



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Piotr Ołowski

ULC-LEP-1/0230-0007/04/13

Warszawa, 2014.04. 29

Pan
Marek Kachaniak
Dyrektor Departamentu Lotnictwa

Ministerstwo Infrastruktury i Rozwoju



000000713291

Szanowny Panie Dyreltore

W załączeniu uprzejmie przesyłam projekt *rozporządzenia Ministra Infrastruktury i Rozwoju zmieniającego rozporządzenie w sprawie szczegółowych warunków wykonywania lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi* po konsultacjach publicznych, z uprzejmą prośbą o dalsze procedowanie.

Uwagę do projektu w toku konsultacji publicznych zgłosiła Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP), która dotyczyła rozszerzenia wniosku, o którym mowa w § 4 ust. 2 pkt 3 zmienianego rozporządzenia, o dodatkową informację w zakresie lotniska zapasowego w FIR Warszawa dla lotów międzynarodowych z materiałami niebezpiecznymi. Niniejszy wniosek w ocenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie znajduje uzasadnienia. Zgodnie z przepisami załącznika III rozporządzenia Rady (EWG) nr 3922/91 z dnia 16 grudnia 1991 r. w sprawie harmonizacji wymagań technicznych i procedur administracyjnych w dziedzinie lotnictwa cywilnego (Dz. Urz. L 373 z 31.12.1991, str. 4, z późn. zm.; Dz.Urz. UE Polskie wydanie specjalne, rozdz. 7, t. 1, str. 348) operator dopuszcza korzystanie jedynie z lotnisk odpowiednich dla danego typu samolotu i rodzaju zamierzonej operacji oraz określa minima operacyjne lotniska, dla każdego lotniska odlotu, docelowego i zapasowego dopuszczonego do użycia. Planując lot, ustanawia procedury wyboru lotniska docelowego lub zapasowego. Operator w operacyjnym planie lotu wskazuje, lotnisko zapasowe po starcie, na wypadek gdyby powrót na lotnisko odlotu z powodu warunków meteorologicznych lub osiągnięć technicznych okazał się niemożliwy. W stosunku do lotniska odlotu, lotnisko zapasowe po starcie m.in. musi być położone, w zasięgu dla samolotów dwusilnikowych: jednej godziny lotu z prędkością przelotową dla lotu z jednym silnikiem niepracującym określoną przez instrukcję użytkowania w locie (AFM) w normalnych warunkach bezwietrznych, na podstawie faktycznej masy startowej. Dodatkowo należy stwierdzić, że w przypadku przewożenia materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną wskazywanie we wniosku, o którym mowa w § 4 ust. 2 pkt 3 zmienianego rozporządzenia, lotniska zapasowego nie znajduje uzasadnienia z uwagi na fakt, że obowiązek planowania lotniska zapasowego nie dla każdej operacji lotniczej jest obowiązkowe.

Mając na uwadze powyższe przedłożony projekt rozporządzenia został odpowiednio uzupełniony w zakresie Oceny Skutków Regulacji.

2 *polnien*
PREZES
Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Piotr Ołowski