



RZECZPOSPOLITA POLSKA
PREZES
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

Piotr Samson

LEP-1.053.1.2024.ULC.1

Warszawa, elektroniczny czas podpisu



Szanowni Państwo

W odpowiedzi na Państwa petycję przesłaną w dniu 22 sierpnia 2023 r. w formie elektronicznej do Urzędu Miejskiego w Gliwicach, którą Urząd Lotnictwa Cywilnego, zwany dalej „ULC”, otrzymał w dniu 27 listopada 2023 r. do rozpatrzenia zgodnie z właściwością, dotyczącą podjęcia działań zmierzających do zmniejszenia uciążliwości wynikających z operacji lotniczych wykonywanych przez statki powietrzne nad dzielnicą Bojków w Gliwicach, uprzejmie informuję, co następuje.

Na wstępie należy wskazać, iż biorąc pod uwagę informacje zawarte w petycji ustalone zostało, iż nad miastem Gliwice znajduje się strefa ATZ (*Aerodrome Traffic Zone*) strefa ruchu lotniskowego wyznaczona dla lotniska w Gliwicach (EPGL).

Odnosząc się do poruszonego w petycji wątku wniosku, który miał być skierowany do ULC przez zarządzającego lotniskiem, tj. Górnośląski Akcelerator Przedsiębiorczości Rynkowej Sp. z o.o., w sprawie zmniejszenia kręgu nadlotniskowego, uprzejmie informuję, iż przedmiotowy wniosek nie wpłynął do ULC.

Natomiast w kwestii pozostałych wątków poruszonych w Państwa petycji uprzejmie wyjaśniam jak niżej.

Ad 1. Należy wskazać, iż procedury startu i lądowania opracowywane są w taki sposób, aby operacje startu wykonywane były pod wiatr. W związku z tym w przypadku, gdy

wiatr wieje z zachodu, statki powietrzne odlatujące na wschód wykonują procedurę odlotu w kierunku zachodnim z pasa 26L, a następnie nabierają wysokości po lewym kręgu do pasa 26L, po południowej stronie lotniska w Gliwicach (EPGL).

Ad 2. W myśl art. 69 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110), zwanej dalej „ustawą – Prawo lotnicze”, starty i lądowania na lotnisku mogą odbywać się wyłącznie w sposób zgodny z przepisami instrukcji operacyjnej danego lotniska, opracowanej przez zarządzającego lotniskiem w celu zapewnienia jego bezpiecznej eksploatacji. W instrukcji operacyjnej lotniska zarządzający lotniskiem, zgodnie z art. 69 ust. 3 pkt 2 ww. ustawy, określa procedury podejścia do lądowania i procedury odlotu (czyli wyznacza tzw. budowę kręgu nadlotniskowego), uwzględniające lokalne ograniczenia wynikające z przepisów o ochronie środowiska. Instrukcja operacyjna lotniska podlega zatwierdzeniu przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, zwanego dalej „Prezesem Urzędu”, po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego. Loty po kręgu nadlotniskowym to loty w ramach procedur podejścia do lądowania i odlotu.

Wysokości lotów nad miejscowościami reguluje rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. poz. 617), wydane na podstawie art. 119 ust. 4 pkt 1 ustawy – Prawo lotnicze, zwane dalej „rozporządzeniem”.

Zgodnie z ostatnimi dostępnymi danymi zawartymi na stronie internetowej GUS, populacja miasta Gliwice wynosi 171 023 mieszkańców.

W myśl przepisów § 3 ust. 1 pkt 2 lit. c rozporządzenia w polskiej przestrzeni powietrznej obowiązuje zakaz wykonywania lotów nad obszarami miast w ich granicach administracyjnych o liczbie mieszkańców powyżej 100 000 na wysokości mniejszej niż 1500 metrów nad poziomem terenu.

Jednocześnie należy zauważyć, że powyższego zakazu nie stosuje się m.in. do lotów, o których mowa w § 5 ust. 1 pkt 3 rozporządzenia, tj. wykonywanych zgodnie z procedurami podejścia do lądowania i odlotu, określonymi w instrukcjach operacyjnych lotnisk i lądowisk wpisanych do ewidencji lądowisk, położonych wewnątrz tych stref.

