

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU LOTNICZEGO
(NR 6)
z dnia 21 kwietnia 2022 r.**

**Komisja
Infrastruktury**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 6)

21 kwietnia 2022 r.

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

– **informację na temat działań podejmowanych w sprawie rozwiązania konfliktu z kontrolerami ruchu lotniczego oraz przywrócenia pewności połączeń i bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.**

W posiedzeniu udział wzięli: **Andrzej Adamczyk** minister infrastruktury wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Anita Oleksiak** prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami, **Maciej Sosnowski** przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego wraz ze współpracownikami, **Wojciech Arszewski** prezes zarządu Forum Przewoźników Ekspresowych, **Joanna Wolf** country manager Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych, **Maciej Wilk** członek zarządu do spraw operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT.

W posiedzeniu udział wzięli pracownicy Kancelarii Sejmu: **Elżbieta Kessel**, **Kamil Basicki** – z sekretariatu Komisji w Biurze Komisji Sejmowych;

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dzień dobry, witam państwa bardzo serdecznie. Gdybym mógł państwa poprosić o zajęcie miejsc. Otwieram posiedzenie podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury. Witam panie posłanki i panów posłów. Pana posła Szczepańskiego również zapraszamy do stołu prezydialnego. Witam również zaproszonych gości. W szczególności witam pana ministra infrastruktury – pana Andrzeja Adamczyka, witam panią prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej – panią Anitę Oleksiak. Jednocześnie proszę przyjąć gratulacje, bo została pani nie tak dawno powołana. Mamy okazję po raz pierwszy rozmawiać. Witam pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – pana Piotra Samsona. Są z nami również przedstawiciele związków zawodowych – pan Maciej Sosnowski, przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego, dzień dobry, pan Fenrych Andrzej – wiceprzewodniczący tego samego związku oraz Aleksander Woźnicki, pani Anna Garwolińska-Kasprzak i Paweł Bylicki.

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

Szanowni państwo, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, zgodnie z przedstawionym porządkiem, będzie informacja ministra infrastruktury, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej na temat działań podejmowanych w sprawie rozwiązania konfliktu z kontrolerami ruchu lotniczego oraz przywrócenia pewności połączeń i bezpieczeństwa w ruchu lotniczym.

Szanowni państwo, za chwilę, w pierwszej kolejności, poproszę pana ministra Adamczyka o zabranie głosu, ale tytułem jeszcze wprowadzenia chcę państwu powiedzieć, że nie pierwszy raz przedstawiciele Komisji Infrastruktury spotykają się i rozmawiają na temat sytuacji w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Wielokrotnie rozmawialiśmy z poprzednim prezesem PAŻP-u, i muszę państwu powiedzieć, że kiedy za naszą wschodnią granicą toczy się wojna, odnoszę wrażenie i jestem nawet przekonany, że jest to skrajnie nieodpowiedzialne, aby toczył się jakikolwiek konflikt w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej z kontrolerami lotów. Mówię o tych, oczywiście, cywilnych. Nie ma z nami pana ministra Horały. Wielokrotnie tutaj był i uspokajał, że sytuacja zostanie zażegnana, że ten konflikt nigdy się nie rozszerzy. Pana ministra z nami nie ma, a ostatnie jego wypowiedzi, w których mówił, że będziemy zapraszać kontrolerów zza granicy, tylko dolewały oliwy do ognia. Mówię o tym dlatego, że też chciałbym, żeby przedstawiciele strony rządowej się w tej sprawie wypowiedzieli. Czy podtrzymują te słowa, czy nie, bo to jednak mówił przedstawiciel rządu. Następnie mówił, że tych cywilnych będą zastępować wojskowi. Po rozmowie z kontrolerami lotów, po pierwsze, wydaje się, że wojskowi kontrolerzy mają co robić, a po drugie – zagraniczni wcale nie byłoby tańsi. Oni by więcej kosztowali i, przede wszystkim, nie są do wzięcia z ulicy. Po trzecie, muszą zrobić, po prostu, odpowiednie kursy.

Mam chronologicznie wypisane to wszystko, co się działo przez ostatnie dwa lata, bo, szanowni państwo, ten konflikt trwa już dwa lata. Nie chcę teraz tego odczytywać, bo nie to jest teraz najważniejsze. Moglibyśmy tutaj z panami posłami długo na ten temat rozmawiać, ale ważne jest, co się wydarzy, bo polityka konfrontacji, która do tej pory była, po prostu się nie sprawdziła. W momencie, kiedy powinniśmy wszyscy czuć się bezpiecznie, i to nie chodzi tylko o wyjazdy majówkowe i wyjazdy wakacyjne, ale czuć się bezpiecznie, jeśli chodzi o polskie niebo, to dostajemy informację, że z 216 pracujących do tej pory kontrolerów obszaru i zbliżania może zostać 36, czyli co szósty. Co by to oznaczało? Całkowity paraliż nieba nad Polską.

Ja nie wiem, kto doprowadził do tego zagrożenia, ale pozbawiamy się sami bezpieczeństwa w ważnym dla nas momencie. Poszanowanie praw pracowniczych i bezpieczeństwa powinno być priorytetem Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Ani w jednym, ani w drugim tego nie było. Wielokrotnie rozmawialiśmy o Single Person Operations, o tym, że jest to bardzo ryzykowne, że te drastyczne propozycje dotyczące szukania oszczędności, gdyż PAŻP nie zarabiał w pandemii, nie jest rozsądnym rozwiązaniem. Proszę państwa, wyjdziecie na ulicę, to zobaczycie dwoje policjantów. A my mówimy, żeby na wieży był jeden kontroler. Przecież to się po prostu w głowie nie mieści. Za każdym razem mówiliśmy, że kontrolerzy mają rację. Zresztą, jak popatrzymy wyniki, to one mówią jednoznacznie, że potwierdziły się te informacje, patrząc po ilości raportów, które w 2018, 2019, 2020 r. się pojawiły. Niewątpliwie mamy sytuację bez precedensu. Ja nie ukrywam, że nie zwoływałem tej Komisji przed świętami, bo chciałem dać nowej pani prezes te kilkanaście dni, żeby odbyła spotkanie, żeby mogła dzisiaj przyjść i nas zapewnić, że ten konflikt zostanie rozstrzygnięty i domagamy się natychmiast podpisania porozumienia, bo sytuacja jest bardzo poważna. Mówię też o tym wątku, dotyczącym chociażby tego, co się dzieje teraz na Ukrainie.

Przed świętami, w środę, dostałem informację, że rozmowy zamknięto parafowaniem porozumienia. Miało dotyczyć wprowadzeniem absolutnego minimum liczby dyżurów pełnionych przez kontrolerów pojedynczo. Po świętach słyszę, że jednak nagminnie w Gdańsku, Krakowie i Poznaniu, takie się odbywały. Mało tego, dostajemy informację, że przygotowano jakiś dokument, i tu chciałbym panią prezes o ten dokument zapytać – o ten plan awaryjny, który ma być gotowy do zatwierdzenia 25 kwietnia. Z tego dokumentu wynika, że mówi o istnieniu ryzyka utraty licencjonowanych kontrolerów ruchu lotniczego i sytuacji zagrożenia dotyczącej utraty ciągłości funkcjonowania agencji. Czyli, krótko mówiąc, mówi o zamknięciu ruchu lotniczego nad Polską. Cóż to jest za dokument i czego dotyczy, chcielibyśmy się dowiedzieć.

