

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU LOTNICZEGO
(NR 13)
z dnia 2 czerwca 2023 r.**

**Komisja
Infrastruktury**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 13)

2 czerwca 2023 r.

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

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

W posiedzeniu udział wzięli: **Grzegorz Witkowski** podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Łukasz Chaberski** dyrektor Biura Pełnomocnika Rządu do spraw Centralnego Portu Lotniczego dla Rzeczypospolitej Polskiej Ministerstwa Funduszy i Polityki Regionalnej, **Anita Oleksiak** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wraz ze współpracownikami, **Krzysztof Miłkowski** przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, **Anna Szydłarska-Konarska** doradca ekonomiczny w Departamencie Infrastruktury Najwyższej Izby Kontroli, **Michał Witkowski** zastępca dyrektora lotniska, dyrektor Biura Operacyjnego Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie.

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

Przewodniczący poseł **Dariusz Joński (KO)**:

Dzień dobry. Witam państwa bardzo serdecznie w gronie podkomisji. Jednocześnie otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury.

Witam panie posłanki i panów posłów. Witam zaproszonych gości.

Informuję, że posiedzenie podkomisji zostało zwołane na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu RP i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję, że link z dostępem do wideokonferencji wraz z instrukcją użytkowania zostały wcześniej przesłane posłom oraz zaproszonym gościom przez sekretariat Komisji. Osoby chętne do udziału w wideokonferencji i zabierania głosu proszę o logowanie 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 głosowania za pomocą legitymacji poselskiej. Wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów. Zwracam się do państwa posłów, którzy uczestniczą w posiedzeniu zdalnie, o zalogowanie się, a posłów obecnych na sali proszę o przyłożenie kart do czynników i wzięcie udziału w głosowaniu sprawdzającym kworum.

Przystępujemy teraz do głosowania. Proszę o wyświetlenie pulpitu do głosowania i naciśnięcie jakiegokolwiek przycisku. Otwieram głosowanie. Na koniec posiedzenia stwierdzę lub nie kworum. Mam nadzieję, że jak zawsze będzie.

Przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w sprawie incydentów naruszających bezpieczeństwo polskiej przestrzeni powietrznej – kontynuacja. Czy są uwagi do porządku dziennego? Nie widzę. Wobec niezgłoszenia uwag i wniosków do porządku obrad stwierdzam jego przyjęcie.

Dobrze. Na początku chciałbym przywitać gości. Jest z nami pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pani Anita Oleksiak. Dzień dobry. Jest zastępca prezesa do spraw żeglugi powietrznej, pan Maciej Rodak. Potwierdził obecność, jest z nami, ale chyba zdalnie pan Grzegorz Witkowski, podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Tak. Dzień dobry. Witam wszystkich bardzo serdecznie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dzień dobry. Jest przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, pan Krzysztof Miłkowski. Mielśmy pismo, że dzisiaj go nie będzie.

Przewodniczący Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych Krzysztof Miłkowski:

Tak, potwierdzam. Witam wszystkich.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Jednak jest pan zdalnie. Dziękuję. Jest prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Piotr Samson. Oczywiście witam wszystkich gości, którzy pojawili się na posiedzeniu naszej podkomisji.

Szanowni państwo, kontynuujemy posiedzenie, które rozpoczęliśmy dwa tygodnie temu. Za chwilę będę chciał oddać głos pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, która skierowała na moje ręce pismo z wnioskiem o utajnienie posiedzenia podkomisji do spraw transportu lotniczego.

Podsekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Grzegorz Witkowski:

Panie przewodniczący, też chciałbym powiedzieć dwa zdania na początek.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Za chwilę oddam panu głos. Jeżeli państwo pozwolicie, to tytułem wstępu w pierwszej kolejności poproszę panią prezes PAŻP, a następnie wiceministra infrastruktury. Jeżeli państwo pozwolicie, tytułem wprowadzenia, dlatego że być może nie wszyscy śledzili pierwsze posiedzenie podkomisji, wyjaśnię, że zwołaliśmy je, dlatego że na niebie pojawiła się seria incydentów z udziałem dronów, które zagrażały bezpieczeństwu nie tylko pasażerów, ale też załóg samolotów. Wszystkie incydenty miały miejsce kilka, kilkanaście kilometrów od lotnisk. Podawaliśmy przykłady Warszawy i Katowic.

Na posiedzeniu podkomisji usłyszeliśmy trzy rzeczy. Po pierwsze, żadne lotnisko nie ma w tej chwili systemu antydronowego. Mówię o tym, co usłyszeliśmy ostatnio. Po drugie, według procedur, to piloci mają wypatrywać, mają zgłaszać, drony, które zauważą na niebie. I rzecz trzecia, która nas mocno tu zmroziła, to informacja od przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, który stwierdził na początku, że nie ma wniosku dotyczącego incydentu z Katowic. Później powiedział, że sprawdzi, czy już jest na biurku, czy już jest w systemie. Państwo potwierdziliście tutaj, że parę dni wcześniej zgłosiliście incydent do systemu. Generalnie wyłonił się obraz, że mamy dosyć duży chaos związany z tym, co się dzieje na polskim niebie oraz z tymi, którzy – mówię o instytucjach – powinni pilnować bezpieczeństwa na polskim niebie.

Tak wyglądało pierwsze posiedzenie podkomisji. Zakończyło się wnioskiem, żeby jednak była kontynuacja. Jednocześnie chcę powiedzieć, że padła sugestia, że trzeba zrobić wszystko, żeby dokonać pewnych zmian ustawowych. Wobec tego zwróciliśmy uwagę, że zostało tylko kilka posiedzeń Sejmu. Ostatnie kończą się w lipcu, a następne będą już w nowej kadencji, a więc za kilka miesięcy. Wobec tego, jeżeli mielibyśmy faktycznie przyjmować jakieś nowe rozwiązania prawne, to musielibyśmy to bardzo mocno przyspieszyć. Tutaj oczywiście zwracamy się z apelem do Ministerstwa Infrastruktury, gdyż jego przedstawicielka, która tutaj była, pani dyrektor stwierdziła, że to w ogóle nie jest temat i problem Ministerstwa Infrastruktury, tylko instytucji, które są niezależne. Skomentowaliśmy, że jednak mówimy o instytucjach, które są zależne od rządu.

W każdym razie zwołaliśmy posiedzenie. Pierwotnie miało być 31 maja. Na wniosek prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego zmieniliśmy tę datę na 2 czerwca, tak żeby

wszyscy mogli być w nim uczestniczyć – panowie wizytowali, mieli spotkanie w Stanach Zjednoczonych. A więc na państwa prośbę zmieniliśmy datę.

W międzyczasie doszło do kolejnych dwóch incydentów. Jeden incydent był 27 maja, w sobotę, drugi incydent był 30 maja, we wtorek, z udziałem dronów i już nie tylko polskich linii lotniczych, ale również tureckich linii lotniczych. Chodzi o Boeinga 777, który podchodził do lądowania. Kilkanaście kilometrów przed lotniskiem pilot zauważył drona wielkości pół metra, co oczywiście zgłosił do obsługi naziemnej i do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Szanowni państwo, ponieważ mamy do czynienia z serią incydentów związanych z dronami, poczuwamy się w obowiązku zapytać instytucje, które za to odpowiadają, co robią, żeby faktycznie do takich sytuacji nie dochodziło. W międzyczasie pojawiła się również informacja, że na lotnisku Okęcie zostanie zainstalowany system antydronowy, co nas bardzo cieszy, ale zwracam uwagę, że wszystkie incydenty, które miały miejsce, były poza lotniskiem, poza lotniskami. Wydaje się więc, że na stole powinno pojawić się podejście systemowe dotyczące jednak systemu antydronowego obejmującego docelowo całą przestrzeń powietrzną nad Polską, jak również pewne rozwiązania prawne i finansowe. Jako parlamentarzyści, ale też jako opinia publiczna powinniśmy o tym wiedzieć, żebyśmy nie byli zaskakiwani.

Mówię o tym, dlatego że chciałbym teraz, w pierwszej kolejności, oddać głos pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, która motywuje swoją prośbę o utajnienie posiedzenia dbałością o bezpieczeństwo kraju. Z tego samego powodu zwołaliśmy posiedzenie podkomisji. Jeżeli pani prezes mogłaby w tej chwili uzasadnić, dlaczego mielibyśmy to utajnić, jakie dokumenty na to wskazują, które oklauzulowane dokumenty mogą wskazywać na to, żeby to posiedzenie było utajnione, to teraz oddaję pani głos. Proszę o uzasadnienie wniosku. Bardzo proszę.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Szanowny panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, zdecydowaliśmy się wystosować taki wniosek. Nie jest to żadna zaskakująca informacja. Odbывают się takie posiedzenia komisji. Mówimy tutaj o bezpieczeństwie ruchu lotniczego. Mówimy tutaj o bezpieczeństwie państwa. Na poprzednim posiedzeniu podkomisji pan prezes Samson również wskazywał na informacje, których nie jesteśmy w stanie przekazać z uwagi na to, że są to informacje strategiczne. Tak jak opisałam we wniosku, niektóre lotniska są też lotniskami strategicznymi, zatem mówimy również o ochronie lotniska. W związku z powyższym, po to, żeby przekazać pełne informacje, których na posiedzeniu jawnym nie jesteśmy w stanie przekazać, taka decyzja i taki wniosek. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To wszystko, pani prezes? To ja bardzo przepraszam, ale myślałem, że pani prezes jednak przedstawi nam uzasadnienie, które będzie wskazywało, że faktycznie są podstawy do utajnienia posiedzenia. W pani wypowiedzi nie wybrzmiało nic, co stanowiłoby podstawę do tego, żeby je utajnić. Mam propozycję, ponieważ rozumiem, że... Może inaczej. Czy są dokumenty, których pani nie może tutaj przedstawić, które jakkolwiek są oklauzulowane?

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Tak, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

W takim razie bardzo proszę o przekazanie wszystkich tych dokumentów do kancelarii tajnej, tak żeby posłowie mogli się z tym zapoznać. Dzisiaj chciałbym, żeby pani poinformowała, ponieważ jest to pani obowiązek jako prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, co państwo robicie, jakie podjęliście decyzje i kroki w sprawie ochrony i bezpieczeństwa polskiej przestrzeni powietrznej. Mówię o tych informacjach, które może pani przekazać, które nie są oklauzulowane. Bardzo proszę o przekazanie takich informacji. Nie namawiam, a wręcz odwrotnie, nie sugeruję, żeby przekazywać jakiekolwiek inne informacje. Od tego jest oczywiście kancelaria tajna. Na pewno posłowie się pofatygują. Ja również chętnie zobaczę, jakie są to dokumenty, natomiast dzisiaj chcielibyśmy

usłyszeć o decyzjach systemowych. Co państwo robią, żeby takie sytuacje się nie powtarzały, co państwo robią, żeby system faktycznie zadziałał, biorąc pod uwagę oczywiście bezpieczeństwo. A więc w tej chwili oddaję pani głos. Gdyby pani mogła...

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Czy jako Ministerstwo Infrastruktury mogę dwa zdania na początku?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Za piętnaście minut będę musiał państwa opuścić, a nie chciałbym, żeby mój głos...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę bardzo, oddaję panu głos. Proszę bardzo.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Bardzo dziękuję. Temat ten był również przedmiotem pytań w sprawach bieżących na poprzednim, na ostatnim posiedzeniu Sejmu. Wydaje mi się, że mówiłem o otoczeniu prawnym, w którym funkcjonuje Urząd Lotnictwa Cywilnego, Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, cały system dronowy. Wydaje mi się, że mówiłem o sprawach związanych z zastosowaniem takiego systemu w innych krajach Unii Europejskiej, na innych lotniskach, ale jeżeli są potrzebne dalsze wyjaśnienia, oczywiście tak jak pan przewodniczący powiedział na początku, Urząd Lotnictwa Cywilnego oraz Polska Agencja Żeglugi Powietrznej przedstawia takie informacje w bardziej pełny sposób.

