



SENAT RP

ZAPIS STENOGRAFICZNY

Posiedzenie
Komisji Obrony Narodowej (101.)
w dniu 7 lipca 2015 r.

VIII kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze (druk senacki nr 960, druki sejmowe nr 3228 i 3489).

(Początek posiedzenia o godzinie 16 minut 06)

(Posiedzeniu przewodniczy zastępca przewodniczącego Andrzej Owczarek)

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Chciałbym państwa serdecznie powitać na sto pierwszym posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej i przeprosić za moje spóźnienie – przed chwilą była inna komisja, ja akurat będę sprawozdawcą, więc nie wypadało mi wyjść wcześniej, stąd odrobina spóźnienia.

Proszę państwa, dzisiejsze posiedzenie ogranicza się tylko do jednego punktu, do kwestii przyjęcia ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze. Chciałbym przeprosić w imieniu pana ministra Jankowskiego, który dzwonił do mnie i mówił, że inne okoliczności spowodowały, że nie może uczestniczyć w posiedzeniu komisji. Ale są upoważnieni przez niego przedstawiciele Ministerstwa Obrony Narodowej. W razie czego mamy też kontakt telefoniczny z panem ministrem, gdyby zaistniała taka pilna potrzeba.

Chciałbym serdecznie przywitać pana pułkownika Cezarego Wassera, szefa Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP; pana pułkownika Pawła Żydowo, szefa Zespołu Ustawodawstwa Wojskowego w Departamencie Prawnym MON; pana Marka Kachaniaka, dyrektora Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju; panią Joannę Siwik, radcę prawnego Oddziału Prac Parlamentarnych MON; oraz naszą panią legislator, panią Danutę Drypę, główną legislator z Biura Legislacyjnego.

Proponowałbym, żebyśmy od razu przeszli do omówienia ustawy. Czy pan pułkownik będzie ją omawiał?

Proszę bardzo.

Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Cezary Wasser:

Szanowni Państwo!

Omawiany projekt dotyczy zmiany w prawie lotniczym, która ma skutkować umożliwieniem lądowania na lotniskach wojskowych samolotów cywilnych wynajętych przez Ministerstwo Obrony Narodowej dla celów Sił Zbrojnych. Projekt nie ma na celu udostępnienia czy otwarcia lotnisk wojskowych na ogólny, cywilny ruch lotniczy, a tylko otwarcie w przypadkach, kiedy Ministerstwo Obrony Narodowej widzi potrzebę wynajęcia cywilnego samolotu

w celu przewozu towarów lub personelu, tak jak to wymieniono w projekcie. Najlepiej chyba będzie, jeśli powiem, że inspiracją do tego rodzaju poprawki było zdarzenie z maja 2012 r., kiedy to w ramach udziału w ćwiczeniu Red Flag na Alasce, które było dla naszych F-16 pierwszym sprawdzianem poziomu osiągniętego wyszkolenia, samolot transportowy zarejestrowany w cywilnym rejestrze, typu AN-124 „Ruslan”, z przyczyn właśnie czysto legislacyjnych nie mógł wylądować na lotnisku w Krzesinach, żeby zabrać około 60 t sprzętu na potrzeby wspomnianego ćwiczenia, i musiał być skierowany na lotnisko Wrocław, co spowodowało, że strona wojskowa musiała te 60 t sprzętu przewieźć na lotnisko cywilne Wrocław. To znacznie skomplikowało proces przygotowania do wylotu i obciążło stronę wojskową określonymi kosztami. Po takiej inspiracji rozpoczęliśmy starania o unormowanie prawne w drodze zmiany prawa lotniczego, które to unormowanie przy współpracy z Urzędem Lotnictwa Cywilnego doprowadziło projekt do takiego kształtu, jaki państwo widzicie. W moim przekonaniu jest to zmiana w dobrym kierunku. Otwiera ona możliwość korzystania z samolotów różnych przewoźników, nie tylko samolotów wojskowych, oszczędza resurs techniczny samolotów wojskowych: tam, gdzie nie jest niezbędny samolot wojskowy, można skorzystać z maszyn cywilnych, tym bardziej że – jak pisaliśmy w uzasadnieniu – inne kraje NATO szeroko stosują tę możliwość, na czele z naszym sojusznikiem, Stanami Zjednoczonymi, i sąsiadami. Są realizowane przez sojusz programy, na przykład SALIS, który polega na wynajęciu samolotów rosyjskich, ukraińskich do przewozu w odległe rejony ciężkiego sprzętu wojskowego i personelu. I to się wpisuje w pewną formułę korzystania z tego rodzaju sprzętu. To tyle, co mogę powiedzieć w tej chwili. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Pani Mecenas, jak by pani mogła ocenić tę ustawę pod względem legislacyjnym...

Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Danuta Drypa:

Dziękuję bardzo.

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W opinii Biura Legislacyjnego przedmiotowa ustawa zasadniczo na tym etapie prac parlamentarnych nie budzi zastrzeżeń, wydaje się jednak zasadne, żebyście państwo mieli świadomość tego, iż w trakcie prac legislacyjnych w Sejmie zgłaszane były uwagi krytyczne co do dwóch poprawek, które zostały wprowadzone. Biuro Legislacyjne podziela te krytyczne uwagi, więc jeżeli pan przewodniczący chce, to ja mogę powiedzieć, na czym rzecz polega.

Mianowicie podczas prac legislacyjnych nad projektem przedmiotowej ustawy w Sejmie przez Biuro Analiz Sejmowych Kancelarii Sejmu została sporządzona opinia dotycząca dopuszczalności poprawek do rządowego projektu ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze. I tak jak już zostało tutaj powiedziane, zasadniczym celem ustawy jest umożliwienie wykonywania operacji lotniczych polskim i obcym cywilnym statkom powietrznym na polskich lotniskach wojskowych, a w trakcie prac legislacyjnych, na dosyć wczesnym etapie, zostały wprowadzone dwie poprawki, które zasadniczo odbiegają od materii ustawy. Jedna z nich dotyczy modyfikacji art. 55 ust. 7, który to przepis odnosi się do trybu stanowienia planu generalnego lotniska użytku publicznego tworzonego przez podmiot zakładający lotnisko. Obowiązujące przepisy, które polegają na obowiązkowym uzgodnieniu tego dokumentu z gminami, których tereny objęte zostały planem generalnym, zastępuje się wymogiem konsultacji planu z tymi gminami. W konsekwencji podmiot, który sporządza plan, nie będzie miał obowiązku uwzględnienia uwag gmin, a jedynie ustosunkowanie się do tych uwag na piśmie. W związku z tym w opinii Biura Analiz Sejmowych ta poprawka obciążona jest wadą konstytucyjną, ponieważ jej materia nie pozostaje w związku z przedstawionym wcześniej zakresem projektowanej ustawy.

Druga kwestionowana poprawka dotyczy art. 82 prawa lotniczego – ten przepis odnosi się do działań, które mają na celu zapewnienie bezpiecznej eksploatacji lotniska. Zmiana, która została wprowadzona, dotyczy wnioskowania do uprawnionych organów o wydanie decyzji w sprawie usunięcia przeszkody, która nie jest obiektem budowlanym, a stanowi zagrożenie bezpieczeństwa ruchu lotniczego, w tym drzew i krzewów, w rejonie podejść do lądowania. W poprawce tej proponuje się rozszerzenie listy podmiotów, które są uprawnione do występowania z wnioskami w wymienionych sprawach, wprowadzone zostają także szczegółowe regulacje, które dotyczą wycinki drzew i krzewów w sytuacjach, gdy stanowią one przeszkody w rozumieniu art. 82. Powiem krótko: w opinii Biura Analiz Sejmowych te zmiany obciążone są zarzutem... Po prostu mogą się spotkać z takim zarzutem, że są niekonstytucyjne w zakresie przebiegu procesu legislacyjnego. W związku z tym, jeżeli państwo by mieli taką wolę, to można te kwestionowane przepisy usunąć. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Dziękuję, Pani Mecenas.

Ja myślę, że tu przydałoby się wyjaśnienie ministerstwa infrastruktury. Jeśliby pan dyrektor z ministerstwa infrastruktury mógł odnieść się do tego, co powiedziała pani legislator...

Dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Marek Kachaniak:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Odnosnie tych dwóch poprawek, to chciałbym tylko zauważyć, że to nie są poprawki rządowe, tylko poprawki poselskie. One były dyskutowane zarówno na posiedzeniu podkomisji, jak i następnie na posiedzeniu Komisji Obrony Narodowej. Obydwie te poprawki zostały zgłoszone, jeśli dobrze pamiętam, przez jednego z posłów i, tak jak mówię, zostały zaakceptowane w trakcie trwania posiedzenia komisji przez stronę rządową. Generalnie ja, jako dyrektor, nie mam prawa zmieniać stanowiska strony rządowej. Na obydwu posiedzeniach komisji byli członkowie rządu, ministrowie, którzy zaakceptowali to stanowisko, tak więc jedyne, co mogę powiedzieć Wysokiej Komisji, to że te poprawki, tak jak powiedziała pani legislator, nie mieszczą się w pierwotnej materii, jeżeli chodzi o zmianę... Być może nie mieszczą się, można tutaj dyskutować, bo też dotyczą prawa lotniczego i podejścia do lotnisk, jeżeli chodzi o przeszkody – niektórzy z członków komisji, jak pan senator, o ile wiem, doskonale zna się na lotnictwie. Temat od dawna nie był regulowany i być może stąd wynikała poprawka poselska. Tak jak mówię, my dyskutowaliśmy te poprawki na posiedzeniach podkomisji i komisji, trudno mi więc w tej chwili zmieniać zdanie. Dziękuję bardzo.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Dziękuję bardzo.

Ja może powiem najpierw swoje zdanie, a potem... Myślę, że te poprawki w niczym nie przeszkadzają całości ustawy, tej zasadniczej części ustawy, która dotyczy spraw wojskowych. Nawet gdyby się zdarzyła sytuacja, że ktoś by wystąpił z wnioskiem o niekonstytucyjność, to nie dotknęłoby to reszty ustawy, a tylko tych dwóch konkretnych punktów, które faktycznie wymagają uregulowania.

Proszę bardzo, Panie Senatorze, bo widzę że ma pan chęć zabrać głos.

Senator Jarosław Lasecki:

Bardzo dziękuję, Panie Przewodniczący.

To nie tylko chęć, ale i potrzeba zgłoszenia.

Panie Przewodniczący, ja mam pytanie do naszej pani legislator.

Otóż chciałbym dobrze zrozumieć, bo po wypowiedzi pana pułkownika, jeżeli chodzi o tego nieszczęsnego „Antka”, który nie na wszystkich lotniskach może lądować... Ale i przecież Globemastery też nie na wszystkich lotniskach mogą lądować i też muszą mieć specjalne parametry. Ja mogę sobie wyobrazić sytuację taką, że w godzinie, powiedziałbym, takiej „R” – czyli pomiędzy „P” a „W” – jeżeli będziemy mieli przypadek, że jakieś samoloty transportowe albo samoloty cywilne będą musiały wylądować na

lotniskach wojskowych, być może trzeba będzie te lotniska w bardzo szybkim czasie przystosować do takich warunków, aby te samoloty mogły tam lądować. I tu moje pytanie o zasadność poprawek i o zakres regulacji. Jeżeli my zmieniamy ustawę – Prawo lotnicze, bo przecież w prawie lotniczym są regulacje, jeżeli chodzi o kwestie dotyczące urządzenia lotniska czy też wymogów bezpieczeństwa, to jest pytanie, czy możemy dzisiaj na ten temat rozmawiać, aby lotnisko było tak przygotowane, żeby nie tylko z punktu widzenia formalnego można było przyjmować tam cywilne statki powietrzne, ale żeby też pewne parametry bezpieczeństwa były spełnione. Jak by pani mogła rozwinąć kwestię, w jakiej ustawie trzeba byłoby zmienić regulacje, aby kwestie bezpieczeństwa przyjmowania cywilnych statków lotniczych na lotniskach wojskowych, nieprzystosowanych na przykład do przyjmowania takich statków w normalnym zakresie, były spełnione? Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, Pani Legislator.