Zapisy zamieszczone w instrukcji operacyjnej lotniska w Gliwicach (EPGL) wskazują, że dla statków powietrznych wykonujących operacje lotnicze na drodze startowej o nawierzchni sztucznej (08R-26L) zaleca się wykonywanie kręgów nadlotniskowych po południowej stronie lotniska, na wysokości 1000 ft (około 300 m). Należy wskazać, że lewy krąg nadlotniskowy pasa 26L przebiega nad dzielnicą Bojków w Gliwicach. W związku z

powyższym, po analizie lokalizacji dzielnicy Bojków w Gliwicach oraz zapisów instrukcji operacyjnej lotniska należy stwierdzić, że wykonywane przez statki powietrzne kręgi nadlotniskowe są poprawne i zgodne z przepisami instrukcji operacyjnej lotniska w Gliwicach (EPGL), a tym samym zgodne z obowiązującym prawem.

Niemniej jednak uprzejmie informuję, iż ULC zwróci się do zarządzającego lotniskiem w Gliwicach (EPGL) z zapytaniem o możliwości zmiany postanowień instrukcji operacyjnej lotniska w szczególności w zakresie budowy kręgu nadlotniskowego.

Ad 3. Uprzejmie informuję, że do prawidłowego i rzetelnego rozpatrzenia sprawy niezbędne jest wskazanie informacji pozwalających na identyfikację statku powietrznego, na którym wykonywane były opisane loty (m.in. znaków rozpoznawczych statku powietrznego). Bez wskazania wyżej wymienionych informacji ULC nie ma możliwości dokładnego i wyczerpującego zbadania sprawy i dokonania oceny, czy doszło do naruszenia przepisów, a jeżeli tak, kto dopuścił się przedmiotowego naruszenia. Dopiero po uzyskaniu informacji w zakresie znaków rozpoznawczych będzie można sprawdzić, czy statek powietrzny posiada stosowne świadectwo zdatności do lotu oraz świadectwo zdatności w zakresie hałasu, a także ustalić jego właściciela oraz użytkownika.

Ponadto wyjaśniam, że zgodnie z art. 21 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze: „Do kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w ustawie – Prawo lotnicze, innych ustawach oraz umowach międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.”. Natomiast w myśl art. 21 ust. 2 ustawy – Prawo lotnicze: „Do zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie i w ustawie z dnia 5 sierpnia 2022 r. o transporcie materiałów niebezpiecznych drogą powietrzną (Dz. U. poz. 1715), oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych (...)”.

Należy zarazem zauważyć, że kontrola podmiotów korzystających ze środowiska w zakresie przestrzegania przepisów o ochronie przed hałasem, polegającej na zapewnieniu jak najlepszego stanu akustycznego środowiska, należy do zadań Inspekcji Ochrony Środowiska, o czym stanowi art. 2 ust. 1 pkt 1 lit. a ustawy z dnia 20 lipca 1991 r. o Inspekcji Ochrony Środowiska (Dz. U. z 2023 r. poz. 824, 1195 i 1719) w zw. z art. 112 ustawy z dnia 27 kwietnia 2001 r. – Prawo ochrony środowiska (Dz. U. z 2024 poz. 54), zwanej dalej „ustawą – Prawo ochrony środowiska”.

W myśl art. 376 ustawy – Prawo ochrony środowiska organami ochrony środowiska, z zastrzeżeniem art. 377, są wójt, burmistrz lub prezydent miasta, starosta, sejmik województwa, marszałek województwa, wojewoda, minister właściwy do spraw klimatu, Generalny Dyrektor Ochrony Środowiska, regionalny dyrektor ochrony środowiska.

Wśród organów tych nie ma Prezesa Urzędu, zatem nie jest on właściwy w przedmiocie spraw dotyczących ochrony środowiska, w tym hałasu związanego z przelotami samolotu wykonującego operacje lotnicze z lotniska w Gliwicach (EPGL).

