

Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami



Urząd
Lotnictwa
Cywilnego

10.05.2024





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Prawo Unii Europejskiej

Rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 923/2012 z dnia 26 września 2012 r. ustanawiające wspólne zasady w odniesieniu do przepisów lotniczych i operacyjnych dotyczących służb i procedur żeglugi powietrznej (...) zwane dalej: „rozporządzeniem nr 923/2012” albo „SERA”

SERA.2005 rozporządzenia nr 923/2012:

„Użytkowanie statku powietrznego, zarówno podczas lotu, jak i na polu ruchu naziemnego lotniska lub w miejscu operacji lotniczej, odbywa się zgodnie z przepisami ogólnymi, **obowiązującymi przepisami lokalnymi** a podczas lotu ponadto z:

- a) przepisami wykonywania lotów z widocznością; lub
- b) przepisami wykonywania lotów według wskazań przyrządów.”



Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Prawo Unii Europejskiej

SERA.3105 Minimalne wysokości lotu

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



Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Prawo Unii Europejskiej

SERA.5005 Przepisy wykonywania lotu z widocznością
lit. f

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.



Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

STANOWISKO EASA (Nr ref. Ares(2024)2070948-19/03/2024)

EASA uznaje możliwość ustanawiania ograniczeń wysokości lotu przez lokalne władze lotnicze, o ile zostały one ustanowione przez dane państwo członkowskie.

Jednocześnie EASA podkreśla, że przepis SERA.2005 odnosi się do pilota w odniesieniu do odpowiedzialności za wykonanie lotu zgodnie z przepisami SERA lub konkretnymi obowiązującymi przepisami lokalnymi w określonych częściach przestrzeni powietrznej.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

STANOWISKO EASA (Nr ref. Ares(2024)2070948-19/03/2024)

EASA zauważa również, że zgodnie z przepisem SERA.3145 przestrzeń powietrzna, w której takie ograniczenia wysokości lotu są ustanowione i mają zastosowanie, musi być zidentyfikowana za pomocą ograniczenia przestrzeni powietrznej, które ma zostać opublikowane w krajowym AIP, część 2 ENR.5.1, zgodnie z dodatkiem 1, załącznik VI "Część AIS" do rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2017/373, w tym na powiązanych mapach lotniczych.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

GM1 SERA.3105

W Guidance Material dotyczącym przepisu SERA.3105 (GM1 SERA.3105 Minimum heights ED Decision 2013/013/R MINIMUM HEIGHTS ESTABLISHED BY THE COMPETENT AUTHORITY ABOVE THE REQUIRED MINIMUM HEIGHTS)

zawarte zostało stanowisko, zgodnie z którym „w przypadkach, w których minimalna wysokość sprecyzowana w SERA.5005 i SERA.5015 nie jest wystarczająca, właściwy organ może ustanowić właściwe struktury, na przykład kontrolowane, zastrzeżone lub zakazane i zdefiniować szczegółowe warunki za pomocą środków krajowych. We wszystkich sytuacjach, odpowiedni Zbiór Informacji Lotniczych (AIP) i mapy powinny być łatwe w odbiorze (zrozumiałe) dla użytkowników przestrzeni powietrznej”.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

NOTICE OF PROPOSED AMENDMENT (NPA) NO 2012-14 (24.08.2012)

GM1 SERA.3105 Minimum Heights

This GM has been developed as an answer to concerns expressed by some Member States during the comitology procedure and clarifies **how higher minimum heights** than those specified in SERA.5005(f) and SERA.5015(b) may be maintained above cities.

GM2 SERA.3105 Minimum Heights This GM has been developed as an answer to some concerns expressed by some Member States during the comitology procedure and **clarifies how minimum levels lower** than those specified in SERA.5005(f) and SERA.5015(b) may be permitted for specific types of flight.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Comment-Response Document 2012-14

Do GM1 SERA.3105 uwaga hiszpańskich sił powietrznych

It is not clear the meaning of "controlled airspace" in this context. Please, clarify.

Regarding "restricted and prohibited airspace", the objectives of this structures are different from the one proposed in this GM.

According to Eurocontrol ASM Handbook:

- A prohibited area is an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is prohibited.
- A restricted area is an airspace of defined dimensions, above the land areas or territorial waters of a State, within which the flight of aircraft is restricted in accordance with specific conditions.

