

, 1 października 2026 r.

Minister Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6
00-928 Warszawa

PETYCJA

w sprawie zastąpienia świadectwa operatora tankowania statków powietrznych wymaganiami dotyczącymi organizacji tankowania

Na podstawie art. 2 ust. 1 i ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, działając w interesie publicznym, wnoszę o podjęcie prac legislacyjnych zmierzających do:

1. Uchylenia art. 95f ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze.
2. Uchylenia art. 104 ust. 1 pkt 6 ustawy – Prawo lotnicze, z równoczesnym ustanowieniem odpowiedniej podstawy ustawowej dla nowych wymagań dotyczących organizacji tankowania.
3. Usunięcia z rozporządzenia Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 3 czerwca 2013 r. w sprawie świadectw kwalifikacji przepisów dotyczących świadectwa operatora tankowania statków powietrznych, w szczególności § 1 ust. 1 pkt 6, § 2, § 12 ust. 4 oraz załącznika nr 1.
4. Zastąpienia odrębnego świadectwa wydawanego pracownikowi przez pracodawcę wymaganiami dotyczącymi organizacji procesu tankowania, udokumentowanego szkolenia, oceny kompetencji oraz dopuszczania personelu do wykonywania określonych zadań.
5. Objęcia proporcjonalnymi wymaganiami krajowymi organizacji tankowania na lotniskach pozostających poza zakresem szczegółowych przepisów Unii Europejskiej dotyczących lotnisk i obsługi naziemnej, niezależnie od masy startowej obsługiwanych statków powietrznych.
6. Skierowania nowych wymagań do podmiotów mających rzeczywisty wpływ na bezpieczeństwo tankowania, przede wszystkim podmiotu wykonującego tankowanie oraz zarządzającego lotniskiem, z uwzględnieniem obowiązków operatora statku powietrznego.
7. Oparcia wymagań dotyczących szkolenia personelu na zakresie wykonywanych zadań, ocenie kompetencji i analizie ryzyka, zamiast uzależniania obowiązku posiadania świadectwa od masy startowej statku powietrznego i narzucania jednakowej liczby operacji szkoleniowych.

8. Uwzględnienia w nowych przepisach samodzielnego tankowania przez pilota oraz korzystania z instalacji samoobsługowych, bez nakładania na takie czynności obowiązku tworzenia rozbudowanego systemu zarządzania właściwego dla komercyjnej organizacji obsługi naziemnej.
9. Określenia terminu wejścia w życie nowych wymagań krajowych oraz uchylecia dotychczasowego obowiązku posiadania świadectwa najpóźniej na dzień 27 marca 2028 r., z zapewnieniem ciągłości wymagań bezpieczeństwa.

UZASADNIENIE

1. Odrębne świadectwo pracownika nie zastępuje odpowiedzialności za organizację tankowania

Art. 95f ust. 1 Prawa lotniczego uzależnia wykonywanie czynności tankowania statków powietrznych o maksymalnej masie startowej przekraczającej 10 000 kg od posiadania świadectwa operatora tankowania statków powietrznych.

Zgodnie z art. 95f ust. 2 świadectwo wydaje kandydatowi jego pracodawca po przeszkoleniu. Nie jest to dokument wydawany przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego ani wynik zewnętrznej, niezależnej weryfikacji kwalifikacji.

Pracodawca organizuje szkolenie, zapewnia udział instruktora, weryfikuje przygotowanie pracownika i wydaje świadectwo. Konstrukcja ta formalizuje zatem proces, który w proponowanym modelu również powinien pozostawać obowiązkiem organizacji: przygotowanie pracownika do określonych zadań i dopuszczenie go do samodzielnej pracy po wykazaniu kompetencji.

Sam fakt prowadzenia szkolenia i oceny przez pracodawcę nie świadczy o nieskuteczności tego procesu. Powstaje jednak pytanie, jaką dodatkową korzyść dla bezpieczeństwa zapewnia odrębne świadectwo o państwowo określonym wzorze, skoro wydaje je ten sam podmiot, który szkoli i dopuszcza pracownika do pracy.

Przedmiotem petycji nie jest zniesienie obowiązku szkolenia ani dokumentowania kompetencji. Jest nim zastąpienie odrębnego świadectwa wymaganiami dotyczącymi organizacji procesu, szkolenia, oceny kompetencji i udokumentowanego dopuszczenia do wykonywania konkretnych zadań.

