



KRAJOWE TOWARZYSTWO LOTNICZE - AOPA POLAND

ul. gen. S. Kaliskiego 57 lok.11, 01-476 Warszawa, Polska

tel / fax +48.22.685.54.81 ext.170

e-mail: info@aopa.pl www.aopa.pl

KRS: 0000058309, NIP 532-17-46-007



900000250712

ULC 25091/2010 Zal. 1

Warszawa, dnia 4 czerwca 2010r.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Pan Grzegorz Kruszyński
Urząd Lotnictwa Cywilnego
00 – 247 Warszawa, ul. M. Flisa 2



Szanowny Panie Prezesie,

Odpowiadając na pismo z dnia 17 marca 2010r. (znak: ULC-LBM/051-0007/01/10) KTL AOPA Poland pragnie podkreślić, że nie jest nam obcy temat Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem (Safety Management System) chociażby z uwagi na fakt iż większość z naszych członków na co dzień ma styczność z SMS w swojej działalności lotniczej.

Pragniemy przypomnieć, że jeden z głównych celów KTL AOPA zapisanym w naszym statucie jest podnoszenie bezpieczeństwa latania. W tym celu przedstawiciele naszego stowarzyszenia nie tylko uczestniczą w seminariach i konferencjach na temat bezpieczeństwa latania ale biorą czynny udział w rozmowach i inicjatywach związanych z koniecznością dokonania zmian w przepisach i procedurach aby podnieść poziom bezpieczeństwa latania w Polsce. Przykładowo członkowie KTL AOPA pracowali ponad rok nad modyfikacją przestrzeni wokół lotniska EPBC / EPWA jako część zespołu powołanego wiosną 2009 roku przez Witolda Kamockiego, przewodniczącego Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. Zespół zidentyfikował i przeanalizował szereg problemów operacyjnych dotyczących ruchu w rejonie EPBC. Wynikiem prac zespołu był szereg propozycji modyfikacji przestrzeni oraz procedur lotu z których, część została wprowadzona w życie od 6 maja 2010r. po końcowych ustaleniach pomiędzy PAŻP i KTL AOPA.

Uważamy, że próba zaangażowania środowiska w propagowanie bezpieczeństwa w lotnictwie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w tym na lotnisku EPBC, będzie tym bardziej udana jeśli odbywać się będzie na bazie dialogu ze środowiskiem lotniczym i w oparciu o dostęp do tych samych danych dla wszystkich zainteresowanych. Zaangażowanie środowiska lotniczego w tematykę bezpieczeństwa latania nie musi, a nawet czasami nie powinno, zawsze skończyć się dojściem to identycznych konkluzji na temat działań koniecznych do podniesienia poziomu bezpieczeństwa latania. Ale bez dyskusji oraz możliwości zadania pytań przez środowisko lotnicze uważamy, że prace zlecone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz końcowe wnioski mogą zostać źle zrozumiane. Tym bardziej, jeżeli końcowe wnioski studium zawierające ocenę ryzyka lotniska EPBC będą wymagały wdrożenia zmian celem podniesienia bezpieczeństwa latania w rejonie lotniska Warszawa - Babice.

Po udostępnieniu naszym członkom pisma Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 17 marca 2010r. wpłynęło do nas wiele pytań dotyczących dalszych prac nad opracowaniem studium oceny ryzyka lotniska Warszawa – Babice. Chcąc uzyskać więcej informacji dla naszych członków oraz rozwiązać niektóre z ich wątpliwości wnioskujemy w trybie Art. 241 KPA o:

1. Kontynuowanie dalszych prac nad opracowaniem studium przy udziale przedstawiciela Zarządzającego lotniskiem Warszawa – Babice (EPBC) z uwagi na fakt, że zarządzający posiada największą wiedzę o procedurach i poziomie bezpieczeństwa na lotnisku EPBC.
2. Dokonanie oceny ryzyka lotniska Warszawa – Babice (EPBC) w oparciu o fakty i jawne informacje, w tym zdarzenia, incydenty i wypadki, a nie tylko w oparciu o „własne doświadczenia” i subiektywne opinie członków zespołu. Brak informacji o tym jakie doświadczenie posiadają członkowie zespołu oraz jakie kryteria brano pod uwagę przy wyborze składu zespołu jest poważną przeszkodą do zrozumienia niektórych końcowych wniosków zespołu w tabeli załączonej do pisma z dnia 12 stycznia 2010 roku (znak: ULC-LBL/001-0001/05/09).
3. Uwzględnienie zmian w przestrzeni oraz procedur lotu wdrożonych w życie od 6 maja 2010 roku (AIP AIRAC AMDT 097) a w szczególności:
 - zmianę przepływu ruchu lotniczego od zachodniej strony EPBC i CTR EPWA na trasie odlotowo-dolotowej VFR
 - zmianę organizacji potoków ruchu po wschodniej stronie EPBC i CTR EPWA po trasach VFR
 - zmianę górnej granicy ATZ EPBC (Sektor B) do 2000ft
4. Wyjaśnienie definicji oraz różnic pomiędzy przyjętymi możliwościami wystąpienia zagrożenia które zespół przyjął jako „duża”, „średnia” i „mała” oraz wyjaśnienie jakimi kryteriami kierował się powołany zespół przy przypisaniu jednej w ww. możliwości do każdego z zagrożeń opisanych w załączniku.
5. Wyjaśnienie, na przykładzie *Table 2 Probability or Likelihood Classifications* na s. 9 dokumentu CAA CAP 760, jaką definicję jakościową (qualitative definition), oraz ilościową (quantitative numerical definition and quantitative annual/daily equivalent (approximate)) został przyjęty przez powołany zespół dla możliwości wystąpienia zagrożenia określone jako „duża”, „średnia” i „mała” z uwagi na fakt, że takie pojęcia nie zostały zdefiniowane przez zespół.
6. Wyjaśnienie w oparciu o jakie przepisy działa zespół skoro zespół nie działa w trybie kodeksu postępowania administracyjnego.
7. Wyjaśnienie jaka będzie moc obowiązująca studium i sposób jego wykorzystania przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, w tym np. przy rozstrzyganiu przez Urząd spraw administracyjnych jak np. w przedmiocie wpisu lotniska Warszawa Babice do rejestru lotnisk cywilnych oraz w przedmiocie certyfikacji podmiotów gospodarczych wykonujących działalność lotniczą na lotnisku EPBC.
8. Wyjaśnienie kto ponosi odpowiedzialność za merytoryczną stronę studium oraz czy zostanie ujawniony skład zespołu wraz z publikacją studium.

Mając na względzie dyspozycję art. 237 § 1 w związku z art. 244 KPA oczekujemy od Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji o sposobie załatwienia wniosku w terminie jednego miesiąca od dnia jego wpłynięcia.


Błażej Krupa
Prezes Zarządu


Marcin Stan
Członek Zarządu

Do wiadomości:

1. Wg. rozdzielnika