

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU LOTNICZEGO
(NR 12)
z dnia 19 maja 2023 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 12)

19 maja 2023 r.

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

– informację prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w sprawie incydentów naruszających bezpieczeństwo polskiej przestrzeni powietrznej.

W posiedzeniu udział wzięli: **Beata Mielešzkiewicz** dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury, **Krzysztof Miłkowski** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Maciej Rodak** zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami oraz **Tomasz Biczuk** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel** 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.

Na wstępie chciałbym powiedzieć, że wpłynęło pismo pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z informacją, że nie będzie mogła wziąć udziału w naszym posiedzeniu, ale jednocześnie wyznacza swojego zastępcę, jeśli dobrze zrozumiałem, w osobie pana Macieja Rodaka, zastępcy prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Pan prezes jest obecny, witam pana prezesa. Witam również dyrektora Biura Operacyjnego PAŻP, zastępcę dyrektora Biura Bezpieczeństwa ds. Systemu Zarządzania Bezpieczeństwem PAŻP pana Piotra Galeja, jest z nami także pełnomocnik prezesa PAŻP ds. komunikacji zewnętrznej i wewnętrznej pani Rusłana Krzemińska. Witam również przedstawicieli Urzędu Lotnictwa Cywilnego: jest pan prezes Piotr Samson, jest pełniący obowiązki prezesa ds. infrastruktury lotniczej pan Michał Kozłowski oraz są z nami również dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego pani Iwona Grochowalska, dyrektor Departamentu Żeglugi Powietrznej pan Łukasz Snoch i dyrektor Departamentu Bezzałogowych Statków Powietrznych pan Paweł Szymański. Zdalnie w posiedzeniu uczestniczą: dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury pani Beata Mielešzkiewicz oraz przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych pan Krzysztof Miłkowski, a także jest dziś z nami przedstawiciel Najwyższej Izby Kontroli pan Tomasz Biczuk, doradca ekonomiczny.

Jeszcze raz witam wszystkich państwa i 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 jednocześnie, 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 zalogowanie się do systemu wideokonferencyjnego. Chęć zabrania głosu proszę sygnalizować w aplikacji za pośrednictwem czatu. Jednocześnie informuję, że posłowie, członkowie podkomisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowa-

nia za pomocą legitymacji poselskiej i wówczas nie logują się już w systemie komunikacji elektronicznej ani nie używają tabletów.

Zwracam się do państwa posłów, którzy uczestniczą zdalnie w posiedzeniu, o załogowanie się, a do posłów obecnych na sali o przyłożenie kart do czytników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum. Przystępujemy do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania i naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Głosowanie sprawdzające kworum zamknę trochę później, żeby wszyscy spokojnie mogli oddać głos.

Przystępujemy do realizacji porządku dziennego posiedzenia. Przewiduje on przedstawienie informacji prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w sprawie incydentów naruszających bezpieczeństwo polskiej przestrzeni powietrznej. Czy są uwagi do zaproponowanego porządku dziennego? Nie widzę, nie słyszę, w związku z czym stwierdzam jego przyjęcie.

Szanowni państwo, zanim oddam głos prezesowi PAŻP, pozwolę sobie na kilka słów wprowadzenia. Najpierw rosyjska rakieta, później balon, a ostatnio dwa incydenty z dronami, bardzo poważne, które zagroziły bezpieczeństwu osób znajdujących się na pokładzie pasażerskich samolotów – to są powody zwołania dzisiejszego posiedzenia i poproszenia o złożenie wyjaśnień przez przedstawicieli instytucji, które powinny pilnować bezpieczeństwa na polskim niebie. Chcę jednocześnie powiedzieć, że do dziś trwają poszukiwania balonu, który w piątek 12 maja wleciał nad Polskę z Białorusi, a następnie był śledzony przez urządzenia radiolokacyjne polskiej armii, ale ostatecznie zniknął z radarów i nie wiemy, co się z nim stało.

Później mieliśmy incydent na lotnisku Chopina. 13 maja doszło do bardzo niebezpiecznego zdarzenia. Niezidentyfikowany dron, chociaż... Mówimy o urządzeniu bądź o statku powietrznym lub dronie o wielkości kilku metrów, jak przedstawiał to pilot, który zgłosił wieży kontrolnej, że na wysokości 600 m obok jego samolotu leci obiekt w odległości ok. 30 m. Samolot pasażerski podchodził wówczas do lądowania i zbliżył się do niego dron, tak to przynajmniej zostało określone, wielkości szybowca. Nie muszę chyba państwu mówić, że stworzyło to bardzo poważne zagrożenie. Bardzo ciekawą informacją jest to, że ów dron, szybowiec, statek powietrzny, cokolwiek to było, nie został zauważony przez radary, a jedynie zauważył go pilot pasażerskiego samolotu. Ta sprawa nie została jeszcze wyjaśniona, a już mieliśmy do czynienia z kolejną – tym razem 15 maja o godzinie 15.30 załoga samolotu linii Wizz Air, lecącego z holenderskiego Eindhoven, podczas podchodzenia do lądowania na lotnisku w Katowicach-Pyrzowicach zauważyła także dron, który znajdował się na wysokości 1200 m w odległości ok. 50 m poniżej lecącej maszyny.

Zarówno jedna, jak i druga informacja o dronie została przedstawiona przez dziennikarzy, którym chciałbym bardzo za to podziękować. Ta druga informacja, dotycząca samolotu linii Wizz Air, została upubliczniona przez RMF FM. Na szczęście samoloty wylądowały bezpiecznie, zarówno w jednym, jak i w drugim przypadku, ale niewątpliwie musimy dzisiaj zadać pytanie: Co się dzieje na polskim niebie? Ministrowie, premier i prezydent nas uspokajają, mówią, że jesteśmy bezpieczni, a tutaj nie ma nieomal dnia, żeby coś się na polskim niebie nie działo. W ogóle można odnieść wrażenie, dokładając do tego jeszcze sprawę słynnego pocisku, który przeleciał nad Polską prawie 400 km, że na polskie niebo wlatuje co chce, kiedy chce i gdzie chce. Dobrze byłoby wyjaśnić każdą z tych sytuacji. Wydaje się, że opinia publiczna oczekuje na jasne informacje w tych sprawach, chce wiedzieć, co takiego się dzieje, że kilkumetrowe drony pojawiają się na polskim niebie. Pojawiają się nie tylko drony, ale także balony, a państwo ich nie widzicie na swoich radarach.

Uzasadnione wydaje się także postawienie pytania, dlaczego jakiś czas temu, ministerstwo odstąpiło od zakupu systemu antydronowego, który mógłby chronić nasze niebo. Nie muszę chyba nikogo przekonywać, że drony są pewnym problemem, oczywiście nie tylko w Polsce – w całej Europie. Te pytanie muszą się jednak nasuwać, tym bardziej że w tej chwili nikt, jak słyszymy, nie kwapi się do opracowania jakichkolwiek standardów ani sposobów finansowania, żeby w Polsce mógł skutecznie działać system antydronowy, a jak widzimy, z dronami mamy coraz większe problemy.

Ponieważ tych informacji, precyzyjnie mówiąc, odpowiedzi na te pytania nie usłyszeliśmy dotychczas, zdecydowałem się zwołać posiedzenie podkomisji, żebyście państwo mogli nam tych odpowiedzi udzielić. Jeżeli w Polsce mamy agencje, instytucje, które odpowiadają za bezpieczeństwo na naszym niebie, to dobrze byłoby wiedzieć, jak one to robią i co w ogóle robią, żeby na polskim niebie było bezpiecznie i żeby nie dochodziło do sytuacji, kiedy to piloci pasażerskich samolotów muszą informować o tym, że w naszej przestrzeni powietrznej znajduje się coś, co nie powinno tam się znajdować.

To wszystko budzi nasze obawy i wątpliwości, i dlatego liczymy dzisiaj na uzyskanie konkretnych informacji. Proszę przedstawicieli Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o poinformowanie nas, co w tych konkretnych sytuacjach się zdarzyło. Jakie kroki zostały podjęte, aby rzecz wyjaśnić? Jakie kroki podjęto, aby do takich sytuacji nie dochodziło? Proszę także przedstawiciela Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych o poinformowanie nas, ile takich sytuacji miało miejsce w ostatnim roku. My wiemy o pocisku, balonie i o dwóch dronach, ale być może takich przypadków, które w tej chwili bada PKBWL, było więcej. Z jaką skalą zjawiska mamy do czynienia?

Ministerstwo Infrastruktury chciałbym zapytać natomiast o to, jakie kroki podjęło i dlaczego wstrzymało procedurę zakupu systemu antydronowego, dzięki któremu moglibyśmy czuć się bezpiecznie, żeby bezpiecznie mogli czuć się pasażerowie i załogi statków powietrznych, które poruszają się po naszym niebie, a których bezpieczeństwo było ostatnio zagrożone.

Krótko mówiąc, szanowni państwo, co to w ogóle było. Chciałbym, żebyście państwo nam powiedzieli, co latało na naszym niebie, co się tam znalazło. Czy tylko piloci to widzieli? Czy udało wam się w końcu namierzyć, sprawdzić i znaleźć te obiekty? Czy udało wam się znaleźć tych, którzy tamte drony wysłali?

