

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

**Komisja
Infrastruktury**

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU LOTNICZEGO
(NR 5)
z dnia 15 marca 2022 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 5)

15 marca 2022 r.

Podkomisja stała do spraw transportu lotniczego, obradująca pod przewodnictwem posła **Dariusza Jońskiego (KO)**, przewodniczącego podkomisji, rozpatrzyła:

– informację na temat stanu realizacji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 lutego 2022 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym.

W posiedzeniu udział wzięli: **Łukasz Chaberski** zastępca dyrektora Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Janusz Janiszewski** p.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Jolanta Osiak** i **Jakub Sindrewicz** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości. Jest z nami pan Piotr Samson, prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Kamil Rosiński, dyrektor Departamentu Transportu Lotniczego również Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Janusz Janiszewski, pełniący obowiązki prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Zdalnie jest z nami pan Klaudiusz Kott, zastępca prezesa do spraw żeglugi powietrznej, pan Łukasz Chaberski, wicedyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury i mam informację, że są zdalnie pan Adam Bandosz, doradca techniczny Najwyższej Izby Kontroli oraz pani Anna Woźniakiewicz, główny specjalista kontroli państwowej NIK. Witam państwa bardzo serdecznie.

Informuję, że posiedzenie podkomisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu RP i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję, że link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały wcześniej przesłane posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabrania głosu proszę o logowanie się do systemu wideokonferencyjnego. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu.

Jednocześnie informuję, że posłowie – choć nie widzę na razie takiej potrzeby – ale oczywiście jeśli byłoby głosowanie, to posłowie obecni na podkomisji głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej, wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej, nie używają tabletów.

Szanowni państwo, to tyle spraw technicznych. Kworum. Zwracam się do państwa posłów o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum. Bardzo proszę się przygotować. Dobrze, przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowań i naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Bardzo proszę. Szanowni państwo, kworum już mamy, bo widzę czwórkę posłów, natomiast zostawimy głosowanie otwarte na wypadek, gdyby przystąpili do nas kolejni parlamentarzyści.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja na temat stanu realizacji rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 25 lutego 2022 r. w sprawie zakazów w ruchu lotniczym. Tutaj byśmy poprosili o informację prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Ministerstwo Infrastruktury oraz Polską Agencję Żeglugi Powietrznej.

Czy do tak zaproponowanego porządku panowie posłowie macie jakieś uwagi, sugestie, propozycje? Nie widzę. W takim razie, w związku z niezgłoszeniem wniosku do porządku dziennego, stwierdzam jego przyjęcie. Przystępujemy do realizacji porządku dziennego. Poproszę w takim razie o zabranie głosu w pierwszej kolejności prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Piotra Samsona.

Ja tylko tytułem wprowadzenia. Mówiliśmy tutaj o rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 25 lutego w sprawie zakazów w ruchu lotniczym. Tutaj na podstawie art. 119 ust. 2 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze zarządza, co następuje. W § 1 pkt 1 – Wprowadza się zakaz wlotu w polską przestrzeń powietrzną statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej; pkt 2 – Zakazu, o którym mowa w ust. 1, nie stosuje się do statków powietrznych wykonujących lot o statusie HUM (lot statku powietrznego biorącego udział w akcji humanitarnej). § 2 Rozporządzenie wchodzi w życie z dniem następującym po dniu zgłoszenia. Podpis prezesa Rady Ministrów. To rozporządzenie weszło w życie. Jest to sytuacja absolutnie bez precedensu – krok, który ma na celu oczywiście wywarcie presji na prezydenta Władimira Putina, by zakończył inwazję na Ukrainie, która jest największym atakiem od II wojny światowej.

W związku z tym poprosiliśmy o informacje, ponieważ informacje, które też do nas docierały, ale które przedstawiali również dziennikarze – byłoby dobrze rozwiać te wątpliwości, ale też odpowiedzieć na kilka pytań. Tutaj tylko tytułem wprowadzenia zwróciłbym uwagę i poprosił pana prezesa, aby w swojej wypowiedzi odniósł się do tych informacji dotyczących próby omijania sankcji i na przykład ściągania turystów z kurortów pod pretekstem lotów biorących udział w akcji humanitarnej za pośrednictwem zaprzyjaźnionych krajów, między innymi Węgier. Trasy co najmniej dwóch takich lotów wiodły również przez Polskę. W związku z tymi informacjami bardzo prosilibyśmy o rzetelną informację.

Panie prezesie, oddaję głos. Czy pan prezes nas słyszy?

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Tak, słyszę. Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, państwu. Czy państwo mnie słyszycie?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, bardzo dobrze. Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Mam tylko taką prośbę. Zanim zacznę, chciałbym przekazać głos jeszcze dyrektorowi Łukaszowi Chaberskiemu z Ministerstwa Infrastruktury. On poprosił o krótki wstęp. Mam przygotowaną prezentację, ale jeśli państwo pozwolicie, to może najpierw dyrektor Łukasz Chaberski z ministerstwa.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę. Pan Łukasz Chaberski, wicedyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury. Czy pan Łukasz nas słyszy?

Zastępca dyrektora Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury Łukasz Chaberski:

Tak, słyszę, panie przewodniczący. Dzień dobry, panie przewodniczący. Dzień dobry, panie i panowie posłowie. Dziękuję za oddanie głosu. Dziękuję również prezesowi Samsonowi.

Rzeczywiście wydaje się, że powinien nastąpić wstęp przedstawiciela ministra infrastruktury, bo tematem dzisiejszego posiedzenia Wysokiej Komisji jest kwestia rozporządzenia Rady Ministrów dotyczącego zakazów w ruchu lotniczym, które przygotowało i procedowało Ministerstwo Infrastruktury, więc pozwolę sobie na dosłownie kilka zdań

wstępu, po których – tak jak pan prezes powiedział – nastąpi prezentacja Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Jest również pan prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, więc na te pytania, które państwo chcecie zadać, na pewno będziemy w stanie wspólnie odpowiedzieć.

Jeśli chodzi o to rozporządzenie, o którym wspomniał pan przewodniczący, chciałbym troszeczkę szerzej nakreślić ten kontekst. W dniu 26 lutego 2022 r. Ministerstwo Infrastruktury rzeczywiście procedowało i przygotowało projekt rozporządzenia w sprawie zakazów w ruchu lotniczym, ale nie tylko to. Zostało również przepracowane zawieszenie stosowania umowy między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej a Rządem Federacji Rosyjskiej o komunikacji lotniczej podpisanej w Kaliningradzie 26 lipca 2002 r., co jest również bardzo istotne w kontekście, o którym dzisiaj będziemy dyskutować. Ta umowa została zawieszona. Rozporządzenie Rady Ministrów zostało opublikowane i weszło w życie w dniu 25 lutego. Rzeczywiście to rozporządzenie wprowadza zakaz lotów w polskiej przestrzeni powietrznej statków powietrznych używanych przez przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej z wyłączeniem statków powietrznych wykonujących loty o statusie humanitarnym. Tak jak wspomniał pan przewodniczący, w tym kontekście jest to nowe działanie, ale chciałbym też zaznaczyć, że tych zakazów w ruchu lotniczym związanych co prawda z występowaniem pandemii COVID przez ostatnie 2 lata wydano wiele, więc ta ścieżka i ta podstawa prawna jest, że tak powiem, dobrze znana i przećwiczona.

