

, dnia 2 grudnia 2024 r.

Ministerstwo Infrastruktury
ul. Chałubińskiego 4/6,
00-928 Warszawa

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]

Petycja w sprawie nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego w zakresie przepisu SERA.5005 (f) dotyczącego regulacji minimalnych wysokości lotów

UZASADNIENIE

Niniejszym składam petycję w sprawie nowelizacji Rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego. Zwracam uwagę, że istnieje konieczność wprowadzenia trwałych zmian w przepisach, szczególnie w kontekście SERA.5005, który reguluje kwestie związane z minimalną wysokością lotów.

Przepis SERA.5005, punkt f) rozporządzenia wykonawczego (UE) nr 923/2012, określa zasady dotyczące przewyższania nad przeszkodami. W szczególności:

„f) Z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zgodę właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany:

1. ...
2. *nad terenem innym niż wymieniony w pkt 1) na wysokości względnej mniejszej niż 150 m (500 ft) nad lądem lub wodą, lub 150 m (500 ft) nad najwyższą przeszkodą w promieniu 150 m od statku powietrznego.”*

Niestety, przepis ten nie uwzględnia licznych sytuacji wymagających niskich przelotów, które są istotne zarówno w szkoleniu, jak i w operacjach lotniczych. Przykłady takich sytuacji to:

- podjęcie i zrzut bannerów reklamowych,
- niski przelot (LOW PASS) i niski podejście (LOW APPROACH),
- wykonywanie niskich manewrów w trakcie szkoleń i egzaminów,
- obloty urzędzeń radionawigacyjnych,
- loty górskie, w tym żaglowe,
- operacje paralotniowe i motolotniowe.

Obecnie codziennie wykonuje się setki operacji, które nie spełniają tych wymogów, co rodzi pytania o ich legalność i bezpieczeństwo. Są one wykonywane codziennie i w dużej mierze z naruszeniem omawianego przepisu niejako w szarej strefie, w wyniku braku reakcji organu i

przyzwoleniami ULC np. operacje poderwania banneru lub loty żaglowe powinny zostać zakazane.

Szczegółowo opisałem sprawę na blogu: i spotkała się ona z szerokim odzewem ze strony zbulwersowanych pasywnością Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego (ULC) czytelników. Ponieważ cytowany przepis SERA nie ma swojego źródła w Załączniku 2 do Konwencji Chicagowskiej naruszenia jego zgodnie z aktualnym orzecznictwem nie podlega sankcjom karnym z Ustawy Prawo Lotnicze.

W rozporządzeniu SERA istnieje wyraźne upoważnienie do rozwiązań krajowych w zakresie zejścia poniżej określonych wysokości, ale brak jej jest z kolei do regulacji wysokości lotów nad miastami, które ULC, działając bez odpowiedniego upoważnienia, próbuje regulować, co świadczy o tym, że organ nie rozumie czym ma się zaimować. Związek ULC z bezpieczeństwem lotniczym jest czystko iluzoryczny, jedynie co robi z pasją to szkodzi środowisku i rynkowi lotniczemu. Szkolenie i egzaminowanie kandydatów w warunkach ograniczających niskie przeloty podważa kwalifikacje szkolonych pilotów, gdyż nie przygotowuje ich do realiów, w jakich mogą się znaleźć podczas wykonywania operacji lotniczych.

Brak możliwości wykonywania podejść poniżej 500 stóp (150 metrów) wpływa negatywnie na rozwój umiejętności pilotów, narażając ich na niebezpieczeństwo w sytuacjach awaryjnych, w których będą musieli podejmować decyzje w warunkach, do których nie byli odpowiednio przygotowani. Jest to wbrew przepisom dotyczącym szkolenia i egzaminowania.

Brak działań legislacyjnych ze strony organu oraz ULC nie tylko stwarza niepotrzebne bariery dla legalnych operacji lotniczych, ale również osłabia zaufanie w sektorze. Z tego powodu kluczowe jest, aby organ podjął działania mające na celu dostosowanie przepisów zgodnie z akceptowalnymi sposobami spełnienia wymagań (AMC) i wytycznymi (GM) EASA, tak aby operatorzy i piloci mogli wykonywać swoje zadania w sposób legalny i bezpieczny.

Proszę również rozważyć wzorowanie się na regulacjach angielskich sprzed Brexitu, które uwzględniały realia operacji lotniczych i były bardziej dostosowane do potrzeb branży.

W związku z powyższym, wnoszę o podjęcie działań mających na celu nowelizację przepisów krajowych w zakresie regulacji wysokości lotów, z uwzględnieniem realiów operacji lotniczych, które są istotne dla bezpieczeństwa i rozwoju umiejętności pilotów. Podobnie, wspomniane przypadki czynią niemożliwym wykonywanie szeregu operacji, co ma negatywny wpływ na rynek lotniczy.

Z poważaniem,

/podpis elektoniczny/

Proszę o odpowiedź na moją skrzynkę e-puap. 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, loginu konta, adresu, adresu e-mailowego, miejscowości sporządzenia