



NALOT Z KRUCZKIEM

Loty fotogrametryczne powodują hałas i są zagrożeniem dla mieszkańców miast – stwierdził minister infrastruktury i blisko rok temu znacznie ograniczył możliwość ich wykonywania.

JERZY KRÓLIKOWSKI

Wszystkiemu winne jest rozporządzenie z 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące. Akt ten znacznie ogranicza możliwość prowadzenia lotów w tzw. strefach R (*restricted*). Łącznie na terenie naszego kraju wyznaczono 30 takich obszarów – głównie w okolicach dużych miast oraz parków narodowych (patrz mapa). Zgodnie z rozporządzeniem w sprawie zakazów... loty w strefie R są zabronione przy pułapie poniżej:

- 500 m nad ziemią dla miast od 25 tys. do 50 tys. mieszkańców,
- 1000 m dla miast od 50 tys. do 100 tys. mieszkańców oraz parków narodowych,
- 1500 m dla miast powyżej 100 tys. mieszkańców,
- 2000 m dla Warszawy.

Same zakazy nie są żadną nowością. Podobne obostrzenia obowiązywały bowiem już wcześniej. Problemem są jednak wyjątki od tych zakazów. Według poprzedniej wersji rozporządzenia (z października 2003 r.) z obostrzeń zwolnione były m.in. loty związane z *wykonaniem niezbędnych usług lotniczych, w szczególności patrolowania linii energetycznych, gazociągów, obszarów leśnych oraz lotów agrotechnicznych* (§ 3 pkt 2 ppkt 4). W tak ogólnie sformułowanym przepisie mieściły się więc także usługi fotogrametryczne.

W nowej wersji rozporządzenia z zakazów zwolniono wyłącznie loty związane z *wykonywaniem prac lotniczych mających na celu patrolowanie linii energetycznych, gazociągów, obszarów leśnych oraz realizację usług agrotechnicznych* (§ 7 pkt 1

ppkt 4). A co z fotogrametrią? Zgodnie z § 7 pkt 2 na każdy tego typu lot (tj. *szużcy potrzebom gospodarczym lub kulturalnym, zapewnieniu informacji publicznej*) niezbędne jest zezwolenie Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a w przypadku nalotu nad miastem – również jego prezydenta lub burmistrza. I to mimo że działalność tego typu i tak od wielu lat podlega certyfikacji. Firmy fotogrametryczne muszą bowiem posiadać certyfikat AWC-4 (Aerial Works Certificate).

Kolejną nowością w rozporządzeniu jest § 7 pkt 2 ppkt 1. Zgodnie z tym przepisem ULC może wyrazić zgodę na lot nad obszarem R tylko wtedy, jeśli będzie on wykonany samolotem, który w przypadku uszkodzenia jednostki napędowej może kontynuować lot do lotniska, czyli dwusilnikowym. Tu odstępstw żadnych nie przewidziano, co jest niemiłą niespodzianką dla firm fotogrametrycznych wyposażonych w jednosilnikowe maszyny.

● LOT W BIUROKRACJĘ

Co nowe przepisy oznaczają dla branży fotolotniczej? Przede wszystkim spore kłopoty z nalotami miast. Zgodnie z rozporządzeniem nad większymi miejscowościami można latać nie niżej niż 1 km ponad terenem. Kilka polskich miast ogłosiło w ostatnich miesiącach przetargi na zdjęcia lotnicze w rozdzielczości 10 cm. Ich wykonanie – zależnie od posiadanej kamery – wymaga zniżenia się do pułapu 500-800 metrów, co jest możliwe tylko dla miast poniżej 50 tys. mieszkańców.

Oczywiście, firmy fotogrametryczne mogą się starać o uzyskanie zezwolenia na niższy nalot, niż to przewidują przepisy. Ale tu pojawia się kolejny problem. ULC ma na wydanie zezwolenia 14 dni.