Niezależnie od powyższego, o czym wspomniałem, w dniu 28 lutego weszło w życie rozporządzenie Rady (UE) 2022/334 dotyczące zmiany rozporządzenia Rady (UE) 833/2014 dotyczące środków ograniczenia w związku z działaniem Rosji destabilizującymi sytuację na Ukrainie. Dlaczego o tym mówię? Dlatego, że już 2 dni po wprowadzeniu środka krajowego, czyli zakazów w ruchu lotniczym – notabene byliśmy drugim krajem po Wielkiej Brytanii, która to zrobiła, a następnie po nas kolejne kraje zaczęły stosować środki krajowe zakazujące lotów, generalnie rzecz mówiąc, użytkownikom z Federacji Rosyjskiej – pojawiło się narzędzie czy też akt prawny na poziomie Unii Europejskiej, który nie jest aż tak restrykcyjny, chociaż jest bardzo restrykcyjny, jak nasze krajowe rozporządzenie. W chwili obecnej, biorąc pod uwagę hierarchię aktów prawnych, to europejskie rozporządzenie funkcjonuje i obowiązuje. I tam są pewne możliwości odstępstw albo wyjątków od ogólnego zakazu, które mogą mieć zastosowanie w poszczególnych, takich stricte określonych przypadkach. Tutaj rozumiem, że pan prezes Samson o tym powie za kilka minut w swojej prezentacji.

To jest ten koncept, który chciałem narysować. Mamy zawieszoną umowę o komunikacji lotniczej z Federacją Rosyjską po wprowadzeniu rozporządzenia Rady Ministrów. Mamy też akt prawny na poziomie Unii Europejskiej, który obowiązuje nas wprost i który jest przez nas stosowany. Nad wykonywaniem tego aktu prawnego czuwa również Urząd Lotnictwa Cywilnego i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jako ta instytucja, która zarządza przestrzenią powietrzną. Tyle z mojej strony.

Jestem gotowy odpowiedzieć na wszystkie pytania, które się pojawią w dyskusji. Teraz jakby pan przewodniczący pozwolił, oddam dalej głos panu prezesowi Samsonowi z Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, panie prezesie, oczywiście oddajemy teraz panu głos, ale chciałbym, żeby pan tej wypowiedzi skupił się też na tych statusach lotów humanitarnych, dlatego że odnosimy wrażenie – nawet mamy pewność w przypadku kilku lotów – że ten status był wykorzystywany do tego, żeby przewozić na przykład turystów. Na dowód tego dziennikarze publikują informacje, które pojawiły się w Rosji, informujące o możliwości skorzystania z lotów specjalnych do domu przez turystów. Mówimy tutaj o 150 tys. rosyjskich urlopowiczów i być może część tych lotów o charakterze i statusie humanitarnym po prostu wcale taka nie była. Chcielibyśmy, żeby pan też w tej sprawie i w swoim wystąpieniu na to zwrócił uwagę i się do tego odniósł. Bardzo proszę, panie prezesie.

Prezes ULC Piotr Samson:

Bardzo dziękuję. Przygotowaliśmy prezentację, która w taki sposób kompleksowy pokaże również statystyki – to, co państwa chyba najbardziej interesuje. Teraz, jak to mówią, podzielę się ekranem. Proszę tylko powiedzieć, czy ten ekran będzie widoczny. Czy państwo widzicie ekran teraz, prezentację?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, widzimy prezentację. Tak, powiększenie prezentacji. Jakby pan puścił po prostu slajdy, to wydaje mi się, że wtedy ten obraz...

Prezes ULC Piotr Samson:

Nie jesteśmy pewni, czy jak puścimy slajdy, to zadziała. Spróbujemy. Ostatnio mieliśmy z tym problem.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Jak nie, to powrócimy najwyżej do tej formy. Ona też jest widoczna i widzimy pana.

Prezes ULC Piotr Samson:

Czy widzimy slajdy? Czy państwo widzicie kolejny slajd?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Nie, widzimy ten pierwszy.

Prezes ULC Piotr Samson:

No właśnie, to niestety ten system nam tak nie działa. Musimy wrócić do tradycyjnej metody. Czyli będziemy to robić na takim formacie, dobrze?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dobrze. Proszę państwa, tak jak powiedział dyrektor Chaberski, mamy dwa rozporządzenia. Jedno to jest rozporządzenie nasze, polskie, Rady Ministrów, które weszło 25 lutego i potem drugie rozporządzenie Rady Europejskiej, przy czym to rozporządzenie Rady Europejskiej jest rozporządzeniem wyższego szczebla, dlatego też de facto od poniedziałku 28 lutego... 29 lutego obowiązywało nas już to drugie rozporządzenie i to jest rozporządzenie, do którego musimy się stosować. To pierwsze rozporządzenie cały czas funkcjonuje w naszych przepisach prawnych, ale drugie rozporządzenie Rady Europejskiej jest wyższego rzędu.

Jeśli chodzi o pierwsze rozporządzenie, tak jak było powiedziane, zakładało zakaz wlotu przewoźników z Federacji Rosyjskiej, z wyjątkiem lotów humanitarnych. Natomiast jeśli chodzi o drugie rozporządzenie, to tak jak powiedział dyrektor Chaberski, ten katalog wyjątków był szerszy, ale najpierw powiem, czego zakazuje. Zakazuje statków powietrznych, które są zarejestrowane w Rosji, statków powietrznych, które są eksploatowane przez rosyjskich przewoźników, statków, które lecą w formule *code-share*, statków, które są czarterowane przez Rosjan i na pokładzie których są rosyjscy obywatele, nad którymi sprawują kontrolę.

Teraz jest ważna sytuacja. Mechanizm weryfikacji tych sankcji polega na tym, że mamy jeszcze dodatkowe wzmocnienie poprzez to, że jakiegokolwiek złożenie planu lotu jest weryfikowane przez menedżera sieci. To jest organizacja europejska. W tym momencie jest to Eurocontrol, nominowana jako menedżer sieci. Czyli tam następuje finalna weryfikacja, czy jakiegokolwiek lot nie jest złamaniem tego rozporządzenia unijnego. Chciałbym, żeby to też było w państwa świadomości, że mamy jeszcze drugą weryfikację. Oprócz naszej polskiej weryfikacji jest jeszcze weryfikacja menedżera sieci robiona przez Eurocontrol.

Teraz jaki jest ten katalog wyłączeń? To są loty humanitarne, loty awaryjne, prze-loty awaryjne nad danym krajem bądź jeszcze związane ze zwrotem samolotów, które są leasingowane. Jest to lot w jedną stronę, dlatego że Komisja Europejska w ramach sankcji nakazała zwrot samolotów, które są leasingowane przez Rosję z firm europejskich. Te samoloty mogą przelecieć nad nami w jedną stronę w kierunku zwrotu

do leasingodawcy. Żeby dostać zgodę, na taki przelot musi być oczywiście zgoda danego kraju członkowskiego.

3 marca zaktualizowano wytyczne Komisji Europejskiej. Powiedziano też, że dotyczy to obywateli, którzy mają podwójne obywatelstwo, którzy stale rezydują na terytorium Unii Europejskiej oraz dotyczy europejskich osób prawnych, które są kontrolowane przez Federację Rosyjską, więc dodefiniowano jeszcze to pewne białe plamy w tym mechanizmie.

Jeśli chodzi o loty repatriacyjne bądź inaczej zwane lotami humanitarnymi, to, o co państwo pytacie, to jak wygląda definicja tego. Po pierwsze, nie mogą być to operacje regularne. Po drugie, pasażerowie na pokładzie muszą być zweryfikowani przez państwo członkowskie, z którego samolot startuje. Czyli w przypadku tych dwóch lotów, które odbyły się z Węgier i z Bułgarii, to na nich ciążył obowiązek weryfikowania, kto jest na pokładzie samolotu. Dany samolot może przewozić tylko wyłącznie obywateli Federacji Rosyjskiej. Wlatuje do Unii Europejskiej na pusto. Również należy zrobić analizę, czy te osoby nie są w stanie przedostać się do Rosji innymi środkami komunikacji. Te warunki muszą być spełnione, aby zostało uzgodnione, że ten lot ma status lotu humanitarnego, który następnie zostanie zakwalifikowany przez menedżera sieci jako ten poprawny. Następnie od operatora idzie wniosek o udzielenie zgody. My wzywamy też operatora i również inne państwa do tego, żeby potwierdziły to, że ten lot ma taki charakter. Następnie jest to wszystko notyfikowane z Komisją Europejską. Zarówno w przypadku lotu z Bułgarii i Węgier, po pierwsze, musiał to notyfikować kraj wylotu, następnie wszystkie kraje, które były po trasie i wtedy wydawana jest zgoda. Państwu lub państwom członkowskim do celów stosowania w rozporządzeniu pozostawiono w każdym zezwoleniu określone dane kontaktowe Eurocontrolu, dane kontaktowe Komisji Europejskiej i poszczególnych państw. Cały czas jest przepływ informacji pomiędzy państwami, ale również Komisją Europejską i Eurocontroliem. Komisja Europejska też widzi wszystkie zgody i one muszą być notyfikowane. Komisja Europejska 7 marca potwierdziła otrzymanie od nas notyfikacji o wydaniu czterech odstępstw od stosowanego zakazu i Komisja nie zgłosiła żadnych zastrzeżeń, czyli te odstępstwa zostały zaakceptowane przez Komisję Europejską.