Natomiast my jako Ministerstwo Infrastruktury w dniu 19 maja zobowiązaliśmy się do udzielenia odpowiedzi na piśmie na pytanie dotyczące rezygnacji ministerstwa z zakupów systemów antydronowych. Chciałbym jeszcze raz powiedzieć, że zgodnie z art. 16 ustawy Prawo lotnicze, minister właściwy do spraw transportu jest naczelnym organem administracji rządowej, właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Sprawuje także nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym i nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w RP w zakresie ustalonym w ustawie Prawo lotnicze. Było o tym na pierwszym posiedzeniu.

Jednocześnie 18 maja tego roku w siedzibie Urzędu Lotnictwa Cywilnego odbyło się zwołane w trybie pilnym kolejne posiedzenie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną. Ja również z tego miejsca apeluję. Biorąc pod uwagę, że był to cywilno-wojskowy organ doradczy ministra właściwego do spraw transportu, ministra obrony narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych, nie wszystkie ustalenia z tego spotkania nadają się do powiedzenia w trybie jawnym. Dlatego też ze zdziwieniem przyjąłem brak zgody przewodniczącego na utajnienie posiedzenia, brak przychylenia się do wniosku pani prezes Anity Oleksiak.

Posiedzenie to było poświęcone nieautoryzowanym operacjom bezzałogowych statków powietrznych w strefach kontrolowanych lotnisk oraz bieżącej współpracy cywilno-wojskowej w zakresie niezidentyfikowanych obiektów latających w polskiej przestrzeni powietrznej. Zagadnienia te były rozpatrywane w aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, jak również w szerszym aspekcie zapewnienia bezpieczeństwa państwa w kontekście aktualnie obowiązujących przepisów.

Teraz najważniejsze, jakie są konkluzje z posiedzenia Komitetu. Komitet zobowiązał Polską Agencję Żeglugi Powietrznej i polskie porty lotnicze do pełnej współpracy w ramach przeciwdziałania przedmiotowym incydentom, jak również w obszarze testowania przyszłych systemów antydronowych oraz prezesa ULC do przeprowadzenia przeglądu dokumentacji saving management system lotnisk użytku publicznego w zakresie przetwarzania analiz ryzyka na wypadek incydentów z bezzałogowym statkiem powietrznym.

W ramach działu administracji rządowej rolą Ministerstwa Infrastruktury jest stworzenie otoczenia formalnoprawnego. To zadanie jest realizowane między innymi poprzez przygotowywanie projektów ustaw i rozporządzeń czy dokumentów o charakterze programowym.

Panie przewodniczący, więcej rzeczywiście powiedzą przedstawiciele ULC i PAŻP. Zwracam się bardzo serdecznie do pana przewodniczącego o udzielenie głosu panu prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego w celu przekazania informacji w zakresie rozwiązań antydronowych w Unii Europejskiej i wybranych państwach. Tak jak rozmawialiśmy w Sejmie z panem przewodniczącym posłem Laskiem, Portugalia zrezygnowała z zakupu takiego systemu, natomiast w Niemczech jest on w fazie testowej, ale nie będę tutaj odbierał chleba przedstawicielom Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

Mam równoległe posiedzenie ważnego zespołu rządowego. A więc z mojej strony tyle. Jeżeli będą pytania, to pani dyrektor Mieleszkiewicz, dyrektor Departamentu Lotnictwa w Ministerstwie Infrastruktury jest również do państwa dyspozycji. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Panie ministrze, zdecydowaliśmy o tym, żeby nie utajniać, dlatego że nie ma to uzasadnienia. Nie może być tak, że urzędnik państwowy przychodzi, przesyła pismo do przewodniczącego, że wnosi o utajnienie. Gdyby tak było, to każdy wnosiłby o utajnienie. Jeżeli są okluzulowane dokumenty, prosiłem o dostarczenie ich do kancelarii tajnej. Oczywiście tutaj nie będziemy o tym rozmawiać. Każdy poseł, który ma dostęp do informacji tajnych, będzie mógł się z tym zapoznać. Natomiast jeżeli chodzi o informację dotyczącą systemów antydronowych, bardzo przepraszam, już z gazety wyczytałem, że na Okęciu taki system będzie działał. Oczekujemy od państwa tych informacji, które są jawne i tych, które w jakiś sposób będą świadczyły o tym, że państwo podejmiecie działania i kroki, również prawne i ustawowe, dotyczące bezpieczeństwa na polskim niebie.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Rozumiem. Pełna zgoda. Taka jest pana decyzja, natomiast proszę też być świadomym, że nie wszystkie informacje, chociażby z posiedzenia Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, będą mogły być przedstawione.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, za chwilę pan wychodzi. Chciałbym tylko zapytać. Na ostatnim posiedzeniu była mowa o tym, że państwo będziecie jednak przygotowywać, jak rozumiem, jakieś zmiany ustawowe. Jako posłowie chcielibyśmy dowiedzieć się, czy państwo je przygotowują, czy będą one jeszcze w tej kadencji. Czy mamy spodziewać się, że projekt, nie wiem, czy to w formule zmiany Prawa lotniczego, czy to w formule zmiany innych ustaw, wpłynie, czy zmiany będą procedowane jeszcze w tej kadencji? Zwracam tylko uwagę na czas, który jest dosyć ograniczony, jeżeli chodzi o liczbę posiedzeń Sejmu.

Podsekretarz stanu w MI Grzegorz Witkowski:

Jedyne, co mogę tutaj państwu powiedzieć, to, że we współpracy w Urzędem Lotnictwa Cywilnego nasze ministerstwo opracowało ustawę o zmianie ustawy Prawo lotnicze. Teraz jest ona na etapie Komitetu do Spraw Europejskich. Jak tylko odpowiednie procedury legislacyjne wewnątrz rządu zostaną zakończone, wtedy skierujemy ją do Komitetu Stałego Rady Ministrów i do Rady Ministrów.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Rozumiem. Bardzo dziękuję. Oddaję państwu głos. Kto z państwa pierwszy? Pan prezes. Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Szanowny panie przewodniczący, panowie posłowie, panie ministrze, szanowni państwo, chciałbym powiedzieć, że rzeczywiście w ciągu ostatnich dwóch tygodni odbyłem serię spotkań z moimi odpowiednikami europejskimi, a wczoraj wróciłem ze Stanów Zjednoczonych, gdzie spotykałem się z najwyższymi władzami lotniczymi Stanów Zjednoczonych. Dyskutowaliśmy na różne tematy, między innymi na temat dronów. Chciałbym potwierdzić ustalenia, których się dowiedzieliśmy.

Może zacznę najpierw od systemu antydronowego. Systemy antydronowe w rozumieniu systemu, który wykrywa drony, które są dronami niezgłoszonymi, czyli takimi, które

nie chcą współpracować, nie są w żaden sposób oznaczone, w lotnictwie cywilnym realnie są instalowane tylko i wyłącznie w obszarze lotnisk. Nie ma jakiegoś magicznego systemu, który pokrywałby całą przestrzeń powietrzną w zakresie dronów. Do tego mamy normalne systemy radarowe, natomiast systemy radarowe działają w oparciu o transpondery. Jeżeli dron nie ma założonego transpondera, taki dron jest niewykrywalny. Natomiast systemy antydronowe, o których mówimy, są to systemy, które są montowane na lotniskach.

Patrząc na to, jak wyglądają działania w krajach europejskich, jak również w Stanach Zjednoczonych, systemy nie są montowane na wszystkich lotniskach. Mamy jeden kraj w Europie, Łotwę, która może powiedzieć, że ma system na wszystkich lotniskach, dlatego że ma tylko jedno lotnisko międzynarodowe. Zależy to także od specyfiki kraju, liczby lotnisk. Natomiast w większości krajów europejskich takie systemy są montowane tylko na głównych lotniskach. Tutaj mogę podać przykład Wielkiej Brytanii, gdzie tylko dwa lotniska londyńskie Heathrow i Gatwick posiadają system. We Francji także są to tylko dwa lotniska Charles de Gaulle i Orly. Tak jak powiedział pan minister, Portugalia przeprowadzała różne rodzaje testów z różnymi systemami, ale okazało się, że następowała interferencja z systemem ILS. W związku z tym kraj Portugalia świadomie odstąpiła od montowania systemu na swoim lotnisku, natomiast w większości krajów takie systemy są zamontowane na głównych lotniskach. Dotyczy to również Stanów Zjednoczonych. Jest to pierwszy wniosek.

Drugi wniosek jest taki, że prawie we wszystkich krajach za zamontowanie systemu, sfinansowanie systemu oraz operowanie systemem odpowiada lotnisko. W obszarze europejskim wynika to również z wytycznych EASA. Są wytyczne EASA, które zakładają, że podstawowym elementem w systemie zabezpieczenia lotnisk jest przede wszystkim samo lotnisko. W związku z tym, tak jak powiedziałem, na większości lotnisk w większości krajów odpowiadają za to lotniska. One to finansują, one to nadzorują. W niektórych krajach powołano specjalne konsorcja. Przy instalacji systemu jest również współpraca z żeglugą powietrzną, z lokalnym ULC-em. Jest to również wymagane po to, żeby zweryfikować, czy nie ma interferencji z systemem ISL. Tak naprawdę z punktu widzenia bezpieczeństwa jest to największe zagrożenie, że potencjalne zamontowanie systemu, który miałby interferencję z systemem ILS, może stworzyć jeszcze większe zagrożenie niż potencjalnie dron, który się pokaże. To jest to, co udało się ustalić.

Jest jeszcze jedna rzecz polegająca na tym, że jeżeli chodzi o kraje europejskie, proszę pamiętać, że system finansowania agencji żeglugi powietrznych, w naszym przypadku Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, opiera się o dyrektywę, o przepisy unijne. Jest to wyjątek praktycznie w całym systemie, kiedy o działalności i finansowaniu, o możliwości wpływów pieniędzy, które finansują działanie agencji żeglugi powietrznych, nie decyduje dany kraj, tylko decyduje Komisja Europejska. To Komisja Europejska weryfikuje każdą agencję, po to, żeby nie było, w cudzysłowie, działań antymonopolistycznych, dlatego że w danym kraju jest tylko jedna agencja.

Komisja Europejska wydała również wytyczne. Pieniądze, które idą na finansowanie agencji żeglugi powietrznych, idą z opłat od linii lotniczych, a linie lotnicze finansują to z opłat od pasażera. Zatem Komisja wydała wytyczne, które mówią, że systemy antydronowe, o których mówimy, między innymi taki system, jaki jest testowany na Lotnisku Chopina, nie może być finansowany z opłat lotniczych, czyli nie może być finansowany przez agencję żeglugi powietrznej. Są to wytyczne Komisji Europejskiej. Potwierdza się nam to w systemie. Wynikiem tego jest to m.in., że to lotniska finansują i montują takie systemy. Oczywiście ma to również przełożenie na to, że nie wszystkie lotniska stać na taki system, ponieważ systemy te są dosyć drogie. Dlatego też abstrahując od kwestii analizy ryzyka, bezpieczeństwa i wielkości lotnisk, ale również możliwości finansowania, tak jak powiedziałem, w większości krajów, prawie we wszystkich krajach europejskich oraz w Stanach Zjednoczonych nie ma decyzji o tym, że system ma być na każdym lotnisku.

Idąc dalej, jedna kwestia to montowanie systemów, finansowanie systemów, zarządzanie operacyjne systemami. Temat ten dokładnie przedyskutowałem z władzami amerykańskimi. Proszę pamiętać, że rynek amerykański jest najbardziej rozwiniętym rynkiem lotniczym na świecie, gdzie mamy największą liczbę operacji na świecie, naj-

bardziej skomplikowane operacje. Proszę również pamiętać o tym, że system amerykański, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo, jest systemem bardzo rozwiniętym między innymi z uwagi na 11 września, kwestię World Trade Centre. Amerykanie są bardzo wrażliwi na tym polu, mają wielokrotne różne systemy weryfikacji i ochrony.

W trakcie rozmów z władzami amerykańskimi, kiedy zapytałem o funkcjonowanie, działanie całego systemu, powiedziano mi, potwierdzono, że logika działania systemu polega na tym, że w systemie muszą być połączone ze sobą różne służby, od służb lotniczych po służby porządku publicznego, szczególnie, że drony, tak jak mówiłem wcześniej, jest to system bardzo rozproszony. Drony pojawiają się w różnych miejscach, nie tylko w obszarze lotnisk. Wobec tego jest to ściśle związane również z kwestią współpracy ze służbami ochrony publicznej, głównie policją.

