

Departament Lotnictwa

TL-4/2mf- 503-8/11
DOC 1068848
DOC 1072117

~~Pan Stanisław Tolwiński
Prezes Aeroklubu Krainy Jezior~~

Po przekazaniu przez Departament Prawny pisma Aeroklubu Krainy Jezior z dnia 3 listopada 2010 r. dotyczącego Raportu Końcowego PKBWL odnoszącego się do poważnego incydentu nr 631/09, Uchwały PKBWL z dnia 22 września 2010 r. oraz w sprawie pisma Aeroklubu Krainy Jezior z dnia 15 listopada 2010 r. dotyczącego Komunikatu Nr.64 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Departament Lotnictwa zwrócił się do PKBWL z prośbą o ustosunkowanie się do poruszanych przez Aeroklub kwestii.

W przedmiotowym zdarzeniu lotniczym brał udział statek powietrzny lotnictwa służb porządku publicznego PZL 104MF Wilga 2000 należący do Lotnictwa Straży Granicznej oraz prywatny statek powietrzny.

W związku z tym, na podstawie § 2. ust. 1 pkt. 1 Rozporządzenia Ministrów Obrony Narodowej i Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2004 r. w sprawie współpracy Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego z Państwową Komisją Badania Wypadków Lotniczych (Dz.U.05.4.22 z dnia 10 stycznia 2005 r.) współpraca PKBWL z KBWLLP w trakcie prowadzenia badania wypadków lotniczych i poważnych incydentów lotniczych dotyczy *prowadzenia wspólnych badań wypadków i poważnych incydentów lotniczych z udziałem załóg lub statków lotnictwa państwowego i cywilnego.*

Na podstawie Art. 138 ust 1 ustawy – Prawo lotnicze w razie ujawnienia nowych faktów mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności wypadku lub incydentu lotniczego, minister właściwy do spraw transportu może zlecić Komisji wznowienie już zakończonego badania, jednakże wydaje się, że poruszane przez Aeroklub kwestie nie potwierdzają, iż zaistniały nowe okoliczności, które mogą mieć wpływ na ustalenie przyczyn i okoliczności zdarzenia.

Zgodnie z § 15. ust. 2 Rozporządzenia MI w sprawie wypadków i incydentów lotniczych z projektem raportu końcowego z badania wypadku lotniczego mogą się zapoznać między innymi członkowie personelu lotniczego [...] biorący udział w zdarzeniu i jednostki lub instytucje, których działalność jest bezpośrednio związana z badanym zdarzeniem.

Należy jednak zwrócić uwagę, że punkt 2 § 15 wyraźnie stanowi o możliwości zapoznania się z projektem raportu końcowego z badania wypadku lotniczego i tym samym nie stanowi o konieczności zapoznania się z projektem raportu poważnego incydentu.

Podsumowując, uznać należy, iż PKBWL nie uchybiła swoim, wymaganym przez prawo obowiązkom, dodatkowo posiadane przez Departament dokumenty jak i wyjaśnienia nie potwierdzają zaistnienia nowych okoliczności mogących mieć wpływ na ustalenie przyczyn przedmiotowego zdarzenia.

W związku z tym wydaje się, iż nie ma podstaw od złożenia Ministrowi Infrastruktury wniosku o wznowienie badania poważnego incydentu nr 613/09, jednocześnie chcielibyśmy wskazać, iż raport przygotowany przez PKBWL nie może być traktowany jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie, ponieważ Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.

W załączeniu przekazujemy również kopię pisma PKBWL z dnia 25 listopada 2010 r. znak PKBWL-1f/5152-613/09 odnoszącego się do kwestii poruszanych przez Pana Prezesa w kwestii dotyczących poważnego incydentu nr 613/09.

Z poważaniem

DYREKTOR
Departamentu Lotnictwa

Krzysztof Kapis

Do wiadomości

1. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego,
2. Prezes Aeroklubu Polskiego,
3. Prezes Krajowego Towarzystwa Lotniczego AOPA Poland,
4. Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych,
5. Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru MSWiA,
6. Szef Bezpieczeństwa Lotów Biura Lotnictwa Straży Granicznej.



MINISTERSTWO INFRASTRUKTURY
Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych
ul. Chałubińskiego 4/6; 00-928 Warszawa
tel.: (0-22) 630 11 31, (0-22) 630 11 44, (0-22) 630 11 42
fax: (0-22) 630 11 43

PKBWL- 1f/5152 -613/09
2 du. 4197/10

Warszawa, 25 listopada 2010 r.