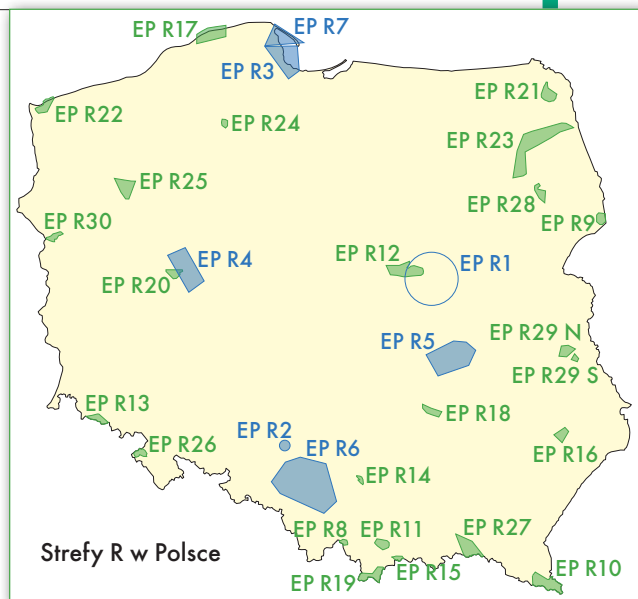
Do tego w większości przypadków trzeba udać się po kolejne pozwolenie do urzędu miasta. Tam – jak praktyka pokazuje – jego załatwienie nie dość, że często trwa dłużej niż przepisowe 14 dni, to jeszcze urzędnicy stawiają firmom fotolotniczym absurdalne wymagania – np. żądają nieodpłatnego udostępnienia wykonanych zdjęć. Wolnej amerykance sprzyja brak określenia zasad udzielania tej zgody przez samorządowców.

Przypuśćmy jednak, że wniosek firmy będzie bezbłędny, a zarówno ULC, jak i ratusz dotrzymają terminów. 14 dni w przypadku niektórych zleceń i tak okazuje się zbyt długim okresem (a do tego trzeba jeszcze doliczyć oczekiwanie na dobrą pogodę!). Najlepszym przykładem presji czasu w fotogrametrii są oceny skutków klęsk żywiołowych – np. w razie powodzi czekanie 2 tygodnie na pozwolenie zupełnie mija się z celem.

Kolejny problem to zakaz dla samolotów jednosilnikowych. Co prawda, większość maszyn wykonujących zdjęcia lotnicze to sprzęt dwusilnikowy, jednak maszyny te mają jedną zasadniczą wadę. Dwie jednostki napędowe zwiększają ciężar samolotu, a to podnosi prędkość minimalną maszyny i jednocześnie pogarsza rozdzielczość pozyskiwanych obrazów. W związku z nowym prawem istnieje więc ryzyko, że firmy fotolotnicze będą latały maszynami dwusilnikowymi na granicy bezpieczeństwa. A to nijak nie licuje z głównym celem rozporządzenia, czyli zwiększeniem bezpieczeństwa lotów!

● URZĄD ODPOWIADA

Jak z nowych przepisów tłumaczy się Urząd Lotnictwa Cywilnego? Po pierw-



sze, zwraca uwagę na fakt, że nowelizacja została wymuszona przez Unię Europejską, a przyjęte rozwiązania w podobny sposób funkcjonują także w innych krajach Wspólnoty. Nie jest to jednak prawda. Jak się okazuje, w większości państw należących do EASA (European Aviation Safety Agency) minimalna wysokość lotów nad zwartą zabudową to tysiąc stóp, czyli nieco ponad 300 metrów. Sytuacja taka ma miejsce m.in. w Austrii, Belgii, Czechach, Danii, Niemczech, Włoszech czy Holandii, a we Francji pułap ten jest nieznacznie wyższy. Dodatkowo w Belgii i Holandii do wykonania lotów fotogrametrycznych niezbędne jest uzyskanie odpowiedniej zgody, ale i tak regulacje te pozostają bardziej liberalne niż w Polsce.

Prezes ULC wyjaśnia także, że ograniczenia w wykonywaniu lotów w strefie R podyktowane są koniecznością ochrony ludności oraz przyrody w parkach narodowych (o co ponoć walczyło wielu ekologów) przez nadmiernym hałasem oraz wibracjami. Co więcej, zwraca uwagę, że urzędy miast, rozpatrując prośby firm fotolotniczych o pozwolenie na wykonanie nalogu, mogą im odmówić, gdy te będą chciały latać np. w godzinach porannych lub w święta. Wszystko to – oczywiście – w trosce o mieszkańców, wszak 1-2 nalogi fotogrametryczne w ciągu roku są dla ludzi z dużych miast wybitnie uciążliwe.

Argument o długim terminie oczekiwania prezes ULC zbywa następująco: 14 dni „wydaje się być terminem racjonalnym”, bo inwestycje komunikacyjne inwentaryzowane technologiami fotogrametrycznymi i tak planowane są z dużym wyprzedzeniem. Z kolei ocena skutków klęsk z reguły zamawiana jest przez

uciążliwe, ale też niebezpieczne. Dlatego należało ograniczyć możliwość lotów maszynami jednosilnikowymi, bo te – w razie awarii napędu – mogą nie dolecieć do najbliższego lotniska. Zasadność tego przepisu tłumaczy wieloma przypadkami wypadków i katastrof, jakie miały miejsce choćby w samej Warszawie. Szkopuł jednak w tym, że wiele z nich wydarzyło się w trakcie startu lub lądowania, a te operacje nad miastami – zgodnie z rozporządzeniem – są dalej dozwolone. Co więcej, były to głównie loty pilotowane przez osoby z licencją turystyczną.