W tym momencie zapytałem, jak działa system w chwili, kiedy dron pokazuje się w przestrzeni powietrznej, w przestrzeni, w której nie powinien się znaleźć, na przykład w obszarze lotnisk. Powiedziano mi, że w większości przypadków dron jest identyfikowany przez pilota. Następnie pilot zgłasza to do agencji żeglugi, do kontrolera, czy to kontrolera zbliżania, czy to kontrolera wieżowego, następnie wieża podejmuje podstawową decyzję o sposobie zamknięcia ruchu. Albo zupełnie zamyka ruch, albo w większości przypadków zmienia kierunek podejścia. Wiemy, że lotniska amerykańskie są dużymi lotniskami, gdzie funkcjonuje kilka pasów startowych. W związku z tym mamy kilka rodzajów podejść. Powiedzieli mi, że w większości przypadków jest działanie polegające na tym, że jest zmiana kierunku podejścia, a jednocześnie informowane są służby porządku publicznego, żeby namierzać tak naprawdę operatora. W momencie kiedy istnieje system antydronowy, o którym mówimy, namierzenie operatora jest łatwiejsze, dlatego że system skanuje, pokazuje, skąd idzie sygnał. Dlatego służby porządku publicznego mogą szybciej znaleźć, zidentyfikować i następnie przesłuchać taką osobę. Natomiast z punktu widzenia bezpieczeństwa operacji lotniczych podstawowym działaniem zabezpieczającym jest jak najszybsza zmiana kierunku podejścia bądź zamknięcie obszaru. Zapytałem, jak często w ciągu ostatnich kilku lat zamykano ruch powietrzny. Powiedziano mi, że w Stanach Zjednoczonych chyba największym zdarzeniem było zamknięcie na pół godziny. Na jednym z lotnisk zamknięto ruch wokół lotniska na pół godziny. Natomiast w większości przypadków jest to przekierowanie ruchu na inne podejście, tak żeby obszar, gdzie dron był namierzony, nie był aktywny lotniczo.

De facto jest to dokładnie ta sama procedura, która istnieje u nas. Tak działamy wspólnie z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Przede wszystkim jest to informacja pomiędzy linią lotniczą, czyli pilotem, agencją żeglugi powietrznej i policją. Działamy analogicznie jak jest to robione w Stanach Zjednoczonych, czyli na rynku, który jest najbardziej rozwinięty, który ma też najbardziej rozwinięte przepisy dotyczące bezpieczeństwa.

Kolejnym elementem, o którym zapytałem, jest kwestia unieszkodliwienia drona. Jedna rzecz to jest kwestia wykrycia, czyli detekcji, a druga rzecz to kwestia unieszkodliwienia drona, który jest dronem obcym, który nie chce współpracować. Powiedziano mi, że w Stanach Zjednoczonych jest bardzo wąski katalog służb, które są uprawnione do tego, że mogą unieszkodliwiać drona. Znowu są to służby porządku publicznego, przede wszystkim policja, podobnie w naszym kraju. Na chwilę obecną wywiad, kontrwywiad, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego są to służby, które mogą unieszkodliwić drona. W związku z tym systemy, które są montowane na lotniskach, tak jest też w większości krajów europejskich – są to systemy polegające na detekcji, natomiast nie służą do tego, że mamy z automatu unieszkodliwić drona. Tak wygląda sytuacja na chwilę obecną.

Sytuacja z dronami jest powszechna. Zapytałem również o statystyki. Stany Zjednoczone mają rocznie ponad tysiąc zgłoszeń, gdzie mamy zbliżenie drona do samolotu cywilnego, natomiast tak jak powiedziałem, dzięki metodzie, którą stosują, nigdy nie doszło do żadnych poważnych zdarzeń, zderzenia, kolizji. Przede wszystkim jest to informacja pomiędzy pilotem a kontrolerem ruchu lotniczego i zmiana, jeżeli chodzi o aktywność w powietrzu. Jest to sytuacja na chwilę obecną.

Myślę, że pani prezes Agencji powie o tym, że technologia się rozwija. W związku z tym my, jak również Amerykanie jest to standard światowy, pracujemy nad nowymi systemami. Dron ma w sobie zamontowane oprogramowanie, które powoduje, że jeżeli

mamy strefę zastrzeżoną, nie mówię tutaj tylko o lotnisku, mogą to być strefy zastrzeżone typu obszary wojskowe, elektrownie, infrastruktura krytyczna, to dron tam po prostu nie wleci. Jest emitowany sygnał z dołu, jest zamontowane oprogramowanie na dronie. Powoduje to, że dron po prostu nie wleci w taką strefę. Amerykanie pracują nad takim systemem. Jest on dosyć zaawansowany. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej również pracuje nad takim systemem. Myślę, że pani prezes Anita będzie mogła o tym opowiedzieć.

Docelowo, od Amerykanów również dowiedziałem się, koncepcja jest taka, żeby w momencie, kiedy system będzie gotowy, służby porządku publicznego, czyli policja, były wyposażone na telefonie komórkowym – wszystko to będzie się opierać o telefony komórkowe w możliwość skanowania czy robienia zdjęcia danego drona i od razu posiadania informacji zwrotnej, czy dron może się poruszać w danej przestrzeni, skąd idzie sygnał, gdzie jest operator drona. Taki system powinien zabezpieczać przed tym, żeby drony nie pojawiały się w żadnej przestrzeni zarezerwowanej, tam, gdzie nie powinny.

Natomiast jest jeszcze jeden finalny wniosek, który padł z traktacji bardzo ciekawego spotkania w Stanach Zjednoczonych. Jest on również u nas. Amerykanie powiedzieli, że w kwestii dronów, dlatego że drony to nie tylko lotniska, będą się one pojawiać w różnych miejscach, podstawowym sposobem rozwiązania problemu zagrożenia jest edukacja, edukacja i jeszcze raz edukacja. Jeszcze raz chciałbym z tego miejsca podziękować mediom, które nas wspierają i edukują obywateli, że dron to jest fajna rzecz, tylko że są pewne przepisy, jak ich należy używać, gdzie używać, gdzie ich nie używać. Jest to najbardziej efektywny systemowy sposób aktywnego podejścia do tego, żebyśmy zminimalizowali liczbę potencjalnych zagrożeń.

Tyle chciałem powiedzieć na podstawie dwóch ostatnich tygodni moich doświadczeń, które pozyskailiśmy, jeżeli chodzi o system europejski oraz system w Stanach Zjednoczonych. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Pani prezes, bardzo proszę.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Mam przygotowanych kilka informacji, które chciałabym państwu przedstawić. W pierwszej kolejności chciałabym się odnieść do kwestii medialnych, które funkcjonują w przestrzeni publicznej. Pierwsza kwestia to jest pismo Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, które jest państwu przedstawiane. Jest to właśnie to samo pismo, które jest przedstawiane wybiórczo. Chciałabym przeczytać to pismo. Dotyczy ono podjęcia wspólnych działań w obszarze zarządzania ruchem lotniczym bezzałogowych statków powietrznych: „Kierując się interesem bezpieczeństwa publicznego Rzeczypospolitej Polskiej, proszę o rozważenie możliwości podjęcia wspólnych działań, mających na celu organizację cywilno-wojskowego zarządzania ruchem lotniczym bezzałogowych statków powietrznych, w skrócie BSP.

Nieprzerwanie wzrastająca ilość BSP wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej generuje wiele wyzwań zarówno w obszarze zarządzania ruchem lotniczym, jak i dotyczących przeciwdziałania zagrożeniom, które potencjalnie takie zjawisko może stwarzać. Doświadczenie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w rozwoju i praktycznym zastosowaniu systemu PansaUTM w połączeniu z wiedzą Szefostwa Obrony Powietrznej Dowództwa Operacyjnego w zakresie przeciwdziałania BSP umożliwi w mojej ocenie stworzenie środowiska zdolnego do zapewnienia świadomości sytuacyjnej oraz w razie stwierdzenia takiej potrzeby, podjęcia skutecznych działań zapobiegających ewentualnemu niebezpieczeństwu. W tym celu jako zasadne należy uznać wykorzystanie unikalnych zdolności systemu PansaUTM, umożliwiających koordynację lotów BSP oraz integrację źródeł informacji o sytuacji powietrznej, a także innych urządzeń zwiększających efektywność stworzonego środowiska. Wstępne robocze analizy wskazują, że stopień zaawansowania poszczególnych projektów cząstkowych umożliwi w przypadku natychmiastowego rozpoczęcia prac osiągnięcie gotowości operacyjnej systemu integrującego wyżej wymienione zdolności do połowy bieżącego roku.

W przypadku uznania przez pana prezesa powyżej opisanych propozycji wspólnych działań za zasadne, proszę o wydzielenie przedstawiciela PAŻP do kontaktów z szefem DORSZ, który w moim imieniu jest upoważniony do prowadzenia prac i do dokonywania uzgodnień w obszarze projektu. Jestem przekonany, że rozpoczęcie wspólnej realizacji przedmiotowego przedsięwzięcia skutkować będzie osiągnięciem efektów stanowiących nieocenione źródło doświadczeń zwiększających efektywność systemu bezpieczeństwa narodowego Rzeczypospolitej Polskiej.”

Potwierdzam, że takie działania są prowadzone.

Następnie chciałabym przedstawić, jak wygląda system, jeżeli chodzi o przepisy dotyczące dronów. W polskiej przestrzeni powietrznej cywilnych użytkowników dronów obowiązują przepisy europejskie, rozporządzenie Unii Europejskiej 2019/947. Na ich podstawie loty wykonuje się co do zasady do wysokości 120 m nad poziomem terenu, a w szczególnych przypadkach do większych wysokości, posiadając odpowiednie zezwolenie od prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Loty mogą być wykonywane w zasięgu wzroku lub poza zasięgiem wzroku. Każdy lot w polskiej przestrzeni powietrznej musi być zgłoszony do PAŻP poprzez wskazany system teleinformatyczny. Zgłoszeń dokonuje się w aplikacji mobilnej droneradar poprzez check-in, która współpracuje z systemami cyfrowego zarządzania zgodnymi z operacjami BSP PansaUTM.

Wykonując loty w Polsce należy przestrzegać zasad stref geograficznych, które zakazują lub ograniczają loty dronów w danych lokalizacjach. Od zawsze lotniska komunikacyjne objęte są takimi strefami, a dokładnie strefami DRA-R/CTR. Są to strefy ograniczone, w których można wykonywać loty wyłącznie po zaplanowaniu swojego lotu w systemie PansaUTM należącym do PAŻP lub korzystając z pewnych wyjątków, zależnie od odległości od lotniska i masy drona. Agencja, korzystając z systemu PansaUTM, wydaje zgody przedtaktyczne, czyli te na etapie planowania, oraz taktyczne, czyli te na etapie realizacji samego lotu. Agencja posiada informację o każdym legalnym, zgłoszonym locie. Tutaj potwierdzam to co powiedział pan prezes Samson i to, co się dzieje w całej Unii Europejskiej. Jak widać, ważna jest nie tylko kampania edukacyjna. Faktycznie taka kampania została już rozpoczęta. Do takich działań również zostaliśmy zobligowani zarówno jako Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, jak i Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Chciałabym teraz przedstawić państwu to, co Agencja realizuje, a o co prosił pan przewodniczący. Jest to sporo informacji, ale zależy mi na tym, żeby było to zrozumiałe, jasne. W zakresie działań związanych właśnie z PansaUTM jest to mniej więcej również to, o co wnosiło Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych. Co to jest PansaUTM? PansaUTM jest to system teleinformatyczny należący do PAŻP i zarządzany przez personel PAŻP. System służy do zarządzania i koordynacji cywilnego bezzałogowego ruchu lotniczego. System obsługuje jedynie zarejestrowanych użytkowników deklarujących wykonywanie lotów zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz warunkami lotów wydawanymi przez PAŻP na etapie planowania lotu. System działa operacyjnie. Został akredytowany przez ULC do użytku operacyjnego i jest wykorzystywany przez każdy cywilny organ służb ruchu lotniczego, jak również dział koordynacji operacji BSP PAŻP.

