



RZECZPOSPOLITA POLSKA  
PREZES  
URZĘDU LOTNICTWA CYWILNEGO

*Piotr Samson*

LEP-1.053.15.2023.ULC.1

Warszawa, elektroniczny czas podpisu

**Pan**  
**Tomasz Grodzki**  
**Marszałek Senatu**  
**Rzeczypospolitej Polskiej**  
**Kancelaria Senatu**  
ul. Wiejska 6  
00-902 Warszawa



**Dotyczy: oświadczenia złożonego przez senator Halinę Biedę na 61. posiedzeniu Senatu w dniu 30 marca 2023 r.**

Szanowny Panie Marszałku,

W odpowiedzi na pismo z dnia 31 marca 2023 r. znak: BPS/043-61-2120/23, przy którym przesłane zostało oświadczenie złożone przez senator Halinę Biedę na 61. posiedzeniu Senatu w dniu 30 marca 2023 r. uprzejmie informuję co następuje.

Odnosząc się do pierwszego pytania zawartego w ww. oświadczeniu, należy mieć na uwadze, że podstawy formalno-prawne uruchamiania i wykonywania regularnych przewozów lotniczych między Polską a Turcją stwarza Umowa między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Turcji o transporcie lotniczym, podpisana w Ankarze dnia 25 sierpnia 1967 r., dalej „Umowa”. Zgodnie z wyżej wskazaną Umową, przewoźnicy polscy mają prawo do wykonywania rejsów z dowolnego punktu w Polsce do Stambułu i/lub Ankary, natomiast przewoźnicy tureccy z dowolnego punktu w Turcji do Warszawy i/lub drugiego punktu w Polsce. Do dnia 20 marca 2023 r. drugim wyznaczonym

przez stronę turecką punktem były Katowice.

Obie strony Umowy mają prawo wyznaczyć dowolną liczbę przewoźników do wykonywania regularnych przewozów lotniczych na trasach między Polską a Turcją. Muszą to być jednak przewoźnicy, których przeważająca część własności i rzeczywista kontrola należy do Umawiającej się Strony wyznaczającej przewoźnika lub do jej obywateli.

Wyznaczeni przewoźnicy lotniczy z obu krajów są zobowiązani współpracować w zakresie przewozów regularnych wykonywanych na trasach pomiędzy Polską a Turcją, co odbywa się poprzez uzgadnianie planowanych przez nich rozkładów lotów przed każdym sezonem rozkładowym.

W tym zakresie art. 9 ust. 2 Umowy wymaga, aby eksploatując uzgodnione linie przedsiębiorstwa lotnicze każdej Umawiającej się Strony brały pod uwagę interesy wyznaczonych przedsiębiorstw lotniczych drugiej Umawiającej się Strony tak, aby nie oddziaływać w sposób niewłaściwy na przewozy wykonywane przez te przedsiębiorstwa na całości lub części tych samych tras. Przy czym art. 9 ust. 3 Umowy wskazuje, iż uzgodnione linie eksploatowane przez wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze Umawiających się Stron muszą być ściśle dostosowane do publicznego zapotrzebowania na przewóz na określonych trasach, a ich głównym celem ma być, przy rozsądnym współczynniku wypełnienia statku powietrznego, zapewnienie zdolności przewozowej odpowiedniej do obecnego i prawdopodobnego w przyszłości zapotrzebowania na przewóz pasażerów, ładunków oraz poczty, mających swój początek lub przeznaczonych na terytorium Umawiającej się Strony, która wyznaczyła przedsiębiorstwo lotnicze. Jednocześnie art. 9 ust. 1 Umowy wskazuje, iż wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze powinny mieć zapewnione równe i sprawiedliwe możliwości eksploatacji uzgodnionych linii na określonych trasach.

Realizacja powyższych postanowień została następnie dookreślona w Załączniku II do Umowy, zgodnie z którym wyznaczone przedsiębiorstwa lotnicze jednej Umawiającej się Strony są zobowiązane do przedkładania władzom lotniczym drugiej strony do zatwierdzenia swoich rozkładów lotów, uzgodnionych wcześniej z wyznaczonymi przewoźnikami lotniczymi drugiej strony. Czynność zatwierdzania rozkładów lotów regularnych, które mają być wykonywane przez tureckich przewoźników lotniczych wynika z treści art. 201a ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. - Prawo lotnicze (Dz. U. z 2022 r. poz. 1235, z późn. zm.) w zw. z ust. 2 Załącznika II do Umowy między Rządem Polskiej Rzeczypospolitej Ludowej a Rządem Republiki Turcji o transporcie lotniczym, podpisanej w Ankarze dnia 25 sierpnia 1967 r.