2. Bezpieczeństwo tankowania zależy od całego procesu

Osoba obsługująca urządzenie tankujące jest jednym z uczestników procesu. Bezpieczeństwo zależy również od decyzji organizacyjnych i technicznych, na które pracownik wykonujący tankowanie nie zawsze ma wpływ.

Dotyczy to w szczególności:

- magazynowania paliwa oraz kontroli jego jakości;
- doboru, utrzymania i przeglądów cystern, dystrybutorów, instalacji hydrantowych, filtrów oraz urządzeń kontrolno-pomiarowych;
- przyjmowania zamówienia i potwierdzania rodzaju oraz ilości paliwa;
- przekazywania informacji między operatorem statku powietrznego, załogą, agentem obsługi naziemnej i dostawcą paliwa;
- organizacji tankowania z pasażerami na pokładzie;
- ruchu pojazdów i zabezpieczenia miejsca tankowania;
- postępowania w przypadku wycieku, pożaru, burzy, awarii urządzeń lub uszkodzenia statku powietrznego;
- raportowania zdarzeń i niezgodności;
- nadzoru nad personelem i wykonywaniem procedur.

Świadectwo pracownika może dokumentować spełnienie określonych wymagań szkoleniowych, lecz samo nie zapewnia prawidłowego funkcjonowania tych elementów.

Nie twierdzę, że obecnie organizacje nie podlegają żadnym obowiązkom. Wskazuję natomiast, że odrębny krajowy system świadectw powinien zostać oceniony pod kątem jego przydatności i spójności z wymaganiami organizacyjnymi. Należy ustalić, czy nie powieli on obowiązków, które można skuteczniej realizować i nadzorować w ramach odpowiedzialności podmiotu wykonującego tankowanie.

3. Liczba 50 tankowań nie potwierdza sama w sobie osiągnięcia kompetencji

Pkt 1.2.1 załącznika nr 1 do rozporządzenia w sprawie świadectw kwalifikacji wymaga, aby kandydat wykazał odbycie pod nadzorem instruktora szkolenia obejmującego 50 tankowań statków powietrznych.

Liczba wykonanych operacji może być jednym ze wskaźników doświadczenia. Nie zastępuje jednak oceny, czy pracownik potrafi bezpiecznie wykonywać zadania powierzone mu w konkretnej organizacji.

Wykonanie 50 podobnych tankowań jednego typu statku powietrznego, tym samym urządzeniem i w zbliżonych warunkach nie potwierdza automatycznie przygotowania do obsługi innych instalacji, innego sprzętu ani do postępowania w sytuacjach nietypowych i awaryjnych.

Z kolei wcześniejsze doświadczenie pracownika może uzasadniać odpowiednie dostosowanie szkolenia. Bardziej złożony zakres działalności może wymagać szkolenia znacznie szerszego niż wykonanie wskazanej liczby operacji.

Wnoszę o zastąpienie sztywnego wymogu liczbowego obowiązkiem wykazania kompetencji odpowiednich do zakresu zadań, używanego sprzętu i środowiska operacyjnego. Program powinien obejmować praktykę pod nadzorem, kryteria oceny oraz udokumentowane sprawdzenie przed dopuszczeniem do samodzielnej pracy.

4. Próg 10 000 kg nie jest wystarczającym kryterium ryzyka

Art. 95f nie ustanawia obowiązku posiadania tego świadectwa przy tankowaniu statków powietrznych o MTOM nieprzekraczającej 10 000 kg.

Sama MTOM nie jest jednak wystarczającym kryterium oceny ryzyka tankowania. Znaczenie mają również rodzaj paliwa, ilość tankowanego paliwa, konstrukcja instalacji paliwowej, metoda tankowania, używany sprzęt, warunki otoczenia, obecność pasażerów oraz organizacja pracy i komunikacji.

Statek powietrzny o MTOM nieznacznie poniżej 10 000 kg może być tankowany tym samym paliwem, przy użyciu tego samego urządzenia i w podobnych warunkach jak statek nieznacznie powyżej tego progu. Różnica masy nie uzasadnia wówczas zasadniczo odmiennego podejścia do przygotowania osoby wykonującej czynność.

Nie wnoszę o obniżenie progu ani o rozszerzenie obowiązku posiadania świadectwa na mniejsze statki powietrzne. Wnoszę o odejście od progu wagowego jako kryterium obowiązku posiadania odrębnego dokumentu i zastąpienie go wymaganiami odpowiadającymi rzeczywistemu ryzyku oraz zakresowi wykonywanych czynności.