Za chwilę pani prezes, a teraz pana ministra chciałbym poprosić. Pana ministra nie było tutaj na poprzednich spotkaniach. Pan minister Horała uspokajał, ale to uspokajanie na nic się zdało, ten konflikt coraz bardziej się rozpędzał i może pan minister

zapewni, albo przedstawi informacje, dzięki którym wszyscy poczujemy się, po prostu, bezpieczni. Panie ministrze, oddaję panu głos jako pierwszemu. Następnie poproszę panią prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, potem prezesa ULC-u i, zaraz po prezesie, przedstawicieli związków zawodowych. Pastylką z boku proszę włączyć mikrofon. Zaniechań sporo, a trzeba ten problem szybko rozwiązać i proszę nas uspokoić, czy dojdzie, czy nie dojdzie do wstrzymania lotów nad Polską i czy możemy zakończyć dyskusję na temat nadzoru nad bezpieczeństwem ruchu lotniczego sprawowanego przez jedną osobę. Dlaczego się państwo przy tym upieracie? Być może trzeba przeorganizować PAŻP i to nie musi być instytucja, która musi na siebie zarabiać. Policja na siebie nie zarabia, choć wystawia mandaty. Może to powinna być jednak instytucja finansowana z publicznych pieniędzy, skoro odpowiada za bezpieczeństwo. A mówimy o 600 ludziach w kraju i o bezpieczeństwie na niebie. Może warto nad tym pomyśleć, a nie szukać oszczędności tam, gdzie ich po prostu być nie powinno. Panie ministrze, oddaję panu głos.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Panie, panowie, przewodniczący, panie i panowie posłowie, szanowni państwo, dziękuję za zaproszenie na posiedzenie podkomisji. Postaram się w sposób skompromowany odnieść do prośby pana przewodniczącego i oczekiwań Wysokiej Komisji. Będę też prosił moich współpracowników oraz pana prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Ale wcześniej, także panią prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej o uzupełnienie tych informacji.

Szanowni państwo, od dłuższego czasu narastający konflikt społeczny w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej powodował niepożądane efekty w zakresie zapewnienia służb żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej. Mając na uwadze konieczność poprawy tej sytuacji, z dniem 31 marca 2022 r. pan premier Mateusz Morawiecki powołał panią Anitę Oleksiak na stanowisko prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Równocześnie, z dniem 1 kwietnia 2022 r. na wniosek pani prezes, powołałem pana Macieja Rodaka na stanowisko zastępcy prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, stanowisko wiceprezesa do spraw żeglugi powietrznej. Nastąpiły zatem kluczowe zmiany w składzie kierownictwa agencji.

Jak wiemy, podstawą sporu między kontrolerami ruchu lotniczego a pracodawcą są zmienione warunki płacowe, wprowadzone nowym regulaminem wynagradzania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, który został wprowadzony w związku z trudną sytuacją finansową agencji i całej branży lotniczej, będącą efektem pandemii COVID-19. Dodatkowym elementem spornym było wprowadzenie zakazu strajku kontrolerów na drodze wewnętrznego zarządzenia przez pełniącego obowiązki prezesa, pana Janusza Janiszewskiego oraz stosowanie systemu pracy jednostanowiskowej. Temat ten był przedmiotem dyskusji jednej z poprzednich Komisji Infrastruktury. Ponadto, Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego podnosił kwestię spadku potencjalnego poziomu bezpieczeństwa lotniczego i degradacji kultury bezpieczeństwa w organizacji. Zaistniała sytuacja oraz brak wystarczającego dostępnego personelu zajmującego się kontrolą ruchu lotniczego może stanowić zagrożenie dla funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, a tym samym zapewnienia bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, co jest obowiązkiem ustawowym tego podmiotu.

Z mojej wiedzy wynika, iż pani prezes od momentu powołania prowadzi dialog wewnętrzny ze Związkiem Zawodowym Kontrolerów Ruchu Lotniczego w celu zawarcia satysfakcjonującego porozumienia. Strony uzgodniły już wszelkie sprawy związane z kulturą bezpieczeństwa i samym bezpieczeństwem zapewnienia służb żeglugi powietrznej. Kwestie pozostałe do uzgodnienia to te dotyczące zmiany wynagrodzeń. Negocjacje, chociaż trudne, odbywają się w atmosferze wzajemnego szacunku i zrozumienia. Za to obu stronom bardzo dziękuję. Ufam, że strony dojdą do ostatecznego porozumienia, a kontrola ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni będzie zapewniana w sposób właściwy.

W ramach uzupełnienia informacji dla Wysokiej Komisji poproszę o zabranie głosu panią prezes Anitę Oleksiak, a następnie prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego pana Piotra Samsona, który jako władza lotnicza nadzoruje bezpieczeństwo zapewnienia służb

ruchu lotniczego. Panowie przewodniczący, dziękuję bardzo. Jeżeli Pan przewodniczący pozwoli, to zabierze głos pani prezes Anita Oleksiak.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję panie ministrze. Pani prezes, oddaje głos, proszę bardzo.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, od 31 marca mam przyjemność pełnić funkcję prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. W zasadzie od pierwszego dnia mojej pracy próbowałam nawiązać, i nawiązaliśmy, kontakt z przedstawicielami związków zawodowych w celu omówienia tych kwestii, które dotyczą sytuacji, którą zastałam w agencji. Tak jak pan minister powiedział, te rozmowy się toczą. Bardzo dużo rzeczy już udało nam się wyjaśnić. Ja też będę prosiła pana wiceprezesa o odniesienie się do tych kwestii, które pan minister poruszył odnośnie kwestii SPO i scenariuszy awaryjnych.

Jeżeli chodzi o kwestie dotyczące naszych obecnych rozmów, to dużo rzeczy udało nam się już wypracować. Są to, przede wszystkim, kwestie bezpieczeństwa. Ja chciałabym podkreślić, że dla Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, dla nas, kwestie bezpieczeństwa są bardzo ważne i bardzo istotne. Będziemy ich przestrzegać. Szereg dokumentacji został już przeze mnie wprowadzony. Natomiast zostaje jeszcze kwestia dotycząca wypracowania odpowiednich standardów. Zresztą już panowie w swoim oświadczeniu powiedzieli o przywróceniu etosu pracy kontrolera. Ja się z tym w pełni zgadzam i mam nadzieję, że wspólnie odbudujemy etos i rolę kontrolera w naszej organizacji, ponieważ takie sygnały dostaję, że nie wygląda to tak, jak być powinno. Ja to wszystko weryfikuję. Dużo elementów zostało już powziętych pod tytułem audytów i weryfikacji. Udało nam się bardzo szybko poprosić o audyt, jeżeli chodzi o Single Person Operations, jednostkę, która zweryfikuje wszelką dokumentację, która została przygotowana w naszej instytucji i potwierdzi zasadność i w jaki sposób powinno to być przeprowadzane. Do tego momentu podjęliśmy decyzję, że nie będziemy stosować SPO, chyba że w pewnych sytuacjach i zgodnie z zasadami, które sobie wspólnie nakreśliliśmy.