Biorąc pod uwagę powyższe, postanowienia Umowy wymagają współpracy pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami lotniczymi obu stron. Przed przedłożeniem rozkładu lotów, rozkład powinien zostać uzgodniony pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami stron a następnie przedłożony do zatwierdzenia odpowiedniej władzy lotniczej. Wymóg ten obowiązuje od wejścia w życie Umowy i oznacza, że polski wyznaczony przewoźnik był zawsze zobowiązany do uzgadniania swojego rozkładu lotów z tureckim wyznaczonym przewoźnikiem (i w tym zakresie był zobowiązany brać pod uwagę interes tureckiego wyznaczonego przewoźnika przy ustalaniu warunków i częstotliwości wykonywanych operacji) także wtedy, gdy turecki przewoźnik nie wykonywał bezpośrednich połączeń lotniczych do lub z terytorium Polski. Realizacja powyższego wymogu formalnego jest dobrze znana wyznaczonym przewoźnikom obu stron i dotychczas nie budziła wątpliwości.

Jednocześnie należy podkreślić, że Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dalej „Prezes ULC”, nie prowadzi procesu uzgodnień pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami lotniczymi i nie ma wpływu na ich przebieg. Dopiero po zakończeniu konsultacji i przedłożeniu uzgodnionego rozkładu lotów możliwe jest podjęcie przez Prezesa ULC dalszych czynności w sprawie. Należy także zaakcentować, że Prezes ULC jako organ administracji publicznej działający na podstawie przepisów, nie może dokonywać czynności z pominięciem obowiązujących przepisów prawa.

W tym zakresie Prezes ULC nie odmawiał zatwierdzenia rozkładu lotów przewoźnika Turkish Airlines. Jednakże ze względu na prowadzenie procesu uzgodnień pomiędzy centralami Turkish Airlines oraz PLL LOT S.A. wydanie rozstrzygnięcia w sprawie, musiało zostać wstrzymane do czasu zakończenia etapu uzgodnień prowadzonych pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami lotniczymi, zgodnie z postanowieniami Umowy.

Na wniosek przewoźnika Turkish Airlines w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego w dniu 23 lutego 2023 r. zorganizowano spotkanie przedstawicieli tego przewoźnika z Prezesem ULC. W czasie spotkania zaznaczono, iż Prezes ULC nie odmawia zatwierdzenia przedłożonego rozkładu dla operacji z lub do Katowic i jest gotowy go zatwierdzić, ale po formalnym zakończeniu procesu uzgodnień, prowadzonych na podstawie postanowień Umowy, pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami.

Pismem z dnia 6 marca 2023 r. PLL LOT S.A. wskazał, iż uzgodnił z Turkish Airlines możliwość wykonywania w sezonie Lato 2023 połączenia ze Stambułu do regionalnego portu lotniczego w Polsce z częstotliwością trzech operacji tygodniowo. Następnie pismem z dnia 14 marca 2023 r. przewoźnik lotniczy PLL LOT S.A. ponownie potwierdził możliwość realizacji połączeń przez przewoźnika Turkish Airlines z lub do Katowic. Nie budzi w tym

zakresie wątpliwości, iż przewoźnik Turkish Airlines miał możliwość wykonywania operacji lotniczych z lub do Katowic albo innego lotniska regionalnego i to do jego decyzji handlowej należał wybór lotniska regionalnego, z którego ten przewoźnik będzie wykonywać operacje lotnicze.

Należy jednocześnie podkreślić, iż w dniu 9 marca 2023 r. przewoźnik lotniczy Turkish Airlines skierował do Prezesa ULC pismo informujące o wycofaniu wniosku o zatwierdzenie rozkładu lotów na trasie Katowice – Istambuł i zastąpienia go rozkładem lotów, które miały być wykonywane na trasie Kraków – Istambuł. Przewoźnik Turkish Airlines dokonał zatem samodzielnej decyzji handlowej o wyborze lotniska w Krakowie jako lotniska, z którego zamierza wykonywać operacje regularne.

W niniejszej sprawie Prezes ULC nie odmawiał zatwierdzenia rozkładów lotów tureckiemu przewoźnikowi lotniczemu i nie podejmował żadnych działań lub decyzji, które zakazywałyby tureckiemu przewoźnikowi lotniczemu wykonywania połączeń lotniczych z lub do Katowic. Prezes ULC był przygotowany do zatwierdzenia rozkładu lotów przewoźnika Turkish Airlines, które miały być wykonywane z lub na lotnisko w Katowicach, po zakończeniu formalnego etapu uzgodnień prowadzonych pomiędzy wyznaczonymi przewoźnikami.