**Główny Legislator w Biurze Legislacyjnym
w Kancelarii Senatu Danuta Drypa:**

Panie Senatorze, ja powiem tak: pańskie pytanie jest pytaniem natury bardzo szczegółowej, a moja uwaga, która została zawarta w opinii, odnosiła się do zupełnie innej kwestii. Ja po prostu chciałam tylko i wyłącznie wskazać państwu... Może inaczej: projekt tej ustawy jest projektem rządowym, w związku z czym należy zakładać, że wszystkie kwestie dotyczące bezpieczeństwa czy innych spraw związanych z wprowadzaną regulacją zostały w tej materii uwzględnione i uregulowane. Uwaga, którą pozwoliłam sobie zawrzeć w opinii, dotyczy jedynie kwestii proceduralnych, które pojawiły się w Sejmie. Nie wiem... W opiniach, które się pojawiały, te poprawki nie są ściśle związane z materią ustawy, w związku z czym nie są niezbędne do tego, aby cel ustawy został osiągnięty. Czyli niejako przy okazji zostały uregulowane inne kwestie. Być może moja wiedza...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Ja patrzę z punktu widzenia tego, co o sprawie mówi Trybunał Konstytucyjny – że należy zwracać uwagę na kwestie proceduralne i unikać takich sytuacji, kiedy poprawki mają na celu zastąpienie inicjatywy ustawodawczej w jakimś tam zakresie. Oczywiście jest to kwestia ocenna, czy ktoś z takiego powodu zaskarży tę ustawę do Trybunału Konstytucyjnego i jak Trybunał oceni przebieg prac legislacyjnych nad ustawą. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Dziękuję bardzo.
Może pan senator Zajac, przepraszam, ale już...

Senator Józef Zajac:

Dziękuję bardzo.
Panie Przewodniczący! Panowie!

Muszę powiedzieć, że bardzo się cieszę z tego, że ten materiał wchodzi do regulacji ruchu lotniczego, chociażby z uwagi na osobiste doświadczenia, mianowicie że nie będziemy mieć tych lotnisk bardzo mocno separowanych, jak do tej pory i że będzie można liczyć na to, że lecąc gdzieś tam będziemy mogli skorzystać z lotniska wojskowego.

Jest jednak jedna sprawa, która pozostaje niejako z boku, chodzi mianowicie o korzystanie z terenu, jaki zajmuje dane lotnisko, a zwłaszcza z przestrzeni powietrznej, z czym mamy trochę problemów w Chełmie, ponieważ rejon Dębłina bardzo mocno nas, że tak powiem, wypycha już od samego lotniska, a właśnie bardzo często jest on zajęty. Czy jednocześnie nie moglibyśmy tego poszerzyć czy rozumieć w ten sposób, że również z rejonu, który zajmuje lotnisko, możemy korzystać na nieco luźniejszych zasadach? Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Dziękuję bardzo.
Proszę bardzo, może przejdziemy do odpowiedzi później, po wszystkich pytaniach.
Pan senator Pęk.

Senator Bogdan Pęk:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Mnie się wydaje, że dyskusja o tym, czy to jest konstytucyjne, czy nie, nawet nie jest akademicka. To jest spekulacja. Moim zdaniem nikt tego do Trybunału nie poda, to na pewno, a nawet jeśli poda, to Trybunał nie orzeknie, że to jest niekonstytucyjne. Mieści się w tej materii... Ale ja mam pytanie merytoryczne. Czy te dwie poprawki zdaniem przedstawicieli rządu pogarszają, czy poprawiają jakość tej ustawy pod względem merytorycznym. Czy poszerzenie spektrum wycinania potencjalnych punktów niebezpiecznych to jest dobrze, czy źle? Czy ta pierwsza poprawka, również z merytorycznego punktu widzenia, jest zasadna i czy poprawia, czy pogarsza jakość ustawy? Bo jeżeli uznacie, że poprawia, to spekulacje mnie nie interesują – kto, kiedy, gdzie, i dlaczego. W Sejmie tak postanowiono. Gdyby Senat to zrobił, to można by mieć wątpliwości, jeżeli jednak zrobił to Sejm, to wątpliwości raczej nie ma. I jeżeli usłyszę odpowiedź co do merytorycznej wartości tych poprawek, to wtedy mogę zająć stanowisko.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Dziękuję bardzo.
Czy ktoś jeszcze z panów senatorów...
Skoro nie, to proszę bardzo, Panie Pułkowniku.

Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Cezary Wasser:

Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo!

Mogę odnosić się merytorycznie do treści państwa wystąpień jako ekspert, powiedzmy, na tyle, na ile mogę sięgnąć... Ale nie mogę mówić o stanowisku strony rządowej, bo ja nie jestem do tego upoważniony. Ale z całej mojej wiedzy i doświadczenia mogę korzystać.

I tak, po pierwsze, wyrażona obawa pana senatora o to, jak rozumiem, czy lotniska wojskowe spełniają warunki dla ewentualnych lądowań samolotów cywilnych, to jeszcze raz muszę zaznaczyć, co powiedziałem, mianowicie że to będzie tylko na potrzeby Sił Zbrojnych. Czyli jeżeli Ministerstwo Obrony Narodowej ma taką potrzebę przewiezienia ludzi, sprzętu i wiąże się ona z wykorzystaniem lotniska wojskowego, to wtedy – i tylko wtedy – chcielibyśmy z takiej możliwości korzystać.

Po drugie, przewoźnik, który podpisuje taką umowę, godzi się na warunki, jakie zapewnia lotnisko wojskowe. W sprawie projektowanej poprawki z całą starannością prawnicy Urzędu Lotnictwa Cywilnego i specjaliści różnych dziedzin dokonali przeglądu stanu prawnego i technicznego lotnisk wojskowych, jakie mamy. Notabene przynoszę Zbiór Informacji Lotniczych MIL AIP, który jest dostępny na stronie internetowej Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i zawiera wszelkie techniczne informacje dotyczące lotnisk wojskowych, łącznie z normami PCN, dopuszczalnego nacisku, dróg kołowania, dróg startowych i wszelkimi parametrami geometrycznymi. Cała ta informacja jest zgodna z odpowiednim stosownym załącznikiem ICAO. Eksperci Urzędu Lotnictwa Cywilnego brali udział w rekonesansie na dwóch wybranych lotniskach – były to Powidz i Łask. Prezydent, wiceprezydent i sekretarz stanu USA lądowali samolotem Boeing 757 na przykład na lotnisku wojskowym Łask – technicznie ta maszyna niczym się nie różni od boeinga wykorzystywanego w ruchu pasażerskim. Dołożyliśmy wszelkich możliwych starań, aby opublikowane tutaj dane, które będą wymagane, były zgodne ze stanem faktycznym, a służby, które zapewniają bezpieczeństwo, były adekwatne, łącznie ze strażą pożarną czy ochroną, bezpieczeństwem personelu.

A co do przestrzeni powietrznej i tego, na co pan senator zwrócił uwagę odnośnie do okolic Chełma, to muszę powiedzieć, że dostęp do przestrzeni powietrznej jest regulowany na poziomie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej po złożeniu zamówień w formie tak zwanych RQA – są to formularze, które uprawnione podmioty składają do PAŻP – i tam następuje przydział danej przestrzeni. Wojsko korzysta z tych przestrzeni, które na mapach lotniczych – prawdopodobnie o to panu może chodzić – są oznaczone symbolem „TSA 45”. Są one wykorzystywane przez Dęblin do szkolenia, ale tylko w określonych godzinach, w określonych dniach, słowem: w określonym czasie. Tak więc de facto one nikomu nie blokują dostępu do przestrzeni powietrznej, a tylko przy przydziale priorytetu dla strony wojskowej ze względów bezpieczeństwa, jeżeli to jest strefa TSA, czyli wyłączona strefa o określonych parametrach, opublikowanych na mapach i w planie uży-

cia przestrzeni powietrznej na dany dzień, to wszyscy użytkownicy przestrzeni, lotnicy z *general aviation*, z aeroklubów, są informowani, że w danym momencie, od tej godziny do tej godziny, ta przestrzeń jest wyłączona, przeznaczona tylko dla samolotów wojskowych. I to się dzieje na korzyść bezpieczeństwa. Ta odpowiedź nie ma związku z materią, czyli z poprawką. A czy zakwestionowane przez... Tak?

