



Warszawa, elektroniczny czas podpisu

RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

*Piotr Samson*

LEP-1.053.2.2024.ULC.2



Szanowni Państwo

W odpowiedzi na Państwa pismo z dnia 6 grudnia 2023 r., w sprawie uciążliwych przelotów awionetek i helikopterów nad Saską Kępą, otrzymane przez Urząd Lotnictwa Cywilnego w dniu 5 stycznia 2024 r.:

- 1) skierowane do Pana Tomasza Kucharskiego - Burmistrza Dzielnicy Praga Południe m.st. Warszawy (znak: UD-VI-WOD.RD.0003.401.2023.KZA);
- 2) przekazane pismem z dnia 15 grudnia 2023 r. przez Urząd, o którym mowa w pkt 1, do Pani Doroty Jedynak – Dyrektora Biura Ochrony Środowiska Urzędu m. st. Warszawy (znak: UD-VI-WOD.RD.0003.401.2023.KZA (2.MWO.UD-VI-WOŚ));
- 3) przekazane pismem z dnia 29 grudnia 2023 r. przez Prezydenta Miasta Stołecznego Warszawy (znak: OŚ-I.1511.6.2023.KHA) do Pana Piotra Samsona – Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (doręczonym adresatowi w dniu 5 stycznia 2024 r.)

uprzejmie informuję, co następuje.

W nawiązaniu do pisma Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (zwanego dalej „Prezesem Urzędu”), znak: LEP-1.053.2.2024.ULC.1, przekazanego w dniu 12 stycznia 2024 r. na adres elektroniczny podany w Państwa piśmie z dnia 6 grudnia 2023 r., na które Prezes Urzędu nie otrzymał odpowiedzi, uprzejmie wyjaśniam, że przedmiotowa sprawa została zakwalifikowana jako sprawa rozpatrywana zgodnie z przepisami ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870).

Stanowisko Prezesa Urzędu do kwestii przedstawionych w Państwa piśmie powołanym na wstępie, przedstawiono poniżej.

### **Ad 1. Czy możliwe jest przesunięcie trasy dolotu do Babic na tor ZULU-PAPA-MIKE-KILO ?**

Na wstępie należy zauważyć, że zgodnie z art. 119 ust. 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110), zwanej dalej „ustawą – 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 wyłączenie 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).

Jednocześnie wyjaśnić należy, 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 (...)

Dodatkowo na uwagę zasługuje fakt, że w myśl art. 69 ust. 1 ustawy – 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, po uzgodnieniu z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego.

W tym miejscu należy nadmienić, że w myśl art. 3 ust. 1 ustawy o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz. U. z 2024 r. poz. 78) to Agencja zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej przez wykonywanie funkcji instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej, zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego zgodnie z odpowiednimi przepisami prawa Unii Europejskiej, umowami międzynarodowymi oraz przepisami krajowymi.

W związku z powyższym ustalanie tras dolotowych i odlotowych do lotnisk należy co do zasady do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, zwanej dalej „PAŻP”, która takie decyzje podejmuje po dokonaniu uzgodnień ze stroną społeczną, środowiskiem lotniczym oraz pod nadzorem Prezesa Urzędu.

Odnosząc się zatem do Państwa pytania o możliwość przesunięcia „trasy dolotu do Babic na tor ZULU-PAPA-MIKE-KILO” oraz uwzględniając powyższe należy zauważyć, że aktualny przebieg trasy do/z lotniska Warszawa-Babice obowiązuje od 7 września 2023 r. Przebieg ten jest kompromisem pomiędzy stronami biorącymi udział w negocjacjach (strona społeczna oraz środowisko lotnicze) z udziałem PAŻP, której stanowisko co do przebiegu przedmiotowej trasy było bardzo istotne ze względów wykonywanych operacji lotniczych w obrębie Warszawy, a szczególnie w strefie Lotniska Chopina w Warszawie. Informacja o

przebiegu tej trasy została opublikowana w Zbiorze Informacji Lotniczych AIP Polska pod nr AIP-VFR-AD 4 EPBC 5-0 w dniu 7 września 2023 r.

Zaproponowane przez Państwa przesunięcie trasy do/z lotniska Warszawa-Babice przez punkty ZULU-PAPA-MIKE-KILO wymagałoby ponownej szczegółowej analizy przez PAŻP oraz uzgodnień strony społecznej ze środowiskiem lotniczym.

**Ad 2. Kiedy zacznie być egzekwowana wysokość i prawidłowy tor lotu? Ile kar dla pilotów na tej trasie przyznano w 2023 za nieprzestrzeganie wysokości?**

Należy mieć na uwadze, że jeżeli loty statków powietrznych wykonywane są z naruszeniem przepisów dotyczących wysokości na jakiej powinny być wykonywane, czy też z naruszeniem innych przepisów albo przez osoby nieposiadające odpowiednich kwalifikacji, Prezes Urzędu będzie mógł podjąć odpowiednie działania nadzorcze, ale tylko w sytuacji kiedy zostanie ustalony podmiot albo osoba naruszająca te przepisy.

