



## KRAJOWE TOWARZYSTWO LOTNICZE - AOPA POLAND

ul. gen. S. Kaliskiego 57 lok.11, 01-476 Warszawa, Polska  
tel. +48 22 685 54 81 ext.170  
e-mail: [info@aopa.pl](mailto:info@aopa.pl) [www.aopa.pl](http://www.aopa.pl)  
KRS: 0000058309, NIP 532-17-46-007

Urząd Lotnictwa Cywilnego  
Biuro Obsługi Klienta i Kancelaria

wpłynięcie

23. 01. 2013

Nr kancelaryjny /  
podpis przyjmującego.....

Warszawa dn. 21 grudnia, 2012 roku

Sz.P  
Piotr Ołowski  
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego  
ul. M. Flisa  
02-247 Warszawa

Dot: Projektu rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego.

Szanowny Panie Prezesie,

Krajowe Towarzystwo Lotnicze – AOPA Poland jest stowarzyszeniem powołanym w celu (§2 Statutu Stowarzyszenia) reprezentowania lotnictwa ogólnego na forum parlamentarnym, rządowym i administracyjnym w kraju i zagranicą, a także podnoszenia bezpieczeństwa latania oraz sprawności technicznej i ekonomicznej lotnictwa ogólnego. Zadania te realizujemy między innymi poprzez współpracę z władzami lotnictwa cywilnego, organizowanie szkoleń, doradztwo, wymianę doświadczeń, informowanie społeczeństwa o korzyściach wynikających z rozwoju lotnictwa ogólnego. Przedstawiciele KTL – AOPA Poland uczestniczyli i uczestniczą w pracach konsultacyjnych aktów prawnych, rozporządzeń, regulacji mających znaczenie nie tylko dla lotnictwa ogólnego, ale wzajemnego poszanowania i podnoszenia bezpieczeństwa oraz efektywności wykonywanych operacji lotniczych.

Z tym większym niepokojem – jako bardzo zainteresowani – dostrzegliśmy projekt rozporządzenia w sprawie osłony meteorologicznej lotnictwa ogólnego przekazany do konsultacji społecznych. Pominięcie naszej organizacji w liście adresatów traktujemy jako przeoczenie, wyrażając jednocześnie nadzieję, że nie jest to nowy standard wzajemnych relacji.

KTL – AOPA Poland jest jednym z głosów lotnictwa ogólnego i skupia w swoich szeregach nie tylko pilotów, właścicieli statków powietrznych, sympatyków lotnictwa, ale i organizacje i przedsiębiorstwa działające w obszarze szkolenia, obsługi technicznej, usług lotniczych itp.

Uważamy, że mamy nie tylko moralne prawo, ale i wręcz obowiązek przedstawić nasze stanowisko w sprawie regulacji prawnej osłony meteorologicznej lotnictwa.

Wyrażamy nadzieję, że głos nasz wspomże tworzenie harmonijnego i użytecznego prawa, którego podmiotami będziemy wszyscy.

Przedstawiony do konsultacji projekt rozporządzenia dotyczący zabezpieczenia meteorologicznego lotów wykonywanych w przestrzeni niekontrolowanej i kontrolowanej, w opinii Stowarzyszenia utrwała problemy związane z osłoną meteorologiczną lotów. Należy pamiętać, że z uwagi na różnorodność operacji oraz typy wykorzystywanych statków powietrznych, klasyczny podział na loty niekontrolowane i kontrolowane nie zawsze jest właściwy, a bywa, że w sposób znaczący wypacza definicję lotnictwa ogólnego jako tego, które wyłączenie porusza się w przestrzeni niekontrolowanej. Obecnie wykonywanie lotów z lotnisk/ładowisk położonych poza przestrzenią kontrolowaną, a następnie wlot w tą przestrzeń, jej przecinanie lub opuszczanie w celu lądowania poza nią albo na lotnisku kontrolowanym oraz wykonywanie lotów wg VFR albo IFR w wszystkich klasach dostępnej przestrzeni jest codziennością. Priorytetem winno być takie zabezpieczenie meteorologiczne operacji, które w sposób optymalny i bezpieczny umożliwi jej przeprowadzenie, niezależnie od przepisów wykonywania lotu lub klasy przestrzeni.