Pytań jest dużo i chcielibyśmy dziś usłyszeć od państwa odpowiedzi. Może zaczniemy od Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bo do państwa zgłaszaliśmy się po wyjaśnienia, państwo w tej sprawie się wypowiadaliście wcześniej w przypadku drona, który został przez pilota zauważony w okolicach Okęcia. Państwo podjęliście działania, została powiadomiona Policja itd., ale chcielibyśmy usłyszeć, jakie są skutki tych działań, czy w tej sprawie coś się udało wyjaśnić? Bardzo proszę.

Zastępca prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Maciej Rodak:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, myślę, że w wypowiedzi Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej nie wybrzmiały odpowiedzi na wszystkie pytania, ale mam nadzieję, że będziemy w stanie przynajmniej podać pewne kierunki i wskazać ograniczenia, bo PAŻP nie ma pełnych możliwości do przeciwdziałania w każdym z tych przypadków. Jesteśmy powołani do dostarczenia służb ruchu lotniczego i infrastruktury dla ruchu lotniczego identyfikowanego, czyli dla ruchu lotniczego, który składa plany lotów, który – w przypadku lotnictwa kontrolowanego – posługuje się na pokładach urządzeniami aktywnej odpowiedzi, a w przypadku lotnictwa niekontrolowanego, które jest zabezpieczane przez informację powietrzną PAŻP, odpowiada osobiście za separację od innych statków powietrznych. Jesteśmy również, można tak powiedzieć, administratorem wydzielanych przestrzeni powietrznych i jeżeli tam znajdują się statki powietrzne instytucji, które mają do tego prawo i te statki powietrzne opuściłyby te przestrzenie i przestały mieścić się w granicach udzielonych zezwoleń, wlatując w przestrzeń, w której działają służby ruchu lotniczego, to mamy od razu możliwość reagowania, bo wiemy, w stosunku do kogo reagować. I tutaj znajduje się granica naszych działań, bo nie tylko drony i nie tylko innego rodzaju statki, typu na przykład aerodynamy, ale również różnego rodzaju statki powietrzne, różne obiekty mogą dokonywać naruszeń przestrzeni powietrznej, w której działają nasze służby.

Infrastruktura i systemy radiolokacyjne służące zabezpieczeniu ruchu lotniczego są tak skonstruowane, żeby wykrywać, po pierwsze, obiekty, które już same, można tak powiedzieć, podpisują się urządzeniami aktywnej odpowiedzi, transponderami znajdującymi się na pokładzie, ewentualnie żeby wykrywać obiekty o dostatecznie dużej powierzchni odbicia, minimum 2 m², oraz znajdujące się poniżej dolnej granicy widoczności radaru, tj. ok. 2 stopni. Jeżeli wykryjemy takie obiekty, to oczywiście zgłaszamy

ten fakt właściwym służbom dla danego rejonu, w którym obiekt się znalazł. W okolicach lotnisk to jest Policja, a jeśli to jest gdzieś w przestrzeni powietrznej, to wówczas wojsko. Z reguły o takich obiektach jesteśmy jednak powiadamiani albo przez pilotów, albo o takich obiektach, jeśli chodzi o ich precyzyjne nazwanie, nawet niczego nie wiemy, jeżeli są one przedmiotem operacyjnego działania sił powietrznych. Siły powietrzne rezerwują jakąś strefę i my po prostu od tej strefy separujemy ruch lotniczy, nie wiemy, co jest w środku. Granicą naszego działania jest więc dbanie o to, aby ruch lotniczy podlegający służbom ruchu lotniczego nie wszedł w kolizję albo ze zidentyfikowanym obiektem, który w tę przestrzeń wszedł w sposób nieautoryzowany, albo z określoną już strefą, w której ten obiekt podlega operacyjnym działaniom wojska. To tyle, jeśli chodzi o zakres i granicę naszych działań.

Jeżeli chodzi natomiast o nasze możliwości i dalsze kroki, które możemy podejmować i podejmujemy w ramach wyznaczonych granic, to wyglądają one tak, że mamy podpisane porozumienia o współpracy z portami lotniczymi oraz Policją, które regulują wzajemne powiadamianie. Te porozumienia są okresowo aktualizowane, akurat w tym momencie podlegają takiej aktualizacji.

Istnieją także wytyczne międzynarodowe, na przykład Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego EASA, która wydała podręcznik, wytyczne do zarządzania incydentami w pobliżu lotnisk. W tym podręczniku jest określone miejsce i określona rola dostawców służby żeglugi powietrznej, a taką instytucją jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Chodzi o współpracę z zarządzającymi portami lotniczymi oraz organami państwa przy określaniu ryzyka, z którego to ryzyka mają wynikać późniejsze działania zapobiegające zdarzeniom bądź minimalizujące to ryzyko, które powstaje w czasie zdarzeń. Mamy wykazane konkretne czynności kontrolera ruchu lotniczego, które muszą być wykonane, kiedy dojdzie do naruszenia przestrzeni i właśnie taki przypadek miał miejsce w sobotę w okolicach lotniska Okęcie. Kontroler zrobił dokładnie to, czego wymaga się w wytycznych, tzn. najpierw przekazał informację innym statkom powietrznym, a później został zmieniony kierunek podejścia do lądowania. Trzecim możliwym sposobem działania jest całkowite powstrzymanie zezwoleń na start i lądowanie, ale wtedy występuje dość specyficzna rola organów ścigania, które decydują o tym, czy przestrzeń jest już bezpieczna, czy – mówiąc krótko – w tym przypadku właściciel tego drona został zatrzymany.

Te same wytyczne EASA, opierając się na artykułach EASA Basic Regulation, wskazują, jakiego rodzaju instytucje powinny dążyć do wytworzenia czy też zakupu instalacji operowania systemami wykrywania dronów w okolicach lotnisk. Przede wszystkim są tutaj wskazywani zarządzający portami lotniczymi, przy czym zdajemy sobie sprawę, że nie każdy może sobie na takie coś pozwolić, oraz organy państwa. Wiemy, że są takie przypadki, na przykład poza Europą, że państwo organizuje cały łańcuch odbiorników, którego centralna część znajduje się w rękach państwowych instytucji, które są powołane do zajmowania się tą tematyką, ale to jest już oczywiście inwestycja na skalę państwową.

Tak wyglądają granice PAZP, możliwości naszego działania i kontroli ruchu lotniczego. Praktycznie w tym momencie nie bardzo możemy na ten temat powiedzieć coś więcej. To są czynności, które podejmujemy w przypadku każdego obiektu, który narusza polską przestrzeń powietrzną.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Czy przedstawiciel Urzędu Lotnictwa Cywilnego chce w tej sprawie zabrać głos? Bardzo proszę.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Dzień dobry państwu. Jako Urząd Lotnictwa Cywilnego chcielibyśmy potwierdzić to, co powiedział pan Maciej Rodak. Natomiast ja chciałbym powiedzieć, że kontrola nad polskim niebem, jeśli chodzi o lotnictwo cywilne, spełnia wszelkie standardy międzynarodowe, co zostało wielokrotnie stwierdzone poprzez kontrole prowadzone zarówno przez ICAO, jak i przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego.

Jeśli mówimy o dronach, to musimy sobie zdawać sprawę, że ta kwestia dotyczy całego świata. To nie jest coś, co jest specyficzne tylko dla Polski. Kwestia dronów

i potencjalnego niepożądanego operowania dronem występuje na całym świecie, natomiast tak jak powiedział prezes Maciej Rodak, z punktu widzenia europejskich przepisów to są przepisy europejskie, jest przygotowany proces, jak te kwestie powinny być zarządzane. Sposób, w jaki zarządziliśmy przypadkiem z soboty, ten proces dokładnie potwierdza... tzn. wszystko zadziało się zgodnie z przewidzianym procesem. Pilot bądź ktokolwiek inny, kto widzi, w tym przypadku to był pilot, daje znać wieży kontrolnej, że zobaczył drona, wieża kontrolna informuje inne załogi, które są w pobliżu, następnie, w zależności od tego, czy jest potwierdzenie skali operacji drona, może podjąć różne działania, ale też koniecznie powinna się skontaktować z portem lotniczym, dlatego że to port lotniczy odpowiada, jeśli rzecz się dzieje w obrębie portu lotniczego, a tak się stało w sobotę – wtedy port lotniczy podejmuje pewne decyzje i również port lotniczy informuje organy ścigania, w tym przypadku Policję, która ma namierzyć i ująć operatora drona. Dokładnie taka procedura zadziałała na lotnisku Chopina. Wszystkie służby były poinformowane, natomiast prace związane z dochodzeniem i analizą przypadku, z moich informacji wynika, że jeszcze trwają.

Generalnie kwestia dotycząca dronów ze względu na system dronowy, który jest systemem rozproszonym, w dużej mierze musi być oparta na współpracy z organami ścigania. W tego rodzaju przypadku zazwyczaj to jest Policja.

Chciałbym jeszcze powiedzieć, że z naszego punktu widzenia jako Urzędu Lotnictwa Cywilnego jesteśmy w stałym kontakcie z Policją. Jeszcze przed zdarzeniem z soboty organizowaliśmy spotkania, które były poświęcone takim przypadkom i usprawnieniu, a może raczej wzmocnieniu współpracy na linii organy żeglugi powietrznej, lotniska i Policja, bo Policja jest tutaj niezbędna. To dochodzenie cały czas trwa.