Należy zatem ponownie podkreślić, iż decyzja przewoźnika Turkish Airlines z dnia 9 marca 2023 r. o wycofaniu złożonego rozkładu lotów z i na lotnisko w Katowicach była samodzielną i niezależną decyzją przewoźnika, na którą Prezes ULC nie miał i nie ma żadnego wpływu.

Decyzją strony tureckiej podjętą w dniu 20 marca 2023 r. i uzupełnioną w dniu 24 marca 2023 r., w oparciu o pkt 3 d Załącznika I do ww. Umowy, nastąpiła zmiana drugiego punktu wykonywania połączeń do Polski z Katowic na Kraków z dniem 1 maja 2023 r.

Jest to jednostronna decyzja tureckich władz lotniczych. Strona polska nie tylko nie zna powodu, dla którego dokonano zmiany, ale także nie ma wpływu na powyższy wybór i nie ma prawa jego kwestionowania lub żądania dokonania jego zmiany.

W związku z powyższą decyzją, drugim punktem lotniczym dla regularnych operacji tureckich przewoźników na terytorium Polski obok lotniska w Warszawie jest obecnie lotnisko w Krakowie.

W tym stanie faktycznym i prawnym, wynikającym z decyzji władz tureckich, wykonywanie operacji regularnych do lub z Katowic przez tureckich przewoźników lotniczych z dniem 1 maja 2023 nie będzie możliwe.

Odnosząc się do drugiego pytania zawartego w oświadczeniu, dotyczącego informacji na temat „wydania zgody eksploatacyjnej na loty na trasie Katowice-Erywań, zgodnie z wnioskiem linii Wizz Air”, uprzejmie wyjaśniam, że w dniu 7 kwietnia 2023 r. Prezes ULC wydał decyzję administracyjną, którą odmówił przewoźnikowi Wizz Air Hungary Ltd. wydania upoważnienia do wykonywania regularnych przewozów lotniczych, pomiędzy obszarem Rzeczypospolitej Polskiej a obszarem Republiki Armenii.

Decyzja została wydana na podstawie art. 191 ust. 7 pkt 1, w związku z art. 191 ust. 2 i ust. 15 ustawy - Prawo lotnicze. W toku postępowania uwzględniono przepisy zawarte w obowiązującej dwustronnej Umowie między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Armenii o cywilnej komunikacji lotniczej z 27 stycznia 1998 r.

Celem ustalenia stanu prawnego sprawy dokonano analizy możliwości zastosowania przepisów Umowy o wspólnym obszarze lotniczym między Unią Europejską i jej państwami członkowskimi, z jednej strony, a Republiką Armenii, z drugiej strony, sporządzonej w Brukseli 15 listopada 2021 r. (Dz. Urz. UE L 429 z 1.12.2021 r. str. 17-64), dalej jako „Umowa UE-Armenia”. W ramach prowadzonego postępowania Prezes ULC zwrócił się w szczególności do Komisji Europejskiej oraz Polskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych o wyrażenie opinii w sprawie możliwości stosowania Umowy UE-Armenia. Z otrzymanych odpowiedzi wynika wprost, iż powyższa Umowa nie weszła w życie i nie jest tymczasowo stosowana. Z otrzymanych stanowisk wynika ponadto, iż nie istnieją żadne regulacje Unii Europejskiej, które mogłyby stanowić podstawę do administracyjnego stosowania umów międzynarodowych, takich jak Umowa UE-Armenia i z tych przyczyn konieczne jest zastosowanie przepisów krajowych, które wymagają dla zastosowania danej umowy międzynarodowej, aby ta weszła w życie albo była tymczasowo stosowana.

Ustalono zatem, iż powyższa Umowa nie weszła w życie i nie może być tymczasowo stosowana. Tym samym Umowa UE-Armenia nie mogła zastąpić nadal obowiązującej Umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Republiki Armenii o cywilnej komunikacji lotniczej z 27 stycznia 1998 r., której postanowienia uniemożliwiają pozytywne rozpatrzenie wniosku przewoźnika Wizz Air Hungary Ltd.

O każdej czynności podejmowanej w sprawie, informowano przewoźnika Wizz Air Hungary Ltd., który miał zapewniony pełny dostęp do wszystkich dokumentów i informacji pozyskanych w sprawie. Wydana decyzja nie jest ostateczna i nie jest prawomocna.

Przewoźnik Wizz Air Hungary Ltd. ma prawo złożyć wniosek o ponowne rozpatrzenie przedmiotowej sprawy, albo złożyć skargę do Wojewódzkiego Sądu Administracyjnego w Warszawie na wydaną decyzję.

Z poważaniem

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego

Piotr Samson

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