Jeżeli chodzi o pozostałe kwestie dotyczące regulaminu pracy i innych aspektów, o których tutaj rozmawiamy, to z naszej strony wyszła propozycja wczoraj. Omawialiśmy ją. Strona społeczna zaproponowała przedstawienie swojej propozycji dzisiaj. Mam nadzieję, że dzisiaj, a jak nie, to najpóźniej jutro, strona społeczna przedstawi swoją propozycję, którą natychmiast będziemy weryfikować i natychmiast damy informację zwrotną w tym zakresie.

Jeżeli chodzi jeszcze o kwestię działalności naszej agencji, to podjęliśmy bardzo dużo działań, które będą skutkować tym, żeby zweryfikować, tak naprawdę, osoby i ustalić, kto odpowiedzialny jest za te kwestie braku przygotowania, braku zachowania tych zasad bezpieczeństwa. Gwarantuję, że to wszystko, będzie przez nas bardzo szczegółowo zweryfikowane i zbadane.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, to ja poproszę pana wiceprezesa o przedstawienie jeszcze kwestii dotyczących pytań, które pan przewodniczący był uprzejmy przekazać.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę panie prezesie, proszę się przedstawić i kontynuować. Rozumiem, że będzie pan uzupełniał wypowiedź pani prezes. Proszę bardzo.

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nazywam się Maciej Rodak. W ruchu lotniczym pracuję od ponad 32 lat. Związek Zawodowy Kontrolerów Ruchu Lotniczego, z którym rozmawiamy, to są w dużej części moi koledzy, których znam osobiście.

Zagadnienia związane z bezpieczeństwem, one naprawdę zostały przez związek zawodowy, przez kontrolerów ruchu lotniczego, podniesione bardzo profesjonalnie, tak bym powiedział. W krótkim czasie uzgodniliśmy wspólne stanowisko odnośnie do tych kwestii. Akurat tak się dzieje, że koledzy kontrolerzy bezpośrednio stykają się z tymi zagadnieniami na co dzień. Ja w zarządzaniu bezpośrednim ruchem lotniczym miałem

kilkuletnią przerwę, wobec czego nadrabiam ten czas dość szybko. Natomiast rozmawiając z profesjonalistami, doszliśmy bardzo szybko do konkluzji, że pojęcie Single Person Operations, czyli łączenia stanowisk, miewa sens w pewnych przypadkach. Ma sens w sytuacjach, które zostały zbadane pod kątem bezpieczeństwa, wobec których zostały wydane wymagania bezpieczeństwa i te wymagania bezpieczeństwa są spełniane. Wobec tego nastąpił pewien podział co do kontroli ruchu lotniczego.

Na zbliżaniu warszawskim rzeczywiście przyjmujemy obsady dwuosobowe, natomiast na lotniskach i w organach zbliżania lotnisk regionalnych dopuszczamy jednoosobowe obsady, ale tylko pod warunkami wypełniania wymagań bezpieczeństwa. Oczywiście, zdarzają się zakłócenia tej reguły, ale one natychmiast są zgłaszane w postaci raportów bezpieczeństwa. Zresztą, dzięki kolegom ze związku zawodowego, kilka takich przypadków związanych z jednym z ośrodków, zostało podniesionych na ostatnim spotkaniu i natychmiast one są poddawane wyjaśnieniu zgodnie z zasadami zarządzania bezpieczeństwem w PAŻP. Drobną korekta, nie mówimy o pełnym zakazie, tylko mówimy o dopuszczeniu tam, gdzie wyniki analiz bezpieczeństwa to dopuszczają i pod warunkami, które z tego wynikają. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, może pan tylko na jedną rzecz odpowiedzieć? Pytania zaraz będą, ale jakby pan mógł powiedzieć, jak państwo planujecie zapewnić służby kontroli obszaru, kontroli zbliżania po 1 maja. Jak państwo planujecie?

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Po pierwsze, dążymy do osiągnięcia porozumienia, żeby to zagrożenie się nie zmaterializowało. Po drugie, jeżeli by się tak złożyło, że przez określony czas to zagrożenie zmaterializowałoby się i część kontrolerów ruchu lotniczego nie pełniłaby służby, takiego zwrotu użyję, bo oni de facto przeszliby przez cały okres wypowiedzenia, czyli nie mogliby pełnić służby po 1 maja. Zostaje jednak część kontrolerów, wobec czego zostały przeanalizowane możliwości obsady zmniejszonej liczby sektorów kontroli ruchu lotniczego w kontroli obszaru i w kontroli zbliżania warszawskiego. Przy bardzo mocno ograniczonej liczbie sektorów, co więcej, na zbliżaniu warszawskim również czasu funkcjonowania tych sektorów, które muszą być dopasowane też do planowanego ruchu lotniczego, stosownie jest redukowane zapotrzebowanie na ruch lotniczy, ale to już jest robione pod kontrolą Eurocontrolu, który ma powierzoną funkcję unijną network managera. Wobec tego, żeby nie naruszać bezpieczeństwa, którego nie wolno naruszać pod żadnym pozorem, absolutnie, to jest hamulec, jest redukowane natężenie ruchu lotniczego przez polską przestrzeń powietrzną, tak żeby nie przeciążać sektorów i skutkiem tego nie przeciążać kontrolerów ruchu lotniczego. To jest zasadne.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Na pewno będziemy uszczegóławiać, a teraz bardzo proszę, pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Piotr Samson. Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Dzień dobry państwu. Proszę państwa, ja zacznę od tego, ponieważ nasze spotkanie jest transmitowane, ja chciałbym przede wszystkim przeprosić pasażerów. Chciałbym przeprosić pasażerów za niedogodności, które już występują i za potencjalne niedogodności jeszcze większe, które mogą nastąpić po 1 maja. Bardzo państwa przepraszam. Następnie chciałbym również powiedzieć, że niezależnie od tego, że sprawuję funkcję polskiej władzy lotniczej, sprawuję również funkcję szefa rady zarządzającej w EASA, czyli w europejskiej radzie lotniczej. Sprawuję również funkcję wiceprzewodniczącego rady nadzorczej w Eurocontrolu. W związku z tym proszę mi uwierzyć, jestem w stałym kontakcie z kolegami na poziomie europejskim. Dokładnie wiem, jak wygląda sytuacja w innych krajach.

Jeżeli chodzi o bezpieczeństwo operacji, nikt, żaden pasażer, nie będzie zagrożony. Wszystko odbywa i będzie odbywać się bezpiecznie. Natomiast, ponieważ będziemy mieć mniejszą liczbę kontrolerów, to będzie dopuszczona do latania mniejsza liczba samolotów. Dlatego też, jak powiedziałem na samym początku, bardzo przepraszam jeszcze raz

pasażerów, bo każdy samolot, każda operacja będzie bezpieczna, tylko, po prostu, tego ruchu będzie mniej. Teraz mamy następującą sytuację. Starałem się wspierać na poziomie europejskim tak długo jak było to możliwe, ale jutro o godzinie 10.00, ponieważ Komisja Europejska i Eurocontrol nie może już dłużej czekać, zostanie podjęta decyzja o tzw. procesie massive cancellation. Jeśli ta decyzja zostanie podjęta jutro o godzinie 10.00, nie mamy już, znaczy, będzie bardzo ciężko do tego wrócić. Ponieważ jesteśmy częścią systemu lotniczego Europy, również mamy system polegający na tym, co państwo wiecie, że PAŻP jest finansowany z opłat przewoźników, jesteśmy zobligowani do respektowania pewnych przepisów.