Ze względu na to, jaki charakter miało tamte zdarzenie i w jakiej geopolitycznej sytuacji się znajdujemy, jeśli państwo pozwolicie, to nie będę się na ten temat szerzej wypowiadał, ponieważ nasze posiedzenie jest transmitowane i wszyscy mają do tej transmisji dostęp. Nie będę mówił o szczegółach naszych działań, o szczegółach dochodzenia, ale chciałbym tylko powiedzieć, że te działania trwają cały czas.

To chyba jest wszystko, co chciałbym państwu przekazać na obecną chwilę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Za chwilę zaczniemy zadawać pytania, ale mamy jeszcze przed sobą wystąpienie przedstawiciela ministerstwa i Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Chciałbym powiedzieć tak – po tym, co usłyszeliśmy, panowie nas nie uspokoiście. Mówicie panowie, że procedury zadziałały, bo pilot zauważył. A gdyby nie zauważył? Gdyby była mgła? Naprawdę wydaje się, że powinien jednak działać jakiś system, jakiś radar powinien wychwytywać te zagrożenia.

Prezes ULC Piotr Samson:

W takim razie może jeszcze dopowiem, panie przewodniczący...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę, niech pan dopowie.

Prezes ULC Piotr Samson:

Tak jak powiedział prezes Rodak, system radarów cywilnych jest oparty na radarach wtórnych. Myślę, że w tym zakresie pan poseł Lasek ma duże doświadczenie. Radary wtórne zakładają, że obiekt przemieszczający się w przestrzeni powietrznej ma transponder, czyli jest identyfikowalny. W przestrzeni powietrznej pojawiają się jednak także obiekty, które z jakichś powodów, świadomie lub nieświadomie, nie mają włączonego transpondera. W takim przypadku do gry wchodzi radar i sieć pokrycia wojskowego, która widzi więcej niż radary cywilne.

W tym momencie chciałbym państwa uspokoić, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej oraz Urząd Lotnictwa Cywilnego są w stałym kontakcie z kolegami z wojska. Organem, który jest do tego powołany, jest Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, który omawia wszystkie kwestie i tam jest dokonywana wymiana informacji. W posiedzeniach komitetu uczestniczą służby cywilne wraz z przedstawicielami Ministerstwa Infrastruktury, służby wojskowe oraz przedstawiciele MSWiA. Teraz mogę tylko powie-

dzieć, że radary wojskowe widzą więcej, natomiast jeszcze raz podkreślam, że ze względu na charakter dzisiejszego spotkania nie mogę nic więcej ujawnić z uwagi na sytuację geopolityczną, w której się znajdujemy. Nie chciałbym także wkraczać w kompetencje armii i jej zdolności operacyjnych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Powiem szczerze, że nadal pan nas nie uspokoił, a po wczorajszych wypowiedziach szefów MON, że warunki atmosferyczne nie pozwalały, żeby obserwować, co się dzieje z rakieta, nie wiem, czy radary wojskowe widzą więcej, ale dobrze... Chcielibyśmy może jeszcze zapytać ministerstwo, ponieważ jest z nami na łączach przedstawiciel ministerstwa, co z tym systemem antydronowym. To, że ma z tym problem cały świat, o tym wiemy, ale cały świat kupuje systemy antydronowe. Ponieważ my jesteśmy państwem przyfrontowym, to wydaje się, że powinno nam zależeć, aby taki system kupić. Dlaczego odstąpiono od zakupu takiego systemu? Dlaczego w tej sprawie nic się nie dzieje? Nie ma żadnych procedur ani finansowania. Czy ministerstwo może w tej sprawie się wypowiedzieć? Bardzo proszę.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa Ministerstwa Infrastruktury Beata Mielešzkiewicz:

Dzień dobry, Beata Mielešzkiewicz, dyrektor Departamentu Lotnictwa.

Ponieważ w posiedzeniu nie uczestniczy sekretarz stanu ani inny przedstawiciel w randze ministra, w związku z tym odpowiemy na państwa pytanie pisemnie. Poprosiłabym tylko o uszczegółowienie, o jakich systemach antydronowych pan mówi, bo jeżeli chodzi o zabezpieczenie obszaru lotniska, to zgodnie z przepisami krajowymi i unijnymi, odpowiada za to zarządzający portem lotniczym. Dlatego proszę o doprecyzowanie pytania, o co pan pyta?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pani dyrektor, traktujmy się poważnie. Drony przelatywały koło samolotów, jeden z nich miał nawet długość kilku metrów, był wielkości szybowca. Mówimy o takich dronach. One nie były widoczne na radarach, natomiast zostały zauważone przez pilotów podchodzących do lądowania tylko dzięki temu, że była wtedy dobra widoczność. Drony znajdowały się 600 m nad ziemią, przynajmniej ten pierwszy, 30 m od samolotu. Drugi dron znajdował się 50 m pod samolotem. Pytam w imieniu pasażerów i załóg tych samolotów, co państwo robicie, żeby wszyscy mogli czuć się bezpiecznie. O to pytam. Zakładam, że czyta pani gazety i słucha wiadomości.

Dyrektor departamentu MI Beata Mielešzkiewicz:

Pyta pan w takim razie o systemy antydronowe na lotniskach. Odpowiemy na to pytanie na piśmie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Czy pani nie jest przygotowana do posiedzenia podkomisji, żeby odpowiedzieć na takie pytanie? Czy i dlaczego zaniechaliście państwo zakupu systemów antydronowych?

Dyrektor departamentu MI Beata Mielešzkiewicz:

Nie wiem, skąd pan ma informacje, że ministerstwo zaniechało?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

W takim razie, jeśli nie zaniechało, to dlaczego ten system nie zadziałał?

Dyrektor departamentu MI Beata Mielešzkiewicz:

Najpierw trzeba sobie powiedzieć, co to znaczy, że ministerstwo zaniechało, dlatego że jak pan wie, wszystkie porty lotnicze są podmiotami gospodarczymi i jako takie są podmiotami certyfikowanymi. To zarządzający portem lotniczym odpowiada zarówno za ochronę, jak i za bezpieczeństwo operacji lotniczych w granicach portu lotniczego. Dlatego uszczegóławiam, że pyta pan o ochronę antydronową w portach lotniczych. Nic nie wiem o zaniechaniu ministerstwa, ponieważ te zadania ciążyą na zarządzającym portem lotniczym.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Przypomnę, że za bezpieczeństwo na polskim niebie odpowiada państwo i od tego są te wszystkie agencje i instytucje, które państwo powołało, łącznie z ministrem, który po raz kolejny nie przychodzi na posiedzenie podkomisji, żeby odpowiedzieć na najważniejsze, jak się wydaje, pytanie dotyczące bezpieczeństwa życia pasażerów i załóg samolotów. Liczyliśmy, że dzisiaj przedstawi nam pani informację, przynajmniej dotyczącą tego, które systemy zostały zakupione, a jeśli zostały zakupione, to dlaczego nie zadziałały. My nie rozmawiamy o dronie wielkości kilku centymetrów. Rozmawiamy o dronie, który miał ponoć kilka metrów, był wielkości szybowca. Pan poseł Lasek pewnie nam powie, ile długości ma szybowiec, ale on mógł mieć nawet 10 m długości, więc sytuacja jest naprawdę poważna, tym bardziej, że zgłoszone przez pilota informacje do wieży na temat drona wielkości szybowca spowodowały...

Samolot na szczęście wylądował, ale jest pytanie o drugą maszynę. Czy drugi samolot powinien podchodzić do lądowania? Za tym pierwszym lądował kolejny i nie podjęto decyzji, żeby odszedł, tylko żeby lądował. Według wielu ekspertów zagrażało to bezpieczeństwu, sprawa jest poważna, a państwo to sobie lekceważycie, mówicie, że odpowiecie na piśmie, ale wydaje się, że powinniśmy usłyszeć odpowiedź tu i teraz. Takie sytuacje niestety mogą się bowiem powtarzać, zwłaszcza jeśli weźmiemy pod uwagę ostatnie dni i tygodnie. Te dwa, trzy wydarzenia nie miały miejsca na przestrzeni lat, tylko zdarzyły się w ciągu ostatnich tygodni.

Myślę, że zastanowimy się, czy nie złożymy wniosku o zwołanie nadzwyczajnego posiedzenia Komisji Infrastruktury, żeby pan minister jednak zdecydował się do nas przyjść i odpowiedzieć na te podstawowe pytania. Pan poseł Lasek, bardzo proszę.

Dyrektor departamentu MI Beata Mielezkiewicz:

Proszę się wcześniej zapoznać z przepisami prawa, bo minister co do zasady odpowiada za inne rzeczy. Za zabezpieczenie lotnisk i ich certyfikację odpowiada prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Oczywiście udzielimy odpowiedzi na to pytanie...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

A komu podlega [rezes UCL?

Dyrektor departamentu MI Beata Mielezkiewicz:

Odpowiemy na to pytanie na piśmie. Jak rozumiem, chodzi o systemy antydronowe na lotniskach.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Chodzi o bezpieczeństwo na polskim niebie. Pytamy oczywiście o działania i o systemy w kontekście tamtych dronów i stąd pojawił się tu system antydronowy, ale generalnie chodzi nam o bezpieczeństwo na polskim niebie. Odnoszę natomiast wrażenie, że wszystko jest w porządku i nic się nie stało. Pani twierdzi, że odpowie na piśmie, ale my znamy te odpowiedzi, na które czeka się kilka dni, a nawet kilka tygodni i dowiaduje z nich, że konkretne informacje otrzymamy później, ale pasażerowie samolotów zadają sobie teraz te pytania i dlatego apeluje, żebyście państwo potraktowali odpowiedzi bardzo poważnie.