Tu jest tabelka, która jasno pokazuje, jakie to były loty. Na początku był to lot Moskwa – Bratysława – Moskwa z paliwem do elektrowni słowackiej. Ten lot został w tamtą stronę dopuszczony jako *humanitarian*, dlatego że zgoda na lot była wydawana w weekend, kiedy jeszcze obowiązywało polskie rozporządzenie, ale już sam lot i lot powrotny był wykonany w trakcie obowiązywania rozporządzenia europejskiego. Następnie były to loty Moskwa – Sofia – Moskwa. Lot Sofia – Moskwa był tylko z pasażerami. Potem był lot do czeskiej elektrowni, Moskwa – Brno – Moskwa. Następnie lot Moskwa – Budapeszt – Moskwa, znowu lot repatriacyjny, wyłącznie z obywatelami Federacji Rosyjskiej. Następnie wydaliśmy dwie zgody. Te loty jeszcze nie zostały przeprowadzone, ale te zgody wydaliśmy, na kolejne dwa transporty, jeśli chodzi o przewóz paliwa do elektrowni na Słowacji, Moskwa – Bratysława – Moskwa.

Jak państwo widzicie z tej tabelki, w tym okresie 2 tygodni tak naprawdę wydaliśmy zgodę na 4 rotacje. Chciałem powiedzieć dla porównania, że w czasach normalnych nad Polską latało pomiędzy 100 a 150 połączeń rejsów rosyjskich. W związku z tym widzicie, że naprawdę są to wyjątkowe przypadki. Było więcej przypadków lotów, które chciały polecieć, ale nie daliśmy zgody, bo to zweryfikowaliśmy.

Jeśli chodzi o te kwestie Sofii i Budapesztu, to kto był na pokładzie i jaki był cel, leży po stronie państwa, z którego lot się odbywał. Takie mamy założenia i taki mamy mechanizm uzgodniony z Komisją Europejską. My jako kraj, nad którym samolot przelatuje, nie dyskutujemy. To znaczy, jeżeli inny kraj członkowski Unii Europejskiej daje taką gwarancję – a w tym przypadku dał taką gwarancję i zostało to potwierdzone przez Komisję Europejską – to my już z taką decyzją nie dyskutujemy, bo są to państwa członkowskie i działają według rozporządzeń unijnych. Co więcej, Komisja nie zatrzymała lotu.

Natomiast, chciałbym państwu pokazać... Nie mamy tutaj tych lotów, które odrzuciliśmy. Było około 10 lotów, które odrzuciliśmy ze względu na to, że one nie miały gwarancji, nie widzieliśmy tej gwarancji na to, że lot rzeczywiście odbywa się według pełnego sta-

tusu humanitarnego. Czyli że byli tam tylko obywatele rosyjscy, wracali w jedną stronę. Było wiele wątpliwości, dlatego to są cztery rejsy, a w sumie chyba odrzuciliśmy jeszcze 10 takich dodatkowych rejsów, które chciały przelecieć według tego statusu i generalnie nie przeleciały. To są przykłady odrzuconych wniosków. Mieliśmy przebazowania na Białoruś albo Rosję rosyjskich statków pozostających w europejskich portach lotniczych. Odrzuciliśmy to. Mieliśmy zgłoszenie na przelot nierosyjskiego samolotu z obywatelami Federacji Rosyjskiej – też to odrzuciliśmy. Mieliśmy loty repatriacyjne, dla których nie wykazano humanitarnego celu. Takie loty odrzucaliśmy. Niedawny wniosek był z Czech. Tam jest samolot, który był na przeglądzie. Ten samolot chciał wrócić z pasażerami. Odrzuciliśmy taki rejs, bo wszystkie samoloty rosyjskie już w tym momencie są też poblokowane w portach europejskich.

Na końcu chciałbym państwu pokazać – to są dane z Eurocontrolu. To jest stan z 13 marca. Jeśli chodzi o liczbę tych lotów w powietrzu teraz i również to, które te samoloty lecą... To są trasy, którymi latają operatorzy rosyjscy. Oni nie mogą przelecieć przez terytorium Unii Europejskiej. Jak widzicie państwo z tego rysunku, one głównie idą w kierunku Turcji, bo Turcja nie przyjęła zakazu lotów. W związku z tym one omijają sankcje od strony wschodniej i lecą do Turcji, ale to byli rosyjscy operatorzy. Teraz jest schemat, który pokazuje, jak latają nierosyjscy operatorzy. Prawdopodobnie państwo tego nie widzicie, to jest bardzo małe, natomiast głównie jest to Turkish Airlines, jest to linia Air Serbia z Serbii, jest to linia z Armenii i Sichuan Airlines. Jak widzicie, one omijają Ukrainę od strony wschodniej, bo mogą przelecieć na terytorium Unii Europejskiej. Lecą nad nami. Są to loty, tak jak powiedziałem, głównie z Turcji.

Na koniec jeszcze slajd, który pokazuje, ile generalnie tracimy jako poszczególne kraje, w tym Polska, jeśli chodzi o wielkość ruchu lotniczego, w stosunku do sytuacji, która była przed wojną, czyli 20 lutego. Tracimy około 38%, jeśli chodzi o ruch lotniczy. To są bardzo duże straty dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, które przekładają się na bardzo duże straty finansowe, ale taką mamy tam sytuację. W związku z tym te sankcje również uderzają w nas, ale jesteśmy tego świadomi. Tak musi być.

Proszę państwa, to jest to, co chciałem państwu w skrócie powiedzieć, jeśli chodzi o status. Jeśli macie państwo jakiegokolwiek pytania, to służę odpowiedzią. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo.

Za chwilę będą pytania. Jeszcze poprosiłbym prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Czy pan prezes Janiszewski jest z nami?

P.o. prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Czy mnie słychać?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, słychać, bardzo proszę.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Witam serdecznie państwa. Mogę tylko potwierdzić to, co przedstawił pan prezes Samson. Jeśli chodzi o liczbę operacji lotniczych i wykonywanych lotów, to się pokrywa z naszymi statystykami, zresztą mamy ustanowiony bezpośredni kanał, jeśli chodzi o kooperację i właśnie wymianę informacji, które loty mogą wykonywać swoje operacje, o jakim statusie. Potwierdzam ten kilkustopniowy zakres bezpieczeństwa, jeśli chodzi o Komisję Europejską.

Jeśli chodzi o *Network Managera*, czyli zarządzającego siecią, Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz wyspecjalizowaną komórkę Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – oczywiście Polska Agencja Żeglugi Powietrznej nie jest dysponentem wiedzy i nigdy nie będzie, zgodnie z przepisami, kto znajduje się na pokładzie statku powietrznego. Mamy plan lotu z określonym opisem wykonywanej trasy, operatorem i właśnie statusem wyjaśnień, w jakim jest wykonywana dana operacja lotnicza.

