

, dnia 6 maja 2024 r

Ministerstwo Infrastruktury

Departament Kontroli

ul. Chałubińskiego 4/6

00-928 Warszawa;

PETYCJA

Działając w trybie Ustawy o Petycjach z dnia 11 lipca 2014 roku (tj. Dz. U. 2018 poz. 870), przedkładam petycję w celu podjęcia kroków w interesie publicznym i usprawnienia systemu prawnego.

[Przedmiot petycji]

Przedmiot: W sprawie podjęcia pilnych działań w zakresie publikacji i zgłaszania różnic pomiędzy obowiązującymi w Polsce przepisami lotniczymi a Normami i Zalecanymi Metodami i Zasadami Postępowania (SARPs) oraz Procedurami Służb Żeglugi Powietrznej (PANS) ICAO zgodnie z Artykułem 38 Konwencji Chicagowskiej.

Jako użytkownik przestrzeni powietrznej, z niepokojem zwracam się do Państwa w sprawie pilnego podjęcia działań w celu przywrócenia praworządności oraz zapewnienia zgodności z Artykułem 38 Konwencji Chicagowskiej (Dz. U z 1959 r. Nr 35, poz. 212, z późn. zm.) – dalej Konwencja. Artykuł ten nakłada obowiązek zgłaszania różnic między krajowymi przepisami a SARPs ICAO w rozumieniu Art. 37 tejże Konwencji.

Fundamentalną normą Konwencji jest też publikacja odchyleń (różnic) od SARP i PANS ICAO w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP Polska, którym zarządza Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Brak publikacji takich różnic w wyznaczonym przez ICAO miejscu, jakim jest rozdział AIP GEN 1.7, zgłaszanie nieaktualnych lub nieistniejących różnic oraz brak reakcji ze strony odpowiednich instytucji stanowi rażące naruszenie międzynarodowych standardów i praktyk lotniczych. Prawidłowa publikacja rozdziału GEN 1.7 w Aeronautical Information Publication (AIP) ma kluczowe znaczenie dla zapewnienia przejrzystości i łatwego dostępu do informacji o różnicach między krajowymi przepisami, a normami ICAO. Nawet w przypadku przepisów lotniczych wspólnych w całej Europie, publikowane przez Polskę różnice są odmienne od tych zgłaszanych w AIP innych krajów UE, co świadczy o błędach i braku zgodności.

Przykłady naruszeń:

1. Załącznik 1 (Personel Lotniczy):

Publikujemy tu odchylenia od trzech SARPs:

1) 1.2.9.4 - dotyczy rekomendacji w zakresie biegłości językowej dla nawigatorów lotniczych, my piszemy tam o pilotach i kontrolerach.

2) 2.1.1.1 - dotyczy normy posiadania licencji dla samolotów, śmigłowców, szybowców, sterowców, balonów i pionowzlotów. Nie mamy tu żadnego odstępstwa od norm. Wszystkie te licencje są przedmiotem bezpośrednio obowiązujących przepisów UE.

3) 2.4.6.1.1.1 - dotyczy wymogów w zakresie licencji zawodowej pilota sterowcowego. Wprowadzamy tym zapisem w błąd, gdyż wymagania te nie są uregulowane krajowo, ale przez Rozporządzenie Komisji (UE) 1178/2011 i spełniają one normy ICAO. Zgłaszamy więc nieistniejącą różnicę. Nie jest też prawdą, że jest ograniczenie licencji do lotów VFR.

Jestem zbulwersowany zapisem w AIP: |Licencjonowanie personelu lotniczego odbywa się zgodnie z Aneks 1 ICAO oraz Rozporządzeniem Ministra Infrastruktury w sprawie licencjonowania personelu lotniczego wydanego na podstawie art. 94 ust. 8 i 9 oraz art. 104 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo Lotnicze (Dz.U. Nr 130, poz. 1112)". Faktycznie, licencjonowanie przede wszystkim odbywa się w oparciu o przepisy Unii Europejskiej, co jest niezgodne z rzeczywistością i może prowadzić do dezinformacji użytkowników przestrzeni powietrznej.

