



Minister Infrastruktury

Znak pisma: DNW-6.054.7.2026

Warszawa, 22 czerwca 2026

Pan

Włodzimierz Czarzasty

Marszałek Sejmu

Rzeczypospolitej Polskiej

Szanowny Panie Marszałku,

w odpowiedzi na interpelację nr 17461 Posła na Sejm RP Artura Łackiego, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Na wstępie należy podkreślić, że bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego w Rzeczypospolitej Polskiej funkcjonuje w ramach jednolitego europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego, opartego na przepisach rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego, przepisach wykonawczych Komisji Europejskiej, wymaganiach Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) oraz krajowych regulacjach wynikających z ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – *Prawo lotnicze*.

Zgodnie z obowiązującymi przepisami odpowiedzialność za utrzymanie ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych spoczywa na operatorze lotniczym. Operator jest zobowiązany do wykonywania obsługi technicznej zgodnie z zatwierdzonym programem obsługi technicznej, wymaganiami producenta statku powietrznego, producentów wyposażenia oraz wszelkimi obowiązującymi dyrektywami zdolności do lotu (Airworthiness Directives), biuletynami serwisowymi oraz innymi wymaganiami publikowanymi przez właściwe organy lotnicze.

Nadzór nad przestrzeganiem tych wymagań sprawowany jest przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który wykonuje zadania właściwego organu nadzoru zgodnie z przepisami Unii Europejskiej, w szczególności rozporządzeniem Komisji (UE) nr 1321/2014 dotyczącym utrzymania ciągłej zdolności do lotu statków powietrznych oraz certyfikacji organizacji i personelu zaangażowanych w te procesy. Nadzór ten obejmuje między innymi certyfikację operatorów lotniczych, organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAMO), organizacji obsługowych Part-145, a także prowadzenie audytów, inspekcji oraz analiz bezpieczeństwa.

Jednocześnie należy wskazać, że Ministerstwo Infrastruktury nie sprawuje bieżącego nadzoru technicznego nad poszczególnymi statkami powietrznymi eksploatowanymi przez przewoźników lotniczych, nie zatwierdza wykonywanych czynności obsługowych ani nie prowadzi rejestru obejmującego historię techniczną konkretnych egzemplarzy samolotów, silników, podzespołów czy zdarzeń eksploatacyjnych. Kompetencje w tym zakresie zostały przez ustawodawcę przypisane Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz certyfikowanym organizacjom odpowiedzialnym za utrzymanie ciągłej zdolności do lotu.

Szczegółowe informacje dotyczące historii obsługowej poszczególnych statków powietrznych, numerów seryjnych silników, zakresu wykonanych napraw, wyników

przeprowadzonych inspekcji technicznych, parametrów eksploatacyjnych oraz innych danych technicznych nie są gromadzone przez Ministerstwo Infrastruktury. Informacje te pozostają w dyspozycji operatora lotniczego, organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu (CAMO), certyfikowanych organizacji obsługowych oraz – w zakresie wynikającym z obowiązujących przepisów – właściwych organów nadzoru lotniczego.

Dodatkowo zgodnie z europejskimi regulacjami dotyczącymi bezpieczeństwa lotniczego system nadzoru opiera się na weryfikacji zgodności działalności lotniczej z wymaganiami bezpieczeństwa, a nie na centralnym gromadzeniu przez organy administracji rządowej szczegółowych danych eksploatacyjnych dotyczących każdego statku powietrznego. Z tego względu Ministerstwo Infrastruktury nie dysponuje informacjami pozwalającymi na przedstawienie szczegółowej historii technicznej poszczególnych samolotów lub silników eksploatowanych przez przewoźników lotniczych.

W odniesieniu do samolotów Boeing 787 Dreamliner należy podkreślić, że są one objęte takim samym systemem wymagań technicznych, eksploatacyjnych i nadzorczych jak wszystkie pozostałe statki powietrzne wykorzystywane w komercyjnym transporcie lotniczym na obszarze Unii Europejskiej. Oznacza to obowiązek wykonywania regularnych przeglądów technicznych, inspekcji okresowych, czynności obsługowych oraz wdrażania wszelkich zaleceń producenta i obowiązkowych wymagań publikowanych przez właściwe organy nadzoru.

Pojedyncze zdarzenia techniczne występujące podczas eksploatacji statków powietrznych nie stanowią same w sobie przesłanki do stwierdzenia obniżenia poziomu bezpieczeństwa floty danego przewoźnika. W lotnictwie cywilnym funkcjonuje wielopoziomowy system monitorowania bezpieczeństwa, którego elementami są procedury raportowania zdarzeń, analiza danych eksploatacyjnych, systemy zarządzania bezpieczeństwem (Safety Management System – SMS) oraz ciągły nadzór prowadzony przez właściwe organy.

Każde zdarzenie podlegające obowiązkowi zgłoszenia analizowane jest zgodnie z przepisami rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym. System ten funkcjonuje w oparciu o zasadę „Just Culture”, której celem jest identyfikowanie zagrożeń i podnoszenie poziomu bezpieczeństwa lotniczego poprzez gromadzenie i analizę informacji o zdarzeniach, bez tworzenia mechanizmów mogących zniechęcać do ich zgłaszania.

W przypadku wystąpienia nieprawidłowości technicznych operator jest zobowiązany do przeprowadzenia odpowiednich czynności diagnostycznych, oceny wpływu zdarzenia na zdolność do lotu oraz wykonania wszystkich wymaganych działań naprawczych przed ponownym dopuszczeniem statku powietrznego do eksploatacji. W zależności od charakteru zdarzenia proces ten może obejmować również udział certyfikowanych organizacji obsługowych, organizacji zarządzania ciągłą zdolnością do lotu, producenta statku powietrznego, producenta silników oraz właściwych organów nadzoru.