Therefore, the appropriate structures, if needed, should be different. "restricted and prohibited airspace" should be deleted.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Comment-Response Document 2012-14

Do GM1 SERA.3105 – odpowiedź na uwagę hiszpańskich sił powietrznych

Controlled airspace provides the means for ATC to assign levels above the minimum heights defined in SERA. This is not understood as a contradiction to SERA but more as a clarification **of the different possibilities.**

The purpose and objective of establishing a prohibited or restricted airspace by a Member State is not affected by this GM. This GM only clarifies that, when deciding to do so, the Member State **decides which rules should be applicable in these portions of airspace including the establishment of minimum heights.**





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Comment-Response Document 2012-14

Do GM1 SERA.3105 uwaga francuskiej władzy lotniczej

(...) the Commission agreed on the principle that: “SERA 3105 does not prevent a Member State to keep national arrangements setting minimal heights above cities higher than those in paragraph SERA.5005 (f) and SERA.5015 (b), without prejudice to specific regulated airspace areas...The future AMC/GM shall confirm this.”

(...) France wishes to unambiguously preserve its Ministerial Order relating to the minimum height over cities. This Order sets minimum heights for the flight over cities, **depending on the width span of the settlement.**





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Comment-Response Document 2012-14

Do GM1 SERA.3105 uwaga francuskiej władzy lotniczej

The proposed GM on this matter is not satisfactory since it seems to allow member states to impose minimum heights over congested areas only through the use of airspace structures.

This will undoubtedly induce difficulties for practical reasons. Indeed, the use of airspace structures implies the creation of restricted areas over every large settlement. **This means hundreds of structures to create and as many local consultations on the highly sensitive political issue of noise impact. Furthermore, the representation of these areas on aeronautical charts will inevitably lead to deteriorate the readability of the charts which is not acceptable for airspace users.**





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

Comment-Response Document 2012-14

Do GM1 SERA.3105 – odpowiedź na uwagę francuskiej władzy lotniczej

The envisaged GM can only be compliant with the text of the rule. It is believed that an adaptation of the proposal can be acceptable if reading:

In cases where it is considered that the minimum heights specified in SERA.5005 and SERA.5015 are not sufficient, the competent authority may establish appropriate structures, such as controlled, restricted or prohibited airspace, and define specific conditions through national arrangements. In all cases, the related Aeronautical Information Publication (AIP) and charts should be made easy to comprehend for airspace users.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

AIP France

Pour les aéronefs motopropulsés :		Powered aircraft :
Largeur moyenne de l'agglomération (1)	Types d'aéronefs	Hauteur de survol en mètres (pieds)
Average town width (1)	Aircraft types	Minimum overflying height in meters (feet)
Largeur < 1 200m Width < 1 200 m	Monomoteurs à piston et hélicoptères Single-engine piston aircraft and helicopters	500 (1 700) 500 (1 700)
Largeur < 1 200 m Width < 1 200 m	Multi-moteurs à pistons et turbomachines Multi-engine aircraft	1 000 (3 300) 1 000 (3 300)
1 200 m < Largeur < 3 600 m ou survol de tout rassemblement supérieur à 10 000 personnes 1 200 m < Width < 3 600 m	Tous les aéronefs motopropulsés Any motorized aircraft	1 000 (3 300) 1 000 (3 300)
Largeur > 3 600 m (2) ou survol de tout rassemblement supérieur à 100 000 personnes Width > 3 600 m (2)	Tous les aéronefs motopropulsés Any motorized aircraft	1 500 (5 000) 1 500 (5 000)

(1) Les agglomérations sont représentées sur la carte aéronautique au 1/500 000 OACI éditée par l'Institut Géographique National (IGN), par des symboles traduisant leur largeur moyenne / Towns are represented on the ICAO 1/500 000 aeronautical chart published by the Institut Géographique National (IGN) (National Geographical Institute), by symbols expressing their average width.

(2) Cas particulier : le survol de la ville de Paris est interdit sauf dérogation délivrée à titre exceptionnel / Particular case : overflying of Paris is forbidden except exemption exceptionally granted.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami zmiany legislacyjne

W dniu 7 marca 2024 r. odbyło się spotkanie prekonsultacyjne celem wstępnego omówienia kierunku zmian legislacyjnych, których celem jest wyjście naprzeciw postulatowi środowiska przy jednoczesnym uwzględnieniu interesów różnych grup społecznych a przede wszystkim przy założeniu, że nie zostanie obniżone bezpieczeństwo lotów.