Dyrektor departamentu MI Beata Mielezkiewicz:

Odpowiemy bardzo poważnie na zarzuty.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan poseł Lasek, bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. W takim wypadku mam pytanie uszczegóławiające i kieruję je do pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego: Ile lotnisk komunikacyjnych w Polsce jest wyposażonych w jakikolwiek system antydronowy? Czy jakiegokolwiek lotnisko posiada taki system? Jako prezes UCL nadzoruje pan wszystkie lotniska i dlatego prosimy o tę informację.

Prezes ULC Piotr Samson:

Jeśli chodzi o ten system, to mogę powiedzieć, że trwają testy. Ze względu na sytuację geopolityczną nie chciałbym jednak wskazywać teraz, które to są lotniska i o jakich systemach mówimy. Trwają testy tych systemów.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Czyli, panie prezesie, trwają testy, ale żadne lotnisko nie ma wdrożonego takiego systemu.

Prezes ULC Piotr Samson:

Na dziś żadne lotnisko nie ma finalnie wdrożonego systemu, natomiast nie jest to warunek...

Poseł Maciej Lasek (KO):

Wiem, w certyfikacji.

Prezes ULC Piotr Samson:

Nie jest to warunek wymagany przez przepisy międzynarodowe i Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego. System, w którym działamy, to jest system zapobiegania incydentom, a więc sposób niejako alternatywny wobec systemów antydronowych sensu stricto, o których rozmawiamy. Musimy także pamiętać o tym, że mamy kilka technologii systemów antydronowych, są polskie firmy, które produkują takie systemy, ale jest także kwestia interferencji pomiędzy systemem antydronowym i systemem ILS. Dlatego musimy być na sto procent pewni, że zainstalowanie takiego systemu nie doprowadzi do kolizji z systemem ILS. Są różne systemy, które są dostępne, i dlatego ten proces testowania jest bardzo ważny i on w tym momencie, tak jak powiedziałem, trwa.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Czy jest określony jakiś horyzont zakończenia tych testów?

Prezes ULC Piotr Samson:

Testy są prowadzone przez operatorów, właścicieli portów lotniczych i ja w tym momencie nie chcę się wypowiadać w ich imieniu. Mogę tylko potwierdzić, że takie testy trwają.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Pytanie do pana prezesa Rodaka. Prezes Samson wskazał na istotę takich systemów, to znaczy, że znacząco mogą zakłócać system ILS. Czy Polska Agencja Żeglugi Powietrznej prowadzi w tej chwili... Macie jeden samolot do obrotu środków takich jak system ILS. /czy PAŻP prowadzi w tej chwili loty, które miałyby na celu wykrycie potencjalnych interferencji pomiędzy systemami?

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

W chwili obecnej nie.

Poseł Maciej Lasek (KO):

W takim razie rozumiem, że te testy, o których wspominał pan prezes Samson, są naprawdę na bardzo wczesnym etapie.

Pytanie do prezesa Samsona. Panie prezesie, czy w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego zostały wykonane w ostatnich latach jakiejkolwiek analizy bezpieczeństwa związane z zagrożeniami spowodowanymi przez drony? Czy ULC, oprócz sprawowania nadzoru nad polskim lotnictwem cywilnym, prowadził także analizy dotyczące zagrożeń spowodowanych nieuprawnionym wtargnięciem dronów w przestrzeń powietrzną, w której one nie powinny się znaleźć? Mam na myśli choćby strefy podejścia do lotnisk komunikacyjnych. Czy takie analizy były przez ULC prowadzone i czy jakiejkolwiek wnioski wynikały z tychże analiz, jeżeli one zostały wykonane? Czy pojawiały się wskazania i sugestie dotyczące jakichś zmian w prawie?

Prezes ULC Piotr Samson:

Tak, takie analizy były i są prowadzone. Między innymi temu było poświęcone ostatnie posiedzenie Komitetu Zarządzania Przestrzeni Powietrznej. System dronowy jest systemem o wiele bardziej multidyscyplinarnym niż komercyjne lotnictwo cywilne, ponieważ w jego przypadku mówimy o systemie bardzo rozproszonym. Chcę państwu powiedzieć,

że jeśli chodzi o liczbę użytkowników dronów, która została zarejestrowana w Polsce w ciągu dwóch lat, to wyniosła ona 180 tys. Dynamika przyrostu jest taka, że codziennie przybywa nam ok. 180 nowych użytkowników zarejestrowanych w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego. Mówiłem to wielokrotnie, że w przypadku zjawiska o takiej skali w perspektywie kilku lat dron stanie się tak popularny jak telefon komórkowy. Osoby, które teraz robią sobie zdjęcia telefonem komórkowym, za chwilę mogą mieć już drona, którego będą wykorzystywały do robienia zdjęć. Dlatego krytyczną rzeczą jest skoordynowanie działania wszystkich służb, w tym także służb odpowiadających za porządek publiczny i to był właśnie temat dyskusji na posiedzeniu Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną.

Ze względu na charakter dzisiejszych obrad nie mogę dokładnie powiedzieć jakie były wyniki tej dyskusji, natomiast chcę poinformować, że my jako Urząd Lotnictwa Cywilnego przygotowaliśmy i złożyliśmy propozycję nowelizacji przepisów prawa. Zaproponowana nowelizacja prawa lotniczego jest interdyscyplinarna, dotyczy również służb obrony narodowej i służb spraw wewnętrznych, ponieważ z dronów korzystają wszyscy. Propozycja w tym momencie jest złożona do ministerstwa. Znajdują się w niej także zapisy, które mają sprawić, że system stanie się jeszcze bardziej bezpieczny, niż jest obecnie.

Posel Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie prezesie. Jeśli pan przewodniczący pozwoli, to zadam jeszcze parę pytań.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę bardzo.

Posel Maciej Lasek (KO):

Rozumiem, że ta nowelizacja, o której pan wspomniał, jest już przedmiotem analiz na poziomie ministerstwa. Rzecz została przekazana do resortu, te zmiany w prawie. Można więc byłoby ich oczekiwać, ale z tego co mi wiadomo, takiego projektu w Sejmie nie ma, a do końca tej kadencji zostało naprawdę niewiele posiedzeń. Dlatego jeśli projekt trafiłby do Sejmu w tej chwili, to jest już duże zagrożenie, iż nowelizacja z powodu dyskontynuacji mogłaby po prostu zostać wyrzucona do kosza i wszystko trzeba byłoby rozpoczynać ponownie. Mój apel jest taki, że jeśli jesteśmy w przededniu jakichkolwiek zmian w prawie, które trafią m.in. pod obrady naszej komisji, czyli do Komisji Infrastruktury, jak również do Komisji Obrony Narodowej, której też jestem członkiem, to zwracam się do przedstawiciela ministra, aby taka sytuacja miała miejsce jak najszybciej.

Pan prezes słusznie wspominał o skuteczności komunikacji z organami ścigania. Pytanie do pana prezesa Rodaka... Państwo informujecie organy ścigania, jak rozumiem niezwłocznie po zaistnieniu takiego zdarzenia. Organy ścigania, czyli Policję. Czy był prowadzony jakikolwiek monitoring lub audyt takich działań? Po pierwsze, ile czasu trwa od zgłoszenia przez pilota zagrożenia związanego z dronem? Wiadomo, że dron jest obiektem ulotnym i teraz jest, a za chwilę go już nie będzie. Ile czasu upływa od zgłoszenia przez pilota do powiadomienia odpowiednich organów o tym, że doszło do nieuprawnionej ingerencji w przestrzeń powietrzną? Czy może posiadacie państwo informację o tym, jak szybko działa Policja w takich przypadkach? Oczywiście zadamy to pytanie odrębnie ministrowi spraw wewnętrznych i administracji, ale może państwo to sprawdzaliście w ramach audytów sprawdzających, jak działa ten system? Myślę, że powinniście wiedzieć, na ile jest skuteczne rozpoczęcie takiej akcji wykrycia czy poszukiwania sprawcy tego typu zdarzenia. Ile czasu upływa od zgłoszenia zdarzenia?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Uzupełniająco można w tym miejscu dopytać, po jakim czasie pojawiła się Policja w przypadku drona na Okęciu. Ile czasu upłynęło od państwa zgłoszenia?

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Szanowni państwo, przede wszystkim zacznę pod tego, że na każdym lotnisku jest inaczej. Na lotnisku Chopina komisariat Policji mamy na miejscu i on jest informowany natychmiast. Na innych lotniskach bywa inaczej, a tam, gdzie nie ma Policji blisko, to niestety zdarza się i tak, że zgłaszamy się jeden szczebel wyżej, czyli do komendy

wojewódzkiej. Warto podkreślić, że cykl aktualizacji porozumień trójstronnych, o którym wspominałem, obejmuje również sektorowanie powiadomień Policji. Lokalizując, w którym miejscu było zgłoszenie, będziemy chcieli doprowadzić do powiadamiania bardzo konkretnego organu Policji. Takie propozycje zostały już zgłoszone.