Potwierdzam, że jeśli chodzi o straty czy też zmniejszenie się ruchu związku z sytuacją na Ukrainie, to jest to 38%. Potencjalne straty finansowe na przestrzeni jednego kwartału będą sięgać około 30 do 40 mln. Oczywiście, będzie można to zweryfikować

dopiero po zakończeniu tak naprawdę całego kryzysu wojny, bo mówimy tutaj o wojnie. Duża część polskiej przestrzeni powietrznej jest wyłączona teraz z użytkowania, też ze względów wojskowych, na potrzeby państw sojuszniczych i obrony powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej.

Mogę tylko potwierdzić te informacje, które zostały przekazane przez prezesa Samsona. PAŻP jest wykonawcą określonych przepisów i zabezpiecza przepływ tego ruchu lotniczego. Potwierdzam, że takich operacji lotniczych, które nie uzyskały zgody, było 10, tak jak powiedział pan prezes Samson, a tych operacji lotniczych, które zostały wykonane zgodnie z obowiązującymi przepisami, potwierdzam tę samą liczbę przedstawioną przez prezesa Samsona. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, rozpoczynamy pytania. Tylko chciałbym, żeby pan sprecyzował. Rozumiem, że odbyły się cztery takie loty... cztery czy pięć takich lotów, które próbowały ominąć sankcje, tak?

Poseł Maciej Lasek (KO):

Które były na odstępstwie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Które były na odstępstwie, gdyby już używać takiej terminologii.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

To znaczy, to są loty, które uzyskały odstępstwa od sankcji, zgodnie z przepisami rozporządzenia i zostały zaakceptowane przez Unię Europejską oraz nas. Były to cztery rotacje, czyli w sumie osiem segmentów – lot w tamtą stronę i z powrotem. Wszystkie te samoloty startowały z Rosji i wracały do Rosji. Natomiast takie loty były dwa, tak jak powiedziałem, jeden z Bułgarii, jeden z Węgier. To były loty z pasażerami i był jeden lot do elektrowni na Słowacji i jeden lot do elektrowni w Czechach.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, dziękuję.

Pan poseł Lasek. Proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo prezesi, szanowni państwo posłowie, wspomniano, że straciliśmy 38% ruchu lotniczego nad Polską w wyniku wprowadzonych obostrzeń.

Panie prezesie Janiszewski, chyba pan wspominał, jaka to może być kwota strat przychodów dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Rozumiem, że dzisiaj jeszcze trudno jest powiedzieć, jakie to będą straty, bo nie wiadomo, jak długo będzie trwała ta wojna. Natomiast w ciągu 2 tygodni, o których mówimy, ile to było tych strat? Czy przewidywane są jakieś rekompensaty dla wszystkich europejskich organów zarządzania przestrzenią, tych strat, które są poniesione z uwagi na zmniejszenie ruchu? Drugie pytanie: Ile rejsów innych operatorów spoza Unii Europejskiej zostało wykonanych w przestrzeni polskiej w ostatnim czasie do i z Federacji Rosyjskiej?

W zasadzie jeszcze mam jedno pytanie. Czy były jakieś loty ze statusem humanitarnym przewoźników zarejestrowanych spoza Unii Europejskiej, gdzie trudno byłoby zeweryfikować pasażerów? Czy to jest w ogóle możliwe? Czy jest niemożliwe do weryfikacji w jakikolwiek sposób? Jak rozumiem, zgodnie z rozporządzeniem weryfikacja pasażerów startujących z terenu państw Unii Europejskiej jest prowadzona przez każde państwo, które wydaje później taką zgodę. Natomiast czy były loty samolotów o statusie humanitarnym operatorów spoza UE? I to jest tyle. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Szczerba, proszę bardzo.

Posel Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, państwo goście z różnych instytucji, rozporządzenie Rady Ministrów z 25 lutego jest bardzo precyzyjne. Ono zakazuje wlotu w polską przestrzeń powietrzną statków powietrznych użytkowanych przez przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej. Mimo tego, że rozporządzenie weszło w życie 26 lutego, takie loty przewoźników lotniczych z Federacji Rosyjskiej były realizowane i to jest fakt. Oczywiście możemy dzisiaj drobiazgowo analizować dwa kontrowersyjne przypadki lotów realizowanych przez Aeroflot na początku marca, wtedy, kiedy były one nazywane lotami o statusie humanitarnym.

W mojej opinii one lotami humanitarnymi nie były. Nie były również w ogólnym sensie prawa międzynarodowego, bowiem są określone wytyczne, czym są loty humanitarne, między innymi w różnego rodzaju dokumentach Narodów Zjednoczonych i nie był to lot ani ze strefy konfliktu, ani ze strefy objętej wojną, ani ze strefy objętej katastrofą naturalną. Były to loty – powroty z wakacji i z zakupów dla Rosjan, którzy powinni być objęci sankcjami, które wprowadziła strona Polska i strona europejska. Żebyśmy do tego tematu już nie wracali, bo mam wrażenie, że bycie oszukanym nawet przez stronę węgierską, czy przez stronę bułgarską nie jest żadnym usprawiedliwieniem i ta sytuacja nie powinna się powtórzyć. Wystarczyło wejść na stronę Aeroflotu albo na stronę rosyjskiego Interfaksu i zobaczyć, że to była operacja specjalna realizowana przez MSZ Ławrowa, razem z rosyjskim urzędem lotnictwa i rosyjską Rządową Federalną Agencją Turystyczną, która w dwóch przypadkach, a tak naprawdę w czterech przelotach się udała. Później została zastopowana.

Chciałbym zadać konkretne pytanie. Kto nie wyraził zgody? Czy to było nasz Urząd Lotnictwa Cywilnego? Czy też może urząd z innego kraju, przez którego miał ten przelot się odbywać? Jeśli chodzi o lot planowany z Belgradu 3 marca, to też był przewóz obywateli Rosji. On nie został zrealizowany. Kto podjął decyzję o braku zgody? Czy to był pan prezes? Czy to był inny kraj, przez którego przestrzeń powietrzną ten lot miał być realizowany? Tak samo, jeśli chodzi o lot Aeroflotu z Genewy, który był zaplanowany na 4 marca. On nie doszedł do skutku. Kto tutaj podjął tę decyzję? Podobnie jest z lotem Aeroflotu z Paryża, który był zaplanowany na 3 marca. On też nie doszedł do skutku. Te loty się niczym nie różniły od tych lotów, które były puszczane – i bułgarski, i węgierski.

Konkretne pytanie drugie. Czy w tej chwili, w którejś z instytucji, w szczególności w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, procedowane są jakieś kolejne wnioski jakichś przewoźników rosyjskich, dotyczące tak zwanych lotów humanitarnych, czy też lotów repatriacyjnych? Prosiłbym o konkretną odpowiedź. Jeśli tak, to jaki przewoźnik wystąpił do państwa? Czy taką prośbę otrzymaliście? Na jakim jest etapie? Czy została wydana już decyzja, czyli wydana informacja o braku zgody na taki lot? Czy nadal ta sprawa jest w procedurze?

Wreszcie konkretna sprawa także do pana dyrektora. Ta informacja, bardzo ciekawa zresztą, myślę, że do powielenia w przypadku innych umów dwustronnych, chociażby w ruchu lądowym, w transporcie, a mianowicie zawieszenie umowy dwustronnej z Federacją Rosyjską. Co to znaczy zawieszenie umowy dwustronnej? W oparciu o jaki artykuł tej umowy z 26 lipca 2002 r. ta umowa została zawieszona? Z jakim trybem wejścia w życie? Jakby pan mógł nam troszkę więcej powiedzieć. Z przyjemnością podalibyśmy wędkę rządowi wtedy, kiedy on nie umie zatrzymać tranzytu na granicy polsko-rosyjskiej. Też są tam umowy dwustronne, które być może w podobny sposób mogłyby być potraktowane jak umowa dotycząca lotnictwa.