W tym momencie, tak jak powiedział pan Rodak, organem decyzyjnym nie jesteśmy my, tylko jest network manager Eurocontrol, który został do tego stworzony. W związku z tym Eurocontrol może podjąć decyzję o tym, że pewne obszary fizyczne przestrzeni nad naszym krajem mogą być przeniesione w nadzór innych agencji ruchu lotniczego i będzie to zgodne z przepisami europejskimi. Chcielibyśmy tego uniknąć. To nie jest rozwiązanie dobre dla Polski. Tak jak powiedziałem, jutro o godzinie 10.00 jest spodziewana ta decyzja, to znaczy, jakby jest pytanie do nas, ale dalej Eurocontrol nie może czekać, dlatego że to już jest cały system naczyń połączonych. Mam nadzieję, że uda się osiągnąć porozumienie jutro do godziny 10.00. W innym przypadku tak jak powiedziałem, jeszcze raz chciałem przeprosić wszystkich państwa pasażerów, musimy spodziewać się dużej liczby odwołań, jeśli chodzi o rejsy, przy czym nie dotyczy to tylko rejsów z i do Polski, ale również, w dużej mierze, rejsów z innej części Europy, szczególnie w układzie północ-południe.

Również wiemy, że część krajów sąsiadujących i część przestrzeni powietrznej nie będzie w stanie przyjąć części ruchu, który idzie z północy na południe. W związku z tym ta kwestia nie dotyczy tylko pasażerów polskich, ale również dotyczy to dużej liczby pasażerów europejskich i tam zostaną pokasowane rejsy. Chciałbym, żebyście państwo wiedzieli, taki jest status na dzisiaj. Niestety robiłem, co mogłem, żebyśmy byli w stanie wydłużyć ten moment podjęcia decyzji i będzie to musiało zostać podjęte niestety jutro o godzinie 10.00.

Chciałem powiedzieć jeszcze jedną rzecz: kwestia SPO. Jako szef rady zarządzającej EASA, potwierdzam, że SPO jest rozwiązaniem certyfikowanym, rozwiązaniem europejskim, które działa we wszystkich krajach członkowskich i na świecie. Jest to rozwiązanie certyfikowane, które w PAŻP-ie działa od roku 2012, natomiast działa we wszystkich krajach europejskich. Różnica polega tylko na tym, tak jak powiedział pan prezes, kiedy stosujemy SPO, przy jakich warunkach brzegowych. Jeśli przez sektor przelatuje jeden samolot, to jest uzasadnione, żeby było stosowane SPO. Natomiast, tak jak jeszcze raz chciałem podkreślić, jest to rozwiązanie europejskie, certyfikowane przez europejską władzę lotniczą. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Ja mam pytanie, jeszcze wracam do pani prezes, po tym co powiedział pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, bo wydawało się, że mamy, państwo przynajmniej tak informowaliście, że mamy czas do końca kwietnia, a teraz się okazuje, że mamy czas do jutra, do godziny 10.00, bo w innym przypadku, rozumiem, że Komisja Europejska, Eurocontrol, albo odda część naszej przestrzeni powietrznej zagranicznym agencjom, albo też zostaną odwołane loty. Albo jedno i drugie. W takim razie chciałbym zapytać panią prezes, kiedy mają się odbyć rozmowy z przedstawicielami kontrolerów. Kiedy one są zaplanowane, bo wczorajsza informacja była, że dopiero w poniedziałek? A jutro chyba mamy dość ważny dzień, w takim razie. Chcę powiedzieć, że sytuacja jest tak poważna, jakiej jeszcze nie było. Jeszcze potrzeba jakiegokolwiek zaangażowania z naszej strony, komisji, żeby doszło do jakiegoś porozumienia, to jesteśmy gotowi dzień i noc siedzieć, żebyście państwo się porozumieli. Chciałbym od pani prezes dokładnie usłyszeć, kiedy kolejne spotkanie. Pan prezes jeszcze uzupełniając, tak?

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Tak, chciałbym dać uzupełnienie. Plan massive cancellation wyjdzie z dniem 1 maja. Natomiast ten proces nie następuje w ciągu 24 godzin, tylko musi być przygotowany z wyprzedzeniem. I dlatego potrzebny jest ten tydzień i dlatego ten termin jest jutro.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Wszyscy rozumiemy, że samolot nie planuje trasy z dnia na dzień, tylko musi być plan. To jest jasne. Mówię o tym, że mieliśmy informację, że mamy plan, czas do końca kwietnia. A niestety mamy czas do jutra do 10.00, jeśli chcielibyśmy zachować płynny ruch. Pani prezes, kiedy kolejne rozmowy.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, z tego względu, że, to co pan prezes przekazał, my taką informację też przekazywaliśmy wczoraj na spotkaniu z panami ze związku zawodowego. Zaproponowaliśmy też rozwiązanie, jakie widzimy do tego czasu. Zaproponowaliśmy, że nie chcielibyśmy nic zmieniać na ten moment, bo mamy takie możliwości dla tych osób, które się nie zgadzają w chwili obecnej, ponieważ temat bezpieczeństwa wyjaśniliśmy, zatwierdziliśmy i znaleźliśmy rozwiązania co do tego. Oczywiście to wszystko jest w procesie. Daliśmy taką propozycję wczoraj, jak to widzimy. Natomiast nie uzyskało to akceptacji i czekamy teraz na informację. Jeżeli ta informacja przyjdzie dzisiaj, to tak jak wspomniałam, natychmiast ją rozważymy i prześlemy tę informację do strony społecznej.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Strona społeczna jest na tej sali i została zaproszona, to wydaje mi się, że daleko nie trzeba chodzić i za chwilę też usłyszą państwo stronę społeczną. Wiecie państwo, jesteśmy w takim momencie, kiedy dostajemy informację przed chwilą, że strajk generalny na POLREGIO ma być od 16 maja i możemy mieć za chwilę kolejną informację, że przestaną latać samoloty, więc generalnie, nie będziemy mieli pociągów ani samolotów. Pan minister to słyszy, jest na szczęście na sali.

Oddaję w tej chwili głos stronie społecznej. Proszę powiedzieć, co musi być spełnione, żebyście państwo się porozumieli, co nie jest spełnione i na kiedy faktycznie zaplanowane jest kolejne spotkanie, bo to przestaje być śmieszne. Proszę bardzo.

Przewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Maciej Sosnowski:

Dzień dobry państwu, panie przewodniczący. Dzień dobry państwu jeszcze raz. Szanowni państwo, chciałem się odnieść przede wszystkim do słów pana ministra, który wydaje nam się, że znowuż słyca troszkę konflikt do poziomu regulaminu wynagrodzeń i obniżki naszych płac. Prawda jest taka, że my informowaliśmy tak naprawdę od dwóch lat o tym, jakie są problemy w agencji. Od początków pandemii proponowaliśmy różne rozwiązania, które można było wprowadzić, aby agencja przeszła, można powiedzieć, suchą stopą przez pandemię. Natomiast te wszystkie propozycje wszystkich organizacji związkowych, nie tylko naszej, ale wszystkich, nie spotkały się z akceptacją byłego już, na szczęście, prezesa PAŻP-u. I bardzo się cieszymy, że mamy nową panią prezes, z którą faktycznie rozmawiamy i jest dialog.