5. Należy ocenić dodatkowe koszty i przydatność odrębnego dokumentu

Obecny system wymaga między innymi dokumentowania operacji szkoleniowych, zapewnienia instruktorów spełniających szczegółowe wymagania, wydawania świadectw, nadawania im numerów oraz obsługi terminów ważności świadectw i uprawnień instruktorskich.

Część dokumentacji szkoleniowej i nadzoru pozostanie konieczna również po zmianie przepisów. Nie należy zatem utożsamiać uchylenia świadectwa ze zniesieniem wszystkich obowiązków organizacyjnych.

Przedmiotem oceny powinny być obowiązki dodatkowe, wynikające z utrzymywania odrębnego dokumentu i sztywnej konstrukcji szkolenia, ponad to, co jest niezbędne do wykazania kompetencji i zapewnienia bezpiecznego wykonywania pracy.

Na lotniskach o małej liczbie operacji osiągnięcie limitu 50 tankowań może wydłużać szkolenie bez proporcjonalnej korzyści, jeżeli pracownik wcześniej wykaże wymagane umiejętności. Jednocześnie samo osiągnięcie limitu nie powinno wystarczać do dopuszczenia osoby, która wymaganych kompetencji nie wykazała.

Wnoszę o ocenę, czy odrębne świadectwo zapewnia dodatkową korzyść dla bezpieczeństwa w porównaniu z prawidłowo udokumentowanym systemem szkolenia, oceny kompetencji, dopuszczania do pracy i nadzoru operacyjnego.

6. Nowe przepisy unijne uzasadniają przegląd konstrukcji krajowej

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2025/20 ustanawia wymagania dotyczące bezpiecznego świadczenia usług obsługi naziemnej oraz organizacji świadczących takie usługi. Obejmuje również tankowanie i roztankowywanie statków powietrznych.

Przyjęty model obejmuje odpowiedzialność organizacji, system zarządzania, procedury operacyjne, szkolenie i ocenę kompetencji personelu, dokumentację oraz zarządzanie ryzykiem.

Rozporządzenie przewiduje rozpoczęcie stosowania od 27 marca 2028 r. Jego wdrożenie powinno być okazją do przeglądu krajowych wymagań dotyczących tankowania i usunięcia nieuzasadnionego powielania obowiązków.

Nie wywodzę z samego przyjęcia rozporządzenia automatycznej utraty mocy art. 95f Prawa lotniczego. Postuluję zmianę ustawodawczą, która zapewni spójność regulacji krajowej z podejściem organizacyjnym przyjętym w prawie Unii Europejskiej.

7. Potrzebne są proporcjonalne rozwiązania dla lotnisk poza szczegółowym systemem unijnym

Zakres szczegółowych przepisów unijnych dotyczących lotnisk i obsługi naziemnej nie obejmuje każdego lotniska w Polsce. Przy projektowaniu przepisów krajowych należy uwzględnić zarówno lotniska pozostające poza zakresem stosowania odpowiednich wymagań unijnych, jak i lotniska objęte dopuszczalnymi zwolnieniami.

Nie uzasadnia to utrzymywania odrębnego świadectwa pracownika według kryterium 10 000 kg. Uzasadnia natomiast opracowanie wymagań krajowych odpowiadających skali i charakterowi działalności.

Nie powinny one stanowić mechanicznego przeniesienia całego systemu właściwego dla dużych organizacji obsługi naziemnej na małe lotniska, aerokluby i użytkowników lotnictwa ogólnego.

Należy wyraźnie rozróżnić komercyjne świadczenie usług tankowania, tankowanie na potrzeby własnej organizacji oraz samodzielne tankowanie przez pilota, w tym korzystanie z instalacji samoobsługowych. Każdy z tych przypadków wymaga odpowiednich zasad bezpieczeństwa, lecz nie musi wymagać jednakowej struktury organizacyjnej i dokumentacyjnej.

8. Zakres proponowanych wymagań krajowych

Wymagania powinny obejmować, stosownie do charakteru działalności:

1. Podział odpowiedzialności między podmiot wykonujący tankowanie, zarządzającego lotniskiem i operatora statku powietrznego.
2. Procedury tankowania i roztankowywania dostosowane do używanego sprzętu i wykonywanych operacji.