Ostatnia sprawa to jest kwestia tego, że rzeczywiście to, co się dzieje na Ukrainie, ten stan wojny wywołany agresją, interwencją rosyjską, powoduje również to, że nad polskim niebem ten ruch wojskowy jest coraz większy. Różnego rodzaju sprzęt wojskowy jest tutaj transportowany nie tylko drogą lądową, ale przede wszystkim lotniczą. Czy widzicie państwo jakieś zagrożenia dla opóźnień dla samolotów, dla lotów cywilnych, w związku z tą sytuacją? Nie chciałbym wskazywać adresata tego pytania, ale być może kompetentny urząd będzie mógł mi na to pytanie odpowiedzieć.

Ostatnia sprawa, bo też na Flightradarze obserwujemy te loty realizowane głównie na Słowację z paliwem do elektrowni jądrowych. Czy państwo to konsultowaliście

z odpowiednimi urzędami w Polsce odpowiedzialnymi za sprawy bezpieczeństwa? Czy takie loty, gdzie mamy kilkadziesiąt ton paliwa na pokładzie, są bezpieczne z punktu widzenia tych działań, które się w tej chwili dzieją? Jeżeli państwo mogą na to pytanie odpowiedzieć, to bardzo proszę. Jeżeli ze względów jakichś, nie wiem, bezpieczeństwa czy informacji niejawnych... to poproszę o uzyskanie takiej informacji w innym trybie. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Może prosiłbym o zabranie głosu po odpowiedzi, bo zostało zadane trochę...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, to ja bym tylko zapytał, czy jeszcze ktoś z posłów chciałby zabrać głos i zadać pytanie. Nie widzę. Rozumiem, że...

Jest pan poseł Mirosław Suchoń. Bardzo proszę włączyć mikrofon. Panie pośle, nie słyszymy. Mamy jakiś problem komunikacyjny.

Poprosimy pana prezesa o odpowiedź i wrócimy do drugiej rundy pytań. Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Szanowni państwo, jeśli chodzi o te loty, gdzie złożyliśmy odmowę, decyzja była nasza jako Urzędu Lotnictwa Cywilnego, ale również analogiczna decyzja była dokonana przez inne kraje, nad którymi te loty miały być wykonane. To była nasza decyzja.

Jeśli chodzi o aplikacje o loty humanitarne, to w tym momencie jedna taka aplikacja, tak jak powiedziałem w prezentacji, była złożona i miał to być lot w dniu dzisiejszym. Był to przewoźnik Pobieda, samolotem, który był w trakcie przeglądu w czeskiej Ostrawie. Miał on polecieć jako lot humanitarny po przeglądzie. Rejs został odrzucony. Nie wydaliśmy takiej zgody. Jeszcze dodatkowo okazało się, że ten samolot jest w ogóle zarejestrowany na Bermudach, a Bermudy też wprowadziły swoje sankcje, więc ten przelot nie mógł się odbyć i to jest jedyny, jeśli chodzi o loty humanitarne.

Natomiast, jeśli chodzi o loty z paliwem, to są to loty, które standardowo odbywają się drogą powietrzną, dlatego że taki ładunek ze względu na swój charakter właśnie przewożony jest drogą powietrzną i on w powietrzu jest zupełnie bezpieczny. To znaczy, dopiero to paliwo działa po dostaniu się do elektrowni, natomiast w powietrzu nie jest w żaden sposób niebezpieczne. Zgodnie ze standardową procedurą, te loty są notyfikowane do Polskiej Agencji Atomistyki. Polska Agencja Atomistyki wydała na to zgodę, natomiast dodatkowo wszystkie te loty są również konsultowane i koordynowane z naszym polskim MSZ-tem, dlatego, że ten MSZ całościowo koordynuje kwestię sankcji. Również dostaliśmy zgodę MSZ-tu na to, abyśmy my wydali zgodę na wykonanie takiego rejsu. Tak jak mówiłem w prezentacji, jest wydana taka zgoda na kolejne loty na Słowację. Nie wiemy jeszcze dokładnie, w którym momencie one się odbędą, ale taka zgoda na kolejny transport na Słowację jest wydana. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Bardzo proszę, w takim razie otwieramy drugą turę pytań.

Pan poseł Jerzy Polaczek, bardzo proszę.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Dziękuję. Przede wszystkim mam taką uwagę, można powiedzieć podstawową, że gdybyśmy chcieli mówić bardzo szczegółowo o tych zagadnieniach, które są przedstawiane w taki sposób generalny, musielibyśmy rozmawiać o tym w trybie zamkniętym.

Z tych odpowiedzi, które uzyskaliśmy od pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Piotra Samsona, wynika w sposób chyba jasny i klarowny dla każdego z nas, iż ten zakaz z tymi wyjątkami, które zostały wdrożone również na podstawie przepisów europejskich, jest stosowany w sposób bardzo kompetentny. Jesteśmy przy okazji w sytuacji oczywiście nadzwyczajnej również w polskiej przestrzeni powietrznej, która wynika

z również decyzji związanych z całkowitym zakazem planowania lotów w niektórych sektorach przestrzeni powietrznej z wiadomych powodów.

Po trzecie, była tutaj już wcześniej wzmianka o tym, iż w stosunku do tego ruchu lotniczego, jaki miał miejsce przed bezprawną agresją Federacji Rosyjskiej na Ukrainę, przewoźnik, jakim był Aeroflot, korzystając z tranzytu przede wszystkim przelotu nad Polską przestrzenią powietrzną, też ponosił z tego tytułu koszty, które były wpływem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Tych lotów, jak rozumiem, było z tego co pamiętam między 100 a 140.

Po czwarte, z tego należy wyciągnąć następujący wniosek. Z punktu widzenia oczywiście państwa, gdybyśmy odmówili jako Polska w tych wyjątkowych i pojedynczych przypadkach zgody na status lotu humanitarnego, byłby to również bardzo zły sygnał nawet w relacjach właśnie między partnerami europejskimi. Przypominam, iż ta procedura, która jest stosowana przez tutaj właściwy organ władzy lotniczej, jakim jest ULC, jest robiona w pełnym porozumieniu zarówno z partnerami zagranicznymi z Eurocontrol-u i przede wszystkim w Polsce z innymi tutaj gestorami, jak MSZ, jak dowództwo sił powietrznych, jak Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Sytuacja taka, jaka tutaj została przedstawiona w również w tej prezentacji, iż odbyły się dwa loty na trasie Moskwa – Bratysława – Moskwa, z uwagi na to, iż władze słowackie poprosiły o taką zgodę z wiadomych powodów związanych z zapewnieniem funkcjonowania tamtejszej elektrowni atomowej, są chyba dla każdego z nas rzeczą jak najbardziej chyba akceptowalną. Nie ma z tego tytułu chyba jakichś wątpliwości. Okoliczności wydawania takich zgód w części zostały zaprezentowane przez pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W mojej ocenie, zarówno te przepisy rozporządzenia wydane w Polsce, jak i te przepisy europejskie, które rozwijają ten nasz zakaz, są do chwili obecnej stosowane prawidłowo, kompetentnie, we współpracy z innymi organami, które są tutaj uprawnione do wydawania opinii, czy jest to stosowne.

Pozwolę sobie – bardziej na potrzeby może tych z państwa, którzy słuchają nas w sposób bardzo syntetyczny – raz jeszcze powtórzyć tę krótką historię zamknięcia europejskiej przestrzeni powietrznej nad Europą dla samolotów rosyjskich. Jak wiemy, jest to wyjątkowo dotkliwa sankcja, pożądana, jak najbardziej uzasadniona, a z punktu widzenia lotnictwa cywilnego na świecie, historyczna i bezprecedensowa. Przypomnę, że najpierw ten zakaz lotów rosyjskich samolotów w przestrzeni powietrznej wprowadziła Wielka Brytania. Nie chodziło tutaj tylko o dolot do Londynu, dlatego że ta przestrzeń Wielkiej Brytanii jest podzielona na kilka sektorów. Na wschodzie, to jest sektor *London* oraz *Scottish* i drugi, atlantycki, zdecydowanie bardziej ważny. Właśnie drugim państwem po Wielkiej Brytanii była Polska, blokując te loty rosyjskich samolotów w naszej przestrzeni powietrznej. W ramach oczywiście retorsji zarówno brytyjskie linie lotnicze British Airways, jak i polskie linie lotnicze LOT straciły natychmiast prawo do przelotów najkrótszą trasą na Daleki Wschód. Myślę, że Wielka Brytania i Polska były w bardzo aktywny sposób tymi państwami, które stały się załączkami tej blokady na forum europejskim.