Natomiast rozmawiamy od trzech tygodni i dzisiaj, kiedy mamy tak naprawdę tydzień do zakończenia okresu wypowiedzeń naszych 136 członków, którzy nie przyjęli wypowiedzeń zmieniających. Można powiedzieć, że faktycznie mamy bardzo mało czasu na to, żeby cokolwiek uzgodnić. Tym bardziej że – no muszę powiedzieć – propozycja, którą otrzymaliśmy od kierownictwa PAŻP nie rozwiązuje żadnych problemów, a jedynie zwraca się do nas z prośbą o to, żebyśmy przedłużyli okresy wypowiedzenia o kolejne 3 miesiące, aby nadal można było prowadzić negocjacje. Oczywiście, to jest kwestia tego, że tak jak wszystkie wypowiedzenia zmieniające i ich odmowa były indywidualną decyzją każdego z kontrolerów, tak samo przedłużenie tych umów podlegało indywidualnej decyzji, którą będziemy na dzisiejszym spotkaniu z naszymi członkami omawiać.

Natomiast potwierdzam, że to my przygotowaliśmy nasze propozycje do regulaminu wynagradzania i do regulaminu pracy. Cały czas mówiliśmy, że kontynuowanie pracy na tych zasadach, na zasadach regulaminu, który został opublikowany, który wynagra-

dza kontrolerów nieadekwatnie do kompetencji i odpowiedzialności. Są w nim nietransparentne zasady awansowania, jest dyskryminacja płacowa, brak gwarancji zatrudnienia i programy socjalne dla pracowników są dostępne uznaniowo, a prezes PAŻP ma prawo weta co do wszystkiego. W związku z tym muszę powiedzieć, że przygotowaliśmy naszą propozycję tego, jaką widzimy możliwość rozwiązania tego konfliktu i przekazemy ją dzisiaj pani prezes. Liczyliśmy na to, że jutro wszyscy analitycy w PAŻP-ie zostaną zobligowani do tego, żeby usiąść do pracy po godzinach i to wszystko przeanalizować, żeby było to dostępne na następny dzień. Natomiast zaproponowano nam spotkanie w poniedziałek o 12.00. Ja rozumiem, że PAŻP ma bardzo dużo czasu jeszcze do końca kwietnia, żeby to omawiać.

My jesteśmy gotowi od początku, jak tylko pani prezes została powołana na stanowisko, do ciągłych rozmów i cały czas wykazujemy wolę do tego, żeby rozmawiać. Jednym z gestów tej dobrej woli było przedłużenie pracy od razu pierwszego dnia, jak tylko pani prezes przyszła do pracy, dla piętnastu kontrolerów z warszawskiego zbliżania, aby już wtedy, 1 kwietnia – tak naprawdę – nie doszło do paraliżu na lotnisku Okęcie i w Modlinie. Niestety ten mandat zaufania nie został wystarczająco dobrze wykorzystany przez panią prezes i nie nastąpiły zmiany, które nam obiecano. Muszę powiedzieć, że owszem rozmawiamy, dialog jest, ale wielkich efektów tego dialogu nie ma. Mamy podpisane porozumienie dotyczące bezpieczeństwa, bardzo się cieszymy. Co prawda zajęło nam to 2 tygodnie, a nie 48 godzin, żeby wydać stosowne polecenia służbowe, ale cieszymy się, że przynajmniej to udało się załatwić i kontynuujemy dalej rozmowy. Ja głęboko wierzę, że jesteśmy w stanie się porozumieć i jesteśmy gotowi na spotkanie jutro w piątek, a nie w poniedziałek. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pani prezes, ponieważ ta deklaracja została tutaj przekazana – faktycznie ja też miałem informację o poniedziałkowym spotkaniu – czy państwo bierzecie pod uwagę, żeby jeszcze dzisiaj usiąść do rozmów?

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, ja tylko jeszcze odniosę się do tego, co pan przewodniczący wyjaśnił, a propos tego, że to były deklaracje i decyzje poszczególnych członków. Taką informację faktycznie tutaj otrzymujemy. W związku z powyższym ja może doprecyzuję tę naszą propozycję. Z uwagi na to, że jesteśmy tutaj z panem prezesem od niedawna w agencji, i tak jak wspomniałam i deklarowałam, że wszystkie aspekty zostaną przez nas szczegółowo zweryfikowane i przejrane. I jak tu też dzisiaj się wypowiadałam, odnosząc się do regulaminu, jeszcze nie jesteśmy w stanie ocenić, czy ten regulamin jest dobry, czy zły. Natomiast na pewno będzie wymagał, i to jest to, co mogę powiedzieć tutaj i przekazywałam też państwu na naszych spotkaniach, korekt.

W związku z powyższym, żeby nie narażać też naszej jednostki i nie zmieniać zasad funkcjonowania kontrolerów, zaproponowaliśmy – i deklaruję, że tak się wydarzy – wstrzymanie wypowiedzeń zmieniających z naszej strony jako pracodawcy, do czasu wypracowania nowego regulaminu wynagrodzeń. Po to, żeby każdy czuł się po stronie bezpieczniejszej. PAŻP w zakresie funkcjonowania i przepisów regulacji, które w chwili obecnej ma, posiada taką możliwość, żebyśmy my mieli czas do wypracowania tych środków i żeby pracownicy czuli się bezpiecznie i mogli też sami podjąć tę decyzję, czy faktycznie chcą dalej pracować na zasadach, które w chwili obecnej funkcjonują. Nie mówię o nowym regulaminie. Mówię o regulaminie, który do tej pory funkcjonował, żeby nie wprowadzać tutaj żadnych zmian. To deklaruję i taką deklarację złożyłam też wczoraj. To się wydarzy.

My wpisaliśmy to w komunikacie i te informacje są na bieżąco przesyłane przez network managera i przez komisję. To się dzieje cały czas. Tak naprawdę pan prezes przekazał, że to jest jutro o godzinie 10.00. Jak tylko otrzymamy propozycję, którą przygotowuje związek, to oczywiście, automatycznie do tego usiądziemy i deklarujemy chęć dalszych rozmów. Od samego początku deklarowałam chęć współpracy i rozmów, tylko to wszystko jest w procesie i musimy opierać się na tych ramach, w których jesteśmy. Niestety jesteśmy w takich ramach, w jakich jesteśmy. Musimy w tym czasie wypraco-