System działa na dwóch poziomach, przedtaktycznym i taktycznym. Moduł przedtaktyczny jest obsługiwany przez dział koordynacji operacji BSP PAŻP i służy do akceptacji planów misji składanych przez pilotów BSP w module dFPL PansaUTM. Misje są wymagane, po pierwsze, żeby móc wykonać lot wokół lotnisk komunikacyjnych znajdujących się w strefach CTR nie jest wymagane złożenie planu lotu na loty w zasięgu wzroku operatora dronem do 25 kg powyżej 6 km od granicy lotniska i na loty w zasięgu wzroku operatora dronem do 0,9 kg powyżej 1 km od granicy lotniska. Po drugie, żeby wykonać lot poza zasięgiem wzroku operatora. To też się dzieje w zakresie PAŻP.

Warunki lotów, jakie wydaje PAŻP, akceptując złożone plany lotów, uwzględniają trajektorie lotów załogowego lotnictwa wykonującego doloty, odloty do lub z lotnisk komunikacyjnych oraz inne zgłoszone do PAŻP ograniczenia. Krótko mówiąc, nie ma możliwości, żeby skoordynowany przez PAŻP lot zbliżył się do komunikacyjnego samolotu, chyba że nastąpi awaria drona lub pilot wykona lot niezgodnie z otrzymanymi warunkami.

Moduł taktyczny zarządzany jest przez kontrolerów wieżowych oraz informatorów FIS. Kontrolerzy wieżowi zajmują się wydawaniem zgód na lot BSP, na który został uprzednio złożony i zaakceptowany plan lotu, w momencie, kiedy pilot drona znajduje się w miejscu operacji, w miejscu zaakceptowanej misji w strefie CTR. Kontroler komunikuje się niewerbalnie z pilotem BSP posiadającym aplikację mobilną. Moduł systemu zarządzanego przez kontrolera jest połączony z aplikacją mobilną droneradar. Kontrolerzy wieżowi obserwują zgłoszone loty dronów za pomocą check-in` wraz z zadeklarowanym obszarem wykonywania lotów w całej strefie wokół lotniska komunikacyjnego, którą zarządza CTR. W razie potrzeby mogą wysłać pilotowi drona na aplikację informację o konieczności obniżenia wysokości lotu, skrócenia jego czasu lub natychmiastowego zakończenia lotu. Kontroler widzi, czy pilot drona odczytał komunikat. Pilot w zaakceptowanym planie lotu jest informowany przez PAŻP o konieczności śledzenia powiadomień wysyłanych na aplikację przez kontrolera i potwierdzenia ich odbioru. W przypadku nagłej potrzeby kontroler ma również możliwość zadzwonienia do niego. Kontrolerzy nie widzą poruszających się dronów w czasie rzeczywistym, ponieważ nie ma takiej potrzeby. Jedną z zalet PansaUTM jest to, że na etapie planowania lotu drona przez jego pilota, Agencja jest w stanie nakazać wykonanie lotu na wysokości i/lub w rejonie, który jest niekolizyjny z odlotami, dolotami danego lotniska. Dodatkowo w obszarze, gdzie nie jest wymagana zgoda PAŻP, każdy lot musi być zgłoszony do PAŻP poprzez wskazany system teleinformatyczny. Jak wspomniałam, zgłoszeń dokonuje się w aplikacji droneradar. Podstawę stanowią wytyczne nr 7 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 9 czerwca 2021 r. oraz przepisy ustawy z dnia 16 kwietnia 2020 r. o szczególnych instrumentach wsparcia w związku z rozprzestrzenianiem się wirusa SARS-CoV-2.

Podsumowując, każdy lot BSP w Polsce musi być poprzedzony check-in w aplikacji mobilnej, a dodatkowo na niektóre loty BSP użytkownik musi składać plan lotu i otrzymać zgodę wraz z określonymi warunkami. Niespełnienie powyższego sprawia, że lot jest niezgodny z przepisami, jest lotem nielegalnym. System PansaUTM nie służy do wykrywania nielegalnych lotów, tylko do koordynacji lotów legalnych w określonych obszarach. Jest to w zakresie PansaUTM.

Co się teraz dzieje, jeżeli chodzi o system PAŻP, o czym jeszcze będę dalej mówiła? Mamy projekt POPC „Rozwój usług cyfrowych dla bezzałogowych statków powietrznych”. W chwili obecnej bardzo intensywnie nad tym pracujemy. W ramach projektu powstaje wiele narzędzi do obsługi legalnych, zgłoszonych lotów. Wymienię, jakie są w nim moduły. W przypadku szczegółowych informacji, jestem gotowa tutaj wszystko przedstawić. DSS służby jest to moduł służący do cyfryzacji procesu składania zapotrzebowania na wydzielenie tymczasowych elementów struktury przestrzeni powietrznej oraz stref geograficznych. DSS search and help to aplikacja do koordynacji lotów BSP i załogowych w ramach operacji związanych z zarządzaniem kryzysowym na potrzeby służb porządku publicznego. Projekt e-identyfikacja zakłada możliwość weryfikacji legalności zaobserwowanego lotu BSP, tego, czy operator drona dokonał odpowiednich zgłoszeń oraz do weryfikacji przez uprawnione organy, najczęściej policję, co takie zgłoszenie zawierało. Jeżeli obserwowanemu lotowi nie towarzyszą informacje na mapie systemu e-identyfikacja, oznacza to, że operator nie dokonał stosownych zgłoszeń, co do których był zobowiązany. Następny to moduł e-rejestracja. Realizowany wspólnie z ULC system cyfryzuje od początku obsługę przez ULC użytkownika drona na etapie rejestracji, obsługi i obsługi operatora. Moduł e-learningu też jest realizowany wspólnie z ULC. Myślę, że tutaj nie ma potrzeby więcej wyjaśniać.

Kolejny to moduł zaawansowane loty na szeroką skalę, tzw. system DTM Autonomia. Jest to usługa umożliwiająca realizację złożonych lotów BSP, w tym poza zasięgiem wzroku, w sposób dynamiczny, bez wymagalnego wyprzedzania czasowego. Na tę usługę składają się: komponent do cyfrowego planowania lotu, komponent do traktowania statków powietrznych wyposażonych w urządzenia nadające swoją pozycję oraz komponent do zarządzania złożonymi planami misji BSP oraz do zarządzania misjami na poziomie taktycznym, jak również komponent do automatycznego monitoringu położenia BSP względem przydzielonej trajektorii misji wraz z komponentami do informowania

użytkownika o nieprawidłowościach oraz automatycznymi rozwiązaniami związanymi z aktywacją i dezaktywacją przestrzeni misji w oparciu o położenie BSP.

Jeżeli chodzi o współpracę z wojskiem, na tę chwilę wojsko wnioskuję do Agencji o strefy geograficzne, które są wyznaczone do zabezpieczenia wskazanych obiektów i obszarów. Wojsko wnosi również do PAŻP o wydzielenie struktur przestrzeni powietrznej na potrzeby zabezpieczenia lotów, w tym BSP lub ćwiczeń wojskowych. W ramach nowego systemu PansaUTM, nad którym agencja w chwili obecnej pracuje, przygotowujemy komponent MIL, który miałby być używany przez wojsko, tak jak ma to miejsce w PAŻP. Byłoby to wydawanie zgód przedtaktycznych, wstępna akceptacja planów lotów oraz zgód taktycznych. Po dokonaniu akredytacji przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, komponent MIL systemu PansaUTM będzie mógł zostać wdrożony po stronie wojskowej, co umożliwi służbom wojskowym cyfrową przedtaktyczną i taktyczną koordynację lotów BSP w MCTR, koordynację lotów użytkowników przestrzeni legalnie realizujących loty BSP.

Chciałabym również odnieść się do informacji, która jest bardzo mocno podkreślana w przestrzeni publicznej. Chodzi mianowicie o odwołany przetarg. Chciałabym przedstawić szczegółową informację odnośnie do odwołanego postępowania. Temat zakupu systemów do detekcji i lokalizacji BSP pojawił się w PAŻP w 2020 roku. Początkowe podejście wskazywało na uruchomienie pilotażu, który swoim zasięgiem miał objąć jedynie CTR Warszawa. Miał on na celu jedynie sprawdzenie możliwości technicznych i ewentualnej integracji z systemem PansaUTM. Dodatkowo planowano pozyskanie jednego systemu mobilnego o podobnych parametrach, który miał służyć jako testowe rozwiązanie wspierające posiadane informacje o BSP dodatkowo o ich położenie w przestrzeni. W okresie kwiecień-sierpień 2022 r. przygotowano postępowanie na zakup wyżej wymienionej infrastruktury nr 224/PAŻP/2022/PZP, rozszerzone o lokalizację Poznań i Katowice. Przygotowania nie wyszły poza fazę roboczą, postępowanie nie zostało ogłoszone.

Dlaczego? Otóż jednocześnie w prawodawstwie europejskim, przede wszystkim w rozporządzeniach wykonawczych Komisji 2019/947 i 2021/664, zaczęło być mocno podkreślone znaczenie zdalnej identyfikacji BSP Tracking, rozumianej jako dostarczenie informacji między innymi o lokalizacji i wektorze lotu BSP. Rozpowszechnianie takiej informacji jest obowiązkiem operatora BSP, o czym mówi pan prezes, zaś z drugiej strony potrzebne są sygnały odbierania i przetwarzania takiego sygnału. Polska Agencja Żeglugi Powietrznej jako instytucja nadzorująca ruch lotniczy podjęła decyzję o skoncentrowaniu się na budowie sieci odbiorników trackingu BSP opartych na technologiach zalecanych przez Agencję Unii Europejskiej do Spraw Bezpieczeństwa Lotniczego, przede wszystkim ATSP. Zadanie to realizuje zarówno w ramach projektu PansaUTM, jak i w ramach projektu POPC rozwój usług cyfrowych, o których opowiedziałam. Dzięki rozbudowanej i zaawansowanej sieci trackingu możliwe będą zaawansowane loty dronów na szeroką skalę w przestrzeniach powietrznych U-Space.

W związku z powyższym, w związku z wytycznymi Komisji Europejskiej w marcu 2023 r. podjęto decyzję o uchyleniu zarządzenia, które funkcjonuje aktualnie w przestrzeni publicznej. Równocześnie 8 sierpnia 2022 r. opublikowano zarządzenie nr 193 Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – jest to to zarządzenie w sprawie powołania komisji do przygotowania i przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia publicznego w trybie przetargu nieograniczonego, którego przedmiotem jest dostawa infrastruktury pozwalającej na monitorowanie operacji bezzałogowych statków powietrznych, czyli tracking ATSP. Aktualnie, w związku z dynamicznym rozwojem technologii i koniecznością dostosowania zakupionych rozwiązań do wytycznych europejskich, trwają prace nad ostatecznym kształtem OPZ.

Podsumowując, informacja, która funkcjonuje w przestrzeni publicznej, jest nieprawidłowa. Agencja z niczego nie zrezygnowała. Na podstawie założeń Komisji Europejskiej opracowuje nowy przetarg, który będzie oparty na nowych technologiach służących celowi aktualizacji i rozszerzenia systemu PansaUTM.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pani prezes, czy mogłaby pani tylko uzupełnić, z którego jest to zarządzenie?

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Proszę?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Z którego dnia jest zarządzenie? Czy mogłaby pani uzupełnić?

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Zarządzenie nr 193 Prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z dnia 8 sierpnia 2022 r. Przypominam, że tamto było z 2 lub 3 sierpnia, nie pamiętam.

Idąc dalej, dodatkowo chciałabym uzupełnić, że PAŻP, wzorem innych ANSP, podkreślam, że wzorem innych ANSP, prowadzi intensywne działania mające na celu podniesienie poziomu bezpieczeństwa lotów w rejonach kontrolowanych lotnisk. Gwałtowny wzrost usług realizowanych przez bezzałogowe statki powietrzne generuje wzrost ruchu, zwłaszcza w rejonach zurbanizowanych, a takimi w większości są rejony lokalizacji lotnisk komunikacyjnych, zmusił PAŻP do proponowania wielu zmian w przepisach i procedurach stosowanych przez Agencję. Wdrożono warunki wykonywania lotów BSP w strefach kontrolowanych lotnisk, dopasowując je do wymogów obowiązujących przepisów europejskich. Wprowadzono również do użytku operacyjnego cyfrowy system koordynacji lotów BSP PansaUTM. System podniósł świadomość operacyjną kontrolerów, jak również pilotów BSP, a także odciążył kontrolerów dzięki możliwości niewerbalnej komunikacji z pilotami BSP. Planowane dalsze działania w zakresie rozwoju systemu PansaUTM, projektu POPC cyfryzującego dziedzinę BSP, dodatkowo wzmocnią świadomość operacyjną użytkowników ruchu, co przyczyni się do wzrostu bezpieczeństwa w rejonie kontrolowanych lotnisk w zakresie nieautoryzowanych lotów BSP. Zdaniem Agencji niezbędne jest bezwzględne egzekwowanie przestrzegania przepisów oraz szeroko rozumiana edukacja, która stanowi podstawowy element wzmocnienia bezpieczeństwa lotów samolotów komunikacyjnych w rejonach kontrolowanych lotnisk.