W przypadku zatem zaobserwowania wykonywania operacji lotniczych, o których mowa w Państwa petycji, konieczne jest przekazanie do Urzędu Lotnictwa Cywilnego informacji dotyczącej, kiedy zaobserwowano lot (data, godzina) i w jakim dokładnie miejscu oraz, jeśli ustalono, przekazanie także znaków rozpoznawczych statku powietrznego. Należy mieć bowiem na uwadze, że cechą charakterystyczną cywilnego statku powietrznego umożliwiającą jego precyzyjną identyfikację jest znak rozpoznawczy, składający się z kilku liter, z czego dwie pierwsze to „SP-...”, w przypadku statków powietrznych o polskiej przynależności państwowej. Bez przekazania informacji o znakach rozpoznawczych statku powietrznego wykonującego daną operację lotniczą Urząd Lotnictwa Cywilnego nie może, na podstawie samego tylko wskazania, że statek powietrzny wykonywał lot, zidentyfikować jego użytkownika. Pożądanym byłoby przekazanie materiału filmowego, zawierającego nagranie statku powietrznego wykonującego lot (najlepiej z perspektywy ujmującej w kadrze także teren, dzięki czemu możliwa byłaby także analiza wysokości lotu statku powietrznego). Bez pozyskania wymienionych informacji Urząd Lotnictwa Cywilnego nie jest w stanie dokładnie i wyczerpująco zbadać sprawy, ocenić czy doszło do naruszenia przepisów, a tym bardziej podjąć w stosunku do pilota odpowiednich kroków w kierunku wyciągnięcia konsekwencji.

Ponadto, 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.

Jednocześnie należy nadmienić, że Prezes Urzędu, przy dokonywaniu w ramach swoich kompetencji ustaleń podczas czynności wyjaśniających, nie może opierać się na informacjach pozyskanych z aplikacji dostępnej za pośrednictwem strony internetowej <https://www.flightradar24.com>, ponieważ nie jest ona dla organu administracji publicznej narzędziem miarodajnym i wiarygodnym. Na przedmiotowej stronie internetowej znajduje się informacja odnośnie nieodzwierciedlenia faktycznej pozycji statku powietrznego w przypadku, gdy nie jest on wyposażony w transponder z systemem ADS-B OUT, który systemowo powiązany jest z przekazywaniem informacji o pozycji według zamontowanego odbiornika GPS. W sytuacji gdy statek powietrzny nie jest wyposażony w taki transponder, dane uzyskane z ww. strony internetowej nie mogą być podstawą do uznania, że lot statku powietrznego odbył się niezgodnie z obowiązującymi przepisami.

Niezależnie od powyższego warto zarazem dostrzec, że w przypadku ewentualnych naruszeń prawa lotniczego (m.in. ww. przepisów ustawy – Prawo lotnicze) skutkujących odpowiedzialnością karną Prezes Urzędu nie jest uprawniony do prowadzenia postępowań przygotowawczych. Zgodnie z art. 325a ustawy z dnia 6 czerwca 1997 r. – Kodeks postępowania karnego (Dz. U. z 2024 r. poz. 37) dochodzenie prowadzi Policja lub organy, o których mowa w art. 312, chyba że prowadzi je prokurator. Prezes Urzędu nie został wskazany ani w art. 312 ww. ustawy ani w § 1 i 2 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości z dnia 22 września 2015 r. w sprawie organów uprawnionych obok Policji do prowadzenia dochodzeń oraz organów uprawnionych do wnoszenia i popierania oskarżenia przed sądem pierwszej instancji w sprawach, w których prowadzono dochodzenie, jak również zakresu spraw zleconych tym organom (Dz. U. z 2018 r. poz. 522). Zatem w przypadku naruszeń prawa lotniczego skutkujących odpowiedzialnością karną organami właściwymi do prowadzenia dochodzenia są Policja i prokurator. Tylko organy ścigania mają kompetencje do oceny czy popełniony czyn wypełnia znamiona czynu zabronionego.

Warto w tym miejscu dodać, że w ramach przyznanych kompetencji Prezes Urzędu rozpatruje oraz załatwia skargi i wnioski, o których mowa w dziale VIII ustawy z dnia 14 czerwca 1960 r. – Kodeks postępowania administracyjnego (Dz. U. z 2023 poz. 775 i 803), również w zakresie przestrzegania określonych wysokości podczas wykonywania operacji lotniczych.

Jednak należy zauważyć, że postępowanie skargowe, o którym mowa wyżej, nie kończy się władczym rozstrzygnięciem stanowiącym merytoryczne rozpatrzenie zarzutów

skargi, ale zawiadomieniem o sposobie jej załatwienia. Zawiadomienie zawiera jedynie informacje o czynnościach wewnętrznych organu załatwiającego skargę i ich rezultatach.