wać najlepsze z możliwych rozwiązań, żeby zapewnić bezpieczeństwo nie tylko organizacji, ale i użytkowników.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Szanowna pani prezes, wydaje mi się, że nie mamy czasu – to po pierwsze. Po drugie, bardzo się cieszę z deklaracji chęci rozmów, ale poprzedni pan prezes, również na tej sali, mówił nam i obiecywał przez 2 lata, że będą rozmowy podjęte. Sam dzisiaj już prezesem nie jest. Walczył ze związkami, a sam się dzisiaj do tych związków zapisał. Więc chciałbym, żeby pani dzisiaj przedstawiła jasną deklarację. Czy państwo się dzisiaj spotkacie? Bo prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego powiedział wprost – mamy czas do 10.00. Ile zostało? Dwadzieścia dwie godziny. Nie da się spotkać w poniedziałek. Wydaje mi się, że pani ma pewne deklaracje, które przedstawiła na sali, ale trzeba rozmawiać.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, tak jak wspomniałam, oczywiście w momencie, gdy państwo przekażą nam dokumenty, to deklaruje, że od razu siadamy i rozmawiamy. To jest absolutnie priorytetem, tylko musimy to zweryfikować, co jest chyba oczywiste. Natomiast, tak jak mówię, jest druga propozycja po naszej stronie, która gwarantuje nam czas i bezpieczeństwo rozwiązania tej sytuacji. Pozostaje na tych warunkach, jakie w tym momencie funkcjonują i tym samym zapewnia bezpieczeństwo. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Poprosiłbym teraz stronę społeczną, żebyście państwo się odnieśli do tego, co powiedziała pani prezes.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Andrzej Fenrych:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, panie ministrze, szanowni państwo, potwierdzam naszą gotowość do rozmów i do pracy, również jutro wcześniej rano, a jeśli będzie trzeba to i dzisiaj w nocy. Przy czym podstawowym problemem jest to, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej w tej chwili proponuje nam usankcjonowanie dotychczasowego systemu. Nie godzimy się na prowizorkę. Pani prezes kiwa głową, ale prawda jest taka, że zaproponowane wczoraj warunki były gorsze od tych, które zostały odrzucone przez kontrolerów ruchu lotniczego.

Szanowni państwo, my nie protestujemy. My nie strajkujemy. To wyście nas zwolnili z pracy i to wy odpowiadacie za tę sytuację, która jest teraz. My w geście wolnej woli, potwierdzam, jesteśmy gotowi do pracy w każdej chwili. Dzisiaj do końca dnia, tak jak pani prezes już powiedziała, jesteśmy gotowi przedstawić dokumenty i piłka jest po stronie Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. My przyjdziemy na rozmowy o wskazanej porze, we wskazanym miejscu. Nawet w geście dobrej woli przesuniemy dzisiejsze spotkanie z załogą. Nasi ludzie to rozumieją, bo to są ważne rzeczy, tak dla kraju, dla pasażerów, dla agencji i dla nas jako pracowników. Przy czym podkreślam jeszcze raz, nie godzimy się na prowizorkę. My chcemy czegoś nowego, bo ludzie, których reprezentujemy, mówią tak: Do takiej agencji nie wrócimy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan prezes Rodak jeszcze w tej sprawie. Proszę.

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, słuchając wypowiedzi, myślę, że należy tutaj wprowadzić pewne definicje co do tego, jaki regulamin wynagradzania jest stary, a jaki nowy. Istnieją w tej chwili dwa regulaminy wynagradzania. Regulamin wprowadzony w 2010 r. który miał wiele ułomności i który musi koniecznie być zastąpiony przez nowy regulamin. Miał on być zastąpiony przez regulamin wprowadzany od początku tego roku. To, o czym mówili koledzy związkowcy, to są wypowiedzenia zmieniające, mające wprowadzić ich na ten nowy regulamin. Oczywiście to są wynagrodzenia znacznie niższe niż te, które były poprzednio. To, co pani prezes zaproponowała, to jest wycofanie tych wypowiedzeń, co spowodowałoby, że na okres kilku miesięcy kon-

trolerzy ruchu lotniczego pozostaliby na wynagrodzeniach, które mieli przed wprowadzeniem w tym roku tego nowego regulaminu, czyli na tych, które były w roku ubiegłym.

Oczywiście nie możemy tego ciągnąć dłużej, nie może być dualizmu dwóch regulaminów wynagradzania i jest bardzo określony czas, kiedy możemy to zrobić. Maksymalnie do końca tego roku, ale też nie chcielibyśmy tego robić na okres kilku miesięcy, który pozwoliłby nam na przeanalizowanie wpływu na finanse Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Musimy założyć, że inne organizacje związkowe, ponieważ mówimy tutaj o konsultacjach społecznych również, mogą mieć uwagi, które utrudnią nam wprowadzenie tego jeszcze nowszego regulaminu wynagradzania. Czyli, krótko mówiąc, przywracając na warunki, które w zeszłym roku mieli kontrolerzy, pani prezes proponuje, żebyśmy dali sobie wszystkim czas na dopracowanie rozwiązania, które będzie aneksowało ten regulamin, który w początku tego roku był wprowadzany. To jest rozumienie tego procesu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, rozpoczniemy teraz pytania, pan poseł Maciej Lasek jako pierwszy. Bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni goście, pani prezes, panie ministrze, panie prezesie, państwo ze związków, ja najpierw chciałem się zwrócić do pana ministra Adamczyka. Panie ministrze, ja bardzo dziękuję, że pan włączył się w sprawy lotnictwa, bo było pana za mało przez ostatnie dwa lata. Ja wiem, że miał pan od tego pana ministra Horale, ale wiem, że kontrolerzy informowali pana o tej sytuacji, która się dzieje. My dzisiaj, w tej dosyć trudnej sytuacji, z którą za chwileczkę będziemy musieli się zmierzyć, nie powinniśmy zapominać, dlaczego rozmawiamy o tym dopiero dzisiaj. Dlaczego te decyzje nie zapadły wcześniej? Ja nie mówię o decyzjach personalnych, ale dlaczego nie było podjętych działań? Co najmniej trzy Komisje Infrastruktury były poświęcone m. in. SPO i problemom w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Za każdym razem byliśmy zapewniani, że problemu nie będzie, że wszystko zostanie rozwiązane.

Okazuje się, że jesteśmy na początku albo przed samym największym kryzysem w ruchu lotniczym w Polsce. Kryzys spowodowany pandemią nie będzie się temu równał przez pierwsze tygodnie, jeżeli dojdzie do sytuacji takiej, o jakiej powiedział pan prezes Samson – że większa część ruchu zostanie wstrzymana, część operacji zostanie przejęta przez obce ośrodki kierowania ruchem lotniczym. Jakie będą straty naszego polskiego przewoźnika? Przecież to się odbije na i tak bardzo problematycznej kondycji Polskich Linii Lotniczych LOT, które zostały, oczywiście, bardzo mocno dotknięte kryzysem związanym z pandemią. Do tego dochodzą loty cargo, ciągłość dostaw, ciągłość również dostaw pomocy dla naszych przyjaciół w Ukrainie. Przecież kontrolerzy wojskowi też prowadzą część samolotów, które są związane z operacjami wojskowymi. Oni tego nie robią. Ja bym chciał, dzisiaj usłyszeć chociaż takie jedno słowo – przepraszam, że tak późno się tym zajęliśmy. Pani prezes, to jest czas nie na bycie w projekcie czy programie, to jest czas na odważne decyzje dzisiaj.