I na koniec mówiąc to wszystko, należy jeszcze raz podkreślić, że aktualnie funkcjonuje wspólny zespół powołany razem z Portem Warszawa Okęcie. W ramach zespołu zostanie wypracowany plan szczegółowych testów w taki sposób, żeby zweryfikować najlepsze z możliwych rozwiązań, żeby system, który powstanie, nie zagrażał, nie zakłócał, o czym tu już była dzisiaj mowa, innych systemów nawigacyjnych, które są kluczowe dla prowadzenia bezpiecznych operacji. System ten nie tylko będzie testowany na samym lotnisku, ale również będą badane najbardziej krytyczne kierunki. Mam tu na myśli ścieżki podejścia. Będą weryfikowane zasięgi możliwości systemu, jak również wpływ na inne systemy. W ramach zespołu, który funkcjonuje, zostaną przypisane poszczególne role w procesie dla odpowiednich użytkowników zadania.

Właśnie takie są działania w chwili obecnej. Tak też wygląda to, jak powiedział pan prezes ULC, w innych krajach europejskich. Mam tutaj ze sobą bardzo wiele procedur, które w chwili obecnej obowiązują w PAŻP. Są to procedury zgłaszania zdarzeń, procedury smsa. Jeżeli jest taka potrzeba, oczywiście nie wszystko jest możliwe do powiedzenia, również mogę je wymienić. Jak najbardziej jestem gotowa do ich przedstawienia. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Tylko chciałbym się upewnić. Jak rozumiem, nie przekazała nam pani jakichś informacji niejawnych. To wszystko są informacje jawne.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, zgodnie z pana decyzją, absolutnie nie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Teraz rozpoczynamy pytania. Jako pierwszy pan poseł Lasek. Później pan poseł Suchoń. Proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję, pani prezes, za tak obszerne wyjaśnienie działania systemu PansaUTM. Należy tutaj też podkreślić, że system PansaUTM jest systemem unikalnym na skalę światową. Należy pochwalić Polską Agen-

cję Żeglugi Powietrznej, dlatego że jest to element podnoszenia świadomości i poprawy bezpieczeństwa przez świadomych użytkowników dronów, czyli takich, którzy wiedzą, że należy zgłosić lot drona. Dzięki temu inne jednostki, chociażby takie jak Lotnicze Pogotowie Ratunkowe też jest informowane, z tego co wiem, o tym, że w danym obszarze, gdzie mogą latać, wykonywać swoją misję, może być zgłoszona czy jest zgłoszona aktywność operatora drona.

Jeżeli już mówimy o systemie PansaUTM, który zresztą był, z tego co wiem, chyba nagrodzony w Madrycie na jakiejś konferencji branżowej w 2020 r., działa on wspólnie z programem droneradar, o ile dobrze pamiętam. W każdym razie program droneradar, aplikacja na telefony w tej chwili służy przynajmniej do checkowania.

Przy okazji chciałbym zapytać, dlatego że do głównych pytań za chwileczkę dojdę. Otóż zajrzałem do programu. Dlaczego jego ostatnia aktualizacja była w 2021 r.? W sumie między innymi system Android, który jest tam wykorzystywany, wymaga chyba częstszej aktualizacji oprogramowania, dosyć istotnego z punktu widzenia bezpieczeństwa, dlatego że mówimy o przekazywaniu informacji dla kontrolerów, żeby wiedzieli, że coś się tam dzieje. Czy państwo w tej chwili... Wiem, że jest to aplikacja, która razem z całym systemem jest akredytowana w pewnym sensie przez Urząd Lotnictwa Cywilnego. To też był duży kawał roboty, kolokwialnie rzecz mówiąc, a więc tutaj gratulacje dla całego zespołu, który to robił, natomiast czy państwo w tej chwili zamierzacie uruchomić i akredytować jakiś inny program? Jeżeli tak, to w jakim czasie będzie to zrobione?

Pani pozwoli, że zadam wszystkie pytania. Wspomniała pani też o współpracy z wojskiem, generalnie na wieżach wojskowych. Jaki jest obecny stan udostępniania systemu PansaUTM personelowi wież wojskowych? Wiem, że byli zainteresowani współpracą. Chyba w jakiś sposób elementem inicjującym było nawet pismo, które pani prezes przed chwilą przedstawiła, dotyczące rozwoju współpracy. Nie trzeba nikogo przekonywać, jak jest to istotne.

W ramach projektu Polska Cyfrowa, o ile dobrze pamiętam, PAŻP dostał dofinansowanie chyba w wysokości około 51 mln zł na projekt, o którym pani tutaj wspomniała. Była to obsługa spraw związanych z nadawaniem uprawnień wykonywania lotów, e-learning, zaawansowane loty BSP na szeroką skalę – chyba w trzech miastach. Czas realizacji projektu, o ile dobrze pamiętam, miał się skończyć w czerwcu tego roku, ale jest przedłużony do września. Zostało niedużo czasu. Czy będzie rozliczony w czasie czy nie? Jest to kolejne pytanie.

W jakim zakresie wyniki projektu zostaną zintegrowane z systemem, o którym przed chwilą mówiliśmy, czyli systemem PansaUTM? Dotyczy to części, o której mówimy, świadomych użytkowników przestrzeni powietrznej wykorzystujących drony. Jest to szalenie istotna, ważna rzecz. Jest to podnoszenie świadomości, podnoszenie wiedzy, żeby przez czyjaś niewiedzę drony nie znajdowały się tam, gdzie się nie powinny znaleźć.

Ale mamy też do czynienia z użytkownikami, którzy nie stosują się do przepisów, tak jak na drogach mamy kierowców, którzy się nie stosują do przepisów ruchu drogowego. Gdyby się stosowali, liczba wypadków spadłaby drastycznie. Są różnego rodzaju systemy, jak fotoradary, światła, itd, nie muszę ich tutaj wspominać. Teraz patrzymy, w jaki sposób możemy zwiększyć bezpieczeństwo w obszarach podwyższonego ruchu, nie mówię, że na całym polskim niebie, zrozumiałe jest, że dzisiaj jest to technicznie niemożliwe, ale w obszarach podwyższonego ruchu, czyli w strefach podejścia lotnisk kontrolowanych, oczywiście na terenie lotniska, całej infrastruktury krytycznej, chociażby Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, co jest szalenie ważne, zwłaszcza dla nas dzisiaj, można powiedzieć, jako państwa frontowego.

Jest pytanie, jakie są dzisiaj możliwości identyfikacji. Państwo na pewno rozważacie takie systemy, analizujecie ich możliwości. Jakie są możliwości identyfikacji takich systemów à propos identyfikacji rozdzielczości systemów tylko do identyfikacji zagrożenia przez drony? Wiem, że w tej chwili na niektórych lotniskach montowane są chociażby radary wykrywające ptaki. Ptak z założenia ma mniej więcej wielkość drona. Taki radar jest chyba na lotnisku w Modlinie. Nie mówię, że jest to radar antydronowy, w sensie radar identyfikujący, ale możliwości identyfikacji małych obiektów w obszarze w pewnym sensie poza strefą odpowiedzialności lotniska technicznie zaczynają być coraz bar-

dziej realne, coraz bardziej możliwe. Wiąże się z tym kolejne pytanie. Jaka przestrzeń jest w obszarze odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem? Z całym szacunkiem podchodzę tutaj do wszystkich informacji, które mówią, że chociażby na Lotnisku Chopina albo na głównych lotniskach, tak jak pan prezes wspomniał, montowane są systemy antydronowe, ale lotnisko odpowiada za jakiś obszar. Poza tym obszarem to nie jest jego strefa odpowiedzialności, w związku z czym jak najbardziej ważne jest, żeby w obszarze odpowiedzialności danego lotniska nie odbywały się nieautoryzowane loty dronów. Takie systemy, już nie pamiętam, czy to pan prezes, czy to pani prezes wspomniała, są drogie. Myślę, że tutaj jako parlamentarzyści jesteśmy w stanie zrozumieć, że bezpieczeństwo ma swoją cenę. Jeżeli nie teraz, to w przyszłości możemy przewidzieć, żeby lotniska miały możliwości zakupu, zaopatrzenia się w taki system. Nikt tutaj nie neguje, że jest on istotny, zwłaszcza w sytuacjach, kiedy ruch będzie większy.

Ale co z pozostałą przestrzenią, która jest monitorowana przez Agencję, czyli tam, gdzie należy separować ruch w przestrzeni i w czasie lotów według przepisów IFR? W związku z tym czy techniczne możliwości oprócz sokolego wzroku pilota i procedur, które jak ostatnio widzieliśmy, pojawiały się nawet w komunikatach Pansy, że tak, potwierdzamy zdarzenie, itd, itd... Zdarzeń z udziałem dronów w ostatnich latach, jak wynika z pisma, które otrzymaliśmy od Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, zgłoszonych było 521. Jest to jakaś skala. Tyle było w ciągu siedmiu lat. Oczywiście nie mówimy, w jakich obszarach, ale ogólnie mówi nam to o skali.

Wszystkim nam zależy na bezpieczeństwie załóg, sprawnym działaniu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bezpieczeństwie na lotnisku. Ale właśnie gdzie jest możliwość, zamiast zestrzeliwania dronów, czyli ich przechwytywania, rozumiemy jaka jest to duża odpowiedzialność, wprowadzenia ich identyfikacji, chociażby traktując drony trochę jako ptaki, trochę jako małe obiekty? O jednym musimy pamiętać, że ptak ma prawo latać, ptaki były tutaj wcześniej przed nami, mają prawo latać wszędzie, mają swoje cele, natomiast operatorzy wykorzystujący drony nieodpowiedzialnie albo świadomie chcący wprowadzić zagrożenie stanowią właśnie zagrożenie, nad którym powinniśmy się pochylić.

W tej chwili chyba nie ma z nami pana ministra, ale pan minister czy też pan prezes wspomniał, że nie każde lotnisko może sobie na to pozwolić. Niemniej większość lotnisk, przynajmniej duża część, jest zarządzana przez przedsiębiorstwo porty lotnicze, a w zasadzie w tej chwili chyba przez CPK. PPL weszły w skład CPK. W związku z tym w dużej mierze jest to budżet państwa. A więc jeżeli ktoś mówi, że nie ma pieniędzy na to, żeby wstawić system antydronowy, dlatego że jest to odpowiedzialność lotniska, tylko lotniska na to nie stać, a jednocześnie lotniskiem zarządza lub współzarządza, to powinien brać odpowiedzialność również za to, żeby środki się znalazły.

I ostatnie pytanie. Było pytanie dotyczące strefy odpowiedzialności. Bardzo proszę zarówno Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, jak i pana przewodniczącego Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych, dziękując jednocześnie za odpowiedź na poprzednio postawione pytania, o odpowiedź, ile zdarzeń z dronami miało miejsce w strefie odpowiedzialności lotniska. To też jest dosyć istotna odpowiedź. Oczywiście musimy przewidywać to, co będzie, to, że może dojść do takiej sytuacji, ale ile ze zgłoszonych pięciuset iluś zdarzeń miało miejsce w strefie odpowiedzialności zarządzającego lotniskiem. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Pan poseł Suchoń. Proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polsk2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Pan poseł Lasek zadał bardzo wiele pytań, które istniały też na mojej liście.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo przepraszam.