Pan
Krzysztof Kapis
Dyrektor Departamentu Lotnictwa

w miejscu

Szanowny Panie Dyrektor

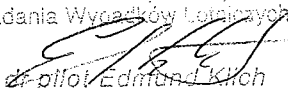
W nawiązaniu do pisma Pana Prezesa Aeroklubu Krainy Jezior dotyczącego poważnego incydentu nr 613/09, Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych ustosunkował się do poniższych zagadnień:

- **przytoczonego § 15 Rozporządzenia Ministra Transportu z dnia 18 stycznia 2007 roku**, należy zwrócić uwagę, że punkt 2 tego paragrafu stanowi o możliwości zapoznania się z projektem raportu końcowego z badania wypadku lotniczego i tym samym nie stanowi o konieczności zapoznawania z projektem raportu poważnego incydentu;
- **wniosku o wznowienie postępowania** – podmiotem właściwym do podjęcia decyzji w sprawie wznowienia badania zgodnie z art. 138 ust. 4 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze jest minister właściwy ds. transportu – Minister Infrastruktury, a zgodnie z Zarządzeniem Ministra Infrastruktury z dnia 6 października 2010 r., Sekretarz Stanu Tadeusz Jarmuziewicz, który wykonuje zadania Ministra w stosunku do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
- **wskazania podstawy prawnej uczestniczenia przedstawicieli KBWL LP w procesie badawczym ww. incydentu** - podstawą do tego jest Rozporządzenie Ministrów Obrony Narodowej i Infrastruktury z dnia 30 grudnia 2004 roku (Dz.U.05.4.22).
- **oznaczenie lotniska Wilamowo** - w dniu 2 sierpnia 2010 roku członkowie PKBWL byli osobiście obecni na lotnisku w związku z zaistnieniem wypadku samolotu „Sky Bolt” i opinia zawarta w raporcie o oznaczeniu lotniska została oparta na ich osobistych obserwacjach i posiadanych materiałach video i fotograficznych z ww. dnia (przedstawionych w raporcie);
- **droga kołowania (była DS 17/35)** – Komisja w raporcie przedstawiła tylko fakty, że w Zbiorze Informacji Lotniczej – AIP VFR Polska brak jest informacji o wykorzystywaniu nie używanej DS

17/35 jako drogi kołowania na lotnisku EPKE.” oraz , że w dokumencie otrzymanym od Lotnictwa Straży Granicznej zamieszczona jest informacja o wykorzystywaniu byłej DS 17/35 jako drogi kołowania. Jej zarys jest przedstawiony w tym dokumencie, co nie jest opublikowane w AIP Polska. W związku z faktem używania byłej DS 17/35 przez pilotów statków powietrznych jak drogi kołowania, co potwierdza Pan Prezes AKJ w swoim piśmie, Komisja zaproponowała zalecenie profilaktyczne: „*Uzupełnić informacje zawarte w AIP VFR Polska dotyczące lokalizacji drogi kołowania (nie używana DS 17/35) z zamieszczeniem uwagi o konieczności przełożenia przez drogę startową 07/25*”. W żadnym punkcie Komisja nie odnosi się do „reanimacji” DS 17/35, a tylko do właściwego jej oznaczenia i opublikowania informacji w AIP o jej dostępności dla załóg statków powietrznych, ze szczególnym zaznaczeniem o konieczności przełożenia przez drogę startową.

W odniesieniu do pozostałej treści pisma PKBWL zaznacza, że raport jest wynikiem badania przeprowadzonego jedynie w celach profilaktycznych w oparciu o obowiązujące przepisy prawa międzynarodowego i krajowego. Badanie zostało przeprowadzone bez konieczności stosowania prawnej procedury dowodowej. Sformułowania zawarte w niniejszym raporcie, w związku z Art. 134 ustawy Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r., Nr 100, poz.696 z zm.) nie mogą być traktowane jako wskazanie winnych lub odpowiedzialnych za zaistniałe zdarzenie. Komisja nie orzeka co do winy i odpowiedzialności.”

Z poważaniem

PRZEWODNICZĄCY
Państwowej Komisji
Badania Wypadków Lotniczych

dr-pilot Edmund Klich

PKBWL proponujemy przekazać odpowiedź na pismo Pana Prezesa AKJ do wiadomości:
Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Prezes Aeroklubu Polskiego
Prezes Krajowego Towarzystwa Lotniczego AOPA Poland
Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych
Dyrektor Departamentu Analiz i Nadzoru MSWiA
Szef Bezpieczeństwa Lotów Biura Lotnictwa Straży Granicznej
Departament Prawny Ministerstwa Infrastruktury.