Na kanwie tego spotkania przyjęto, że w ramach inicjatywy legislacyjnej ULC będzie rekomendował zmianę aktualnej formy ograniczeń lotów nad miastami na rzecz ustanowienia stref R z precyzyjnie określonymi współrzędnymi granicami bocznymi tych stref.

Przedmiotem pogłębionej analizy pozostaje kwestia, których miast ograniczenia finalnie będą dotyczyć.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami zmiany legislacyjne

Założenia dot. ustalenia granic bocznych stref R nad miastami:

- Proste figury geometryczne.
- Wpisane, co do zasady, w granice administracyjne miast, w zw. z § 5 ust. 1 pkt 5 rozporządzenia MI ws. zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące.
- Oparte na danych GUGiK dot. gęstej zabudowy.
- Uwzględnienie potrzeby ochrony w szczególności obiektów:
 - infrastruktury krytycznej,
 - szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa,
 - kultury i dziedzictwa narodowego.



Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami zmiany legislacyjne

Zakazy lub ograniczenia lotów nad obszarem całego państwa albo jego części na czas dłuższy niż 3 miesiące, w drodze rozporządzenia, z zachowaniem postanowień umów międzynarodowych wprowadza minister właściwy do spraw transportu w porozumieniu z Ministrem Obrony Narodowej, ministrami właściwymi do spraw klimatu, środowiska oraz spraw wewnętrznych.

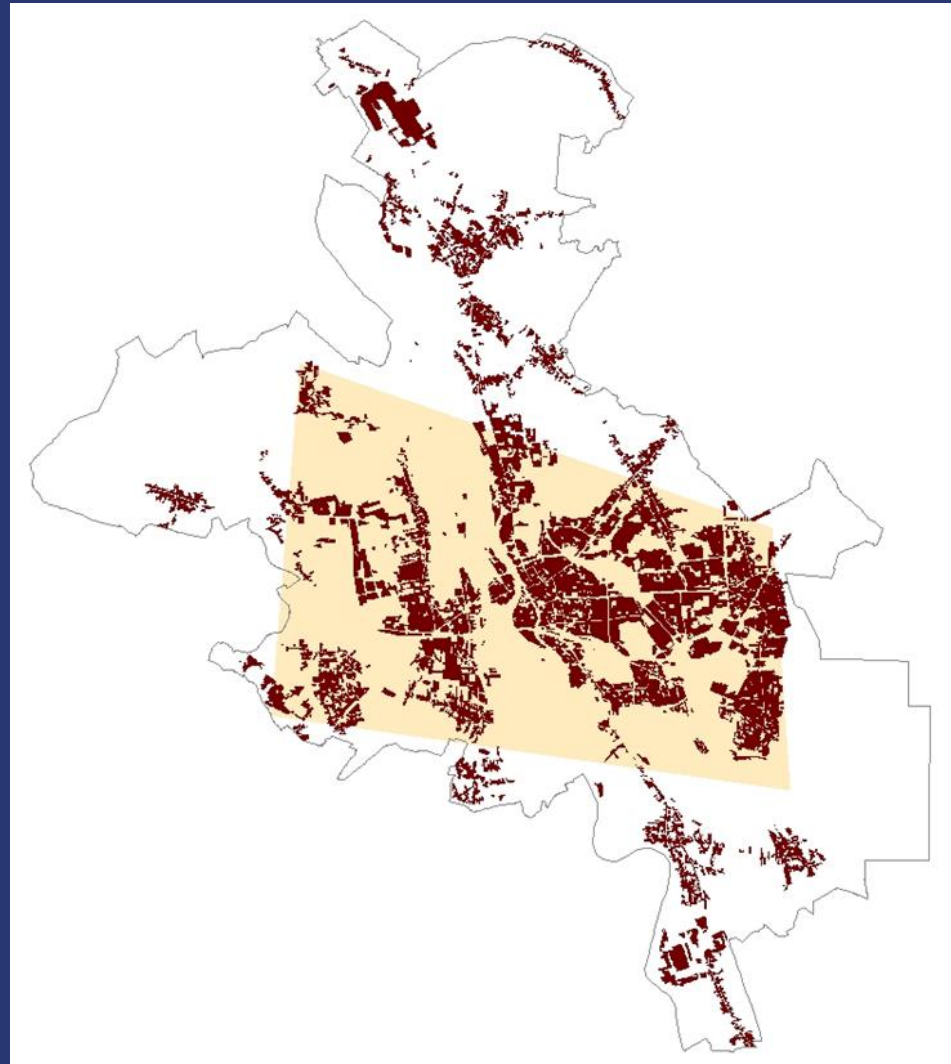
Proces legislacyjny obejmuje konsultacje społeczne oraz uzgodnienia międzyresortowe.