Treść §12 projektu rozporządzenia przedłożonego przez ULC do konsultacji:

*§ 12. W celu zapewnienia dostarczania informacji meteorologicznych dla potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej oraz bezpieczeństwa ruchu lotniczego zarządzający lotniskiem, dla którego ustanowiono procedury odlotu lub podejścia do lądowania zgodnie z przepisami dla wykonywania lotów:*

- 1) według wskazań przyrządów (IFR - Instrument Flight Rules), stwarza warunki do wykonywania pomiarów i obserwacji meteorologicznych oraz funkcjonowania komórek Instytucji na lotnisku;*
- 2) z widocznością (VFR – Visual Flight Rules), zapewnia dostęp do środków i systemów łączności.*

Paragraf 12 nie precyzuje w jakiej formie, jaką metodą, w jaki sposób oraz na jakich zasadach odbywa się dostarczanie informacji meteorologicznej dla potrzeb użytkowników przestrzeni powietrznej. W wyżej wymienionym paragrafie nie wskazano, kto przekazuje informacje i czy użytkownik przestrzeni ma zagwarantowany dostęp do tak określonego środka dostarczania informacji. Zdaniem KTL – AOPA Poland §12 wymaga gruntownego przerehabilitowania. Ponadto zastosowany podział przy udziale kryterium procedury instrumentalnej w dobie podejść instrumentalnych RNP i GNSS wymagałby ustanowienia odpowiednich służb niezależnie od częstotliwości wykonywanych operacji, a to byłoby naszym zdaniem nieuzasadnione ekonomicznie.

W związku z powyższym proponujemy wprowadzenie następujących zmian do treści projektowanego rozporządzenia:

1. Zmiana treści §12

§12 Zarządzający lotniskiem ustanawia procedury i zapewnia środki techniczne niezbędne w celu dostarczenia użytkownikom przestrzeni powietrznej informacji meteorologicznej adekwatnej dla wykonywanej lub planowanej operacji.

2. dodanie §12a

§12a. W przypadku gdy Prezes Urzędu po zapoznaniu się z opinią użytkowników przestrzeni i organizacji lotniczych uzna, że na lotnisku powinna funkcjonować stała służba meteo w celu wykonywania pomiarów i obserwacji meteorologicznych, zarządzający lotniskiem stwarza ku temu warunki oraz umożliwia funkcjonowanie komórek Instytucji na lotnisku.

Paragraf 13 projektu rozporządzenia zawiera listę produktów podstawowych w sposób istotny odstającą od zdobyczy naukowo-technicznych dostępnych w XXI wieku. Zwraca uwagę brak możliwości wykorzystania zobrazowań radarów pogodowych, graficznych prognoz oblodzenia, turbulencji, map wyładowań atmosferycznych itp. **KTL-AOPA Poland stoi na stanowisku bezwzględnej konieczności podniesienia jakości oraz zwiększenia zakresu podstawowej osłony meteorologicznej.** Konieczne jest również doprecyzowanie zakresu i formy prezentacji informacji wchodzących w zakres osłony meteorologicznej. W związku z powyższym wnosimy o rozszerzeniu treści §13 poprzez dodanie następujących punktów:

§13 pkt 3a) W odniesieniu do operacji mieszanych lub na życzenie, elementy wymienione w punkcie 2) oraz 3) powinny być integrowane w formę umożliwiającą zapewnienie spójnego przygotowania meteorologicznego operacji lotniczej niezależnie od charakteru lub klasy przestrzeni, w której się odbywa.

§13 pkt 3b) Uwzględniając postęp w środkach i metodach prognozowania, w drodze konsultacji z lotniczymi organizacjami społecznymi, Prezes Urzędu określi jakie pozostałe informacje i dostępne dane powinny być włączane w minimalny zakres osłony meteorologicznej oraz prezentowane w sposób adekwatny, aktualny i celowy, w szczególności dotyczy to zobrazowania: procesów konwekcyjnych połączonych z rozwojem i przemieszczeniem się komórek burz, chmur burzowych, chmur z opadem, układów chmur frontowych i innych.

§13 pkt 3c) W drodze konsultacji z lotniczymi organizacjami społecznymi Prezes Urzędu określi:

- 1) częstotliwość i sposób udostępniania produktów osłony meteorologicznej, jeśli nie normują tego umowy międzynarodowe, których Polska jest stroną;
- 2) wymagane poziomy wskaźników jakości dla produktów osłony meteorologicznej;
- 3) sposób nadzoru nad zapewnianiem osłony meteorologicznej dla działań wykonywanych w przestrzeni niekontrolowanej.

§13 pkt 3d) Mając na względzie standard wymiany informacji Prezes Urzędu określi dodatkowe formaty przekazywania informacji i danych wchodzących w zakres osłony meteorologicznej lotnictwa cywilnego w celu ich rozpowszechniania na drodze elektronicznej.

Zaproponowany punkt 3a) ma na celu umożliwienie uzyskania adekwatnego i ograniczonego (bez zbędnych duplikacji) zestawienia dokumentów osłony meteorologicznej służącej celowi operacji a nie kategoryzowanemu względem klasy przestrzeni lub rodzaju lotu.

