



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DL-3.054.17.2025

Warszawa, 28 lipca 2025

Pan

Szymon Hołownia

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na zapytanie nr 2357 grupy posłów na Sejm RP, w sprawie wyjaśnienia przyczyn przerwania ciągłości służby ruchu lotniczego dla organu kontroli zbliżania w Warszawie (APP Warszawa) w dniu 15 marca 2025 r. w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, przedstawiam następujące wyjaśnienia.

Ad. 1 Zgodnie z uzyskanymi przez Ministerstwo Infrastruktury wyjaśnieniami, na terenie PAŻP w godzinach 4:30-4:45 (UTC) 15 marca br. przebywało dwóch kontrolerów ruchu lotniczego APP Warszawa.

Ad. 2 Na podstawie posiadanych informacji uzyskanych od PAŻP, potwierdzonych przez Prezesa ULC, 15 marca br. w godzinach 4:30-4:45 UTC kontroler ruchu lotniczego, który miał rozpocząć dyżur na APP Warszawa od godziny 4:00 UTC nie dotarł na czas na salę operacyjną. Powodem było zdarzenie losowe.

Ad. 3 Zestawienie przypadków przerwania ciągłości działania służb ATC w latach 2022-2024 stanowi załącznik nr 1 do niniejszego pisma wraz z podziałem na poszczególne organy służb ruchu lotniczego (źródło: PAŻP).

Ad. 4 Jak wynika z pozyskanych z PAŻP informacji, potwierdzonych przez Prezesa ULC, przerwa w zapewnianiu służb ruchu lotniczego przez APP Warszawa nie miała wpływu na opóźnienia startów ani lądowań.

Ad. 5 W oparciu o dane przekazane przez PAŻP, w Dziale Kontroli Zbliżania Warszawa na dzień 8 kwietnia 2025 r. zatrudnionych było 49 kontrolerów ruchu lotniczego.

Ad. 6 Z informacji przekazanych przez PAŻP wynika, że:

a) Średnia liczba pracujących operacyjnie na dobę kontrolerów APP Warszawa we wskazanym w pytaniu okresie wynosiła:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
styczeń	15	17	9	11	17	15	16
luty	16	17	9	10	16	15	15
marzec	16	13	9	10	16	15	16

b) Średnia dobową liczbą operacji lotniczych w TMA Warszawa we wskazanym w pytaniu okresie wynosiła:

	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
styczeń	536	558	155	354	425	472	506
luty	554	552	129	329	434	480	513
marzec	551	294	161	383	466	506	529

Ad. 7 Z informacji przekazanych przez PAŻP wynika, iż cyt. „(...) zdarzenie miało charakter losowy. Zostało ono zgłoszone w systemie raportowania zdarzeń TOKAI przez Kierownika Zmiany ATM (SUP ATM). Wydano stosowny NOTAM. Dział Badania Zdarzeń SMS nie stwierdził zagrożenia bezpieczeństwa wykonywanych operacji, ani naruszenia przepisów, w tym pracy w trybie SPO. Wykonano analizę ryzyka za pomocą narzędzia Risk Analysis Tool (RAT), w efekcie ustalono: „zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo (E3)”. Nie stwierdzono potrzeby badania zdarzenia. Mając na uwadze powyższe ustalenia oraz obowiązującą w PAŻP Politykę Kultury Sprawiedliwego Traktowania (Just Culture) brak jest przesłanek do wyciągnięcia konsekwencji wobec osób bezpośrednio odpowiedzialnych za obsadę w organie APP Warszawa”. Analizy przedmiotowego zdarzenia dokonał także Prezes ULC. Organ ten poinformował, iż „Wynik analizy zgłoszenia w bazie ECCAIRS potwierdził spełnienie przez PAŻP wymagania określonego w art. 4 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) 1330/2007”. Ponadto, Prezes ULC zaznaczył, „(...) że zgodnie z instrukcją operacyjną organu kontroli zbliżania Warszawa (dalej: „INOP APP Warszawa”), dopuszczalna jest praca w tzw. trybie SPO, czyli połączonych stanowisk. Szczegóły dotyczące pracy w tym trybie określono w pkt. pn. „Zasady łączenia stanowisk operacyjnych” INOP APP Warszawa. Zgodnie z INOP APP Warszawa służba ulega zawieszeniu w przypadku braku wymaganej liczby personelu”.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

Z upoważnienia Ministra Infrastruktury

Maciej Lasek

Sekretarz Stanu