Jeśli chodzi o odpowiedź na pytanie, ile czasu minęło od zawiadomienia komisariatu Policji do wszczęcia działań przez Policję, to takiej informacji niestety nie mamy.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak jak powiedział pan poseł Lasek, zwrócimy się do Policji ze szczegółowym pytaniem w tej sprawie.

Jeżeli dobre zrozumiałem, to mamy ok. 180 tys. zarejestrowanych użytkowników dronów, tak?

Prezes ULC Piotr Samson:

180 tys. zarejestrowało się od momentu zmiany prawa europejskiego, tj. od 1 stycznia 2021 r.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan prezes bardzo ładnie i obrazowo to porównał, mówiąc, że niedługo dron będzie jak telefon komórkowy. Każdy ma telefon i każdy będzie miał drona. W tym kontekście bardzo niepokoi informacja, że żadne lotnisko nie ma systemu antydronowego. Mam nadzieję, że pani dyrektor z Ministerstwa Infrastruktury słyszy, co tutaj mówią przedstawiciele odpowiednich instytucji.

Pan poseł Suchoń, bardzo proszę.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Szanowni państwo prezesi, drodzy goście, pani dyrektor, po wysłuchaniu tych informacji mam takie wrażenie, że jako podkomisja ds. lotnictwa wskazujemy dzisiaj bardzo istotną lukę w systemie. Oczywiście wszyscy mamy świadomość, że poziom bezpieczeństwa ruchu lotniczego pewnie się obniżył po agresji Rosji na Ukrainę... może nie tyle obniżył się, co uwidoczniły się nowe zagrożenia. Mam wrażenie, że w momencie, w którym ta wojna się rozpoczęła, powinno dojść do pewnej refleksji, zwłaszcza po stronie ministerstwa, i do przyspieszenia prac związanych z wdrażaniem systemów, które przyczyniałyby się do wzrostu poziomu bezpieczeństwa na polskich lotniskach i na polskim niebie.

Słuchając państwa dzisiaj, muszę ze smutkiem stwierdzić, że tego egzaminu państwo nie zdaliście. Nie znajdują u mnie żadnego zrozumienia tłumaczenia, że minister nie jest od tego, że minister... W zasadzie to nie wiadomo, od czego on jest. Z kolei po stronie panów prezesów też jest mi trudno zrozumieć, mówiąc zupełnie otwarcie, wyjaśnienia, że prace cały czas trwają. Oczywiście to doceniam i chcę powiedzieć, że bardzo dobrze, iż one trwają, natomiast w tej trudnej sytuacji, w jakiej się znajdujemy, chyba nietrudno jest sobie wyobrazić, że mamy potężną lukę.

Podam przykład, żeby sobie uzmysłowić możliwe konsekwencje. Kilka miesięcy temu wszyscy z pewną drwiną komentowaliśmy to, co zaszło na białoruskim lotnisku, gdzie ukraiński dron rozbił w pył rosyjski samolot. W przestrzeni publicznej pojawiały się wtedy pytania, jak to jest możliwe, że nie było tam żadnego zabezpieczenia, że do tego doszło, że dron nie został wcześniej pochwycony i unieszkodliwiony. Jeśli dzisiaj spojrzymy na sytuację, z którymi mieliśmy do czynienia na lotnisku Chopina i na lotnisku w Pyrzowicach, to się okaże, że w przestrzeń tych cywilnych lotnisk mogą wlecieć obce drony. Pytanie brzmi: Co dalej?

Puszczając wodze fantazji, mogę wyciągnąć wnioski, że to były na przykład jakieś testy systemu bezpieczeństwa polskich lotnisk i patrząc na to wszystko z perspektywy kilku dni, muszę stwierdzić, że te testy zostały kompletnie oblane. Inaczej mówiąc, jeżeli ktoś chciałby dziś wykonać jakąś pokazową akcję na terenie polskiego lotniska, to jest to całkowicie możliwe. Mówię to z przerażeniem. Uważam, że to jest informacja, która z posiedzenia tej podkomisji musi trafić do ministerstwa i do państwa instytucji, jako potężne bicie w dzwon. Jeżeli trwają testy, to trzeba je przyspieszyć. Jeżeli trwają prace nad wdrożeniem, to trzeba je przyspieszyć. Nie znajduję żadnego usprawiedliwienia dla stwierdzenia, że nie ma nakreślonej perspektywy czasowej, kiedy to wszystko ma się skończyć.

Delikatnie mówiąc, dzisiaj jesteśmy w bardzo niekomfortowej sytuacji, bo tak w zasadzie te wydarzenia pokazały nam wielką słabość naszego systemu bezpieczeństwa. Myślę, że obywatele, którzy korzystają z transportu lotniczego, pewnie nie mają nawet świadomości, jak cienka jest granica pomiędzy bezpieczeństwem a tą przestrzenią, w której tego bezpieczeństwa jest już brak.

Po pierwsze, apeluję, żeby ministerstwo nie chowało głowy w piasek. Zwracam się do pani dyrektora – to bardzo źle, że nie ma tutaj ministra i dlatego proszę panom ministrom przekazać, że to bardzo źle, iż w tak ważnej sprawie żaden minister nie znalazł czasu, aby wziąć udział w posiedzeniu podkomisji, chociaż rzecz dotyczy ludzkiego życia, bo chyba wszyscy, przynajmniej mam taką nadzieję, w ten sposób oceniamy kwestię bezpieczeństwa wokół polskich lotnisk.

Mam jeszcze pytanie do pana prezesa Samsona. Panie prezesie, czy w trakcie ostatnich kilku miesięcy były podejmowane przez państwa próby wpłynięcia na zarządzających lotniskami? Chociaż udział w lotniskach ma spółka Skarbu Państwa, więc tak naprawdę to jest właścicielska decyzja ministra, jeżeli chodzi o to, w jaki sposób powinna być prowadzona polityka bezpieczeństwa na lotniskach. Nie mamy dziś tutaj pana ministra, który mógłby to wyjaśnić, więc zwracam się do pana prezesa. Czy w pańskich kompetencjach i w kompetencjach urzędu, który pan reprezentuje, leży to, aby w zakresie odpowiedzialności zarządzających kreować w obszarze bezpieczeństwa politykę, która wykraczałaby poza standardowe procedury przyjęte w przestrzeni europejskiej? Zwracam uwagę, że jesteśmy jednak w trochę innym miejscu w Europie niż na przykład Hiszpania albo Portugalia. Tam zagrożenia są prawdopodobnie inne. Pytanie brzmi: Czy u nas stosowanie standardowych rozwiązań obowiązujących w państwach europejskich jest wystarczające? Bardzo prosiłbym o informację na ten temat.

Mam także pytanie do pani dyrektora Mielezkiwicz. Czy ministerstwo podjęło jakiegokolwiek działania w kierunku skierowania wytycznych do firm będących operatorami portów lotniczych, którzy są spółkami państwowymi, spółkami Skarbu Państwa? Czy ze strony ministerstwa zostały podjęte jakieś działania dotyczące właśnie wprowadzenia systemów bezpieczeństwa, choćby tego systemu antydronowego, o którym tutaj mówimy?

I jeszcze jedno pytanie do pana prezesa Rodaka. Panie prezesie, czy w ramach wewnętrznych procedur na tych wieżach, gdzie mamy możliwość kontroli zbliżania w wersji, powiedziałbym, widzialnej, wzrokowej, czy tam były podejmowane próby, czy sugerowano jakieś zachowania kontrolerom ruchu lotniczego, aby zwracali uwagę na otoczenie pod kątem ewentualnego pojawiania się jednostki w postaci drona, mniejszego lub większego, to nie ma znaczenia? Czy kontrolerzy mają na to zwracać uwagę? Czy ta sprawa była omawiana na szkoleniach, czy jest wydana na ten temat jakaś instrukcja? Czy to w ogóle jest możliwe? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę o udzielenie odpowiedzi.

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Może ja zacznę, bo to są odpowiedzi bardzo szybkie. Tak, kontrolerzy są świadomi tego, że mają zwracać uwagę na drony. Zresztą w podstawowych zadaniach kontrolera lotniska, wieża to jest służba kontroli lotniska, znajduje się stała obserwacja całej przestrzeni powietrznej. W momencie, kiedy kontrolerzy mają już świadomość ryzyka obecności mniejszych obiektów niż samoloty, to oczywiście zwracają uwagę na tego typu obiekty. W tej chwili nie możemy im nic innego nakazać niż zwracanie uwagi na tego typu zdarzenia.

Wcześniej wspominałem o trójstronnych porozumieniach, dlatego teraz tylko dodam, że jesteśmy w kontakcie z Komendą Główną Policji, jesteśmy w kontakcie z Policją i te trójstronne wewnętrzne działania toczą się cały czas, oczywiście w granicach prawa, i będą nadal zagęszczane.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dopowiem tylko, że jeśli chodzi o incydent w Katowicach, to również zwrócimy się do Policji z prośbą o informację, w jaki sposób zostało to zgłoszone i w jaki sposób Poli-

cja w województwie śląskim podchodzi do tego typu zdarzeń. To tytułem uzupełnienia wypowiedzi pana prezesa. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę bardzo.