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

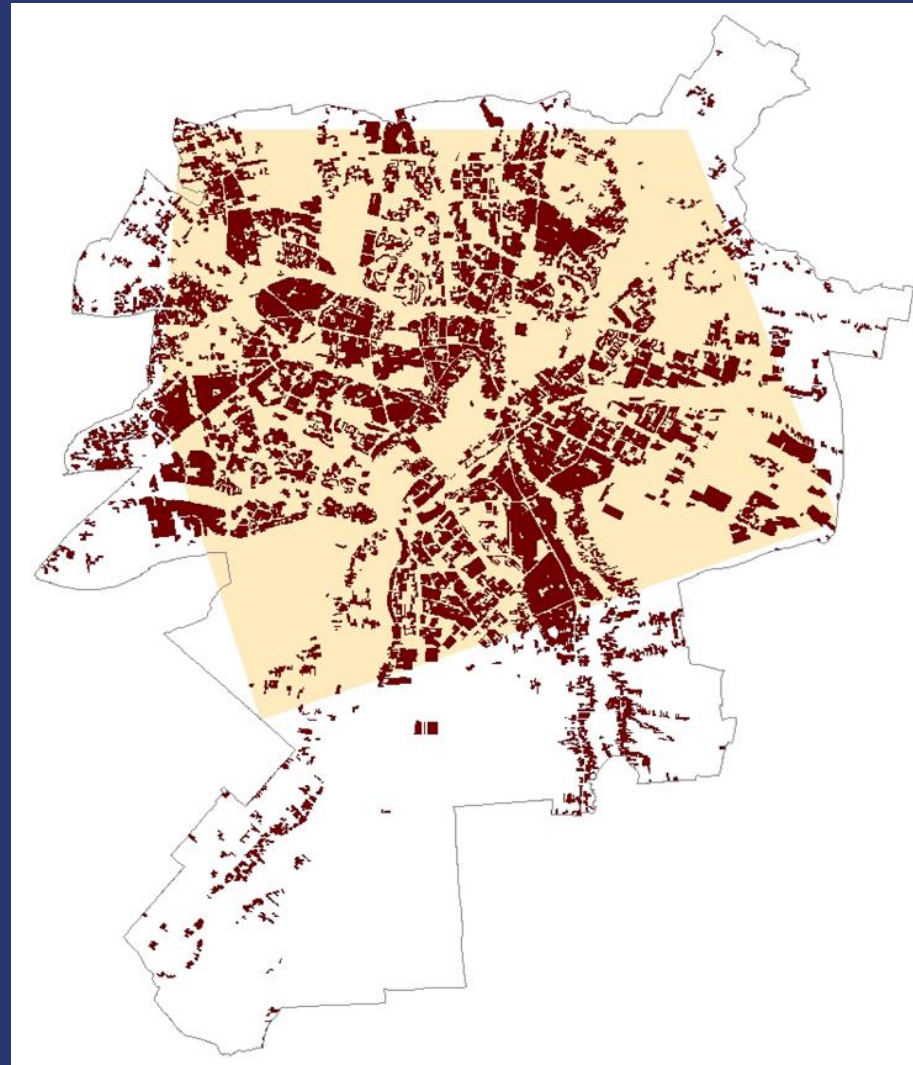
projekt granic bocznych strefy R (Opole, przykład)