Siedzą dwie strony. Siedzicie państwo, wszyscy, którzy podejmują decyzję w tym państwie, jeżeli chodzi o bezpieczeństwo pasażerów, i siedzi strona związkowa. My dzisiaj słyszymy tylko argumenty – my jesteśmy gotowi do rozmów, my też jesteśmy gotowi do rozmów. Ale gdzie są te rozmowy? Czasu, tak jak powiedział pan przewodniczący, mamy 22 godziny. Ja rozumiem wątpliwości moich kolegów ze związków zawodowych. Znamy się jeszcze z dawnych dobrych czasów. Rozumiem wasze uwagi co do bezpieczeństwa. Tutaj widzę, że nagle nie ma problemu, prawda? Że obie strony się porozumiały w zakresie bezpieczeństwa. Ale też proszę obie strony, wy wiecie, gdzie ja mam serce jako lotnik, po której stronie, ale proszę obie strony, żebyście dali sobie pewien kredyt zaufania na chwilę. Wiemy, że obie strony zgłaszają potrzeby zmian w regulaminie płac. Zgadza się z tym, zarówno ze strony PAZP-u, jak i państwo zgłaszaliście te problemy. Ale dzisiaj musimy dać sobie ten czas, nie na prowizorkę, tylko na naprawę zaniedbań, które zostały tutaj przedstawione, trwających od miesięcy, jeśli nie od półtora roku. Rozumiem państwa.

Teraz zwracam się do moich kolegów ze związków zawodowych. Rozumiem całkowicie waszą potrzebę tego, żeby pracować w dobrze zarządzanej agencji, być wynagradzanym zgodnie z zasadami i żeby, przede wszystkim, była to agencja bezpieczna. Czyli, żeby wszyscy, którzy w niej pracują, czuli, że to jest praca, dzięki której pasażerowie będą bezpieczni. Ale też rozumiem, że nowy regulamin płacowy nie zostanie wymyślony z dnia na dzień. Rozumiem, że to coś, czego się nie udało – myślę, że z przyczyn już dzisiaj tutaj powiedzianych – wydarzyło się z przyczyn braku chęci rozmów przez kierownictwo ze związkami zawodowymi, braku słuchania drugiej strony. Ale tego nie nadrobimy w ciągu 12, czy 20 godzin, więc też bardzo państwa proszę.

Tak jak pan przewodniczący powiedział, jeżeli chcecie, to możemy się włączyć w te rozmowy, w negocjacje, w jakiej formie państwo chcecie, żebyśmy nie dopuścili do sytuacji chyba bezprecedensowej w Europie, że nagle jedna z najlepszych agencji zarządzających przestrzenią powietrzną w Europie, mająca najlepszych kontrolerów, zostanie wykluczona i dojdzie do sytuacji, gdzie ruch lotniczy zacznie nas omijać, tylko dlatego, że ktoś nie pomyślał te cztery miesiące wcześniej, kiedy państwo zgłaszaliście problemy. Przecież to wszystko było wiadomo od paru miesięcy, że dojdzie do takiej sytuacji. Wiedział o tym zarówno pan prezes Samson, mam nadzieję, że wiedział o tym pan minister Adamczyk, wiedziało kierownictwo, wiedzieli wszyscy. Tylko nikt nie reagował, tak jak byśmy wszyscy czekali na katastrofę.

Ja mam takie pytanie: czy jest jakiś plan awaryjny, jeżeli nie uda się dojść państwu do porozumienia jutro i, tak jak pan prezes Samson powiedział, rozpoczną się działania, które finalnie doprowadzą do bardzo znacznego ograniczenia ruchu lotniczego, braku możliwości wylecenia pasażerów na początku maja? Ale też przyczynią się do bardzo poważnych strat polskiego przewoźnika? Czy jest jakiś plan awaryjny? Chciałem też zapytać pana ministra Adamczyka, panie ministrze, słyszeliśmy wszyscy to, co powiedział pan minister Horała, że jest rozważana możliwość zmiany rozporządzenia w sprawie znajomości przez kontrolerów języka polskiego. Ja słyszałem, że pan jest przeciwnikiem tego rozwiązania i to nie z przyczyn, które są podnoszone publicznie, ale również z przyczyn bezpieczeństwa państwa. Czy pan potwierdza takie stanowisko?

Mam jeszcze prośbę porządkującą do pana Samsona. Tak, zgadza się, SPO jest certyfikowanym sposobem pełnienia kontroli, tylko pod pewnymi warunkami. W 2012 r. była analiza bezpieczeństwa, która nie mogła być wykorzystana do analiz bezpieczeństwa na poszczególnych stanowiskach i wieżach. Rozmawialiśmy o tym rok temu, w lutym. Po kilku miesiącach dopiero został zatwierdzony i wdrożony program szkolenia kontrolerów. Problem korzystania nagminnego z pracy na połączonych stanowiskach istniał bez spełnienia formalnych podstaw, które powinny do tego być zrobione. Chyba w lutym 2021 r. były pierwsze szkolenia w tym zakresie. Rozumiem, że na niektórych stanowiskach takie działania będą i państwo będą się zgadzali – tam, gdzie mamy mało operacji powietrznych, gdzie jesteśmy w stanie zapewnić, że nawet jeżeli jest praca w SPO to nie dojdzie do sytuacji, kiedy kontroler zasłabnie, że będzie ktoś, kto go natychmiast zastąpi. To są sytuacje, które się wydarzały. Proszę nie mówić, że to jest powszechnie stosowana praktyka od 2012 r., bo tak nie jest. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Ja tylko dorzucę jedno pytanie. Kiedy się państwo dowiedzieliście o tym deadline jutrzejszego dnia, do godziny 10.00? Takie pytanie dorzucam do tych pytań pana posła Laska. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, że my na posiedzeniu tej komisji, nie tak dawno, rozmawialiśmy o zamknięciu nieba nad Ukrainą. Zamiast tego, obawiam się, że zostanie zamknięte niebo nad Polską, jak państwo nie usiądziecie do rozmów i nie zaczniecie rozmawiać. Pan poseł Mirosław Suchoń.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, państwo prezesi, szanowni państwo reprezentujący stronę społeczną, Wysoka Komisjo, muszę powiedzieć, że w ostatnim momencie chyba zwołaliśmy posiedzenie dzisiejszej komisji, bo gdyby nie to, to ja nie wiem, jak długo trwałby ten proces, o którym była uprzejma powiedzieć pani prezes. Oczywiście dochodzenie do każdej decyzji trwa jakiś czas, natomiast bycie w procesie,

kiedy wszystko się wali, to w zasadzie, poddaję w wątpliwość jakość tego procesu. Wydaje mi się, że trochę tego dużo ostatnio się nabierało.

Szanowny panie ministrze, z jednej strony, absolutnie należy docenić, że pan minister osobiście tutaj rozmawia z nami o tej sytuacji. Z drugiej strony, ruch lotniczy, problemy w szkoleniach dla kierowców zawodowych, możliwy strajk na kolei, to naprawdę nie wygląda dobrze.

Natomiast to, co nas dzisiaj najbardziej zmroziło to procedura massive cancellation, o ile dobrze rozumiem, która powoduje de facto zawieszenie możliwości wykonywania co najmniej części połączeń nad polskim niebem, zarówno tych tranzytowych, ale co ważniejsze, tych, które są bezpośrednio z polskich portów lotniczych. Ja nie wiem, czy wszyscy zdajemy sobie tutaj sprawę z konsekwencji takiego stanu rzeczy. To oznacza problemy nie tylko w obszarach biznesowych, o których tutaj mówili ludzie, ale także w sferze zwykłych ludzkich kontaktów, które z takim mazołem po tej pandemii próbujemy odbudować. W dobrym momencie, chyba w ostatnim możliwym, ta komisja ma miejsce. Myślę, że ta deklaracja, która z naszej strony pada, że komisja może być jakąś formą płaszczyzny, na której ten dialog jest toczony, może być też jakimś depozytariuszem pewnych warunków porozumienia, może być akuszerem tego porozumienia, jest jak najbardziej aktualna. Ale do tego trzeba woli ze strony zarówno agencji, jak i strony społecznej.