Prezes ULC Piotr Samson:

Jeśli mogę odnieść się do pytań pana posła Suchonia, to wyjaśniam, że tak, cały czas prowadzimy analizy w zakresie bezpieczeństwa statków powietrznych. Na ten temat cały czas rozmawiamy i nadzorujemy w tym zakresie Polską Agencję Żeglugi Powietrznej. Na ten temat rozmawiamy również z portami lotniczymi.

Chciałbym jednak jeszcze raz przypomnieć to, co powiedziałem na samym początku – kwestia dronów jest również analizowana przez ICAO w Montrealu. Do centrali lotnictwa cywilnego w Montrealu jest oddelegowany Polak, nasz przedstawiciel z Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, który bierze aktywny udział w pracach ICAO dotyczących dronów. To jest bardzo wysokiej klasy ekspert w tej dziedzinie. Później mamy poziom Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego, i tak jak powiedziałem, na poziomie międzynarodowym nikt jeszcze nie powiedział, że system antydronowy jest lekiem na całe zło. Chcę, aby to wyraźnie wybrzmiało.

Natomiast to, co jest preferowane jako rozwiązanie minimalizujące ryzyko, to kwestie powiązane z analizą ryzyka, jak zawsze zresztą w lotnictwie, ale również z systemami behawioralnymi i tutaj w grę wchodzi inne elementy, pośród których bardzo ważne są te, które mają walor edukacyjny. Chodzi o to, aby społeczeństwo edukować, że dron to nie jest zabawka. Tak samo jak zabawką nie są lasery. Jeżeli bowiem spojrzymy na posiadane przez nas analizy, to okaże się, że w Polsce mamy więcej zdarzeń z tytułu bawienia się laserem i oślepienia pilotów zielonym światłem niż związanych z dronami. Dlatego dokładamy wszelkich starań, żeby prowadzić odpowiednie kampanie edukacyjne. Jesteśmy bardzo wdzięczni mediom, bo one są tutaj bardzo ważne, jeśli chodzi o odpowiednie nagłaśnianie kwestii, gdzie można operować dronem, w jaki sposób można nim operować itd.

Chcę jeszcze raz przypomnieć bardzo dynamiczny przyrost liczby użytkowników dronów. Jak mówiłem, średnio dziennie 180 osób się u nas rejestruje, czyli przechodzi e-learningowe szkolenie i egzamin, a więc mają oni wiedzę, w jaki sposób poruszać się dronem. W naszej ocenie rynek rozwija się pozytywnie. My nie chcemy blokować operacji dronowych, ale widzimy, że bardzo ważne są systemowe działania, również pedagogiczne i edukacyjne. One po prostu przynoszą rezultaty. Chcę podkreślić, że na takie podejście także powinniśmy zwracać uwagę, powinniśmy patrzeć na tego typu systemowe aktywności.

Już to mówiłem, ale chciałbym, aby to wybrzmiało jeszcze raz – nigdzie nie jest powiedziane, że system antydronowy jest niezbędny, tak jak niezbędny jest system ILS. Z drugiej strony, o tym też mówiłem, prowadzone są badania i musimy mieć stuprocentową gwarancję, że system antydronowy będzie skuteczny i nie wpłynie na działanie systemu ILS.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan poseł Suchoń i Ministerstwo Infrastruktury. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Prosiłbym panią dyrektor o informację dotyczącą kreowania przestrzeni w zakresie bezpieczeństwa. Czy ministerstwo podejmowało tutaj działania w stosunku do wszystkich uczestników rynku lotniczego? I po drugie – od strony właścicielskiej, ponieważ minister również reprezentuje... w gestii ministerstwa znajduje się zarządzanie podmiotami, które operują na rynku lotniczym, są operatorami lotnisk. Czy tutaj ze strony właścicielskiej były podejmowane jakiegokolwiek działania dotyczące wymagań w zakresie bezpieczeństwa w stosunku do tych operatorów i lotnisk?

Dyrektor departamentu MI Beata Mielezkiewicz:

Rozpocznę od kwestii nadzoru właścicielskiego. W lipcu zeszłego roku nadzór właścicielski nad ówczesnym Przedsiębiorstwem Państwowym Porty Lotnicze został powierzony pełnomocnikowi i znajduje się obecnie w Ministerstwie Funduszy i Rozwoju Regionalnego, natomiast ministerstwo razem z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i PAŻP pracuje oczywiście nad określeniem standardów bezpieczeństwa na lotniskach. W tym zakresie

resort uczestniczy w pracach Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną i na tym forum omawiane są zagadnienia, o które pan pytał. Mam nadzieję, jestem przekonana, że z tego komitetu wyjdą rekomendacje w zakresie ostatnich incydentów.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Jestem wstrząśnięty tym, że nadzór właścicielski może być w jednym ministerstwie, a nadzór nad bezpieczeństwem i to, co można wymusić ze strony państwa, w innym ministerstwie, zresztą tym właściwym, które powinno być w tym przypadku w Ministerstwie Infrastruktury. Myślę, że za jakiś czas to się zmieni i unormuje.

Mam pytanie do pana prezesa Rodaka. Myślę, że to nie jest tajna informacja. Ile razy strona wojskowa, będąca operatorem radarów pierwotnych, informowała Polską Agencję Żeglugi Powietrznej o obiektach, które znalazły się w przestrzeni, w której nie powinny się znaleźć? Mam na myśli ostatni czas, powiedzmy, w ciągu paru miesięcy. Żeby dopowiedzieć, powiem jeszcze tylko, że bazuję również na wypowiedzi pana prezesa Samsona, co jest zresztą całkowicie zrozumiałe, iż radary pierwotne, które mogłyby wykryć tego typu obiekty, są zarządzane przez wojsko. W związku z tym rozumiem, że między cywilnym organem zarządzającym przestrzenią powietrzną i nadzorującym tę przestrzeń są porozumienia o powiadamianiu o wszelkich zagrożeniach w sytuacji, kiedy leci obiekt nieposiadający transpondera. To jest dla mnie całkowicie zrozumiałe, coś takiego powinno istnieć.

Jeżeli zbyt trudna jest odpowiedź na pytanie, ile razy to miało miejsce, to poproszę o powiedzenie, czy w ogóle były takie zgłoszenia, czy były przekazywane takie informacje, żeby kontrolerzy byli świadomi zagrożenia, którego akurat nie widzą na radarze ani którego nie widział pilot statku powietrznego podchodzącego do lądowania.

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Może rzeczywiście bardziej uzasadnione jest pytanie o liczbę, ale akurat w tej chwili nie mamy przy sobie danych na temat tej liczby. Co do zasady, nie chcę tutaj używać w tej chwili kodów ani kryptonimów, ale to co powiedziałem na początku w pierwszej wypowiedzi – mówimy o operacyjnych działaniach lotnictwa w wydzielonych przestrzeniach do tego celu i to jesteśmy w stanie policzyć. Ta liczba będzie w przybliżeniu obrazowała liczbę intruderów, którymi musiało zająć się wojsko i to jest dla nas informacja. To nie jest oczywiście informacja w rodzaju, że tutaj macie taki a taki obiekt, więc zwróćcie na niego uwagę. To nie jest tak. Po prostu – wjeżdżamy, zajmujemy przestrzeń, a wy macie latać naokoło. To jest mniej więcej tożsame.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Rozumiem, że w przestrzeni wydzielonej, jaką jest choćby strefa TSA, w której wojsko wykonuje swoje operacje i wlatują tam obce statki powietrzne, które nie powinny się tam znaleźć, tak?

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Mówimy o innego typu strefach. Napiszemy dokładnie o co chodzi, natomiast teraz chyba za bardzo wchodzimy w szczegóły naszej współpracy z obroną powietrzną, a w tym momencie nie chciałbym tego otwarcie robić. To są strefy innego rodzaju, one nie są z góry rezerwowane. To jest działanie natychmiastowe i lotnictwo cywilne ma się stamtąd po prostu wynosić. Tu chodzi o działania o charakterze strictly operacyjno-bojowym. Takie liczby jesteśmy w stanie zebrać i je państwu przesłać.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardziej prosiłbym jednak o skoncentrowanie się na odpowiedzi, czy były przypadki informowania, że wlatuje jakiś nieuprawniony obiekt, na przykład w strefę podejścia do lądowania lotniska komunikacyjnego, bo to jest istotne z punktu widzenia bezpieczeństwa operacji lotniczych prowadzonych na lotniskach, a przynajmniej tematu tego spotkania. Dobrze?

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Na mój stan wiedzy, to akurat na podejściach, czyli blisko lotniska i na małych wysokościach czegoś takiego raczej nie było, ale oczywiście sprawdzimy i podamy stosowną informację.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący i jeśli mogę, to chciałbym przekazać głos przewodniczącemu Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, oczywiście. Na początku padły pytania dotyczące liczby incydentów z udziałem dronów, balonów bądź innych obiektów, które są badane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych w ostatnim roku. Czy pan przewodniczący mógłby nam przekazać te informacje? W przestrzeni publicznej funkcjonuje kilka tych znanych przypadków, ale czy czasami ta skala nie jest większa. Czy pan przewodniczący może nas na ten temat odpowiednio poinformować?

