

Łódź, dn. 10 czerwca 2020 r.

Szanowny Pan
Mateusz Morawiecki
Prezes Rady Ministrów
Rzeczypospolitej Polskiej

LIST OTWARTY

Szanowny Panie Premierze!

Polskie lotniska regionalne są istotnymi katalizatorami rozwoju całej gospodarki Polski. Zatrudniają bezpośrednio ok. 30 tys., a pośrednio ok. 80 tys. osób. Ich wpływ na gospodarkę jest szacowany na poziomie ok. 4% PKB, o czym słusznie i często wspomina Pan, oraz ministrowie Pańskiego rządu, w swoich licznych wystąpieniach publicznych.

W Polsce od połowy marca 2020 roku, czyli ponad kwartał temu, zawieszono zostały krajowe i międzynarodowe pasażerskie połączenia lotnicze. Decyzja jaką niespodziewanie podjął rząd spowodowała, że w okresie od 15 marca br. do dnia dzisiejszego wszystkie porty lotnicze w Polsce odnotowały spadek ruchu o ponad 90%. Także polskie i zagraniczne regularne i czarterowe linie lotnicze każdego dnia walczą o życie nie mogąc świadczyć podstawowej swej działalności. **Nie pozostanie to bez wpływu na dynamikę rozwoju polskiej gospodarki, a im dłużej będzie się utrzymywał brak możliwości uruchomienia międzynarodowego ruchu lotniczego tym starty dla całej polskiej gospodarki będą coraz bardziej znaczące.**

Przyszłość segmentu lotnictwa w Polsce zależy od wielu czynników: tempa otwierania granic, gotowości pasażerów do podróży, ogólnej sytuacji gospodarczej, a także pomocy finansowej, którą rząd planuje przeznaczyć dla branży lotniczej.

Lotnictwo to sektor niezwykle podatny na kryzysy gospodarcze, które szybko zmniejszają popyt na podróże biznesowe i prywatne, a także na postrzeganie poziomu bezpieczeństwa. Pandemia to najgorsza z możliwych sytuacji, która mogła się wydarzyć dla naszej branży. Pasażerowie tracą chęć do latania, możliwości sfinansowania podróży oraz samą potrzebę przemieszczania się. **Dlatego też równie istotna, a jednocześnie nie wymagająca zaangażowania finansowego, jest przemyślana polityka państwa, w tym przygotowany z wyprzedzeniem kalendarz dalszych kroków, względem całej branży lotniczej.** Polityka, która powinna wspierać działania branży w kierunku jak najszybszego powrotu do dobrej kondycji, głównie z myślą o korzyściach płynących dla całej polskiej gospodarki.

Szybkie przywrócenie międzynarodowych połączeń lotniczych powinno stanowić kamień węgielny strategii ożywienia gospodarczego kraju i jego przyszłego rozwoju. Bez uruchomienia lotnisk powrót do stabilizacji nie będzie możliwy. Lotniska nie będą miały możliwości przyczynić się do ożywienia gospodarki kraju, jeśli przepisy krajowe będą ograniczały możliwość prowadzenia działalności biznesowej przewoźnikom lotniczym i stanowiły wprost podstawę do wycofywania się linii lotniczych z polskiego rynku. Przykładem takiego przepisu jest ten dotyczący ograniczenia liczby miejsc w samolocie zajmowanych przez pasażerów ustanowiony Rozporządzeniem Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii. Rozdz. 6 par. 17 pkt. 4 tego rozporządzenia stanowi, iż *statkami powietrznymi w rozumieniu art. 2 pkt 1 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze – danym statkiem powietrznym można przewozić, w tym samym czasie, nie więcej pasażerów niż wynosi połowa maksymalnej liczby miejsc przeznaczonych dla pasażerów określonej w dokumentacji technicznej statku powietrznego.*

Domyślamy się, że intencję wprowadzenia przedmiotowego przepisu stanowiła troska o bezpieczeństwo podróży i взгляд na toczącą się europejską dyskusję na ten temat. Niestety przewidujemy, że efekt jego implementacji będzie tożsamy z wybuchem kolejnej pandemii. **Tym razem będzie to jednak morderczy wirus dla całego polskiego rynku lotniczego, który nie ominie również polskiego przewoźnika LOT.** Nowe zasady wzmocnią ponadto konkurencyjność zagranicznych lotnisk regionalnych zlokalizowanych poza granicami Polski, szczególnie te, które znajdują się w strefie dostępności do 2 godzin od polskiej granicy (np. Berlin czy Ostrawa).