Zaproponowany punkt 3b) umożliwia nałożenie przez Prezesa obowiązku włączania w zakres osłony meteorologicznej dodatkowych produktów istotnych ze względu na bezpieczeństwo lub nieuniknione konsekwencje postępu technologicznego i naukowego, bez konieczności ponownej nowelizacji rozporządzenia, co w zdecydowany sposób poprawi czas dostępu do zaktualizowanego zakresu osłony meteorologicznej. Ponadto, mając na względzie proponowane zmiany uwzględniające konieczność ustosunkowania się Prezesa do uwag wnoszonych przez podmioty będące finalnym użytkownikiem osłony meteorologicznej, Prezes ma możliwość wpłynięcia na zakres osłony poprzez modyfikację jej zakresu.

Dodatkowy punkt 3c) umożliwia sformalizowanie częstości aktualizacji produktów osłony meteorologicznej dla operacji w przestrzeni niekontrolowanej oraz monitoring jej jakości.

Proponowany punkt 3d) ma na celu umożliwienie Prezesowi określenia dodatkowych formatów wykraczających poza propozycje Załącznika 3 Konwencji Chicagowskiej. Działanie takie ma na celu usystematyzowanie i standaryzację formatów przekazywania zbioru danych osłony meteorologicznej pomiędzy dostawcą, a użytkownikiem w celu umożliwienia wykorzystania najnowszych technik i sposobów transmisji danych. Mamy tu na względzie podmioty, które dysponują zaawansowanymi urządzeniami elektronicznymi oraz użytkowników o ograniczonych możliwościach. Przepis ten ma na celu umożliwić skuteczne zablokowanie „wykluczenia elektronicznego”, gdy na skutek modyfikacji formatu danych lub lokalizacji użytkownik nie jest w stanie w sposób precyzyjny uzyskać dostęp do danych osłony meteorologicznej.

Nieprawidłowe naszym zdaniem wydaje się ponadto ograniczenie treści §13 punkt 5) podpunkt c) do zjawiska „*deszczu pogarszającego warunki hamowania*”. Wnosimy o zmianę sformułowania „*deszczu lub opadu pogarszającego warunki hamowania*” – jest oczywiste, że opad gradu lub krupy śnieżnej nie pozostaje bez wpływu na wartości współczynników przyczepności, a tym samym jakości hamowania. Zastosowane tu uproszczenie wydaje się być sprzeczne ze zdrowym rozsądkiem.

KTL –AOPA Poland uważa, że w celu praktycznej realizacji osłony meteorologicznej w zakresie podstawowym i adekwatnym, wymienione w projekcie rozporządzenia produkty powinny być powszechnie dostępne i aktualizowane. Wybór optymalnego pakietu informacji pod kątem operacji być dokonywany w momencie pobierania – takie działanie pozwala w sposób bardziej efektywny zarządzać osłoną meteorologiczną oraz umożliwia pobranie istotnych jej elementów przy zapoznaniu się z pełnym pakietem danych. W przypadku zachowania systematyki produktów zgodnie z Załącznikiem 3 sugerujemy połączenie treści punktu 2) i 3) §13 zgodnie z prezentowaną ideą celowości, a nie formalizmu: VFR czy IFR albo lot kontrolowany lub niekontrolowany.

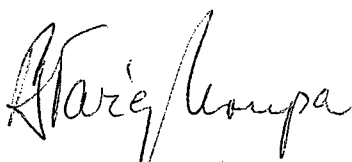
W celu utrzymania odpowiedniego raportowania zwrotnego wnosimy o dodanie §15A i §15B:

§15a. Lotnicze organizacje społeczne przekazują Prezesowi Urzędu raporty i uwagi dotyczące realizacji osłony meteorologicznej świadczonej na rzecz użytkowników przestrzeni powietrznej wykonujących loty w przestrzeni FIR Warszawa, zawierające informacje dotyczące podmiotu świadczącego usługę, jej realizacji oraz uwagi i wnioski dotyczące osłony.

§15B Prezes powinien ustosunkować się do tych uwag corocznie do końca pierwszego kwartału roku następnego w formie pisemnej oraz podać przyjęte stanowisko do wiadomości publicznej.

Taka konstrukcja umożliwi Prezesowi analizę opinii użytkowników oraz pozwoli na wypracowanie działań podnoszących jakość osłony meteorologicznej lotnictwa ogólnego. Działanie takie będzie stanowiło zachętę i zaproszenie do wyrażania opinii, które mogą przyczynić się do podniesienia bezpieczeństwa lotów.

Z poważaniem



**Krajowe Towarzystwo Lotnicze  
AOPA POLAND**

Lotnisko Warszawa - Babice  
01-476 Warszawa, ul. gen. Kaliskiego 57  
tel./fax (22) 685 54 91, 82 w. 170

Zarząd Krajowego Towarzystwa Lotniczego – AOPA Poland

Sławomir Kubiak  
Paweł Korzec  
Wiesław Kapitan  
Błażej Krupa  
Marcin Stan

Kopia do wiadomości: wg rozdzielnika