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Krzysztof Miłkowski:

Witam państwa. Jeżeli chodzi o informację na temat liczby prowadzonych badań zdarzeń z udziałem dronów i innych bezpilotowych statków powietrznych, to dziś mogę tylko przekazać, że nie mamy prowadzonych żadnych badań w tym zakresie. Wynika to z faktu, że w tym roku mieliśmy tylko jedno zgłoszenie do systemu zgłaszania zdarzeń ECCAIRS i to było zdarzenie z 13 maja na lotnisku Okęcie. Po analizie informacji i zgłoszenia, które wpłynęło i było złożone przez Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, na podstawie informacji, które zostały zawarte w systemie zgłaszania, niestety nie jesteśmy w stanie podjąć się badania tego przypadku, ponieważ nie mamy nawet danych wyjściowych. Z informacji wiemy tylko, że pilot złożył meldunek, że na podejściu znajdował się jakiś dron. Nie wiemy jaki to był dron, czy to w ogóle był dron, czy może model statku powietrznego, czy jakaś inna jednostka. Dlatego na razie nie podjęliśmy badania tego zdarzenia.

Jeśli natomiast chodzi o inne zdarzenia tego typu, które były na przestrzeni ostatniego roku, to mogę powiedzieć tylko tyle, że mieliśmy zgłoszenia telefoniczne na numer alarmowy Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych. Z reguły były to informacje otrzymane od Policji i innych służb, które wykorzystują tego typu statki powietrzne, i dotyczyły one przede wszystkim utraty kontroli nad tymi statkami lub ewentualnie jakichś błędów, w wyniku których doszło do zderzenia z ziemią lub innym obiektem. Nie były to jednak zdarzenia, które podlegają badaniom PKBWL.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tytułem uzupełnienia – a to zgłoszenie w sprawie incydentu z Pyrzowic? Było w tej sprawie zgłoszenie czy nie?

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

Z moich informacji wynika, że takie zgłoszenie nie wpłynęło.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Rozumiem.

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

My wiemy o tym tylko z informacji medialnych. Nie zostało to zgłoszone do systemu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. W związku z informacją, którą przed chwilą uzyskaliśmy, będziemy prosili o przedstawienie odpowiedzi na piśmie na następujące pytanie: Ile zdarzeń z dronami, które naruszyły przestrzeń powietrzną, w której nie powinny się znaleźć, zostało zgłoszonych do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych w ciągu ostatnich 7 lat? To jest nieco dłuższy okres, ale jak rozumiem, baza danych była

prowadzona wcześniej w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego, teraz jest kolejna baza danych i możecie państwo to sprawdzić.

Pytanie drugie: Jak te zdarzenia były kwalifikowane? Chodzi o statystykę i kwalifikację tych zdarzeń. Czy one były kwalifikowane jako incydenty, zdarzenia bez nadzoru czy może jako poważne incydenty? Teraz prosiłbym jednak o odpowiedź na pytanie, jak zostało zakwalifikowane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych to zdarzenie z 13 maja. To, że nie jest ono badane czy że nie zostało podjęte badanie przez PKBWL, pan przewodniczący już nam powiedział, ale proszę podać kwalifikację tego zdarzenia.

Kolejna kwestia. Czy w ogóle w tym okresie 7 lat, wnosimy o podanie danych za który rok, były prowadzone jakiegokolwiek badania incydentów i przyczyn incydentów związanych z dronami, były podejmowane przez PKBWL?

Ostatnie pytanie: Czy były jakiegokolwiek wnioski lub zalecenia profilaktyczne formułowane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych w ciągu ostatnich 7 lat w związku ze zdarzeniami związanymi z dronami, które przelatywały czy były raportowane jako widziane blisko samolotów w przestrzeni, w której nie powinny się znaleźć?

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

Jeżeli mogę, to chciałbym odpowiedzieć na pytanie pana posła dotyczące kwalifikacji zdarzenia z 13 maja na lotnisku Okęcie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę.

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

To zdarzenie zostało zakwalifikowane przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych jako incydent bez badania, bez nadzoru. Taka jest kwalifikacja tego zdarzenia na dziś, jeżeli chodzi o nas.

Chciałbym także wyjaśnić jeszcze jedną kwestię, jeżeli chodzi o system zgłaszania zdarzeń lotniczych. Wcześniej, od września 2018 r. do końca stycznia 2023 r., to była tzw. CBZ, czyli Centralna Baza Zgłoszeń, natomiast teraz to jest system ECCAIRS wersja 2.0. My jesteśmy tylko użytkownikami tej bazy, korzystamy z niej, ale nie jesteśmy instytucją zarządzającą. Danymi zarządza Urząd Lotnictwa Cywilnego. Na podstawie naszych rejestrów postaramy się oczywiście odpowiedzieć na piśmie na zadane pytania, ale jak mówię, my nie jesteśmy zarządcą systemu zgłaszania zdarzeń obowiązującego w Polsce, zarówno wcześniej w przypadku CBZ, jak i w przypadku ECCAIRS obecnie.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo się cieszę, panie przewodniczący, że w tę wypowiedź wplótł pan informację, że posiadacie własne rejestry, bo ze zdziwieniem przyjąłbym, że Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych nie ma własnego rejestru. Taki rejestr od 2002 r. do 2016 r. działał, funkcjonował i można było przygotować odpowiedź na pytania dotyczące zakresu prowadzonych badań. W związku z tym, tym bardziej dziękuję za tę deklarację, że kierowana przez pana komisja przedstawi nam tę informację, ile takich zdarzeń związanych z dronami trafiło do Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, jak były kwalifikowane i czy były podejmowane jakiegokolwiek działania, czyli badanie, nadzór itd. w celu wyciągnięcia wniosków.

Chciałbym jeszcze dopowiedzieć jedną rzecz. Badanie wypadku lotniczego czy poważnego incydentu lotniczego nie polega tylko na tym, aby znaleźć osobę, która doprowadziła do sytuacji kryzysowej, ale ma na celu również sprawdzenie, czy system powiadamiania i działania podjęte przez wszystkie służby, które są zobowiązane do zadziałania w takiej sytuacji, funkcjonowały prawidłowo. To jest także element systemowego badania i myślę, że pan przewodniczący o tym doskonale wie. Czekamy zatem na informacje i sugerowalibyśmy, żeby mimo wszystko takim zdarzeniom przyglądać się pod kątem takim, czy wszystkie strony, które są zaangażowane, podjęły prawidłowo swoje działania. Jeśli tak, to ze strony PKBWL nie ma potrzeby formułowania zaleceń profilaktycznych, ale gdyby okazało się, że są możliwości poprawy systemu, to z mojego 14-letniego doświadczenia w badaniu wypadków lotniczych wynika, że zawsze warto to zrobić. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

Panie pośle, oczywiście odpowiemy na zadane pytania i chcę zapewnić, że posiadamy dane, zarówno te wcześniejsze, o których pan wspomniał, jak i bardziej współczesne. Własne rejestry posiadamy także od 2016 r. i postaramy się przygotować odpowiednie zestawienie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Szanowni państwo, mam następującą propozycję. Gdybyśmy chcieli dziś streścić przebieg tej podkomisji, to moglibyśmy powiedzieć tak: piloci mają wypatrywać dronów na niebie, czyli mają mieć sokoli wzrok. Wiemy, że tych dronów jest o wiele więcej, bo mamy prawie 180 tys. zarejestrowanych użytkowników i z każdym dniem ta liczba rośnie, ale nie ma cały czas systemu jako takiego – cały czas jest testowany. Nie ma też przepisów.

Chcę państwu przypomnieć, że do końca tej kadencji Sejmu pozostały jeszcze cztery posiedzenia, łącznie z tym, które odbędzie się w przyszłym tygodniu. Ostatnie posiedzenie jest planowane w lipcu, a to oznacza, że kolejne będzie dopiero w listopadzie, po wyborach. Jeśli nowe przepisy nie znajdą się w Sejmie w ciągu najbliższych 2 tygodni, to przez kolejne miesiące będziemy mieli taką sytuację, jaka jest w tej chwili, tzn. żadne lotnisko nie ma systemu antydronowego, ale również nie będzie żadnych przepisów, które mogłyby to uregulować.

Szanowni państwo, skoro są drony, to musi być system, który będzie w stanie je neutralizować, żeby nie dochodziło do takich skandalicznych sytuacji jak w Warszawie czy Katowicach. Chcę też jasno powiedzieć, że polski system antydronowy, łatwo to sprawdzić, działa na Bliskim Wschodzie co najmniej od 2 lat. Polskie firmy się w tej dziedzinie specjalizują i tylko szkoda, że sprzedają swój produkt do innych krajów. Oczywiście dobrze, że sprzedają, ale szkoda, że ich system nie działa w Polsce.

Brak dzisiaj na posiedzeniu któregośkolwiek z czterech ministrów jest w tym kontekście bardzo symboliczny, jak również stanowisko pani dyrektor, która deklaruje, że odpowie na piśmie. Nie możemy tej sprawy tak zostawić, bo tutaj chodzi o bezpieczeństwo i zdrowie ludzi. Dlatego podjęliśmy decyzję, że zwołamy kolejne posiedzenie podkomisji, na którym chcemy usłyszeć o planowanych zmianach przepisów i co dalej z systemem antydronowym. Poprosimy ministra, żeby tym razem pofatygował się do Sejmu i poinformował opinię publiczną, co ma zamiar w tej sprawie zrobić. Posiedzenie podkomisji planujemy zwołać na 31 maja, czyli w ostatni dzień miesiąca. Posiedzenie odbyłoby się za 2 tygodnie we środę. Poprosimy także Policję o informację na temat działań poszukiwawczych i o dane dotyczące jej czasu reakcji na otrzymywane zawiadomienia.