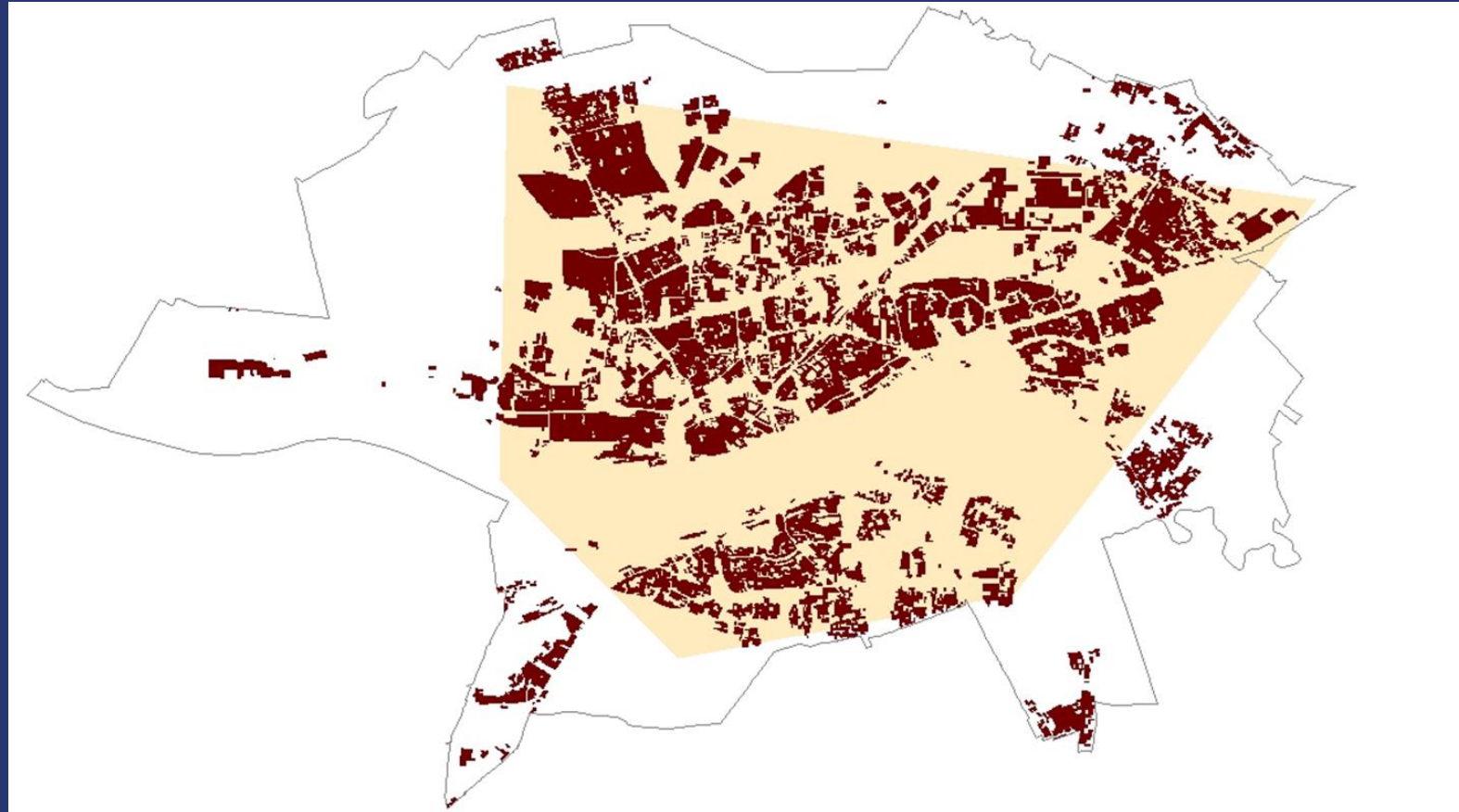
Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

projekt granic bocznych strefy R (Lublin, przykład)





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami projekt granic bocznych strefy R (Toruń, przykład)





Ograniczenia i zakazy lotów nad miastami

128. posiedzenie KZPP 9 maja 2024 r.

- Zwrócenie uwagi, że co do zasady przestrzeń powietrzna nad miastami nie jest dedykowana do wykonywania lotów, jeżeli nie jest to uzasadnione celem lub szczególnymi okolicznościami wykonywania operacji.
- Pozytywna opinia odnośnie przyjęcia założeń dot. ustalenia granic bocznych stref R nad miastami.
- Rekomendacja odnośnie projektowania stref R w oparciu o analizę parametrów aerodynamicznych statków powietrznych.
- Podkreślenie konieczności zapewnienia ochrony obiektów infrastruktury krytycznej oraz szczególnie ważnych dla bezpieczeństwa lub obronności państwa.

DZIĘKUJĘ ZA UWAGĘ

Iwona Grochowalska

Dyrektor
Departamentu Prawno-Legislacyjnego

(tel. 22 520 72 33, e-mail: igrochowalska@ulc.gov.pl)