

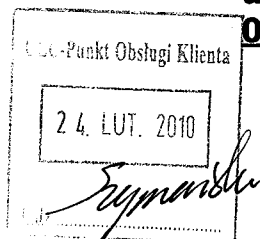


KRAJOWE TOWARZYSTWO LOTNICZE - AOPA POLAND

ul. gen. S. Kaliskiego 57 lok.11, 01-476 Warszawa, Polska
tel. / fax +48 22 685 54 81 ext.170, tel.kom. +48 501 751 758
e-mail: info@aopa.pl www.aopa.pl
KRS: 0000058309, NIP 532-17-46-007

Warszawa, dnia 14 lutego 2010 roku

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Pan Grzegorz Kruszyński
Urząd Lotnictwa Cywilnego
ul. Żelazna 59
00 – 848 Warszawa



Wnioskodawca:
Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA Poland
z siedzibą:
Lotnisko Warszawa Babice
ul. Gen. Bryg. Sylwestra Kaliskiego 57 m.11
01 – 476 Warszawa

Wniosek **w trybie art. 241 Kodeksu postępowania administracyjnego**

Szanowny Panie Prezesie,

Działając, jako członkowie Zarządu Krajowego Towarzystwa Lotniczego AOPA Poland, z siedzibą w Warszawie, upoważnieni do łącznej reprezentacji Stowarzyszenia, wpisanego do rejestru stowarzyszeń Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000058309, na podstawie art. 241 Kodeksu postępowania administracyjnego wnosimy o wszczęcie postępowania wyjaśniającego i podjęcie w tym celu stosownych czynności mających na celu wskazanie i udostępnienie materiałów źródłowych i procedur wykorzystanych do opracowania studium zawierającego ocenę ryzyka lotniska Babice (EPBC).

Krajowe Towarzystwo Lotnicze AOPA Poland ma zapisane w swoim Statucie, jako jeden z celów, reprezentowanie lotnictwa ogólnego na forum parlamentarnym, rządowym i administracyjnym w kraju i zagranicą, a także podnoszenie bezpieczeństwa latania oraz sprawności technicznej i ekonomicznej lotnictwa ogólnego. Nasi członkowie to przedstawiciele lotnictwa ogólnego, w tym piloci i podmioty gospodarcze prowadzące działalność lotniczą na EPBC.

Zarówno nasi członkowie, jak i reprezentowane przez nas Stowarzyszenie, są wieloletnimi użytkownikami EPBC, a tym samym statutowe działania Stowarzyszenia uzależnione są od możliwości wykorzystywania tego lotniska do prowadzenia działalności lotniczej. Wystosowane pismo Prezesa z dnia 12.01.2010r. (znak: ULC-LBL/001-0001/05/09) do użytkowników i zarządzającego lotniskiem EPBC rodzi wiele pytań. Język tego pisma i zawarte tam tezy wraz z załącznikiem zawierającym informację o pięciu zagrożeniach jest mało zrozumiałe dla wszystkich adresatów oraz stawia pytanie co do celu jakiemu ma służyć niniejsze studium.

KTL AOPA pragnie aby prace nad opracowaniem studium były w pełni obiektywne i zrozumiałe i w tym celu wnioskuje o:

1. Udostępnienie listy osób w powołanym zespole ekspertów do sporządzenia wyżej wymienionego studium, informację, jakie specjalności każdy z wybranych ekspertów reprezentuje oraz wskazanie które osoby w zespole reprezentują użytkowników i zarządzającego lotniska EPBC.
2. Wyjaśnienie jakimi kryteriami doboru taksonomii i metodologii kierował się powołany zespół.
3. Wyjaśnienie co spowodowało wzorowanie się na publikacji CAA Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej, a mianowicie CAP760, która we wprowadzeniu już w pierwszym zdaniu wskazuje na celowy zakres zastosowania proponowanych metod oceny dla rozwiązań nowych oraz dla wprowadzanych zmian dla systemów istniejących. Na uwagę zasługuje fakt, że publikacja brytyjska skierowana jest do operatorów systemów (lotniska, ATS) w celu uzyskania aprobaty zastosowanych lub proponowanych rozwiązań. Jest oczywiste, że w przypadku lotniska EPBC na dzień dzisiejszy nie zachodzi, żadna okoliczność będąca przesłanką do przeprowadzenia takiej analizy.
4. Wskazanie i udostępnienie KTL-AOPA, użytkownikom i zarządzającemu lotniskiem EPBC wszystkich materiałów i danych źródłowych, które zostały wykorzystane do sporządzenia analizy pięciu zagrożeń, o których mowa w załączniku do pisma z dnia 12.01.2010r.
5. Wyjaśnienie różnic pomiędzy możliwymi końcowymi skutkami zagrożenia (severity), w tym terminów: „wypadek”, „poważny incydent”, „incydent dla ruchu lotniczego”, „major incydent (ważny)” i „significant incydent (znaczący)”
6. Wyjaśnienie, czy powołany zespół korzysta z definicji ww. możliwych końcowych skutków zagrożenia jak w *Table 1 Example Severity Classification Scheme* na s. 7 w dokumencie CAA CAP 760 oraz wyjaśnienie jaką definicję zespół przyjął dla „incydent dla ruchu lotniczego” z uwagi na fakt, że pojęcie to nie znajduje się w ww. dokumencie.
7. 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.
8. 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 określonego jako: „duża”, „średnia” i „mała” z uwagi na fakt, że takie pojęcia nie są zdefiniowane w ww. dokumencie.

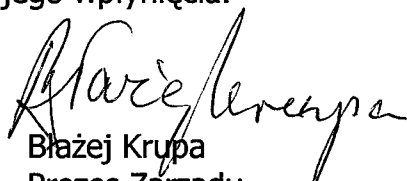
9. Udostępnienie analiz bazujących na dokumencie CAA CAP760 przeprowadzonych dla nowo zarejestrowanego lotniska Modlin i dla lotniska EPWA których funkcjonowanie nie pozostanie bez wpływu na możliwości operacyjne oraz uwarunkowania ekonomiczne podmiotów działających na EPBC oraz innych lotniskach i lądowiskach położonych w rejonie Warszawy. Jako, że żaden element przestrzeni i procedura lotnicza nie istnieje w oderwaniu od otoczenia, prosimy również o wyjaśnienie, czy ta cytowana analiza dla tych dwóch lotnisk uwzględniła fakt przeprowadzenia reorganizacji przestrzeni powietrznej i wprowadzenie procedur P-RNAV w ostatnich miesiącach. Wnosimy również o udostępnienie analiz dla wprowadzonych procedur oraz proponowanych zmian dla przestrzeni i operatorów systemów lotniczych stykających się z przestrzenią wykorzystywaną przez EPBC.

Mając powyższe na uwadze uprzejmie informujemy, że do czasu ustosunkowania się do ww. wniosków, nie jest możliwe aby podmioty gospodarcze prowadzące działalność lotniczą na EPBC mogły rzetelnie i obiektywnie ustosunkować się do opracowania dołączonego do pisma Pana Prezesa z dnia 12.01.2010r.

W tym stanie rzeczy, zasadnym i koniecznym jest podjęcie w postępowaniu zainicjowanym niniejszy wnioskiem w trybie art. 241 KPA, stosownych czynności wyjaśniających.

Zgodnie z dyspozycją tego przepisu nie wymaga on uzasadnienia prawnego interesu wnioskodawcy.

Mając na względzie dyspozycję art. 237 § 1 w związku z art. 244 Kodeksu postępowania administracyjnego wnioskodawca oczekuje 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