Sytuacja jest bardzo poważna, ale jeśli posiedzenie tej podkomisji miało w jakiś sposób uspokoić ludzi w Polsce, to z pewnością tak się nie stało. Państwowe instytucje, które powinny przeciwdziałać tego rodzaju incydentom... specjalnie odczekaliśmy kilka dni, bo nie chcieliśmy zwoływać posiedzenia następnego dnia po zdarzeniu, gdyż uważaliśmy, że trzeba czasu, aby rzecz wyjaśnić i wszystko sprawdzić... Uważamy, że wiele osób odpowiadających za bezpieczeństwo na polskim niebie podchodzi do problemu zbyt nonszalancko, ze szczególnym uwzględnieniem Ministerstwa Infrastruktury, które chyba się w ogóle nie poczuwa do obowiązku. Na to nie możemy pozwolić. Przypomnę, że wleciała rakietą, balon, dwa drony i nic. Jakby w ogóle nic się nie stało. Nie można liczyć tylko na to, że pilot dostrzeże przelatującego drona przy lądowaniu lub gdzieś na niebie. To jest sytuacja nie do zaakceptowania. Pilot nie jest od tego, żeby szukać dronów albo balonów na niebie. On jest od tego, żeby bezpiecznie wystartować i wylądować, żeby ludzie i załogi czuły się bezpiecznie w naszej przestrzeni powietrznej. Powinny mu to ułatwiać i zapewniać odpowiednie systemy.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Proszę bardzo, pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Prezes ULC Piotr Samson:

Chciałbym raz jeszcze nawiązać do tego, co powiedziałem na samym początku. Dla nas nadrzędne są przepisy Unii Europejskiej. Od 1 stycznia 2021 r. istnieją przepisy dotyczące operacji dronowych i my je stosujemy. W związku z tym nie jest do końca prawdą, że nie ma odpowiednich przepisów. Są przepisy europejskie, które są dla nas wiążące.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Przepraszam, panie prezesie, że przerwę, ale usłyszeliśmy, że przepisy muszą zostać zmienione, więc...

Prezes ULC Piotr Samson:

Polskie prawo lotnicze powinno zostać dostosowane.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

No właśnie.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dopóki nasze prawo nie jest dostosowane, obowiązują nas przepisy europejskie i dlatego nie jest prawdą, że przepisów nie ma. Są przepisy europejskie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, z całym szacunkiem, ale kiedy pan mówi, że procedury zadziałały, bo pilot zauważył drona, to naprawdę... Takie powinny być procedury, że to pilot ma zauważać drona?

Prezes ULC Piotr Samson:

Tak mówią przepisy europejskie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

I pan się z tym zgadza? Nie chce pan tego zmienić, żebyśmy jednak pomogli pilotom, aby oni się czuli bezpiecznie?

Prezes ULC Piotr Samson:

Panie pośle, jestem szefem rady nadzorczej Agencji Unii Europejskiej ds. Lotnictwa Cywilnego i proszę mi wierzyć, że biorę udział, częściej chyba niż ktokolwiek na tej sali, w dyskusjach na poziomie Brukseli. Mam wiedzę i to wszystko jest analizowane. Proszę mi zaufać.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Czy może pan w takim razie nas poinformować, skoro posiada taką wiedzę, o europejskim systemie Skywall?

Prezes ULC Piotr Samson:

W tym momencie nie jestem w stanie się do tego odnieść.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To jest system antydronowy, który kupuje Unia Europejska.

Prezes ULC Piotr Samson:

Z moich informacji wynika, że ta kwestia nie znajduje się w obrębie zainteresowania Agencji Unii Europejskiej ds. Lotnictwa Cywilnego. Być może zajmują się tym inne służby Unii Europejskiej, ponieważ dotyczy to kwestii bezpieczeństwa. Inne unijne dyrektoriaty zajmują się problematyką bezpieczeństwa.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, używa pan bardzo urzędniczego języka, ale niech mi pan wierzy, że ludzie, którzy dziś wsiadają do samolotu, zastanawiają się i patrzą przez okno, czy przypadkiem obok nie przelatuje jakiś dron lub balon. Tak się dzieje po informacjach, które do nas dotarły. Naprawdę nas pan nie uspokaja, kiedy mówi, że procedury działają. Jeśli takie są procedury, to trzeba zrobić wszystko, a jeśli sprawuje pan funkcje, o których mówi, to także pan powinien wyjść z inicjatywami, aby wiedząc, jak działa system, zmienić go jak najszybciej. Jesteśmy państwem przyfrontowym...

Prezes ULC Piotr Samson:

Panie przewodniczący, w dniach 6 i 7 czerwca przewodniczę spotkaniu EASA i przekażę te uwagi wszystkim dyrektorom lotnictwa cywilnego w krajach europejskich. Będę prowadził to spotkanie i przekażę te informacje, dlatego tym bardziej chciałbym pana i państwa uspokoić, że naprawdę procedury istnieją, że rozmawia się o nich na poziomie europejskim i nie jest tak, że każde lotnisko w Europie posiada system antydronowy.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Nie każde państwo europejskie jest państwem przyfrontowym, przypominam, i nie w każdym państwie nasilają się sytuacje, do których w ogóle nie powinno dochodzić. Ponieważ pan mówi swoje, a my stoimy przy swoim, że to prawo trzeba zmienić jak najszybciej, dlatego proponujemy kolejne posiedzenie 31 maja, tak żeby pan minister mógł się tutaj jednak pojawić i przedstawić propozycje zmian tego, co jest, tzn. procedur, systemu, aby wszyscy czuli się bezpieczniej. W tej kwestii nie mamy żadnych wątpliwości.

Czy ktoś z państwa chciałby jeszcze zabrać głos? Bardzo proszę.

Pełnomocnik prezesa PAŻP ds. komunikacji Rusłana Krzemińska:

Szanowni państwo, jest jeszcze jedna ważna rzecz à propos incydentu, który miał miejsce 15 maja w Katowicach. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej 17 maja zgłosiła ten incydent do PKBWL i do Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zastosowaliśmy tę samą formułę i taki sam mechanizm, jak zrobiliśmy to przy okazji incydentu, który miał miejsce w minioną sobotę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę, pan poseł Lasek.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję za tę informację. Byłbym zdzwoniony, gdyby PAŻP nie zgłosiła tego zdarzenia. W związku z tym jest prośba do przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, żeby jednak sprawdził w systemie, którym nie zarządza, ale do którego ma dostęp, że takich zgłoszeń jest jednak więcej, a nie tylko jedno z 13 maja.

Pełnomocnik prezesa PAŻP ds. komunikacji Rusłana Krzemińska:

Dodam jeszcze, że tutaj nie zmieniło się nic od czasu informacji, które podawaliśmy w mediach jako Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Incydent został zgłoszony, bez dwóch zdań, nie jesteśmy bambikami.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bez dwóch zdań coś tutaj się nie zgadza. Przewodniczący PKBWL powiedział nam, że jest tylko jedno zgłoszenie dotyczące Okęcia, jeżeli dobrze usłyszałem. Z tego, co pani mówi, wynika, że zgłoszenie w sprawie Okęcia zostało przesłane, a jeśli chodzi o Pырzowice, to państwo również wysłaliście zgłoszenie. Czy mógłbym o komentarz w tej sprawie poprosić przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych? Chyba nie zgadza się coś w raportach, skoro powiedział nam pan, że wpłynęło tylko jedno zgłoszenie.

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

Mogę wyjaśnić to w ten sposób, że jeżeli zdarzenie zostało zgłoszone 17 maja, czyli dwa dni temu, to my otrzymujemy zgłoszenia przetworzone przez Urząd Lotnictwa Cywilnego i mamy wgląd do zgłoszeń, które już przejdą przez ULC. Sprawdzę, czy dziś to zgłoszenie w ECCAIRS już widnieje.

Prezes ULC Piotr Samson:

Urząd Lotnictwa Cywilnego potwierdza, zgłoszenie jest w ECCAIRS.

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

W takim razie bardzo przepraszam, ale od rana nie miałem czasu, aby to zweryfikować.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie przewodniczący, czy wczoraj też pan nie miał czasu, aby to sprawdzić? Wydaje się, że to chyba są dość ważne informacje.

Przewodniczący PKBWL Krzysztof Miłkowski:

Mam od tego odpowiednich ludzi, którzy zajmują się ECCAIRS i nie otrzymałem od nich informacji, że było zgłoszenie odnośnie do Katowic. Tyle mogę w tej chwili powiedzieć. Za chwilę to sprawdzę, czy takie zgłoszenie jest w ECCAIRS.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Szanowni państwo, nie będę już kontynuował posiedzenia podkomisji, bo poziom kompromitacji został już dzisiaj przekroczony. Dlatego poproszę posłów i posłanki o ponowne

spotkanie 31 maja, natomiast pana przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych i przedstawicieli ministerstwa poproszę o obecność w Sejmie, tak abyśmy mogli porozmawiać bezpośrednio na podstawie informacji, o dostarczenie których na piśmie poprosili dzisiaj posłowie.

Na dziś to wszystko, ale przed zamknięciem posiedzenia chciałbym jeszcze poinformować, że posiadaliśmy wymagane kworum. Dziękuję państwu za udział w obradach. Do zobaczenia 31 maja.