Poseł Mirosław Suchoń (Polsk2050):

To bardzo dobrze. Były bardzo merytoryczne. Bardzo dziękuję za te pytania. Chciałbym jeszcze dopytać o pewne rzeczy. Po pierwsze, zarządcy lotnisk, jak wynika także

z pewnych informacji, do których dotarły media, twierdzą, że według obowiązujących przepisów niemożliwe jest pozyskanie przez nich wiedzy na temat wzajemnego wpływu systemów antydronowych i systemów wykorzystywanych w lotnictwie cywilnym. Tutaj wiedzę ma PAŻP. W związku z tym jest pytanie, czy były jakieś konsultacje, pytania ze strony przedstawicieli lotnisk, zarządców lotnisk w sprawie tego, czy mogą skorzystać ewentualnie z owej wiedzy.

Pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego mówił na naszym poprzednim spotkaniu o testach, ale znowu okazuje się, że lotniska w Polsce nic nie wiedzą o testach. Rzeczywiście gdzieś była mowa o lotnisku Chopina i to też pewnie dzięki posiedzeniu Komisji lotnisko oficjalnie ogłosiło, że będzie wprowadzona taka procedura. Jeżeli jednak w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego była taka wiedza, jest pytanie, czy nie pomyśleli państwo o scenariuszu do realizacji, żeby jednak zaprosić na testy przedstawicieli zarządców innych lotnisk z całej Polski, co pewnie pozytywnie wpłynęłoby też na ich wiedzę i operacyjność w tej sprawie.

Chciałbym także prosić o informację, ale pana ministra nie ma. PPL, tak jak już poseł Lasek mówił, ma udziały w większości polskich lotnisk. W związku z tym jest pytanie, dlaczego de facto nic tutaj nie zrobiono od strony właścicielskiej.

Jeszcze jedno pytanie w kwestii finansowania tego typu... Są polskie systemy dronowe. Być może należałoby... Pewnie byłoby to bardziej korzystne, gdyby systemy na lotniskach były spójne, gdyby zapewniały jakąś komunikację między sobą, podpięcie do systemu Pansa. W związku z tym jest pytanie, czy tutaj były rozważane kwestie jakiegoś finansowania badań w sposób centralny, żeby nawet wskazać, wybrać w jakimś postępowaniu urządzenie, które zapewniałoby spójność także na terenie państwa, żeby nie było tak, że każde lotnisko ma jakieś swoje rozwiązanie, co powoduje, że problemy z podłączeniem i wzajemnym komunikowaniem są jeszcze bardziej wyolbrzymiane. Na ten momencie dziękuję bardzo. Będę słuchał, tylko na chwileczkę muszę opuścić salę, ale wrócę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Jeszcze króciutko. Mam wrażenie, że jednak w Polsce powinna być instytucja, która koordynuje to od początku do końca, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo na polskim niebie. Ostatnie serie incydentów pokazują, że pozostawienie tego tylko lotniskom, które kupią bądź też nie kupią, które mają pieniądze i środki, ale też odpowiednie zasoby ludzkie, a do tego jeszcze odpowiednie prawo, które będzie im na to zezwalało, jest niewystarczające. Odpowiedzialności za to nie powinniśmy zrzucać na same lotniska. Wydaje się, że jednak polski rząd powinien w dużej mierze się w to zaangażować.

Usłyszeliśmy, że w przygotowaniu jest projekt ustawy, który na razie jest w konsultacjach. Rozumiem, że jak jest w konsultacjach, to jest nikła szansa na to, żeby się to pojawiło i zostało przegłosowane do lipca, czyli do ostatniego posiedzenia Sejmu w tej kadencji. Jeżeli się to nie stanie, to znowu będziemy czekać kolejne kilka miesięcy, a jednak trzeba by było systemowo wszystko opisać, łącznie z finansowaniem, ze źródłami finansowania, co jest szalenie istotne, dlatego że jedno to ludzie, a drugie to finansowanie. Takich przypadków mamy więcej.

Usłyszałem jeszcze, chyba pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego zwrócił uwagę, że jednak Komisja Europejska, jak zrozumiałem, nie daje zgody, nie akceptuje zakupów, a przynajmniej nie z pieniędzy Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Jest pytanie, czy w ogóle ktokolwiek wystąpił do Komisji Europejskiej na piśmie z mocnym uzasadnieniem. Jednak jesteśmy państwem frontowym. Wydaje mi się, że Komisja Europejska, tym bardziej, że PAŻP przecież kupował różnego rodzaju systemy, radary, jednak wyraził na to zgodę. Przerzucanie się odpowiedzialnością chyba tutaj nie wystarczy. A więc jest pytanie, czy była jakaś skuteczna forma komunikowania się, czy ktokolwiek rozmawiał, czy była jakakolwiek odpowiedź na piśmie ze strony Komisji Europejskiej. Aż mi się nie chce wierzyć, że Komisja Europejska blokowałaby to, żeby instytucja, która jednak odpowiada za bezpieczeństwo na polskim niebie, miała to zakupić.

Jeżeli państwo pozwolicie, teraz już oddamy państwu głos. Bardzo proszę. Kto z państwa pierwszy? Pan prezes, pani prezes? Bardzo proszę.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, może najpierw ja. Pana prezesa, jak też przedstawicieli PPL, poproszę o uzupełnienie mojej wypowiedzi.

Odpowiadając na pierwszy pakiet pytań, jeżeli chodzi o aplikację, która w chwili obecnej umożliwia obsługę, współpracuje z systemem PansaUTM, prowadzone są bardzo intensywnie prace. Praktycznie już rok, chociaż może niecały rok pracujemy nad systemem. Prace są prowadzone. W zasadzie jesteśmy w połowie drogi, żeby zaktualizować system PansaUTM do obowiązujących przepisów prawa, jak również zaktualizować aplikację droneradar.

Posel Maciej Lasek (KO):

Pani prezes, co znaczy w połowie drogi? Chodzi mi o jakąś perspektywę czasową.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Aplikację powinniśmy zaktualizować do końca bieżącego roku, tylko proszę mnie później nie łapać za słowa. Powtarzam, że chodzi o aplikację, natomiast jeżeli chodzi o system, mamy umowę. Działamy zgodnie z umową, jesteśmy w terminach, w harmonogramach. To było to pytanie.

Jeżeli chodzi o POPC, faktycznie były przedłużane terminy. Zakończymy projekt do końca tego roku. Mieścimy się w terminie. Nie ma zagrożenia, że nie zostanie on sfinalizowany. Jest to grudzień 2023 r.

Jeżeli chodzi o współpracę, może poproszę o uzupełnienie. Zasygnalizowałam, że w chwili obecnej współpraca jest bardzo, bardzo mocna, nie tylko i wyłącznie z PPL. Również Port Balice w Krakowie rozpoczął prace nad testowaniem systemu. Tak jak wspomniałam, funkcjonuje zespół. Zostaną przydzielone role w procesie. Pamiętajmy, że systemy mają swoje możliwości technologiczne. Będziemy badać owe możliwości technologiczne, tak jak wspomniałam, nie tylko w zakresie lotniska, ale również na podejściach, czyli tak naprawdę na krytycznych kierunkach. Będziemy sprawdzać, jakie są zasięgi, jakie są możliwości w danym otoczeniu. Pamiętajmy, że systemy antydronowe mają również bardzo dużo uwarunkowań geograficznych, lokalizacyjnych, infrastrukturalnych, terenowych. Musimy to zweryfikować. Jesteśmy na tym etapie. Mamy porozumienie w tym obszarze. Będziemy się starali, żeby jak największe zasięgi były weryfikowane tak naprawdę zarówno w jednym, jak i w drugim miejscu. Jak wspomniałam i jak pan prezes Samson powiedział na początku, takie zasady i takie założenia funkcjonują w innych krajach europejskich. Nie odbiegamy od owych zasad i przepisów.

Posel Maciej Lasek (KO):

Pani prezes, przepraszam bardzo, później będę zapominał, a nie chcę, żeby to wyglądało nieładnie. Chciałbym tylko spytać. Pani prezes powiedziała, że będziemy badać, będziemy wdrażać. Znowu chodzi mi o jakiś harmonogram albo jakiś czas, ramy czasowe. Kiedy to będzie skończone? Na jakim etapie jesteśmy? Jeżeli jest to sprawa z gatunku informacji niejawnych, to oczywiście niepotrzebne nam są pełne informacje.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Jasne.

Posel Maciej Lasek (KO):

Słuchając literalnie pani wypowiedzi, można było odnieść wrażenie, że jesteśmy na początku bądź po podpisaniu porozumień.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Oczywiście. W takim razie może pozwolę sobie przekazać głos, dlatego że mamy tu jeden wspólny głos, żeby poznać szczegóły operacyjne w zakresie naszej współpracy, w zakresie tego, w jaki sposób PAŻP będzie w tym uczestniczył, a jakie działania robi Port. Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, przekażę głos.

Zastępca dyrektora lotniska, dyrektor Biura Operacyjnego Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie Michał Witkowski:

Szanowni państwo, dzień dobry. Michał Witkowski. Zastępca dyrektora lotniska Chopina, dyrektor operacyjny.

Może odniosę się troszeczkę szerzej, dlatego że padło sporo pytań. Oczywiście nie mogę wypowiadać się autorytatywnie w zakresie wszystkich portów lotniczych, łącznie z portami regionalnymi, ponieważ nie posiadam takiego upoważnienia, natomiast jak najbardziej współpracujemy także z portami regionalnymi oraz z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, dlatego że problem, zagadnienie jest wspólne.

Może, żeby uporządkować, co zrobiliśmy, jaka w ogóle jest strategia, skąd pomysł, a także może, żeby naświetlić, żeby jasno to zabrzmiało, powiem, że to nie jest tak, że pan przewodniczący zwołał posiedzenie podkomisji i nagle wszyscy wzięli się do roboty, dlatego że było zdarzenie. To nie tak. Zresztą w rękach pana przewodniczącego zostawię zdjęcia z lotniska Chopina, z incydentu, który miał miejsce w roku 2020, żeby poznał pan skalę problemu. Jest to na ręce pana przewodniczącego, a nie do informacji publicznej, nie do biegania z tym gdziekolwiek. Jeżeli tak, to w mojej obecności, żebym mógł to skomentować.

Po pierwsze, historycznie – co wykonaliśmy? Kwiecień 2021 r. Służby państwowe poprosiły providerów, jeżeli chodzi o testy antydronowe, żeby przedstawili swoje produkty, żebyśmy mogli je przetestować. Ogólnie mówię o systemach antydronowych szeroko pojętych, czyli CUAS Counter-Strike Unmanned Aircraft System na poligonie w Ustce. Takie testy się odbyły, zostały poddane fachowej ocenie przez przedstawicieli służb. Tu niestety co do wyników testów, muszę zamilknąć z uwagi na to, że posiedzenie ma taki, a nie inny charakter. To po pierwsze. W testach brał udział ówczesnie wyznaczony przez pana prezesa Wojterę zastępcą dyrektora do spraw technicznych, przyglądał się testom. Mamy również swoją ocenę działalności systemów. Był to rok 2021.

Następnie, po wstępnej ocenie oraz po wydaniu bodajże w roku 2019 wytycznych przez prezesa urzędu, były wytyczne dla lotnisk, co trzeba zrobić i jak się przygotować, było to wczesne działanie, prezes przedsiębiorstwa i dyrektor biura ochrony byli z wizytą w Izraelu. Celem było zapoznanie się z działaniem jednego z izraelskich systemów, który jest dedykowany dla lotnisk. Cena imponująca, możliwości również imponujące. Jesteśmy w posiadaniu prezentacji, ale materiały można znaleźć także w internecie, a więc nie jest to już informacja niejawna. Są one doskonale znane i rozpowszechnione na YouTube.