(*Głos z sali*: Nie, nie, nie, poprawki nie są kwestionowane...)

Tak.

Ministerstwo Obrony Narodowej nie było autorami tych poprawek i trudno mi się wypowiadać...

(*Rozmowy na sali*)

Powiem osobiście jako ekspert, jako lotnik: tak, poprawiają bezpieczeństwo, bo regulują sprawę bezpieczeństwa w pobliżu lotnisk, tak ogólnie.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Jeszcze pan dyrektor Kachaniak chciałby coś dodać.

Dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury i Rozwoju Marek Kachaniak:

Panie Przewodniczący! Szanowna Komisjo!

Odpowiadając na pytanie, powiem tak: trudno znaleźć dzisiaj w Polsce lotnisko, które nie miałoby problemów ze względu na przeszkody lotnicze na podejściu. Chodzi zwłaszcza o drzewa. Naprawdę problem jest na tyle poważny, że dotyczy nie tylko dużych lotnisk użytku publicznego, ale również lotnisk użytku publicznego o ograniczonej certyfikacji, lądowisk wykorzystywanych do celów sportowych i szkoleniowych. Dla przykładu mogę państwu powiedzieć, że jest takie piękne lotnisko koło Olsztyna, Dajtki, gdzie już mamy kilka ofiar śmiertelnych ze względu na to, że drzewa rosną. Nie da się oszukać przyrody, te drzewa po prostu rosną. Kiedyś miały po pięć metrów wysokości, a teraz mają po dwadzieścia metrów wysokości. Przy określonej temperaturze – powiem państwu, bo kilka tysięcy godzin wylatałem na samolotach, więc wiem, jak to wygląda – strach jest startować z tamtego lotniska. Nie wiadomo, czy przejdzie się nad tą przeszkodą, czy nie. Pas do lądowania skraca się o ponad jedną trzecią. Tak więc mówię: to są przeszkody i procedura ich likwidacji bez tych poprawek trwa latami. Ze względu na bezpieczeństwo są to więc bardzo istotne poprawki, które poprawiłyby, że tak powiem, na wielu lotniskach stopień bezpieczeństwa na podejściu czy na przedłużeniu pasa startowego, jeżeli chodzi o operacje lotnicze.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Dziękuję, Panie Dyrektorze.

Pan senator Lasecki jeszcze chciałby się wypowiedzieć.

Senator Jarosław Lasecki:

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Dla mnie już teraz jest jasne to wyjaśnienie, jeżeli chodzi o poprawki. Uważam, że powinniśmy poprawiać warunki funkcjonowania lotnisk wojskowych, a nie te warunki pogarszać. Jeżeli to jest tylko przeszkoda proceduralna, to uważam, że powinniśmy przejść nad tym do porządku dziennego.

Ale ja mam teraz konkretne pytanie, jeżeli chodzi o art. 1 pkt 5 – jeżeli dobrze otworzyłem – chodzi mianowicie o cywilne statki powietrzne, które mogą startować z lotnisk wojskowych i lądować na takich lotniskach w przypadku wykonywania lotów... I tu pkt 1 lit. a: samoloty z napędem śmigłowym o maksymalnej masie startowej do 5 tysięcy 700 kg i o liczbie miejsc poniżej dziesięciu. Jak rozumiem, Super King Air 200 już się tutaj nie mieści w tym zakresie, nie mieści się też w tym zakresie ani żaden Falcon, ani żaden Gulfstream, ani żaden Learjet na przykład. I mam w związku z tym pytanie. Dużo mówi się w tej chwili o nowych statkach powietrznych, które będą kupione czy też czarterowane, czy też wynajmowane, czy też leasingowane dla polskiego rządu. Mówi się mianowicie o jednym czy dwóch dużych samolotach i o dwóch małych samolotach. A ja powiem tak: jeżeli rzeczywiście będzie mowa o jakiejś maszynie Learjet, King Air... Oczywiście Learjet, Falcon i Gulfstream to samoloty odrzutowe, o których w ogóle nie ma tutaj mowy. I tu moje pytanie: czy to jest świadome, czy nie? A jeżeli mówimy o samolocie King Air 200 czy też King Air 350, to on też nie będzie się w tym zakresie mieścił – a to są samoloty, które jak najbardziej przez różne agendy rządowe w różnych krajach świata są bardzo powszechnie stosowane jako samoloty o znakach cywilnych, a nie wojskowych. Jak by panowie mogli to skomentować: czy to jest przemyślane, czy też umknęło... Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Proszę bardzo, Panie Pułkowniku.

Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej Cezary Wasser:

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

W pracach nad projektem był uwzględniany wariant objęcia tą legislacją także przypadku leasingowanych dla potrzeb rządu samolotów Eurolotu, Embraer, ale w wyniku prac i komplikacji, jakie zostały napotkane po drodze, stanowisko specjalistów Urzędu Lotnictwa Cywilnego było takie, żeby w kolejnym etapie, w przyszłości doregulować tę kwestię ze względu na większe rygory bezpieczeństwa dla samolotów, które wożą najważniejsze osoby w państwie. I dlatego skupiono się tylko na regulacji transportu ładunków i personelu wyspecyfikowanego w pkt 3 tego zapisu.

Panie Senatorze, co do ust 1 i pktów a, b, c, d, to one zawsze były w prawie lotniczym, to nie jest nowa regulacja, i samoloty cięższe, o których pan wspomniał, jeżeli byłyby

wynajmowane na potrzeby zadań Sił Zbrojnych, to miałyby prawo lądować na podstawie nie kryterium masy – bo tego nie dotyczy wtedy ten punkt – tylko na podstawie zapisów w pktach 2 i 3.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Panie Senatorze, ja myślę, że głęboko wchodzimy w tematy techniczne, no ale proszę bardzo.

Senator Jarosław Lasecki:

No tak, ale to jest, Panie Przewodniczący, podstawowa istota. Jeżeli dzisiaj poprawiamy prawo, to róbmy to tak, żeby to już było porządnie. Ja nie rozumiem, dlaczego tak krótkowzrocznie mówimy tylko o samolotach leasingowanych od Lotu. Jeżeli za chwilę rzeczywiście będziemy mieli jeszcze samoloty wynajmowane czy leasingowane dla agend rządowych – ja oczywiście zakładam, że to nie będą samoloty wojskowe, tylko prywatne, to znaczy cywilne, nie prywatne – no to przecież aż się prosi, żeby w tej procedurze legislacyjnej uwzględnić wszystko to, co za chwilę będzie nam potrzebne. Tak więc ja tutaj mogę powiedzieć tylko tyle, że jestem gotów do zgłoszenia odpowiedniej poprawki, i chętnie to zrobię na posiedzeniu plenarnym – jeżeli państwo oczywiście odpowiednio ją przygotują – skoro to zostało przeoczone. Bo wydaje mi się, że to zostało po prostu przeoczone. Samoloty, które ważą do 5 tysięcy 700 kg i zabierają poniżej dziesięciu osób, to są samoloty, które dzisiaj są właściwie samolotami sportowymi. No, może nie sportowymi, ale małutkimi samolotami prywatnymi, *private aviation*, tego typu. Tak więc jeżeli już dzisiaj prasa pisze o nowych samolotach, to może najwyższy czas, żeby to w jednym akcie prawnym uregulować. Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Dziękuję. Myślę, że jest to temat do przemyśleń i dla ministerstwa, i dla pana senatora podczas posiedzenia Senatu. Na razie ja składam wniosek, zgodny chyba z intencją większości senatorów, o to, żeby przyjąć ustawę bez poprawek, a co do ewentualnych poprawek, to proponuję, żeby się pan senator zastanowił i po rozmowach z ministerstwem...

Senator Jarosław Lasecki:

Czy ja mogę prosić o odpowiedź pana przedstawiciela? Dobrze? Dziękuję.

Zastępca Przewodniczącego Andrzej Owczarek:

Proszę bardzo.

Panie Pułkowniku, czy jesteście gotowi do tego typu poprawki, czy...

**Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
Cezary Wasser:**

Panie Przewodniczący, Panie Senatorze, Szanowni Państwo, ja jeszcze raz wspomnę, że był taki zamysł do pewnego etapu prac, ale celowo z niego zrezygnowano. Minister Mroczek odpowiedział w tej sprawie. Stanowisko MON było takie, żeby jak najszybciej uchwalić to, co teraz jest uchwalane. Chciałbym tylko zaznaczyć, poprosić szanownych państwa o uwzględnienie faktu, że pomyśl, tak jak zacząłem mówić, był w roku 2012 – teraz mamy rok 2015. A poprawka miała być przed wycofaniem naszych sił z Afganistanu, z czym nie zdążyliśmy, i nad tym ubolewam. Ale to nie jest prosta sprawa. I opóźnianie w tej chwili tej poprawki, słuszne ze wszech miar, spowodowałoby jednak w ogóle niemożność wprowadzenia tej zmiany, która jest niesłychanie cenna i, o czym świadczy głosowanie w Sejmie, pozytywnie odbierana przez wszystkie opcje polityczne. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Pan senator Pęk chciałby jeszcze zabrać głos.

Senator Bogdan Pęk:

Panie Przewodniczący, wydaje mi się, że pan senator Lasecki ma słuszność. Czy są więc przesłanki, iż złożenie tej poprawki w wersji proponowanej przez senatora Laseckiego opóźni wejście w życie ustawy? Moim zdaniem... Czy jakieś dodatkowe ekspertyzy, opinie musiałyby być tu przedstawione, czy wystarczy to po prostu przegłosować? Bo wydaje się to w pełni racjonalne, jeżeli tylko inne obowiązujące przepisy nie będą w sprzeczności z poszerzeniem tego spektrum.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Ja chciałbym tylko podkreślić, że pan pułkownik wspominał o tym, że sprawa była dyskutowana podczas posiedzenia i główny inspektorat lotnictwa cywilnego... Tak?

(Głos z sali: Urząd.)

Urząd Lotnictwa Cywilnego był nastawiony sceptycznie do tego projektu. Ja myślę, że każda poprawka przynajmniej przedłuża o ten czas do posiedzenia Sejmu... Ja myślę, że odłożymy tę sprawę do posiedzenia plenarnego, odbędą się spotkania.

Ponawiam moją propozycję. Składam wniosek o przyjęcie ustawy bez poprawek.

Kto z państwa senatorów jest za tym wnioskiem? (7)
Siedem, jednogłośnie.

A teraz kto z panów senatorów chciałby być sprawozdawcą tej ustawy?

(Głos z sali: Ja się mogę zgłosić.)

No bo jeszcze patrzę na pana senatora Zajęca, a on patrzy na mnie...

(Głos z sali: I nie wiadomo.)

...i nie wiadomo, jaka jest sytuacja.

Panie Senatorze, czy pan senator Lasecki, czy pan?

(Głos z sali: Lasecki się zna na Embraerach...)

To znaczy?

(Głos z sali: Pan senator Zajęca.)

Sprawozdawcą będzie pan senator Zajęca.

Proszę bardzo, Panie Senatorze.

(Senator Bogdan Pęk: Czy ja mogę w sprawach różnych zadać pytanie panu pułkownikowi?)

Proszę bardzo.

Senator Bogdan Pęk:

Takie nieakademickie zgoła pytanie, mianowicie czy wiadomo panu coś na temat zakupu, wreszcie, samolotów do przewozu VIP?

**Szef Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej
Cezary Wasser:**

Szanowni Państwo, Panie Przewodniczący, Panie i Panowie Senatorowie, to jest oficjalne spotkanie, a ja nie jestem w żaden sposób upoważniony ani kompetentny, ani nie zasiadam w żadnej komisji, która się tym problemem zajmuje, sprawę znam zaś tylko z mediów. Trudno żebym... Mogę prywatnie, Panie Senatorze, po spotkaniu powiedzieć wszystko, co myślę i czuję na ten temat. Dziękuję.

**Zastępca Przewodniczącego
Andrzej Owczarek:**

Dziękuję bardzo.

Proszę państwa, w tej sytuacji uważam, że posiedzenie komisji jest zakończone. Dziękuję państwu.

(Koniec posiedzenia o godzinie 16 minut 39)

Kancelaria Senatu

Opracowanie:

Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk i łamanie: Biuro Informatyki, Dział Edycji i Poligrafii