Nawet jeśli przyjmiemy argumentację ULC, to trudno zrozumieć, dlaczego opryskiwanie miasta środkiem owadobójczym za pomocą jednosilnikowej maszyny z niskiego pułapu jest bezpieczne i nieuciążliwe, a nalog fotogrametryczny już nie. Jak jednak tłumaczy ULC, loty objęte wyjątkami są bezpośrednio związane z zapewnieniem bezpieczeństwa obywateli. Kwestie ochrony przed hałasem, drganiami czy skutkami ewentualnych wypadków lotniczych schodzą w takim przypadku na dalszy plan.

Urząd twierdzi więc, że pretensje branży geodezyjnej są bezzasadne, a dodatkowe koszty, jakie będą musiały ponieść firmy fotogrametryczne, są z punktu widzenia ochrony obywateli racjonalne i uzasadnione.

• CICHE KONSULTACJE

W całej sprawie wątpliwości budzi także sposób przeprowadzenia konsultacji nad projektem rozporządzenia. O ile zazwyczaj propozycje nowych przepisów związanych z lotnictwem publikowane są na stronie ULC i przesyłane do firm lotniczych, to w tym przypadku te-

samorządy, które jednocześnie wydają zgodę na nalog, a więc nie powinny całej procedury przeciągać. O tym, że z tego typu usług korzystają także nadleśnictwa czy instytucje badawcze, a zdjęcia lotnicze potrzebne są nie tylko przy inwestycjach komunikacyjnych, prezes ULC raczył zapomnieć.

Misje fotogrametryczne są jednak – zdaniem prawodawców – nie tylko

go nie uczyniono. Urząd tłumaczy jednak, że projekt został opublikowany na stronie Ministerstwa Infrastruktury, a to – zgodnie z obowiązującymi przepisami – jest wystarczające. Główny Urząd Geodezji i Kartografii w tworzeniu rozporządzenia nie uczestniczył.

Mimo swoich wad i sprzeczności rozporządzenie ministra infrastruktury – jak dotąd – nie spowodowało większego zamieszania na krajowym rynku usług fotogrametrycznych. Kilka ostatnich przetargów na zdjęcia lotnicze dla polskich miast pokazuje, że konkurencja w tej branży jest duża, a ceny coraz niższe. Firmy fotolotnicze staną więc na głowie, by zrealizować najbardziej wymagające zlecenie. Nawet jeśli ma to być niski nalog nad Warszawą z kilkudniowym terminem wykonania. Jak to w polskim prawie, kruczek zawsze się znajdzie – wystarczy potraktować lot fotogrametryczny np. jako „patrolowanie linii energetycznych, gazociągów, obszarów leśnych”. Trudniej będzie firmom z zagranicy, które dużo rzadziej decydują się na naginanie naszych przepisów. Szkoda, że rząd, który zapowiadał redukcję biurokracji, zmusza w ten sposób przedsiębiorców albo do stosowania kruczków (a mówiąc otwarcie – do oszukiwania), albo do marnowania czasu i pieniędzy na coraz to nowe certyfikaty, uprawnienia i pozwolenia.

Przez chwilę była nadzieja, że niefortunne przepisy da się zmienić. O ile w trakcie konsultacji ULC zarządził się, że rozporządzenie jest w porządku i nie ma zamiaru go modyfikować, to na wiosnę br. zaczął zmieniać zdanie. Pod koniec marca zaprosił do siebie zainteresowane strony, by ponownie rozważyć włączenie lotów fotogrametrycznych do listy wyjątków. Modyfikacji w rozporządzeniu należy zresztą wprowadzić więcej – polscy piloci dopatrzili się w nim bowiem kolejnych absurdów, z którymi można się zapoznać w serwisie DlaPilota.pl. Pod koniec kwietnia ULC rozwiązał jednak wszelkie wątpliwości – nalog fotogrametryczny jednosilnikowym samolotem stanowi potencjalne zagrożenie, więc zmian w przepisach w tej kwestii nie będzie.

Inne modyfikacje w rozporządzeniu jednak będą. Gdy nowelizacja trafi do konsultacji, za biznesem fotogrametrycznym może wstawić się GUGiK, co – biorąc pod uwagę realizowany właśnie projekt ISOK – leży w jego interesie. Czy to robi, czas pokaże.

JERZY KRÓLIKOWSKI