Odnosząc się do zdarzenia z dnia 27 maja 2026 r. dotyczącego rejsu wykonywanego na trasie Warszawa–Tokio–Narita, należy wskazać, że decyzja o przerwaniu lotu i powrocie na lotnisko odlotu w przypadku wystąpienia wskazań wymagających dodatkowej oceny technicznej stanowi element standardowych procedur bezpieczeństwa obowiązujących w lotnictwie cywilnym. Działania tego rodzaju są podejmowane przez załogi statków powietrznych zgodnie z obowiązującymi procedurami operacyjnymi i świadczą o prawidłowym funkcjonowaniu wielowarstwowego systemu zarządzania ryzykiem oraz bezpieczeństwem lotniczym. Zgodnie z informacjami przekazanymi przez Zarząd Spółki PLL LOT w powyższym przypadku nie doszło do usterki czy awarii tylko odnotowano

niestabilność pracy sprężarki silnika (przekroczenie parametrów). Parametry silnika powróciły do normy jeszcze w trakcie lotu. Decyzja o powrocie miała charakter prewencyjny. Po szczegółowej inspekcji oraz analizie danych lotu przy udziale producenta, silnik został dopuszczony do dalszej eksploatacji bez konieczności naprawy.

Należy również zauważyć, że samoloty Boeing 787 Dreamliner są eksploatowane przez licznych przewoźników lotniczych na całym świecie. Informacje dotyczące eksploatacji tych statków powietrznych, podobnie jak innych nowoczesnych samolotów komunikacyjnych, podlegają bieżącej analizie prowadzonej przez producentów, operatorów, organizacje obsługowe, krajowe organy nadzoru oraz EASA. Wszelkie stwierdzone nieprawidłowości skutkują wdrażaniem odpowiednich działań technicznych i organizacyjnych przewidzianych przez obowiązujące przepisy.

Jednocześnie należy zaznaczyć, że szczegółowe dane dotyczące konfiguracji technicznej poszczególnych statków powietrznych, historii obsługowej silników, wyników inspekcji technicznych, analiz eksploatacyjnych oraz informacji wykorzystywanych w ramach systemów zarządzania bezpieczeństwem nie podlegają co do zasady publicznemu udostępnianiu. Informacje te są przetwarzane przez uprawnione podmioty w zakresie niezbędnym do zapewnienia bezpieczeństwa operacji lotniczych oraz wykonywania ustawowych zadań nadzorczych.

Ministerstwo Infrastruktury pozostaje w bieżącej współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego w zakresie monitorowania poziomu bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego dysponuje pełnym katalogiem środków nadzorczych przewidzianych w prawie krajowym i europejskim, obejmujących między innymi kontrole, audyty, inspekcje, działania korygujące oraz inne środki niezbędne do zapewnienia zgodności działalności lotniczej z obowiązującymi wymaganiami. W przypadku stwierdzenia okoliczności wskazujących na potrzebę podjęcia dodatkowych działań właściwe organy posiadają odpowiednie instrumenty prawne umożliwiające niezwłoczną reakcję.

W związku z powyższym - w ocenie Ministerstwa Infrastruktury - nie zachodzi obecnie potrzeba tworzenia odrębnych mechanizmów raportowania lub nadzoru dedykowanych wyłącznie flocie samolotów Boeing 787 eksploatowanych przez PLL LOT S.A. Obowiązujący system nadzoru lotniczego zapewnia wielopoziomą kontrolę stanu technicznego statków powietrznych, monitorowanie zdarzeń eksploatacyjnych oraz skuteczne mechanizmy reagowania na wszelkie stwierdzone nieprawidłowości.

Mając na uwadze obowiązujący podział kompetencji pomiędzy operatorów lotniczych, organizacje odpowiedzialne za utrzymanie ciągłej zdadności do lotu, Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz organy badania zdarzeń lotniczych, Ministerstwo Infrastruktury nie znajduje podstaw do podejmowania dodatkowych działań wykraczających poza funkcjonujący system nadzoru określony przepisami krajowymi i unijnymi. Jednocześnie brak jest obecnie przesłanek wskazujących na występowanie problemów o charakterze systemowym wymagających wdrożenia szczególnych środków nadzorczych wobec floty Boeing 787 eksploatowanej przez PLL LOT S.A. Dodatkowo informuję, że zgodnie z informacjami przekazany przez Zarząd Spółki we flocie PLL LOT znajduje się obecnie 15 samolotów Boeing 787 Dreamliner, w tym:

- 8 egzemplarzy Boeing 787-8,
- 7 egzemplarzy Boeing 787-9.

Reasumując, bezpieczeństwo eksploatacji samolotów Boeing 787 Dreamliner pozostaje przedmiotem stałego nadzoru prowadzonego zgodnie z krajowymi i europejskimi

regulacjami lotniczymi. Obowiązujące przepisy zapewniają wielopoziomowy system monitorowania zdolności do lotu, raportowania zdarzeń oraz reagowania na wszelkie nieprawidłowości techniczne. Na podstawie informacji pozostających w dyspozycji Ministerstwa Infrastruktury brak jest obecnie podstaw do stwierdzenia występowania okoliczności wskazujących na systemowe zagrożenie dla bezpieczeństwa eksploatacji samolotów Boeing 787 użytkowanych przez polskich przewoźników lotniczych lub konieczność wdrożenia nadzwyczajnych działań nadzorczych.

Z poważaniem

Dokument podpisany elektronicznie przez:

z upoważnienia Ministra Infrastruktury
Maciej Lasek
Sekretarz Stanu