Jako branża lotnicza odnosimy wrażenie, że Pańskie służby zbyt nadinterpretowały zalecenia Komisji Europejskiej i instytucji odpowiedzialnych za bezpieczeństwo lotnicze oraz zdrowotne w tej sprawie i uznały je jako przepis bezwzględnie konieczny do zastosowania. Zalecenie europejskie dotyczące utrzymania dystansu społecznego w samolotach stanowi bowiem, że jeśli wypełnienie samolotów w początkowej fazie otwierania gospodarek na międzynarodowy ruch lotniczy będzie niewielkie należy rozsądzać pasażerów z uwzględnieniem zastosowania możliwie jak największego wzajemnego dystansu. Jeżeli jednak nie będzie takiej możliwości z racji obecności na pokładzie większej ilości pasażerów wówczas inne konieczne środki ochrony muszą być stosowane (np. maseczki medyczne). Oto treść zalecenia w całości, w angielskiej wersji językowej

If physical distancing cannot be guaranteed because of the passenger load, seat configuration or other operational constraints, passengers and crew members on board an aircraft should adhere at all times to all the other preventive measures including strict hand hygiene and respiratory etiquette and should wear a face mask.

Panie Premierze!

Pod koniec maja br. Agencja Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA), we współpracy z KE, Europejskim Centrum ds. Zapobiegania i Kontroli Chorób (ECDC) i innymi instytucjami, wydała wytyczne dotyczące stopniowego przywracania usług transportowych w związku z COVID-19. Wbrew rozumieniu polskiego ustawodawcy mają one na celu skoordynowane podejście i wspieranie krajowych władz lotniczych, przedsiębiorstw i portów lotniczych oraz wszystkich innych organizacji zaangażowanych w lotnictwo cywilne. **Celem przedmiotowych wskazówek, podkreślamy – wskazówek – jest ułatwienie** stopniowego wznawiania wszystkich rodzajów usług komunikacyjnych, w tym lotniczych, zapewnienie bezpieczeństwa europejskiego systemu lotnictwa, pomoc w jak najszybszym powrocie do uruchomienia biznesu **lotniczego we wszystkich państwach członkowskich**

UE z zastrzeżeniem stosowania proporcjonalnych i skutecznych środków ochrony zdrowia pasażerów i pracowników sektora transportowego. Nie mogą tym samym stanowić one restrykcyjnych zasad uniemożliwiających funkcjonowanie branży lotniczej.

Komisja Europejska wzywa jednocześnie państwa członkowskie do koordynowania działań zarówno w ramach Unii Europejskiej, jak i z krajami sąsiadującymi. Ponadto Bruksela zwraca uwagę, że **należy określić bezpieczne rozwiązania w zakresie mobilności zamiast wprowadzać zakazy**, bo te ostatnie prowadzą do paraliżu usług transportowych. W celu zapewnienia, aby środki zastosowane w jakimkolwiek rodzaju transportu były porównywalne, dzięki czemu podróż nie będzie zbyt uciążliwa, należy zapewnić, by były one oparte na wspólnych zasadach i były wzajemnie uznawane w miejscu wyjazdu i przyjazdu.

Panie Premierze!

Poza wyjaśnieniami powyżej proszę pozwolić nam wytłumaczyć dlaczego ograniczanie liczby pasażerów w samolotach nie stanowi optymalnego rozwiązania, a może nieszczęśliwie przyczynić się do katastrofy branży lotniczej w Polsce.