Niemal właśnie w tym samym czasie Komisja Europejska rozpoczęła pracę nad rezolucją Unii i tutaj były dwa kluczowe pasy zablokowanej przestrzeni powietrznej od Skandynawii po Turcję oraz od Grenlandii po Afrykę Zachodnią i tak się zresztą stało. Również nie bez aktywności brytyjskiej i polskiej zakazy lotów ogłosili kolejno Finowie, później Bułgarzy, później Czesi rozwinęli to w sposób, powiedziałbym, kompleksowy, na wschodzie byli to Czesi, a Portugalczycy na zachodzie. Przypomnę, że Portugalia ma potężny sektor oceaniczny *Santa Maria* na południe od atlantyckiego sektora Wielkiej Brytanii. Chwilę później ta cała przestrzeń nad Europą domknęła się, dlatego że kontynuacją tych działań była decyzja Kanady, natomiast na końcu w Europie podjęli tę decyzję Islandczycy. Mówiąc kolokwialnie, przekreśli ten klucz w zamku nad przestrzenią oceaniczną *Reykjavik Oceanic*. Od tego momentu wszystkie samoloty zarejestrowane w Rosji nie polecą na zachód ani w Europie, ani do Ameryki. Można powiedzieć, jest to bardzo solidarna postawa wszystkich państw Unii Europejskiej, adekwatna do tej bezprecedensowej sytuacji wojennej, bezprawnego, zbrodniczego ataku na suwerenne, niepodległe

państwo, jakim jest Ukraina. Myślę, że ten stan powinien być kontynuowany do odwołania. Tyle z mojej strony.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Pan poseł Mirosław Suchoń.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, jakby mógł pan jeszcze dać...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Za chwilę panu prezesowi dam odpowiedzieć, bo tutaj jeszcze były dwa pytania bez odpowiedzi pana posła Michała Szczerby do pana dyrektora i pana posła Laska do pana prezesa Janiszewskiego. Za chwilę panowie się ustosunkujecie, ale ponieważ pan Mirosław Suchoń już zgłaszał drugi raz chęć zabrania głosu, to bardzo proszę.

Czy pan poseł Suchoń jest z nami? Czy nas słyszy, widzi, czy może zabrać głos i zadać pytanie?

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Słyszę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Teraz słyszymy bardzo dobrze.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Nie wiem, czy mnie teraz słychać.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Słychać. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Świetnie. Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, Wysoka Komisjo, panowie prezesi, ja mam pytanie dotyczące tego, co się dzieje w związku z tym, że tych sankcji nie popiera zarówno Serbia, jak i Turcja. Oczywiście moje prywatne zdanie jest takie, że to dobrze, że ten ruch został zablokowany. Nie mam tu żadnych wątpliwości, że to jest bardzo istotny element nacisku na Federację Rosyjską. Szkoda, że tej determinacji nie ma w przypadku transportu kołowego. Widzimy, jak rosyjskie, białoruskie tiry rozjeżdżają polskie drogi i tutaj jakąś niemoc ze strony rządu, zarówno w zakresie reakcji w stosunku do poszczególnych tirów, jak i w zakresie całokształtu... ale to, powiedzmy, nie jest tematem obrad tej Komisji. Niemniej jednak wydawałoby się, że w tej trudnej sytuacji determinacja powinna dotyczyć wszystkich obszarów transportu, a nie tylko wybranych.

Mam pytanie do pana ministra Chaberskiego w zakresie relacji zarówno z Serbią, jak i z Turcją. Czy były próby ze strony naszego Ministerstwa Infrastruktury bądź też na poziomie rządowym podjęcia rozmów zarówno z partnerami w Serbii, jak i w Turcji celem przekonania ich do włączenia się, jeżeli nie całościowego, to przynajmniej częściowego, w sankcje? Wiemy, że to jest dzisiaj bardzo gorący hot spot, ale hot spot, który umożliwi de facto tę podróż. Rozumiem, że sytuacja nie jest tutaj prosta, natomiast takim wyrazem determinacji w zakresie pokazania reżimowi w Moskwie dezaprobaty w stosunku do jego działań, ale też wsparcia dla narodu ukraińskiego, byłaby choćby próba podjęcia takich rozmów. Czy to miało miejsce? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Lasek jeszcze uzupełniająco do swojego wcześniejszego pytania. Proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja bym prosił tutaj jednak o odpowiedź na pytanie, czy są przewidywane, czy mówi się o jakichś rekompensatach, o zwrocie strat ponie-

sionych przez agencje, które zarządzają przestrzenią powietrzną w Europie z powodu zmniejszonego ruchu. Takie pytanie zadałem w tej pierwszej części.

O ile zwiększyły się, czy zwiększyły się loty przewoźników spoza Federacji Rosyjskiej do i z Rosji, w tym czasie, w którym wystąpiły te ograniczenia? Z moich informacji wynika, że od 26 lutego do 12 marca w sumie było chyba 377 czy 378 takich lotów realizowanych przez przewoźników spoza Federacji Rosyjskiej. Jak to wygląda w porównaniu, można powiedzieć, z analogicznym czasem sprzed wojny, w podobnym okresie? Można by było przyjąć, że to ci wszyscy pasażerowie czy wszyscy Rosjanie, których wojna zastała poza terytorium Rosji, wrócili innymi liniami lotniczymi. Można by było powiedzieć, że mimo wszystko te sankcje mogą być dosyć dziurawe.

Jeszcze mam takie pytanie też troszeczkę o straty. To chyba pan minister tutaj wspominał, że w ramach retorsji Rosjanie zablokowali oczywiście przelot naszym samolotom najkrótszą drogą na Daleki Wschód. W związku z tym, ile to jest lotów w sumie? Wiem, że oczywiście można lecieć południem, ale jest to z punktu widzenia ekonomicznego mało opłacalna trasa. Ile takich rejsów w sumie procentowo było wykonywanych wcześniej nad Syberią, czyli nad de facto terytorium Rosji przez polskiego przewoźnika, czyli przez LOT?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, dziękuję za pytania.

Przypomnę tylko, prosba do pana dyrektora o odpowiedź na pytanie pana posła Szczerby dotyczące umowy. Pan poseł Lasek już przypominał swoje pytanie.

Korzystając z okazji, że dzisiaj mamy tę podkomisję, chciałbym jeszcze zapytać pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego o te informacje z poranka dotyczące rosyjskiego drona, który wleciał w polską przestrzeń powietrzną. Czy jest to prawda, czy też nie? Są sprzeczne informacje. Gdybyśmy mogli coś więcej się dowiedzieć. Dziękuję bardzo.

Oddaję głos. Może pan prezes Samson najpierw. Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Jeżeli chodzi o drona, to Urząd Lotnictwa Cywilnego nie posiada radarów i nie jest w stanie powiedzieć, co dokładnie lata w danym momencie nad Polską. To jest obszar Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i wojskowego Centrum Operacji Powietrznych. Trudno jest mi powiedzieć, czy to prawda czy nie. Nie mam kontrolerów ruchu lotniczego i nie śledzimy na bieżąco ruchu samolotów nad Polską.