Przyjęliśmy strategię, którą na roboczo nazwałem z angielskiego WIN. Jest to W jak wykrycie, I jak identyfikacja i N jak neutralizacja. Z tym ostatnim oczywiście mamy ogromny problem, dlatego że nie ma przepisów prawnych, co już państwo podkreślili. W przepisach prawa troszeczkę brakuje mi niestety Służby Ochrony Lotniska, z uwagi na to, że zanim na moje lotnisko potencjalnie przyjedzie policja, strażnik graniczny, który jest na miejscu, pojawia się pierwsza bariera, zaporą. Oczywiście mogą dać takie urządzenie na pokład radiowozu Służby Ochrony Lotniska, natomiast w tej chwili jest to ryzyko operatora. Rozmawiałem również z funkcjonariuszami Służby Ochrony Państwa, z którymi współpracujemy na co dzień przy obsłudze najważniejszych osób w państwie, jak oni by do tego podeszli, jak podeszłaby do tego policja. Konkluzji również nie mogę ujawnić w takim trybie, natomiast powiedziałbym delikatnie, że są obszary do poprawy. I trzeba to zrobić natychmiast. Panowie posłowie, apeluję o to, żebyśmy jak najszybciej to wdrożyli. Jeżeli brakuje Służby Ochrony Lotniska, apeluję, żeby wnieść to poprawką poselską. Jest to mój apel do państwa – żebyśmy mogli razem osiągnąć strategię WIN. Jest to kolejna rzecz.

Jeżeli chodzi o funkcjonujące na bieżąco porozumienia z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, odniosę się do słów o odpowiedzialności. Oczywiście odpowiedzialność zarządzającego lotniskiem Chopina i innymi lotniskami jest określona w certyfikacie. Wynika z przepisów ustawy Prawo lotnicze, aktów wykonawczych, rozporządzenia 139 Komisji Europejskiej, która wyraźnie określa rejon odpowiedzialności, który jest określony certyfikatem. W przypadku Lotniska Chopina jest to 800 ha otoczonych siatką, przy czym oczywiście należy pamiętać, że mamy jeszcze coś takiego jak otoczenie lotniska. Na otoczenie lotniska nie możemy zamykać oczu. Mamy tzw. zespół, tak zwany safety surrouding team, który zajmuje się zagrożeniami w najbliższym otoczeniu. Między innymi chodzi o przeszkody lotnicze, ptaki, żerowiska. Wszystko, co lata, jest w naszym zainteresowaniu. Tutaj absolutnie zarządzający lotniskiem nie spycha żadnej odpowiedzialności ani na PAŻP, ani na wojsko, ani na policję, tylko działamy wspólnie.

Wczoraj pan prezes Wojtera powołał... Zespół Ochrony Lotniska- zgodnie z wymogami ustawy – zbiera się raz na kwartał. Niestety też jest tajny, ale mogę oczywiście powiedzieć, że zgodnie z ustawowymi zapisami, wypowiedzieli się przedstawiciele ABW, wypowiedział się lokalny komendant Straży Granicznej z naszego lotniska, wypowiedział się również pan komendant komisariatu policji. Konkluzje, jeżeli będzie taka potrzeba, w odpowiednim trybie oczywiście także możemy państwu przekazać.

Co do naszej bieżącej współpracy oraz pomysłu na to, jak zabezpieczyć, pan poseł Lasek na ostatnim posiedzeniu podkomisji bardzo dobrze to określił, że w lotnictwie posługujemy się analizą ryzyka. Generalnie musimy patrzeć na to, jakie jest ryzyko. Ryzyko, drodzy państwo, jest oczywiste, zawsze jest większe niż zero. Nie ma takich zdarzeń, które byłyby na poziomie zerowym. W tej chwili ryzyko, jeżeli chodzi o lotnisko Chopina oraz nasze lotniska, którymi zarządzamy, ponieważ jest to nie tylko lotnisko Chopina, oceniamy na poziomie umiarkowanym. Jest to kolor żółty, nie jest to kolor zielony, a więc ryzyko niskie. Niskie jest oczywiście do pewnego stopnia, natomiast z naszej analizy, która była robiona na początku, bodajże w roku 2014 czy 2015, powiem szczerze, na tamten czas wiedzy niewiele wynikało. Na prośbę urzędu, w ramach spotkań Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, przedstawiciel Ministerstwa Infrastruktury poprosił o jej zaktualizowanie poprzez przesłanie. Pan prezes również dostał takie informacje.

Zacytuje: „W przypadku stwierdzenia zwiększonej liczby nieautoryzowanej obecności BSP w pobliżu lotniska należy rozważyć zastosowanie dostępnych na rynku systemów przeciwdziałających ryzyku ze strony BSP, mając na względzie, że zakres oddziaływania takich systemów jest ograniczony. Zdarzenia występujące poza lotniskiem nadal pozostają najpewniej poza zasięgiem oddziaływania systemów antydronowych”. Po to, żeby to zbadać – każde lotnisko jest nieco inne – doszliśmy do porozumienia z panią prezes PAŻP, że jednak najsłabszym elementem ogniwa bezpieczeństwa w zakresie lotniczym, w zakresie współpracy na styku PAŻP, policja, wszystkie systemy, które znamy, jest podejście do lądowania oraz ochrona drogi startowej, tam gdzie samolot ma największą prędkość, gdzie zdarzenie zapewne przyniosłoby skutki uszkodzenia technicznego statku powietrznego w najlepszym wypadku, a pokatastrofalne w najgorszym przypadku.

W związku z tym postanowiliśmy, że zaprosimy do współpracy różne firmy. Na pierwszy ogień poszła firma APS. To nie jest przetarg, żebyście państwo tego nie pomylili. W tej chwili mówię z mojej strony. Na razie jest to kwestia, nazwijmy to, WKR, czyli konsultacji rynkowych, rozeznania rynku, dialogu technicznego z firmami, dlatego że nie tylko firma APS będzie brała w tym udział. A więc na pierwszy ogień idzie firma APS. Oczywiście warunek jest jeden. Po to, żebym cokolwiek podpisał z pełną odpowiedzialnością, żeby to mogło zacząć funkcjonować, a 6 czerwca firma przychodzi do nas, zresztą po raz kolejny, już na rozpoznanie, gdzie postawić system, muszę zrobić dwie rzeczy. Muszę się upewnić, że tak jak powiedział pan prezes, nie będzie to miało wpływu na systemy, na lotnicze urządzenia naziemne, na systemy nawigacyjne, między innymi również na system ILS, żeby nie wprowadzić dodatkowego innego zagrożenia dla statku powietrznego, dlatego że nie chodzi o to, żeby dodawać kolejne elementy, tylko o to, żeby to zbadać. Firma zapewnia nas, że działa to na lotnisku Stavanger. Rzeczywiście mam prezentację, zobaczyłem zdjęcia. W porządku, natomiast na pewno będziemy potrzebowali stwierdzić, czy system nie zakłóca również statku powietrznego. Tutaj prawdopodobnie będziemy zwracać się do ministra obrony narodowej w celu współpracy i wykorzystania przystosowanego również do operacji cywilnych statku Bryza, dlatego że statek, którym dysponuje pani prezes, popularnie zwany „Papugą”, Beechcraft do pomiarów, w tej chwili jest na pracach. W związku z powyższym jest niedostępny, a zależy nam na czasie. Jest to pierwsza rzecz.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Przepraszam, słyszałem, że są plany zakupu drugiego samolotu. Czy będzie to taki sam samolot czy troszeczkę innego typu? Taki sam. Udało się przeforsować, żeby były dwa dokładnie takie same. Gratuluję.

Zastępca dyrektora lotniska, dyrektor Biura Operacyjnego Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie Michał Witkowski:

Po to, żeby to podnieść, idziemy w tym kierunku. Naszym planem w ogólnym zarysie, bez szczegółów jest wykrywanie obiektów typu *LowSlowSmall* w bezpośrednim sąsiedztwie lotniska.

Kwestia finansowania jest to bardzo delikatny temat. Wiemy, że systemy te są drogie. Zakładam, że producenci zgłosili się do wszystkich lotnisk. Do naszego lotniska zgłosili się licznie – nie jednego, tylko kilku, oferując różnego rodzaju usługi. Absolutnie nie jest to kwestia dogadana wcześniej pod potrzeby podkomisji, ale tak się stało, że razem z CPK, dokładnie z komitetem podprogramu lotniskowego jakieś kilka miesięcy temu wybraliśmy kilka projektów, które chcielibyśmy zrealizować jako poligon przed powstaniem CPK, żeby CPK jako greenfield airport mogło dostać nieco lepiej przygotowany teren niż lotnisko Chopina, które ma już swoje lata i generalnie raczej do najnowocześniejszych nie należy. Chcielibyśmy, żeby CPK miało możliwość zaprojektowania lotniska w sposób dużo lepszy, w sposób bardziej nowoczesny niż to, co mamy w tej chwili. CPK w sposób przeze mnie nieokreślony z dużym prawdopodobieństwem będzie partycypować kosztowo w trzech projektach. Jeden to między innymi właśnie system antydronowy. Jesteśmy po spotkaniu komitetu podprogramu. W związku z powyższym przechodzimy już na kolejny etap, czyli na etap przetargu, aczkolwiek zakup samego sprzętu w ramach projektu pewnie jeszcze chwilę potrwa. Dlatego, żeby na to nie czekać, podjęliśmy takie działania. Obecnie są one realizowane.

Prezes urzędu, pan Piotr Samson proponował nam pomoc. Bardzo szybko po drugim zdarzeniu wydał stosowne polecenia, żebyśmy otrzymali do testów urządzenia, które są w posiadaniu Departamentu Statków Bezzałogowych Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Zgodnie z przepisami oraz całą ścieżką systemu PansaUTM w nocy z wtorku na środę wspólnie z panem dyrektorem Szymańskim i ode mnie z dyrektorem ochrony Kamilem Brachą praktycznie do rana braliśmy udział w testach, żeby zobaczyć, jak system działa i jak nam może pomóc.

Tutaj znowu chciałbym się odnieść historycznie. Śmiem twierdzić, że w tym momencie incydent z dronem, który mieliśmy wcześniej – zobaczą to państwo na zdjęciu w 2020 r. – byłby niemożliwy z uwagi na to, że wszystkie wyprodukowane drony fabrycznie mówimy o dronach czy to do użytku komercyjnego, czy to w kategorii A1, A2, operator mają już w sobie zaszyte strefy zakazu. Nawet nie urząd, nie państwo czy nie ktokolwiek inny, tylko producent mówi „nie” na lotnisku. Jestem przykładem takiego droniarza. Próbowalem wlecieć, ale okazało się, że pomimo zgody PAŻP, pomimo zgody mojego dyżurnego jeszcze uzupełniałem ubezpieczenie, gdyż okazało się, że nie mam i musiałem uzupełnić, system zadziałał właściwie. Mój własny dron nie dopuścił mnie do polatania sobie w nocy i zrobienia zdjęć świateł podejścia razem z moim kolegą odpowiedzialnym za światła, z uwagi na to, że po prostu był zaszyty, nie był na białej liście. Miałem przekonanie, że jest, dlatego że kiedyś był zgłaszany, ale po zmianie pracy okazało się, że koledzy słusznie zabrali mnie z białej listy, w związku z czym nie mogłem polecieć. Jest to obiektywny dowód. Na własnym przykładzie jako operator dronowy mówię, że system działa, ale działa tylko i wyłącznie w stosunku do tych urządzeń, które są zarejestrowane, których operator jest przeszkolony, kupione są w legalny sposób, nie są samoróbkami, nie są modelami latającymi zrobionymi metodą chałupniczą. Oczywiście w internecie znajdziemy – w internecie można znaleźć wszystko – sposoby na to, żeby skutecznie zdjąć sobie zabezpieczenie, chociaż wymaga to naprawdę sporych umiejętności i grozi uszkodzeniem software`u, czego nie polecamy robić użytkownikom dronowym.

Wręcz przeciwnie, dzięki temu, co na początku robił Urząd Lotnictwa Cywilnego, dzięki kampanii „lataj z głową bezzałogowo”, która już lata temu była prowadzona, a w tej chwili jest powtarzana i super... Edukacja jest u podstaw naszego bezpieczeństwa. Nic innego niż edukacja na chwilę obecną w pierwszym rzucie nam tutaj nie pomoże, aczkolwiek jak mówię, podjęliśmy decyzję, pan prezes Wojtera podjął decyzję o natychmiastowym zakupie po to, żeby pomóc między innymi Agencji.