2. Załącznik 2 (Reguły lotnicze – termin z Art.12 Konwencji):

Brak zgłoszenia i publikacji w Rozdziale GEN 1.7 różnicy w zakresie normy 4.6 tego Załącznika dotyczącej minimalnych wysokości lotów nad miastami może stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotniczego. W związku z tym, piloci z całego świata mogą i będą latać nad Polską zgodnie z normami ICAO, które są tożsame z obowiązującymi bezpośrednio przepisami prawa UE, tj. zawartymi w Rozporządzeniu (UE) 923/2012 (SERA).

Nie opublikowano również w AIP różnicy dotyczącej szerszej niż w Załączniku 2 definicji „ruchu lotniczego”, dla ochrony którego wykorzystuje się strefy ruchu lotniskowego (ATZ) i gdzie stosownie do zawartej tam uwagi „*Statek powietrzny jest w pobliżu (sąsiedztwie - vicinity) lotniska, gdy znajduje się w kręgu nadlotniskowym, względnie wchodzi w ten krąg lub z niego wychodzi.*”. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni w § 5. 1 lit. 1) rozszerza wykorzystanie ATZ ponad tę definicję (zadania szkoleniowe), co może prowadzić do niejasności i niezgodności w interpretacji przepisów.

3. Załącznik 6 (Operacje Lotnicze):

Istnieje znaczna liczba statków powietrznych posiadających świadectwo zdatności do lotu zgodne z wymaganiami Załącznika 8, lecz nieposiadających wydanego lub zatwierdzonego świadectwa typu EASA (tzw. statki powietrzne konwencyjne). Warto zauważyć, że ich operacje są uregulowane w krajowym *Rozporządzeniu Ministra*

Infrastruktury z dnia 5 listopada 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa eksploatacji statków powietrznych, a w szczególności w Załączniku 2 do tego Rozporządzenia, znanego jako PL-6. Niestety, Rozporządzenie to pozostaje obowiązujące i niezmienione od ponad 20 lat. Powstało ono na bazie starego Załącznika 6, który to z kolei był w międzyczasie wielokrotnie zmieniany. W związku z tym istnieje wiele różnic między tymi regulacjami, a powołaną normą ICAO, co potencjalnie zagraża bezpieczeństwu lotniczemu. Niezgłaszanie tych różnic może prowadzić do ukrywania faktu istnienia przestarzałych regulacji, które nie odpowiadają normom ICAO.

W konsekwencji może to zwiększać ryzyko wystąpienia sytuacji niebezpiecznych w ruchu lotniczym.

4. Załącznik 11 (Służby Informacji Lotniczej):

Nie zgłaszamy i nie publikujemy różnic w zakresie reguł przestrzeni Klasy G ICAO (dodatek 4 do Załącznika 11 odnoszący się do normy rozdziału 2 - 2.6) w zakresie np. uzyskania zgody („uzgodnienia”) na wlot w przestrzeń tej klasy w ATZ (§ 16.1 Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni), obowiązku utrzymywania tras (dróg) w tej przestrzeni w lotach VFR bez planu lotu w przestrzeni niekontrolowanej (droga lotnicza zgodnie z normami ICAO może istnieć tylko w przestrzeni niekontrolowanej), obowiązku lądowania na lotnisku do którego prowadzi ta „trasa” (droga) itp.

Ostatnio pojawiło się wiele pomysłów, częściowo wdrożonych, na **kontrolę niekontrolowanej przestrzeni klasy G**, w formie konieczności enigmatycznego „uzgodnienia” lub „zgłoszenia” lotów zarówno załogowych, jak i bezzałogowych statków powietrznych. Wprowadzenie takich ograniczeń prowadzi do tego, że przestrzeń klasy G przestaje być klasyfikowana zgodnie z normami ICAO i staje się przestrzenią niesklasyfikowaną, co jest sprzeczne z przyjętymi standardami międzynarodowymi. Wlot do przestrzeni klasy G np. ATZ, nie może być uzależniony od uzyskania zgody lub zgłoszenia; jeśli istnieje taka potrzeba, należy korzystać z innych klas przestrzeni, albo poczekać na wdrożenie przestrzeni klasy U. Niejasne sformułowania dotyczące przestrzeni klasy G są nieudolnymi próbami obejścia istniejących reguł, co może wprowadzać niejasności i komplikacje dla pilotów oraz operatorów statków powietrznych. Polską specjalnością staje się tworzenie przestrzeni klasy „niby G”. Dlatego regulator powinien podjąć działania w celu eliminacji takich niejasnych sformułowań, aby zapewnić klarowność i spójność przepisów dotyczących przestrzeni powietrznej klasy G. Do czasu ich wyeliminowania konieczne jest zgłoszenie ich i opublikowanie jako odchylenie od norm ICAO w stosownym rozdziale AIP Polska.