Biorąc pod uwagę brzmienie § 3 ust. 1 pkt 61 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 10 września 2019 r. w sprawie przedsięwzięć mogących znacząco oddziaływać na środowisko (Dz. U. poz. 1839 oraz z 2022 r. poz. 1071), lotniska inne niż te o podstawowej długości drogi startowej nie mniejszej niż 2100 m lub lądowiska zalicza się do przedsięwzięć mogących potencjalnie znacząco oddziaływać na środowisko. Należy wskazać, że na lotnisku w Gliwicach (EPGL) znajdują się trzy drogi startowe, których długości wynoszą odpowiednio: droga startowa DS 1 o nawierzchni sztucznej o długości 900 m, droga startowa DS 2 o nawierzchni naturalnej o długości 680 m oraz droga startowa DS 3 o nawierzchni naturalnej o długości 700 m.

W takim przypadku zastosowanie znajduje art. 378 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, który stanowi, iż „organem ochrony środowiska właściwym w sprawach, o których mowa w art. 115a ust. 1, art. 149 ust. 1, art. 150, art. 152 ust. 1, art. 154 ust. 1, art. 178, art. 183, art. 237 i art. 362 ust. 1-3” jest starosta.

Uwzględniając zatem art. 376 pkt 2, art. 378 ust. 1 i art. 379 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, organem ochrony środowiska właściwym w zakresie kontroli przestrzegania i stosowania przepisów o ochronie środowiska w tym przed hałasem generowanym przez samoloty wykonujące operacje lotnicze z lotniska w Gliwicach (EPGL) jest Starosta Gliwicki, który wyposażony jest w odpowiednie narzędzia administracyjno-prawne do podejmowania działań w przypadku negatywnego jego oddziaływania na środowisko. Starosta może m.in., zgodnie z art. 362 ust. 1 ustawy – Prawo ochrony środowiska, w drodze decyzji, nałożyć obowiązek ograniczenia oddziaływania na środowisko lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego. Natomiast art. 362 ust. 2 ustawy – Prawo ochrony środowiska stanowi, iż w decyzji, o której mowa w ust. 1, organ ochrony środowiska może określić: zakres ograniczenia oddziaływania na środowisko lub stan, do jakiego ma zostać przywrócone środowisko, czynności zmierzające do ograniczenia oddziaływania na środowisko lub przywrócenia środowiska do stanu właściwego, termin wykonania obowiązku.

Jak zostało wykazane powyżej organem ochrony środowiska tzn. organem powołanym do wykonywania zadań publicznych z zakresu ochrony środowiska w przypadku lotniska w Gliwicach (EPGL) jest Starosta Gliwicki, który będąc wyposażonym w odpowiednie środki administracyjno-prawne może przeciwdziałać ewentualnym naruszeniom podmiotów korzystających ze środowiska.

Ad 4. Lotnisko w Gliwicach (EPGL) jest lotniskiem publicznym niepodlegającym certyfikacji, w związku z czym jest otwarte dla wszystkich statków powietrznych w terminach i godzinach ustalonych przez zarządzającego tym lotniskiem, podanych do publicznej wiadomości. Jednocześnie należy wskazać, że Prezes Urzędu nie może ograniczyć ruchu na lotnisku, za wyjątkiem sytuacji, gdyby eksploatacja lotniska rażąco naruszała obowiązujące przepisy prawa, a taka sytuacja na dzień dzisiejszy nie ma miejsca.

Ad 5. Zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze: „Polska przestrzeń powietrzna jest dostępna na równych prawach dla wszystkich jej użytkowników, a swoboda lotów w niej cywilnych statków powietrznych może być ograniczona wyłącznie na podstawie wyraźnego upoważnienia Prawa lotniczego, przy zachowaniu przepisów innych ustaw i wiążących Rzeczpospolitą Polską umów międzynarodowych, w tym uchwał organizacji międzynarodowych.”.

Do ograniczeń swobody lotów, o której mowa w art. 119 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze, należy w pierwszej kolejności zaliczyć te wynikające ze struktury polskiej przestrzeni powietrznej, jej podziału, a także stref zakazanych lub ograniczonych wprowadzających stale albo czasowo zakazy wykonywania lotów. Kompleksowa regulacja zagadnień z zakresu żeglugi powietrznej znajduje się w dziale VI ustawy – Prawo lotnicze, aktach wykonawczych wydanych na podstawie przepisów upoważniających znajdujących się w wyżej wymienionej ustawie oraz na podstawie przepisów międzynarodowych, na które składają się przepisy prawa Unii Europejskiej, czy przepisy Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO). Mając na uwadze powyższe oraz m.in. odpowiedź udzieloną ad pkt 4, Prezes Urzędu nie może ograniczyć ruchu na lotnisku, za wyjątkiem sytuacji, gdyby eksploatacja lotniska rażąco naruszała obowiązujące przepisy prawa.