Chciałem jeszcze odpowiedzieć, jeśli jestem przy głosie, na pytanie od posła Laska à propos tego, czy będą jakieś odszkodowania. Ze względu na to, że właśnie teraz jesteśmy na tej Komisji, nie mogę brać udziału w bardzo ważnym spotkaniu z Komisją Europejską i nie jestem w stanie dowiedzieć się – a być może bym się dowiedział – czy są przewidziane jakieś fundusze odszkodowawcze. No, ale ważniejsza jest państwa Komisja, w związku z tym jestem tu i teraz z państwem. Nie mam informacji, co dzieje się w sali obok w czasie spotkania z Komisją Europejską. To tyle od siebie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To może teraz pan prezes Janiszewski, być może uda się odnośnie do tego drona coś więcej. Proszę bardzo.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Panie przewodniczący, dziękuję serdecznie. Co do drona, nie będę się wypowiadał. Jest to na linii Centrum Operacji Powietrznych, Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego, DORSZ – Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych i Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Są pewne określone informacje, których nie możemy przekazywać i to pytanie w tym zakresie raczej jest do wojska. Operacje dronowe mają teraz określony status, jeśli chodzi o polską przestrzeń powietrzną. Myślę, tak jak powiedział pan wiceprzewodniczący Polaczek, że musielibyśmy się spotkać w zupełnie innym trybie, żeby rozmawiać o tych aspektach.

Natomiast odnosząc się do pytań pana posła Laska. Tak, potwierdzam, że 377 lotów odbyło się z i do rosyjskiej przestrzeni powietrznej, z czego dokładnie 209 odbyło się z rosyjskiej przestrzeni powietrznej, 168 do rosyjskiej przestrzeni powietrznej. W sumie

369 lotów było wykonywanych, czyli operacji lotniczych przez operatorów nie objętych restrykcjami. To jest okres od 26 lutego do 12 marca. Dzienna liczba operacji lotniczych, czyli lotów przed wojną, był to poziom około 260 do 300 dziennie, tak że proszę sobie tutaj porównać. To jest okres ponad 2 tygodni, prawie 3 tygodni, czyli mniej więcej taka sama liczba odbyła się w 3 tygodnie, to odbywała się w przeciągu dnia lub 2 dni operacyjnych, tak że liczba bardzo znacząco spadła. Pamiętajmy, że przestrzeń jest wyłączona, jeśli chodzi o loty zarówno nad Ukrainą, jak i nad Białorusią.

Mogę tylko dodać taki aspekt, że duża część polskiej przestrzeni powietrznej, nie określając dokładnie, w którym miejscu – państwo sobie jesteście w stanie wyobrazić – jest dzisiaj praktycznie wyłączona z ruchu cywilnych statków powietrznych ze względu na bezpieczeństwo i ze względu na liczbę wykonywanych operacji lotniczych wojskowych, w tym polskiego wojska, NATO, jak i również wojska Stanów Zjednoczonych, czyli państw Sojuszu Północnoatlantyckiego. Są to operacje, których wszystkich oczywiście nie widać na Flightradarze. Mogę powiedzieć, że tego jest dużo więcej w polskiej przestrzeni powietrznej. Dzisiaj tak naprawdę PAŻP w dużej mierze pracuje na rzecz obsługi tego ruchu wojskowego i współpracuje bezpośrednio z wojskiem i z nawigatorami. Nie mówiąc o szczegółach w tym zakresie, mogę powiedzieć, że ruch lotniczy będzie ograniczany w polskiej przestrzeni powietrznej ze względu na skomplikowanie tego ruchu, skomplikowanie przestrzeni powietrznej i wzrastającą liczbę operacji wojskowych, tak że można się spodziewać dużo mniejszych wolumenów ruchu. To jest średnio, tak jak było przedstawiane, 30% mniej. Potwierdzam, że jeśli chodzi o tą linię wschód – zachód, ta liczba spada, natomiast w innych przestrzeniach polskiej przestrzeni powietrznej ten ruch też będzie ograniczany ze względu na właśnie występowanie bardzo dużej liczby określonych restrykcji wojskowych. Wręcz, jeśli chodzi o omijanie, to *European Union Aviation Safety Agency* zaleca określone omijanie zarówno przestrzeni powietrznej Ukrainy, Białorusi, jak i też dużej części polskiej przestrzeni powietrznej. Jest to mniej więcej linia około 100 mil morskich, czyli 170–180 km od naszej wschodniej granicy.

Jeśli chodzi o straty, to oczywiście jak pan poseł Lasek doskonale wie, my się rozliczamy poprzez *Central Route Charges Office*, czyli w interwałach trzymiesięcznych, kwartalnych. Na chwilę obecną są to wyłącznie nasze estymacje. Zobaczymy, jaka będzie finalna strata. Średnio, tak jak przedstawiliśmy kwartał, to będzie około 30–40 mln zł. Nie jesteśmy w stanie dzisiaj określić dokładnie, jaki będzie poziom tych strat. Natomiast co do restrykcji, odpowiadając na pytanie pana posła Szczerby... Gdyby pan poseł mógł jeszcze tylko przypomnieć dokładnie, bo tych pytań już było... Chyba chodziło o opóźnienia samolotów...

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Tak, dokładnie, panie prezesie. Chodziło o to, czy ten zwiększony ruch wojskowy – też pan w tej chwili poruszył ten temat – może powodować jakieś opóźnienia dla samolotów cywilnych.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Mogę potwierdzić, że w ostatni weekend było 2,5 tysiąca minut opóźnień. Te opóźnienia będą wzrastać, drodzy państwo, proszę się tego spodziewać. Powiedziałem, że priorytetem będą tutaj działania wojskowe oraz misje, które są wykonywane, te zarówno widoczne, jak i te niewidoczne dla nas wszystkich. Możemy się spodziewać znaczących opóźnień w ruchu lotniczym. Zostały zmienione potoki ruchowe, trasy dolotowe, w szczególności od wschodu, od południowego wschodu, od południa, z tego względu, że część wschodniej przestrzeni Słowacji też została wyłączona z ruchu cywilnego. Potwierdzam, że możemy się spodziewać w najbliższych dniach, tygodniach, w zależności od rozwoju sytuacji na Ukrainie i konfliktu, że te opóźnienia będą wzrastać i musimy się tego spodziewać. Priorytetem jest dzisiaj działalność wojskowa w polskiej przestrzeni powietrznej i tarcza, jaka została ustanowiona we wschodniej części naszego kraju.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze pan dyrektor Chaberski, proszę bardzo.

Zastępca dyrektora departamentu MI Łukasz Chaberski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Postaram się odnieść przynajmniej w części do trzech pytań, bo tyle, że tak powiem sobie zanotowałem.

Jeśli chodzi o pytanie dotyczące zawieszenia umowy z Federacją Rosyjską, jeśli chodzi o tę umowę lotniczą, to było pytanie o podstawę prawną. Podstawą prawną jest art. 25 ust. 1 pkt 2 ustawy z dnia 14 kwietnia 2000 r. o umowach międzynarodowych i tam mamy podstawę do tego, żeby zawiesić tę umowę, o której wcześniej już rozmawialiśmy. Ta decyzja została opublikowana w ramach uchwały numer 35/2022 Rady Ministrów z dnia 25 lutego 2022 r., czyli to jest podstawa prawna, na jakiej rząd polski działa, zawieszając umowę o komunikacji lotniczej z Federacją Rosyjską.

Następne pytanie dotyczyło przekonywania do sankcji naszych partnerów z Serbii i z Turcji. Tutaj trzeba stwierdzić, że Ministerstwo Infrastruktury nie jest właściwym adresatem tego pytania, bo prędzej za sankcje i za tą kwestie odpowiada Ministerstwo Spraw Zagranicznych, a dokładniej Komisja Europejska, gdyż z tymi partnerami mamy umowy bilateralne, są to umowy unijne dotyczące komunikacji lotniczej. Loty przewoźników tych partnerów i naszych polskich przewoźników w żaden sposób nie są dotknięte sankcjami. Rozumiem, że to jest kwestia szerszej kwestii politycznej oddziaływania na naszych partnerów, żeby zastosowali sankcje wobec Federacji Rosyjskiej. To jest już poza zakresem Ministerstwa Infrastruktury.