Jest jeszcze jedna sprawa. Dlaczego akurat lotnisko Chopina, dlaczego akurat tak? Szanowni państwo, jak już ustaliliśmy i jak powiedział też pan poseł Maciej Lasek, nie

jest możliwe i nigdy nie będzie możliwe, przynajmniej na razie technologicznie z mojego doświadczenia tego nie widzę, żeby cały kraj pokryć siecią radarów czy cały kraj pokryć siecią jakichś innych urządzeń, które dla urządzeń *LowSlowSmall* monitorowałyby powierzchnię, dlatego że koszty byłyby gigantyczne. Nie znam kraju, w którym zostało to zrobione, być może poza Koreą Północną, gdzie drony się nie przemieszczają, ale zostawmy skrajności. Chcemy chronić podejścia wspólnie z PAŻP. Dlaczego wspólnie? PAŻP nie ma gruntów ani działek, na których mógłby posadzić dodatkowe radary, a posadzenie jakiegokolwiek urządzenia emitującego, zakłócającego w pobliżu radaru, SMR czy jakiegokolwiek innego radaru, moim zdaniem, chociaż nie jestem technikiem z PAŻP, wiąże się ze sporym ryzykiem. Jeżeli firma APS, kolejna inna firma nie chce wymieniać kolejnych nazw, ponieważ nie jest to reklamowanie produktu... Generalnie jeżeli firmy, które ustawiły się w kolejce, udowodnią, że jest to skuteczne w sposób bezpieczny, to natychmiast takie urządzenie stanie, ale jak na razie mówimy tutaj tylko i wyłącznie o Lotnisku Chopina. Dokładnie mówimy także o Krakowie, natomiast ja wypowiadam się za lotniska, które w tym momencie należą do grupy kapitałowej PPL S.A., gdyż mamy w nich udziały.

A więc generalnie podsumowując, działamy wspólnie i w porozumieniu – tutaj nie ma innego wyjścia – żeby naprawić system. Dla nas krytyczne rzeczywiście są okolice lotniska. Dla mnie samego lotnisko to moja totalna odpowiedzialność. Jest to teren ogrodzony siatką plus tereny przyległe, których jestem właścicielem i muszę je chronić na wszelkie możliwe sposoby. Wyszliśmy natomiast z propozycją. Pani prezes również uczestniczyła we wczorajszym posiedzeniu Zespołu Ochrony Lotniska. Wszystkie ustalenia pozostają w mocy. Myślę, że jest to dobry prognostyk na jeszcze lepszą współpracę, a jeżeli system naprawdę uda nam się dopiąć, stworzyć, sfinansować w odpowiedni sposób, to myślę, że będzie to drugi, kolejny sukces po systemie PansaUTM, który jak wszyscy wiemy, jest sukcesem. Nie będziemy o tym dyskutować.

Jeżeli są jeszcze jakieś pytania do Portów Lotniczych albo jeżeli pan prezes chciałby skomentować, poproszę o wypowiedź. Dziękuję.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Chciałbym tylko odnieść się do pytania posła Suchonia, czy możemy zaprosić zarządców innych portów. Myślę, że tak, natomiast my jako urząd od razu zrobiliśmy dwa spotkania dedykowane portom lotniczym, żeby jeszcze potwierdziły nam weryfikację swoich analiz bezpieczeństwa. A więc porty są ze sobą w kontakcie. Jak najbardziej to wspieramy. Dwa porty, świadomie na poprzednim posiedzeniu podkomisji nie mówiłem, które to są porty, powiedziałem, że są dwa porty, ale teraz już wiemy, że mówimy o porcie Chopin i o porcie Kraków, są w procesie testowania systemów. Myślę, że jeżeli inne porty będą zainteresowane, to nie ma przeszkód, żeby się przyłączyły i zobaczyły, jak testy będą wyglądać.

Świadomie również podejmujemy decyzję, że w obu portach będą testowane różne systemy. Oczywiście jest logika w tym, żeby zakupić jeden system, dlatego że wtedy może być niższa cena, natomiast chcielibyśmy spróbować, sprawdzić kilka systemów. Mamy dwa porty, które wyszły z inicjatywą. W związku z tym nie będę mówił, o jaki system chodzi w Krakowie. Nie będzie to systemem firmy APS. Firma APS będzie testowana w Warszawie, natomiast w Krakowie będzie testowany inny system. Potem zobaczymy, jak te systemy są efektywne. Nie będziemy ukrywać, że istotna będzie tutaj również kwestia kosztowa. Jak już mówiłem, nie chcemy mówić więcej, dlatego że to także może mieć wpływ na kwestie handlowe, bezpieczeństwa, itd, natomiast oczywiście z punktu widzenia efektywności kosztowej będziemy chcieli, żeby nie wydawać pieniędzy na jakąś bardzo dużą skalę, tylko na to, co naprawdę jest niezbędne, możliwe, bezpieczne. Jeżeli chodzi o szacunki kosztowe, z informacji, które otrzymaliśmy, wynika, że kwestia kosztów to pewne spektrum. Niektóre firmy, to, jak mówimy, mercedesy, które są bardzo drogie, a niektóre firmy, niektóre systemy są tańsze. Chodzi o to, żeby znaleźć to, co realnie jest najbardziej efektywne, najlepsze, a jednocześnie mieć na względzie aspekt kosztowy.

Podsumowując, porty są świadome tego, że testujemy systemy. W momencie kiedy już będą ustalone konkretne daty, dlatego że ustalenie dat musimy zsynchronizować również z dostępnością samolotu wojskowego Bryza, dlatego że „Papuga” jest niedo-

stępna, jako Urząd Lotnictwa Cywilnego również będziemy tam fizycznie obecni, żeby to zobaczyć. Mamy także doświadczenia kolegów z Norwegii, kiedy koledzy z Norwegii testowali u siebie systemy. Był to bardzo złożony proces, dlatego że chodziło o to, żeby spojrzeć na to ze wszystkich punktów widzenia. Niemniej jesteśmy w procesie. Tak jak powiedział dyrektor Michał, termin na lotnisku Chopina już jest chyba ustalony, Kraków nam jeszcze nie potwierdził. 6 czerwca to już realnie przyszły tydzień. W związku z tym będzie to robione na dniach.

Chciałbym odnieść się do jeszcze jednej kwestii, to znaczy do wystąpienia do Komisji Europejskiej à propos kwestii finansowania. Rozpoczęliśmy, w tym momencie jesteśmy w procesie składania planów finansowych PAŻP. Działa to w ten sposób, że to władza lotnicza występuje do Komisji Europejskiej z tzw. planami pięcioletnimi. Pokazujemy, jakie będą koszty pięcioletnie związane z inwestycjami, itd. W związku z tym my to składamy. Jesteśmy również w dialogu z Komisją Europejską, dlatego że niezależnie od systemu dronowego mamy wiele innych rzeczy związanych ze specyfiką tego, że jesteśmy krajem frontowym. To, że jesteśmy krajem frontowym, bardzo uderza w finanse PAŻP. Przekonujemy, próbujemy przekonać Komisję, żeby spojrzała w trochę w inny sposób, natomiast do chwili obecnej, przynajmniej na chwilę obecną Komisja jest bardzo sztywna.

Pisma, jeżeli chodzi o system dronowy, były wysłane, natomiast jest jeszcze ciekawostka. Krajem, który był najbardziej aktywny w stosunku do Komisji, jeżeli chodzi o systemy antydronowe, możliwość finansowania systemów antydronowych ze środków agencji żeglugi powietrznej były Niemcy. Niemcy generalnie miały koncepcję, chciały wystąpić o to, że chcieliby sfinansować to na wszystkich lotniskach. Komisja państwu niemieckiemu i jednocześnie wszystkim państwom, dlatego że to dotyczy nie tylko Niemiec, ale na wniosek niemiecki jednoznacznie odpowiedziała „nie”. Systemy służące kwestii detekcji dronów nie mogą być finansowane przez służby żeglugi powietrznej. Rozmawiałem też z Polakami z Niemiec. Koledzy z Niemiec mówią: „no to musimy wymyślić coś innego”. Wydawałoby się, że państwo niemieckie tak dobrze żyje z Komisją Europejską, a Komisja Europejska powiedziała, że nie.

Tak jak mówię, jeżeli chodzi o testy, rozmowy, mamy spektrum kosztowe. Z naszego punktu widzenia szacujemy koszty. Nie mogę teraz mówić, ale mamy wstępne oferty. Wiemy, jakie są oferty między innymi dla Krakowa. Nie są to jakieś koszty, które nie byłyby do pokrycia przez duże porty lotnicze. Przez duże rozumiemy siedem dużych portów międzynarodowych w Polsce. Jest to do wykonania, już nie mówiąc o lotnisku Chopina, które ma największy potencjał. To tyle. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Chciałbym powiedzieć, że jeżeli chodzi o finansowanie, tak czy inaczej pieniądze muszą się znaleźć w budżecie. Biorąc pod uwagę, a jesteśmy tego świadkami dosyć często, w jaki sposób pieniądze są wydawane i na co – nie chcę już przytaczać, państwo zapewne wiecie, o czym mówię, wydaje się, że akurat gdzie, jak gdzie, ale na bezpieczeństwo po prostu nie powinno zabraknąć pieniędzy. Bezpieczeństwo kosztuje. Co do tego nikt nie ma żadnej wątpliwości, a więc akurat tutaj moglibyśmy bez problemu znaleźć źródła finansowania, które mogłyby zabezpieczyć system.

Jak rozumiem, żeby być precyzyjnym, panowie prezesie, pani prezes, system nie jest testowany, tylko będzie testowany, co oczywiście nas cieszy. Na dwóch lotniskach będzie testowany. Mamy nadzieję, że z sukcesem zostanie nie tylko przetestowany, ale też wdrożony.

Jest oczywiście pytanie o inne lotniska oraz o infrastrukturę krytyczną, o co już tutaj pytaliśmy. Nie musimy się przekonywać, nie musimy robić utajnionego posiedzenia, żeby powiedzieć, że jest to szalenie istotne i ważne, biorąc pod uwagę, co się dzieje za wschodnią granicą. A więc będziemy o to dopytywać.

Trzecia rzecz. Mam nadzieję, że Ministerstwo Infrastruktury słuchało tego, co pan dyrektor przed momentem mówił. Jako parlamentarzyści – mogę to powiedzieć, dlatego że jesteśmy przecież po rozmowach – wszyscy jesteśmy gotowi przegłosować zmiany w ustawie naprawdę bardzo szybko. Nie ma tutaj żadnych wątpliwości ani podziałów, jeżeli w jakiś sposób miałyby one państwu pomóc. Mówię też o lotniskach, o portach lotniczych. Oczywiście tak, jesteśmy w stanie to skrócić. Już na poprzednim posiedzeniu

apelowaliśmy, żeby skrócić ścieżkę legislacyjną. A więc skoro ministerstwo już rozpoczęło prace, to naprawdę będziemy pilnować, żeby zrobić to po prostu skutecznie i szybko. Mam nadzieję, że zmiany legislacyjne będą również dotyczyły finansowania. Natomiast nie zmienia to faktu, że jednak to Polska Agencja Żeglugi Powietrznej odpowiada za bezpieczeństwo na polskim niebie. Mamy nadzieję, że to wszystko, że decyzje, które państwo podejmujecie, będą skuteczne i nie doprowadzą, nie daj Boże, do sytuacji, która mogłaby zakończyć się tragedią.

Szanowni państwo, czy panowie posłowie mają jeszcze jakieś pytania?

Chcę poinformować, że stwierdzam kworum, dlatego że posłowie logowali się także poprzez system. A więc stwierdzam kworum.

Jednocześnie, jeżeli nie ma innych głosów, zamykam dyskusję.

Tak, już poprosiłem panią prezes, ale jeszcze raz mogę poprosić, jednocześnie uzupełniając o to, co przed momentem mówił pan dyrektor. Poproszę o przekazanie dokumentów do kancelarii tajnej. Posłowie chętnie się z tym zapoznają. Oczywiście nie wyobrażam sobie, żeby któryś z posłów biegał z jakimikolwiek dokumentami, jak pan dyrektor to nazwał. Tajne to tajne. Jeden z ministrów przekazał oklauzulowane dokumenty poza, ale to już jest inna dyskusja.

Posel Maciej Lasek (KO):

Do innej komisji.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, i pewnie do innych instytucji. Dobrze. Szanowni państwo, czekamy na dokumenty.

Jeżeli tylko wpłynie propozycja zmian legislacyjnych, od razu będziemy zwoływać posiedzenie podkomisji. Bardzo dziękuję.

Wyczerpaliśmy porządek dzienny posiedzenia podkomisji. Dziękuję państwu. Zamykam posiedzenie.