Ad 6. Uprzejmie informuję, że wymieniony w petycji statek powietrzny o znakach rozpoznawczych D-FLLY nie został zgłoszony Prezesowi Urzędu na pobyt stały w Rzeczypospolitej Polskiej.

Jednocześnie należy wskazać, że znak przynależności państwowej „D” znajdujący się w znaku rozpoznawczym D-FLLY statku powietrznego oznacza, iż jest on wpisany do rejestru cywilnych statków powietrznych prowadzonego przez niemiecki nadzór lotniczy. Uprzejmie przekazuję, że zgodnie z otrzymanymi od organu nadzoru niemieckiego informacjami statek powietrzny o znakach rozpoznawczych D-FLLY posiada stosowny certyfikat w zakresie hałasu.

Odnosnie do problemu dotyczącego generowania przez przedmiotowy statek powietrzny hałasu wskazuję, że wyjaśnienia w tym zakresie zostały udzielone w odpowiedzi ad pkt 3, natomiast w kwestii ograniczania ruchu na lotnisku, wyjaśnienia zostały przedstawione w odpowiedzi udzielonej ad pkt 4.

Ad 7. Uprzejmie wskazuję, iż na lotnisku w Gliwicach (EPGL) działalność szkoleniową prowadzą organizacje szkolenia lotniczego, tj. Aeroklub Gliwicki, Air4 oraz Akademicki Ośrodek Szkolenia Lotniczego Politechniki Śląskiej. Należy dostrzec, że loty szkoleniowe realizowane są zgodnie z zasadami opisanymi w instrukcji operacyjnej lotniska w Gliwicach (EPGL) i procedurami opracowanymi przez ww. organizacje. Tym samym brak jest podstaw do ograniczania swobody korzystania przez statki powietrzne, w tym organizacje szkoleniowe, z przestrzeni powietrznej znajdującej się nad miejscowością Gliwice.

Ad 8. Uprzejmie informuję, iż loty statków powietrznych w porze nocnej odbywają się zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej lotniska w Gliwicach (EPGL). Nie ma zatem podstaw prawnych do ograniczania swobody korzystania przez statki powietrzne z przestrzeni powietrznej znajdującej się nad miejscowością w Gliwicach.

Ad 9. Vide odpowiedź do pkt 4.

Ad 10. Kwestie wyposażenia statków powietrznych w transponder są określone w przepisie SERA.6005 lit. b załącznika do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiającego wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej oraz zmieniającego rozporządzenie wykonawcze (WE) nr 1035/2011 oraz rozporządzenia (WE) nr 1265/2007, (WE) nr 1794/2006, (WE) nr 730/2006, (WE) nr 1033/2006 i (UE) nr 255/2010

(Dz. Urz. UE L 281 z 13.10.2012 r., str. 1 z późn. zm.¹), zgodnie z którym wszystkie statki powietrzne wykonujące loty w przestrzeni powietrznej wyznaczonej przez właściwy organ jako strefa obowiązkowego używania transpondera TMZ (*Transponder Mandatory Zone*) są wyposażone w działające transpondery wtórne (SSR) zdolne do działania w Mode A i C lub w Mode S, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej. Z uwagi na fakt, że właściwy organ – w tym przypadku Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – nie wyznaczył strefy TMZ nad lotniskiem Gliwice (EPGL), statki powietrzne w trakcie wykonywania operacji lotniczych nad miastem Gliwice nie mają obowiązku posiadania i używania transpondera.

Przyjmując powyższe, na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2004 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), uprzejmie informuję, że po rozpatrzeniu przedmiotowej petycji, w zakresie spraw pozostających we właściwości Prezesa Urzędu, petycja nie została uwzględniona.