3. Zasady zamawiania i potwierdzania rodzaju oraz ilości paliwa.
4. Kontrolę jakości, przechowywanie i dystrybucję paliwa.
5. Sprawność i utrzymanie urządzeń tankujących.
6. Komunikację z załogą i pozostałymi uczestnikami obsługi statku powietrznego.
7. Szkolenie wstępne, praktykę pod nadzorem oraz szkolenie okresowe odpowiednie do zakresu zadań.
8. Ocenę kompetencji przed dopuszczeniem do samodzielnej pracy oraz po istotnej zmianie zadań lub sprzętu.
9. Dokumentowanie szkolenia, oceny kompetencji i zakresu dopuszczenia do wykonywania czynności.
10. Postępowanie w przypadku wycieku, pożaru, burzy, awarii sprzętu i innych sytuacji nietypowych.
11. Raportowanie zdarzeń i niezgodności.
12. Ocenę ryzyka oraz zarządzanie zmianami w zakresie odpowiednim do skali działalności.
13. Nadzór zarządzającego lotniskiem i właściwego organu państwowego, z jednoznacznym określeniem zakresu ich kompetencji.

W prostych przypadkach wymagania powinny móc zostać spełnione przez odpowiednią instrukcję, podstawowe zabezpieczenia techniczne i potwierdzenie przygotowania użytkownika. Nie powinny prowadzić do obowiązku tworzenia rozbudowanego systemu zarządzania przez osobę tankującą własny statek powietrzny.

9. Zmiana powinna zachować wymagania dotyczące rzeczywistych kompetencji

Uchylenie odrębnego świadectwa nie powinno oznaczać dopuszczenia do pracy osób nieprzygotowanych.

Podmiot wykonujący tankowanie przy udziale personelu powinien odpowiadać za ustalenie wymagań dla poszczególnych zadań, zapewnienie szkolenia, ocenę kompetencji i dopuszczenie do samodzielnej pracy wyłącznie osób przygotowanych do powierzonych czynności.

Powinien również zapewnić nadzór, szkolenie okresowe oraz aktualizację przygotowania personelu po zmianie sprzętu, procedur lub zakresu obowiązków.

Dokumentowanie tych czynności jest uzasadnione. Nie przesądza to jednak o potrzebie utrzymywania dodatkowego świadectwa o państwowo określonym wzorze, obowiązującego wyłącznie powyżej progu 10 000 kg.

10. Proponowany tryb wdrożenia

Wnoszę o przeprowadzenie zmiany w sposób skoordynowany, obejmujący:

- a) uchylenie art. 95f i art. 104 ust. 1 pkt 6 Prawa lotniczego oraz odpowiednich przepisów rozporządzenia z dnia 3 czerwca 2013 r.;
- b) równoczesne ustanowienie podstawy ustawowej oraz, w razie potrzeby, odpowiedniej delegacji do wydania przepisów wykonawczych dotyczących organizacji tankowania w obszarze pozostającym poza szczegółowymi wymaganiami unijnymi;
- c) określenie jednoznacznych granic stosowania wymagań krajowych, tak aby nie powieślały one niepotrzebnie obowiązków wynikających z prawa Unii Europejskiej;
- d) uwzględnienie samodzielnego tankowania, instalacji samoobsługowych oraz działalności o niewielkiej skali;
- e) ustanowienie przepisów przejściowych pozwalających wykorzystać dotychczasowe szkolenia i doświadczenie personelu, bez obowiązku ponownego szkolenia wyłącznie z powodu zmiany konstrukcji prawnej;
- f) zapewnienie odpowiedniego czasu na dostosowanie procedur i dokumentacji;
- g) wejście w życie zmian najpóźniej 27 marca 2028 r., bez przerwy w obowiązywaniu odpowiednich wymagań bezpieczeństwa.

Proszę o poinformowanie mnie o sposobie rozpatrzenia petycji. W przypadku nieuwzględnienia jej żądań w całości lub w części proszę o wskazanie konkretnych powodów, w szczególności uzasadnienia dalszego utrzymywania odrębnego świadectwa, progu 10 000 kg oraz wymogu 50 tankowań w zestawieniu z proponowanym systemem dokumentowania kompetencji i odpowiedzialności organizacyjnej.

Nie wyrażam zgody, o której mowa w art. 4 ust. 3 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach, na ujawnienie na stronie internetowej podmiotu rozpatrującego petycję lub urzędu go obsługującego moich danych osobowych.

[podpis elektroniczny]