Po pierwsze jak do tej pory nie dowiedziono aby jakkolwiek przypadek zakażenia koronawirusem był spowodowany zarażeniem się przez powietrze w samolocie. W rzeczywistości powietrze w samolotach jest relatywnie bezpieczne ponieważ w większości flota przewoźników operujących na polskich lotniskach, wyposażona jest w wysokowydajne filtry cząstek stałych lub filtry HEPA (ang. *True High-Efficiency Particle Filters*). Dzięki wysokoskutecznym filtrom cząsteczkowym powietrza (HEPA), system klimatyzacji samolotów uważany jest za wolny od wirusów. Usuwa on 99,97 proc. mikroskopijnych cząstek zanieczyszczeń, zapobiegając rozprzestrzenianiu się drobnoustrojów w kabinie samolotu. Ponadto powietrze w kabinie jest całkowicie wymieniane co 3 minuty. Filtry pracują przez cały czas, aby utrzymać powietrze czystsze niż w większości budynków biurowych. Są one podobne do tych stosowanych na salach operacyjnych. Kolejnym argumentem potwierdzającym minimalne prawdopodobieństwo zakażenia na pokładzie jest kierunek przepływu powietrza od góry do dołu, który minimalizuje wzdłużne mieszanie w kabinie. Ponadto w związku z niską wilgotnością powietrza oraz niskim ciśnieniem, wysokim oparciom foteli istnieje bardzo ograniczone ryzyko przenoszenia COVID-19 i innych podobnych typów wirusów na pokładzie.

Warto także zauważyć, że od wybuchu pandemii w Chinach, przez pierwsze trzy miesiące bieżącego roku ponad 3 mln pasażerów przyleciało do Polski. Wiele osób przylatywało z Europy i całego świata, w tym z Chin. Nie spowodowało to jednak wystąpienia ognisk epidemii. Zbierane przecież były w całej Polsce karty lokalizacyjne pasażera i na szczęście można je było wyrzucić do kosza na śmieci. Oznacza to jednak, że latanie jest bezpieczne i nie przenosi koronawirusa (paradoksalnie, pierwsze zarażenia koronawirusem w Polsce zlokalizowane zostały w autobusach międzynarodowych).

Po drugie linie lotnicze w trosce o pasażerów jak i w związku z potrzebą jak najszybszego uruchomienia połączeń wdrożyły już szereg dodatkowych procedur, aby pomóc zachować dystans fizyczny podczas wchodzenia na pokład oraz utrzymać czystość w samolocie. Nowe zasady są łatwe do przestrzegania i zapewniają możliwie najlepsze warunki sanitarne. Pasażerowie są proszeni o dokonywanie w miarę możliwości rezerwacji online, włącznie z odprawą online, korzystania z punktów samodzielnego nadania bagażu, a także wyboru płatności zbliżeniowych podczas zakupów na pokładzie. Należy pamiętać, że bezwzględnym wymogiem jest noszenie masek na pokładzie, które jest obowiązkowe również dla załogi. Ponadto samoloty są czyszczone kilka razy dziennie i poddawane dezynfekcji środkiem dezynfekującym zgodnie z wytycznymi EASA.

Po trzecie istotne znaczenie ma przygotowanie lotnisk do funkcjonowania w nowej sytuacji. **Zasady i wymogi stosowane na polskich lotniskach są zdecydowanie bardziej restrykcyjne niż w każdym innym miejscu zamkniętej przestrzeni publicznej.** Należy również mieć na względzie proporcjonalność i adekwatność podejmowanych działań i wprowadzanych ograniczeń w odniesieniu do całej podróży pasażera. I tak – pasażer wyruszający z domu na lotnisko środkami komunikacji publicznej zobowiązany jest do stosowania innych zasad ochronnych, następnie na samym lotnisku podlega mierzeniu temperatury (nieobecnym na dworcach innych niż lotnicze i w komunikacji publicznej np. dalekobieżnej) i społecznemu dystansowi min. 1,5 metra, by na końcu wsiąść do samolotu – w którym panują jeszcze inne zasady (pamiętać należy, że najsurowszy reżim wymiany powietrza dzięki zastosowanym systemom filtracji powietrza zapewnia podróż w statku powietrznym, dużo wyższy niż koleją lub komunikacją autobusową. Podczas gdy międzynarodowy ruch kolejowy podobnie jak lotniczy jest obecnie wstrzymany, międzynarodowy transport autokarowy nie jest poddany takim restrykcjom i może funkcjonować bez ograniczeń – gdzie tu logika?

Ruch lotniczy – na razie tylko krajowy – został wznowiony 1 czerwca br. Wykonane dotychczas operacje krajowe polskiego przewoźnika LOT, jak wskazują obecni tam pasażerowie, obrazują, że o ile podczas startu i lądowania dostosowali się oni do dyscypliny siedzenia z uwzględnieniem dystansu społecznego, o tyle podczas samego lotu wszyscy zajmowali miejsca przy oknach. Dodatkowo ok. 50 % z nich na pokładzie ściąga maseczki. Przykład ten dowodzi, że jedynym efektem przedmiotowego przepisu jest ograniczenie liczby pasażerów na pokładzie samolotów i tym samym uniemożliwienie uzyskania normalnych warunków funkcjonowania branży i przyczynianie się do jej upadku.