Jeśli chodzi o rekompensaty dla instytucji zapewniającej służbę żeglugi powietrznej, to już pan prezes powiedział o spotkaniu, które się dzisiaj odbywa w tym samym czasie z Komisją Europejską. Mogę powiedzieć tyle, że póki co nie ma żadnych potencjalnych informacji na temat umożliwienia przekazywania jakichś środków, rekompensat dla tych podmiotów. Podobnie jak to miało miejsce w pandemii, gdzie te straty generalnie wynikające z zawieszenia ruchu lotniczego były o wiele większe. Ale to informacja z dzisiaj – na spotkaniu Komisja Europejska powiedziała, że widzi specyficzną sytuację Polski i Litwy i z tymi partnerami, czyli z nami, będzie o tych kwestiach finansowych rozmawiała bilateralnie, więc nic, że tak powiem, nie zostało jeszcze potwierdzone, ale na pewno problem jest widziany z Brukseli. Tu będziemy dyskutować dalej z Komisją Europejską. Chyba tyle z mojej strony. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Jeszcze krótkie pytanie od pana posła Laska do pana prezesa Samsona. Bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję. Panie prezesie, mam jeszcze takie pytanie: Czy z technicznego i formalnego punktu widzenia można byłoby sobie jeszcze wyobrazić zaostrzenie tych sankcji poprzez całkowity zakaz lotów samolotów do Rosji, czyli również dla przewoźników spoza Unii Europejskiej? Czy jest coś takiego w ogóle możliwe w prawie? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Jeszcze pan poseł Polaczek, również ostatnie pytanie.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Pozwolę sobie skierować tylko jedno ogólne pytanie do pana prezesa Janiszewskiego. Chciałbym się zapytać, nie wchodząc w jakiegokolwiek szczegóły, w kontekście tego uderzenia raketowego 20 km na wschód od granicy polsko-ukraińskiej i w świetle tego, co tutaj pan prezes przed chwilą przekazał członkom podkomisji o tej silnej, powiedziałbym, ochronie powietrznej polskiego lotnictwa wojskowego, natowskiego, amerykańskiego. Czy może pan w jednym zdaniu potwierdzić, uspokajając też opinię publiczną, że ten sektor przestrzeni powietrznej wschodniej wzdłuż granicy ukraińskiej, białoruskiej jest silnie chroniony? Czy ta przygraniczna strefa identyfikacji przestrzeni powietrznej nie nabiera w tym momencie również zupełnie innego praktycznego, wojskowego znaczenia w świetle wojny na Ukrainie? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Tak, to może pan prezes Janiszewski, następnie pan prezes Samson i będziemy kończyć. Proszę bardzo.

P.o. prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem potwierdzić, że przestrzeń powietrzna w tym okręgu, w tym zakresie – w szczególności mówimy tam, gdzie te rakiety spadły – jest w sposób bardzo specjalny chroniony. Jestem w bezpośrednim, codziennym kontakcie z Dowództwem Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych. Nie zdradzając szczegółów, jest tam bardzo silna tarcza, powiedziałbym, powietrzna, antyrakietowa z wyłączeniem możliwości wszystkich lotów, z wyjątkiem dolotów i odlotów z lotniska w Rzeszowie, z tego względu, że jest to teraz strategiczne miejsce funkcjonowania sił natowskich, tak że jest to potężna tarcza. Mogę powiedzieć, że wyłączyliśmy praktycznie ten rejon z całkowitego planowania jakichkolwiek statków cywilnych i będzie to rozszerzane oczywiście w porozumieniu z Dowództwem Operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych, szefostwem służb ruchu lotniczego i centrum operacyjnym COP. Mogę tylko dodać, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przygotowuje się na tak naprawdę każdy scenariusz i następuje dywersyfikacja zarówno technologii i miejsc pracy służb nawigacyjnych, tak żeby w pełni było zapewnione bezpieczeństwo w polskiej przestrzeni powietrznej, jak i również strategicznych obiektów Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i współpraca z wojskiem.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Pan prezes Samson.

Prezes ULC Piotr Samson:

Opowiadając na pytanie pana posła Laska, jeśli myślelibyśmy o zupełnym zakazie lotów do Rosji, myślę, że to musiałyby to być technicznie zrobione na poziomie *International Civil Aviation Organization*, dlatego że Komisja Europejska nie jest w stanie zabronić lotów krajom, które nie są członkiem Komisji Europejskiej, więc to są kwestie dyplomatyczne. Natomiast jeżeli mówilibyśmy o jakimś totalnym zamknięciu przestrzeni – chyba że nastąpiłoby zamknięcie przestrzeni tak jak w Ukrainie ze względu na wojnę – natomiast w takim normalnym systemie musiałyby być to technicznie na poziomie ICAO. Nie jest to proces prosty, dlatego że tam w radzie ICAO są Rosjanie, są Chińczycy. To też doświadczamy, jeśli chodzi o dochodzenie związane z lądowaniem przymusowym samolotu Ryanair na Białorusi, więc technicznie jest to możliwe, natomiast nie byłoby to takie proste.

Jeszcze chciałem odpowiedzieć na pytanie pana posła Laska à propos sytuacji, jeśli chodzi o nasze samoloty LOT-u. Z informacji, które my posiadamy, wszystkie operacje są wykonywane nie drogą transsyberyjską, tylko trasą południową. Dreamliner ma odpowiedni zasięg, żeby wykonać tą drogą południową. Szacuję, że mówimy o kilku rejsach, do dziesięciu rejsów tygodniowo, dlatego że Chiny i tak były zamknięte, więc mówimy o Tokio, mówimy o Seulu. Cały czas jeszcze jesteśmy w fazie pandemii. Daleki Wschód się nie otworzył. Natomiast LOT wykonuje te rejsy trasą południową, w związku z czym wykonuje normalnie wszystkie swoje rejsy.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Pan poseł Szczerba, rozumiem ostatnie pytania.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Chciałbym bardzo podziękować panu dyrektorowi, panom prezesom. Istniały różnego rodzaju wątpliwości, które sobie wyjaśniliśmy, w szczególności te dotyczące tak zwanych lotów humanitarnych czy pseudohumanitarnych. Mam nadzieję, że już więcej takich przypadków jak z Sofią i Budapesztem i Aeroflotem nie będzie.

Natomiast też również chciałbym podziękować panu dyrektorowi Łukaszowi Chaberskiemu za jednak wskazanie możliwości zawieszenia stosowania umowy dwustronnej w oparciu o ten art. 25 ust. 1 pkt 2. Przypomnę, że takich umów dwustronnych mamy więcej. Jest między innymi umowa między Rządem Rzeczypospolitej Polskiej, a Rządem Federacji Rosyjskiej, o międzynarodowych przewozach drogowych z 30 sierpnia 1956 r.,

więc dobrze by było... Tutaj apeluję do panów posłów z Komisji Infrastruktury, której nie jestem członkiem, że być może to jest dobry trop, żeby wykorzystać tę fantastyczną ścieżkę, którą państwo zastosowaliście w odniesieniu do kwestii związanych z lotnictwem. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Panowie prezesi, panie dyrektorze, proszę przyjąć nasze podziękowania za, po pierwsze, udział w tej podkomisji, po drugie, za wyczerpującą odpowiedź na wszystkie pytania. To była ważna decyzja zamknięcia ruchu lotniczego dla rosyjskich statków powietrznych. Wyjaśniliśmy tak zwane loty humanitarne, inaczej mówiąc, odstępstwa od sankcji. Te cztery loty zostały wyjaśnione, ale poza tym podziękowania za to uszczelnienie, aby takich sytuacji więcej nie było. Chcę powiedzieć, że w porównaniu z transportem ruchu lądowego i morskiego wygląda to bardzo dobrze i za to proszę przyjąć podziękowania.

Dziękuję za dzisiejszą podkomisję. Mam nadzieję, że nie będziemy musieli się w najbliższym czasie spotykać. Nie będzie takich nagłych zwrotów akcji, ale dziękuję też również parlamentarzystom za udział w dzisiejszej podkomisji. Dziękuję serdecznie.