnianie:** Ośrodek Informacji Naukowej, Technicznej i Ekonomicznej Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-73-14, (022) 520-73-15

---

**Wydawca:** Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

**Redakcja:** Departament Prawno-Legislacyjny – Wydział Dziennika Urzędowego ULC  
ul. Marcina Flisa 2, 02-247 Warszawa, tel. (022) 520-72-22, (022) 520-72-17  
e-mail: [dzu@ulc.gov.pl](mailto:dzu@ulc.gov.pl)

**Skład, druk:** Polskie Przedsiębiorstwo Geodezyjno-Kartograficzne S.A. Drukarnia „KART”  
01-252 Warszawa, ul. Przyce 20, tel. (022) 532-80-09  
e-mail: [z8@ppgk.com.pl](mailto:z8@ppgk.com.pl)

---

Tłoczono z polecenia Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego w PPGK S.A. Drukarnia „KART”, ul. Przyce 20, 01-252 Warszawa

---