Wskazuję, że zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy z dnia 11 lipca 2004 r. o petycjach, sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

W załączeniu przesyłam informacje, o których mowa w art. 13 ust. 1 i 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, s. 1, z późn. zm.²).

Z poważaniem

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

(pismo zostało wydane w postaci elektronicznej
i opatrzone kwalifikowanym podpisem elektronicznym)

Załącznik: klauzula informacyjna RODO

¹ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 63 z 06.03.2015 r., str. 1, Dz. Urz. UE L 196 z 21.07.2016 r., str. 3, Dz. Urz. UE L 124 z 17.05.2017 r., str. 35, Dz. Urz. UE L 104 z 03.04.2020 r., str. 1, Dz. Urz. UE L 259 z 10.08.2020 r., str. 12, Dz. Urz. UE L 205 z 29.06.2020 r., str. 14, Dz. Urz. UE L 139 z 23.04.2021 r., str. 187 oraz Dz. Urz. UE L 228 z 15.09.2023 r., str. 73.

² Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018 str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

W związku z realizacją obowiązku informacyjnego, o którym mowa w art. 13 ust. 1 i ust. 2 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 2016/679 z dnia 27 kwietnia 2016 r. w sprawie ochrony osób fizycznych w związku z przetwarzaniem danych osobowych i w sprawie swobodnego przepływu takich danych oraz uchylenia dyrektywy 95/46/WE (ogólne rozporządzenie o ochronie danych) (Dz. Urz. UE L 119 z 04.05.2016, str. 1, z późn. zm.¹⁾) zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2016/679”, a także w związku z art. 5 ust. 1 pkt a i ust. 2 ww. rozporządzenia, informuję że:

1. Administratorem Pani/Pana danych osobowych jest Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego z siedzibą w Warszawie (02-247) przy ul. Marcina Flisa 2, tel. +48225207200, adres e-mail: kancelaria@ulc.gov.pl.
2. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wyznaczył Inspektora Ochrony Danych, z którym Pani/Pan może się skontaktować w każdej sprawie dotyczącej przetwarzania Pani/Pana danych poprzez wysłanie wiadomości na adres e-mail: daneosobowe@ulc.gov.pl lub listownie na podany powyżej adres z dopiskiem „Inspektor Ochrony Danych”.
3. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego przetwarza Pani/Pana dane w celu rozpatrzenia petycji dotyczącej spraw pozostających w kompetencji Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zgodnie z art. 21 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110).
4. Podstawą prawną przetwarzania Pani/Pana danych osobowych jest art. 6 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 2016/679 oraz art. 21 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.
5. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie zamierza przekazywać Pani/Pana danych osobowych do państw trzecich oraz organizacji międzynarodowych.
6. Pani/Pana dane osobowe będą przechowywane w ULC przez okres 6 lat, a następnie – w przypadkach, w których wymagają tego przepisy ustawy z dnia 14 lipca 1983 r. o narodowym zasobie archiwalnym i archiwach (Dz. U. z 2020 r. poz. 164), przez czas określony w tych przepisach.
7. W związku z przetwarzaniem danych osobowych, przysługuje Pani/Panu prawo do żądania od administratora:
 - a. dostępu do Pani/Pana danych osobowych,
 - b. sprostowania Pani/Pana danych osobowych,
 - c. usunięcia Pani/Pana danych osobowych,
 - d. ograniczenia przetwarzania Pani/Pana danych osobowych, które nie będzie miało wpływu na postępowanie,
 - e. wniesienia sprzeciwu wobec przetwarzania Pani/Pana danych osobowych.

¹⁾ Zmiany wymienionego rozporządzenia zostały ogłoszone w Dz. Urz. UE L 127 z 23.05.2018 str. 2 oraz Dz. Urz. UE L 74 z 04.03.2021, str. 35.

8. Przysługuje Pani/Panu prawo do wniesienia skargi do organu nadzorczego, którym jest Prezes Urzędu Ochrony Danych Osobowych z siedzibą w Warszawie (00-193) przy ul. Stawki 2.
9. Podanie danych osobowych jest dobrowolne.
10. Przekazane przez Panią/Pana dane osobowe nie będą służyć do przetwarzania polegającego na zautomatyzowanym podejmowaniu decyzji, w tym profilowaniu.