5. Załącznik 15 (Służby Informacji Lotniczej):

Niezgłaszanie, a dalej niepublikowanie różnic zgodnie z normą 5.2.2 lit. c) tego załącznika jest naruszeniem Art. 38 Konwencji. Wymienione w Załączniku 15 Normy i Zalecane Metody Postępowania stosowane są razem z dokumentem Procedury Służb Żeglugi Powietrznej – Zarządzanie Informacją Lotniczą (PANS-AIM, Doc 10066), który określa strukturę AIP, a w dodatku 2 stanowi, że odstępstwa od norm, zalecanych metod postępowania i procedur ICAO podano w rozdziale muszą się znaleźć w rozdziale GEN 1.7. Dokument ten został niejako wyodrębniony z Załącznika 15, więc powinien być niezwłocznie wdrożony do polskiego porządku prawnego, niestety nie udało mi się odnaleźć go w polskiej wersji językowej, a szereg dokumentów ICAO się do niego odnosi, co wymaga pilnego wyjaśnienia. Zarówno w Polsce jak i w innych krajach, zgodnie również z ICAO DOC 8126, różnice (odstępstwa) o których mowa wyżej są opublikowane właśnie w AIP GEN 1.7. Publikowanie odmiennych zasad niż te, które są w normach ICAO w innych miejscach zbioru AIP jest bezskuteczne i narusza normy ICAO, przykładem takiego działania jest publikacja odmiennych zasad dotyczących minimalnych wysokości

lotów nad miastami. Podobnie rejony ograniczeń, zgodnie z załącznikiem 2 do PANS-AIM, Doc 10066 rozdział ENR 5.1, muszą posiadać opublikowane w AIP precyzyjne koordynaty miejsc ich obowiązywania, czego nie da pogodzić się z odesłaniem do 'granic administracyjnych miast', o których mowa w ROZPORZĄDZENIU MINISTRA INFRASTRUKTURY z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące, które są opublikowane w innych zbiorach. Analogiczne wymagania stawiają ignorowane, obowiązujące przepisy unijne.

Są to tylko najbardziej rażące przykłady naruszeń, bez przeprowadzania gruntownych analiz, o których powszechnie wiadomo od dłuższego czasu. Od dawna obserwuję zjawisko ignorowania standardów międzynarodowych na rzecz doraźnych pomysłów urzędniczych, na domiar złego skutki tych zmian nie są zgłaszane i publikowane w przewidziany Konwencją sposób. Temat psucia prawa lotniczego w ostatnich latach jest tematem na oddzielną petycję.

W związku z powyższym, wzywam Państwa do podjęcia następujących działań:

1. Przeprowadzenie audytu wewnętrznego oraz ewentualnie w PAŻP i Urzędzie Lotnictwa Cywilnego (ULC) w celu potwierdzenia naruszeń Art. 38 Konwencji Chicagowskiej i ustalenia obszaru odpowiedzialności.
2. **Niewłoczne** zgłoszenie i opublikowanie wszystkich istniejących różnic między krajowymi przepisami a normami ICAO.
3. **Wdrożenie skutecznych procedur zgłaszania zgodnie z Art. 38 Konwencji Chicagowskiej i publikacji różnic w rozdziale GEN 1.7 AIP Polska.**
4. **Egzekwowanie przestrzegania międzynarodowych zobowiązań w zakresie bezpieczeństwa lotniczego.**

Wierzę, że podjęcie powyższych działań będzie służyć nie tylko interesom bezpieczeństwa lotniczego, ale również będzie dowodem na nasze zobowiązanie do przestrzegania międzynarodowych norm lotniczych i zachowania praworządności.

Z poważaniem,

Proszę o odpowiedź tylko drogą elektroniczną. Nie wyrażam zgody na podstawie Ustawy o petycjach i Ustawie o dostępie do informacji publicznej na publikację, udostępnienia, powielenia i utrwalania danych i danej pojedynczej: imienia i nazwiska, logínu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia.