



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-2.0530.11.2024
Warszawa, 03 czerwca 2025

Zawiadomienie o sposobie załatwienia petycji

Na podstawie art. 13 ust. 1 ustawy z dnia 11 lipca 2014 r. o petycjach (Dz. U. z 2018 r. poz. 870), zwanej dalej „ustawą o petycjach”, Minister Infrastruktury zawiadamia, że petycja z dnia 2 grudnia 2024 r. w sprawie nowelizacji rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego (Dz. U. poz. 1305) „w zakresie przepisu SERA.5005 (f) dotyczącego regulacji minimalnych wysokości lotów” nie została uwzględniona.

Uzasadnienie

Do Ministra Infrastruktury została skierowana petycja z dnia 2 grudnia 2024 r., w której wnoszący petycję wniósł o zmianę przepisów rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 17 lipca 2020 r. w sprawie przepisów ruchu lotniczego, dalej jako „rozporządzenie”, „w kontekście SERA.5005, który reguluje kwestie związane z minimalną wysokością lotów”.

Wnoszący petycję podniósł, że SERA.5005 (f) załącznika 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, str. 1), dalej jako „rozporządzenie (UE) nr 923/2012”, „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.”.

Zdaniem wnoszącego petycję „w rozporządzeniu SERA istnieje wyraźne upoważnienie do rozwiązań krajowych w zakresie zejścia poniżej określonych wysokości (...), a „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.”.

W ramach wyjaśnień Minister Infrastruktury wskazuje, że w przypadku minimalnych lotów, właściwe są przepisy rozporządzenia (UE) nr 923/2012, a także przepisy krajowe.

Zgodnie z SERA.3105 rozporządzenia (UE) nr 923/2012 „z wyłączeniem sytuacji, w których jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie, lub w przypadku uzyskania zezwolenia właściwego organu, statek powietrzny nie wykonuje lotu nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu, chyba że lot odbywa się na takiej wysokości, która w przypadku sytuacji awaryjnej pozwoli na wykonanie lądowania bez nadmiernego narażania osób lub mienia na ziemi. Minimalne wysokości dla lotów VFR określono w SERA.5005 lit. f), a dla lotów IFR w SERA.5015 lit. b)”.

Minister Infrastruktury wskazuje, że SERA.5005 (f) załącznika do rozporządzenia (UE) nr 923/2012 stanowi, że „z wyjątkiem sytuacji, gdy jest to konieczne ze względu na start lub lądowanie lub gdy uzyskano zezwolenie właściwego organu, lot VFR nie jest wykonywany:

- 1) nad gęstą zabudową dużych miast, miasteczek, osiedli lub nad zgromadzeniem osób na wolnym powietrzu na wysokości względnej mniejszej niż 300 m (1 000 ft) nad najwyższą przeszkodą znajdującą się w promieniu 600 m od statku powietrznego;
- 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 znajdującą się w promieniu 150 m (500 ft) od statku powietrznego”.

Po przeanalizowaniu treści petycji Minister Infrastruktury wskazuje, że zdaniem resortu infrastruktury obowiązujące przepisy w wystarczający sposób regulują kwestię minimalnych wysokości lotów, a przypadki, o których wspomina wnoszący petycję, w większości, zostały już uregulowane.

Odnosząc się do przywołanych przez wnoszącego petycję poszczególnych „sytuacji wymagających niskich przelotów”, Minister Infrastruktury wskazuje, co następuje:

Ad „Podjęcie i rzut bannerów reklamowych”

Minister Infrastruktury informuje, że w przypadku banerów reklamowych zastosowanie mają:

- przepisy ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz. U. z 2023 r. poz. 2110, z późn. zm.), w szczególności art. 163c i 163d tej ustawy;
- wymagania dotyczące operacji specjalistycznych, określone w właściwych przepisach części ORO i SPO rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. Urz. UE L 296 z 25.10.2012, str. 1., z późn. zm.), dalej jako „rozporządzenie (UE) nr 965/2012”, w przypadku operacji zarobkowych i operacji niezarobkowych przy użyciu skomplikowanych statków powietrznych oraz w przepisach części NCO ww. rozporządzenia (UE) nr

965/2012 w przypadku operacji niezarobkowych wykonywanych przy użyciu nieskomplikowanych statków powietrznych;

- rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 18 grudnia 2003 r. w sprawie zrzutów ze statku powietrznego (Dz. U. poz. 2299).

Jednocześnie Minister Infrastruktury wskazuje, że podjęcie i zrzut banneru reklamowego należy traktować jako fazę startu i lądowania samolotu holującego baner.

Ad „Niski przelot (LOW PASS) i niskie podejście (LOW APPROACH)”

Minister Infrastruktury wskazuje, że operacje takie są wykonywane nad drogą startową w użyciu. Są wykonywane tak jak fazy startu i lądowania. Nie mają do nich zastosowania przepisy dotyczące minimalnych wysokości.

Minister Infrastruktury nie stwierdził konieczności wprowadzenia zmian w tym zakresie.

Ad „Wykonywanie niskich manewrów w trakcie szkoleń i egzaminów”

W tej kwestii Minister Infrastruktury zwraca uwagę na przepisy rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 27 grudnia 2018 r. w sprawie struktury polskiej przestrzeni powietrznej oraz szczegółowych warunków i sposobu korzystania z tej przestrzeni (Dz. U. z 2019 r. poz. 619), w szczególności § 9 ust. 1 pkt 2 tego rozporządzenia, w którym uregulowano kwestię prowadzenia działań w ramach szkolenia lotniczego oraz ćwiczeń, podczas których manewry statku powietrznego nie są zgodne z przepisami o ruchu lotniczym, w ustanowionych w tym celu strefach czasowo wydzielonych (TSA) i strefach czasowo rezerwowanych (TRA).

Ad „Obloty urządzeń radionawigacyjnych”

Minister Infrastruktury informuje, że obloty urządzeń radionawigacyjnych są wykonywane w ramach zezwolenia na operacje specjalistyczne wysokiego ryzyka zgodnie z pkt ORO.SPO.110 rozporządzenia (UE) nr 965/2012.

W zakresie oblotów urządzeń naziemnych znajdujących się w granicach miast, zgodnie z § 5 ust. 1 rozporządzenia Ministra Infrastruktury z dnia 5 marca 2019 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące (Dz. U. z 2019 r. poz. 617, z późn. zm.), zakazów wykonywania lotów, o których mowa w § 3 ust. 1 pkt 2 tego rozporządzenia, nie stosuje się do lotów związanych z wykonywaniem kontroli z powietrza lotniczych urządzeń naziemnych.

Ad „Loty górskie, w tym żagłowe”

Minister Infrastruktury wskazuje, że zidentyfikował konieczność przeprowadzenia dodatkowej analizy, której wyniki w przyszłości mogą skutkować zmianą obowiązujących przepisów.

Ad „Operacje paralotniowe i motolotniowe”

Minister Infrastruktury informuje, że w przypadku operacji paralotniowych i motolotniowych zastosowanie ma rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 26 marca 2013 r. w sprawie wyłączenia zastosowania niektórych przepisów ustawy – Prawo lotnicze do niektórych rodzajów statków powietrznych oraz określenia warunków i wymagań dotyczących używania tych statków (Dz.U. z 2019 r. poz. 1497).

Mając powyższe na uwadze, Minister Infrastruktury wskazuje, że nie sposób się zgodzić z wnoszącym petycję, że *„wspomniane przypadki czynią niemożliwym wykonywanie szeregu operacji, co ma negatywny wpływ na rynek lotniczy”*, w sytuacji, gdy te „przypadki” mają już swoje odzwierciedlenie w przepisach.

Pouczenie

Zgodnie z art. 13 ust. 2 ustawy o petycjach sposób załatwienia petycji nie może być przedmiotem skargi.

Z poważaniem

z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Jadwiga Żandarska

Dyrektor Departamentu Lotnictwa