W kontekście powyższego na uwagę zasługuje fakt, że każde zawiadomienie czy też skarga są przedmiotem wnikliwej analizy, także w kontekście zasadności przeprowadzenia z urzędu czynności kontrolnych w zakresie wykonywanych operacji lotniczych. W każdej sprawie Prezes Urzędu przeprowadza postępowania wyjaśniające zmierzające do ustalenia potencjalnego naruszenia przepisów prawa lotniczego. Jeśli w wyniku tego postępowania występują przesłanki wskazujące na naruszenie przepisów prawnych, Prezes Urzędu występuje do właściwych organów, o których wspomniano powyżej, z zawiadomieniem o podejrzeniu popełnienia czynu zabronionego.

W kontekście Państwa pytania dotyczącego „egzekwowania wysokości i prawidłowości toru lotu” należy dostrzec, że obowiązujące przepisy dotyczące prawa lotniczego nie przewidują kar administracyjnych oraz ich egzekwowania w zakresie prawidłowości wykonywania operacji lotniczych. W tym przedmiocie taką funkcję spełniają przepisy karne, przewidujące karę grzywny (art. 210 ust. 1 ustawy – Prawo lotnicze), karę pozbawienia wolności (art. 212 ust. 1 pkt 1 lit a ustawy – Prawo lotnicze) albo karę grzywny, ograniczenia wolności lub pozbawienia wolności (art. 212 ust. 3 ustawy – Prawo lotnicze), orzekane przez właściwe sądy.

Biorąc pod uwagę powyższe, Prezes Urzędu nie posiada wiedzy „ile kar dla pilotów na tej trasie przyznano w 2023 za nieprzestrzeganie wysokości”.

### **Ad 3. Kiedy zaczną być wymagane transpondery dla wszystkich samolotów?**

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.<sup>1</sup>), zgodnie z którym wszystkie statki

<sup>1</sup> 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, Dz. Urz. UE L 228 z 15.09.2023 r., str. 73 oraz Dz. Urz. UE L z 26.01.2024 r., str. 1.

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 modach A i C lub w modzie S, chyba że alternatywne przepisy określone przez instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej dla tej konkretnej przestrzeni powietrznej stanowią inaczej.

Wychodząc naprzeciw oczekiwaniom mieszkańców Warszawy, służby ruchu lotniczego podjęły decyzję o wprowadzeniu strefy TMZ (zgodnie z zatwierdzoną przez Prezesa Urzędu zmianą w systemie funkcjonalnym ATM (*Air Traffic Management*)), tj. obowiązkowego posiadania transpondera przez statki powietrzne, które będą wykonywać operacje lotnicze w tej strefie, strefa ta obejmuje także przestrzeń w której wykonywane są loty do/z lotniska Warszawa-Babice. Należy wskazać, że wprowadzenie ww. strefy TMZ jest propozycją mającą na celu skuteczniejszą identyfikację przez PAŻP przypadków nieprzestrzegania przepisów tak w zakresie wysokości, jak i trasy wykonywania lotów. Ponadto kształt tej strefy został poddany konsultacjom ze środowiskiem lotniczym. Wprowadzenie strefy TMZ, o której mowa powyżej, nastąpi 18 kwietnia 2024 r.

#### **Ad 4. Czy firma Sky Poland nielegalnie lata nad Saską Kępą? Jaka jest skala tego zjawiska?**

Odnosząc się do powyższego pytania należy wyjaśnić, że zadaniem Prezesa Urzędu jest wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego określonych w ustawie oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych. W ramach tak określonych kompetencji Prezes Urzędu posiada więc prawo wydawania władczych rozstrzygnięć w sprawach indywidualnych, jak również podejmowania działań nadzorczych wobec podlegających nadzorowi Prezesa Urzędu podmiotów, w tym kontrolowania przepisów oraz decyzji z zakresu lotnictwa cywilnego. W każdej sprawie Prezes Urzędu przeprowadza więc postępowanie wyjaśniające zmierzające do ustalenia potencjalnego naruszenia przepisów prawa lotniczego (co zostało wyjaśnione w ad 2). W przypadku zaistnienia podejrzenia popełnienia czynu zabronionego Prezes Urzędu kieruje stosowne zawiadomienie do organów ścigania.

W związku z powyższym, każdy lot musi być rozpatrywany indywidualnie – nie można bowiem z góry założyć, że ww. firma lata nielegalnie.

Przyjmując powyższe, na podstawie art. 13 ustawy z dnia 11 lipca 2004 r. o petycjach, uprzejmie informuję, że po rozpatrzeniu Państwa petycji, w zakresie spraw pozostających we właściwości Prezesa Urzędu, petycja w całości nie mogła być 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.

Z poważaniem

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

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