Panie Premierze!

Międzynarodowe Zrzeszenie Transportu Lotniczego (ang. *International Air Transport Association* - IATA) szacuje, że krajowy ruch lotniczy spadł o 70 proc. od początku stycznia z powodu pandemii i ostrzega, że globalne ożywienie lotnictwa może przebiegać powolnie. U podstaw takiej sytuacji może leżeć słabnące zaufanie społeczne do podróży lotniczych, obawa o swoje finanse i bezpieczeństwo. Aż 40 proc. respondentów, zapytanych przez IATA o to, kiedy po kryzysie powrócą do latania, odpowiedziało, że poczekają pół roku albo i dłużej. Już ta sytuacja może znacząco wpłynąć na dynamikę powrotu branży do normalności.

Postulujemy zatem Panie Premierze o mądre i rozważne podejście do stosowania przepisów i nie działanie nadto restrykcyjnie niż stanowią wymogi europejskie w tym względzie. **Wnoskujemy, jako podpisani poniżej, o wykreślenie przepisu rozdz. 6 par. 17 pkt. 4 Rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 29 maja 2020 r. w sprawie ustanowienia określonych ograniczeń, nakazów i zakazów w związku z wystąpieniem stanu epidemii, który ogranicza liczbę udostępnionych miejsc w samolocie do 50%. Przy takim podejściu aby rachunek ekonomiczny się zgadzał ceny biletów lotniczych powinny wzrosnąć dwukrotnie. To zaś spowoduje, że zwykłych ludzi i pracowników firm dotkniętych recesją nie będzie stać na latanie samolotami.**

Postulujemy również o przygotowanie, wspólnie z branżą lotniczą, a przede wszystkim przewoźnikami lotniczymi, kalendarza kolejnych działań, w tym znoszenia lock down'u oraz zamknięcia granic, **tak by informacja ta trafiła na rynek, do pasażerów i uczestników tego rynku, z wyprzedzeniem,** umożliwiającym rozsądne przygotowanie się do odbudowy polskiego lotnictwa i tej, wpływającej bezpośrednio i pośrednio na całą ekonomię państwa, branży polskiej gospodarki.

Podpisano:

Jozsef Varadi, Prezes Zarządu WIZZ AIR Hungary Ltd.

Michał Kaczmarzyk, Prezes BUZZ (d. Ryanair Sun)

Ton Jochems, Senior Manager Groundservices Outstations KLM Cityhopper BV

Paweł Niewiadomski, Prezes Polskiej Izby Turystyki, członka Europejskiej Organizacji Związków Biur Podróży Unii Europejskiej (ECTAA)

Andrzej Kobielski, Prezes Zarządu Rady Przedstawicieli Linii Lotniczych w Polsce (BARIP)

Grzegorz Polaniecki, Prezes Zarządu EnterAir Sp. z o.o.

Grzegorz Baszczyński, Prezes Zarządu RAINBOW TOURS SA

Piotr Henicz, Wiceprezes Zarządu Nowa Itaka Sp. z o.o.

Wojciech Skoczyński, Prezes Zarządu GRECOS HOLIDAY Sp. z o.o.

Maciej Nykiel, Prezes Zarządu NEKERA Sp. z o.o.

Jakub Szynklewski, Członek Zarządu Bartolini Air Sp. z o.o.

Tomasz Kloskowski, Prezes Zarządu Port Lotniczy Gdańsk Sp. z o.o.

Leszek Chorzewski, p.o. Prezes Zarządu Mazowiecki Port Lotniczy Warszawa–Modlin Sp. z o.o.

Dariusz Kuś, Prezes Zarządu Port Lotniczy Wrocław SA

Krzysztof Wójtowicz, Prezes Zarządu Port Lotniczy Lublin SA

Tomasz Moraczewski, Prezes Zarządu Port Lotniczy Bydgoszcz SA

dr Anna Midera, Prezes Zarządu Port Lotniczy Łódź im. Władysława Reymonta Sp. z o.o.

Tomasz Kądziołka, Prezes Zarządu Warmia i Mazury Sp. z o.o. (Port Lotniczy Olsztyn-Mazury)