Ze swojej strony apeluję do pani prezes oraz przedstawicieli strony społecznej, żeby spojrzeć na tę sytuację oczami obywateli oraz firm, które zależą od transportu lotniczego. To jest potężny wymiar, jeżeli chodzi o gospodarkę. To jest potężny wymiar, jeżeli chodzi o nasze kontakty międzynarodowe. Myślę, że czas na to, żeby dyskusja była w procesie, minął. Przed chwilą pan prezes powiedział o osiągnięciu porozumienia w tych kluczowych kwestiach bezpieczeństwa. Czyli rozumiem, i tutaj proszę o potwierdzenie, że w kwestiach bezpieczeństwa ten krok został wykonany do przodu i to porozumienie jest osiągnięte. Pozostała ta druga ważna część, czyli kwestie pracownicze. Czy ja to dobrze rozumiem, że na takim jesteśmy etapie? Bardzo bym prosił o potwierdzenie tego zarówno ze strony agencji, jak i strony społecznej.

Szanowni państwo, to jest coś niepokojącego w tym, że ten proces, w którym państwo się znajdują, trwa ze dwa lata. Ja pamiętam posiedzenia tych komisji. Pana ministra bardzo bym prosił o informację, jakie zostaną wyciągnięte konsekwencje wobec ministra Horały. Ja przypomnę, że pan minister tutaj wielokrotnie zapewniał komisję, ale za pośrednictwem komisji zapewniał również społeczeństwo, że do tak dramatycznej sytuacji w obszarze lotów nie dojdzie. Transport lotniczy miał być transportem najbardziej bezpiecznym, który według pana ministra, nie miał prawa doprowadzić się do tego stanu, w którym dzisiaj się znajdujemy. Pan minister wielokrotnie deklarował, że odpowiednie kroki zostaną wykonane, że porozumienia zostaną osiągnięte. Zresztą były pan prezes Janiszewski także tutaj podczas posiedzeń różnych komisji (była podkomisja i były komisje) deklarował za każdym razem, że nie będzie żadnych problemów. I teraz pytanie, panie ministrze: czy ministerstwo będzie prowadziło kontrolę dotyczącą tego, w jaki sposób doszło do tego kryzysu? Czy zostaną wyciągnięte jakiegokolwiek konsekwencje wobec tych osób, które przyczyniły się do tego, że ten konflikt nie wygasł się – a wręcz przeciwnie, że nie osiągnięto porozumienia, a konflikt wyescalował do takiej skali, że może zagrozić bezpieczeństwu państwa? Transport lotniczy jest przecież jednym z obszarów bezpieczeństwa państwa. I to ważnym obszarem. Zwłaszcza teraz, zarówno z punktu widzenia operacji wsparcia Ukrainy, ale także z punktu widzenia naszego bezpieczeństwa. Czy będą wyciągnięte konsekwencje? Czy będzie przeprowadzona jakaś kontrola, która oceni proces prowadzony przez ministra Horałę i pana prezesa Janiszewskiego?

Apeluję, zarówno do pani prezes jak i państwa przewodniczących o to, żeby naprawdę nie zwlekać. Nie ma czasu na proces. Jeżeli kwestie bezpieczeństwa, a tak rozumiem z państwa wypowiedzi, zostały uzgodnione, to pozostały kwestie płacowe. Myślę, że to nie jest coś, co w ogóle powinniśmy brać pod uwagę jako coś, co, naprawdę może wykołować polskie niebo. To jest ten moment, w którym trzeba usiąść. Jeżeli strona społeczna potrzebuje wsparcia komisji, to my deklarujemy to wsparcie, deklarujemy, że będziemy

akuszerem tego porozumienia. Jeżeli nie da się tego zrobić za jednym razem i trzeba to zrobić metodą kroków, to my będziemy za każdym razem przy tych krokach obserwować, czy umowy są dotrzymywane, czy deklaracje mają pokrycie w faktach. Rzeczywiście, niezbyt dla mnie optymistycznie zabrzmiała taka informacja, o której państwo powiedzieli, że kwestie bezpieczeństwa, które zostały uzgodnione, zostały wdrożone z takim dwutygodniowym opóźnieniem. Bardzo bym prosił panią prezes PAŻP o informację, czy rzeczywiście to miało miejsce. Jeżeli tak, to co na to wpłynęło.

I jeszcze drugie pytanie, bo ja do końca tego jednak nie rozumiem. Jeżeli udało się uzgodnić kwestie dotyczące bezpieczeństwa, to jakie przesłanki stały na przeszkodzie uzgodnienia tego wcześniej? Już nie teraz, kiedy dochodzi do tego kryzysowego momentu, ale dwa miesiące, trzy, cztery miesiące wcześniej, wtedy, kiedy był czas na rozmowy i uzgadnianie tych zasad dotyczących bezpieczeństwa. Wydaje mi się, że ja czegoś nie rozumiem. Jeżeli to są istotne kwestie, które wpływają na bezpieczeństwo i one zostały uzgodnione dzisiaj, to osoby, które blokowały uzgodnienie tych kwestii dwa miesiące, trzy miesiące wcześniej powinny ponieść za to odpowiedzialność. Bardzo bym prosił o informację, czy tutaj jakiegolwiek konsekwencje będą wyciągnięte i co stało na przeszkodzie uzgodnienia tych kwestii związanych z bezpieczeństwem. Bardzo proszę również, jeszcze raz, o deklarację, czy PAŻP i strona społeczna są w stanie jeszcze dzisiaj wieczorem, po przedstawieniu dokumentów, usiąść do rozmów tak, żeby nie doszło do tego, czego wszyscy byśmy chcieli uniknąć, czyli rozpoczęcia jutro o 10 rano procedury, która może zamknąć polskie niebo. To jest ta granica, czerwona linia, której nie powinniśmy przekroczyć. Bardzo proszę, żebyśmy sobie wszyscy zdali z tego sprawę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Teraz poproszę pana posła Wiesława Szczepańskiego, bardzo proszę.

Poseł Wiesław Szczepański (Lewica) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, panie ministrze, państwo prezesi, szanowni państwo, znaczna część rzeczy, o których chciałem mówić, została powiedziana przez moich kolegów. Natomiast ja chciałbym zadać kilka pytań. Po pierwsze, państwo prezesi, czy między panią a panem prezesem jest jakiegolwiek przepływ informacji? Jeżeli pani dowiaduje się na sali, że jutro po prostu może być już ta procedura zaakceptowana, a przecież zapowiedź takiej sytuacji ma miejsce wcześniej. Przecież to nie jest jednego dnia, ale od ilu tygodni informacja, że takie procedury mogą nastąpić, więc o tym, że coś takiego może nastąpić, pan prezes powinien wiedzieć wcześniej, a nie informować na sali nas oraz panią, że jutro o godzinie 10 coś takiego się zdarzy. Czy moglibyście państwo powiedzieć nam wprost, jeśli nie dojdziecie państwo do porozumienia, to jaki procent polskich i zagranicznych samolotów nie będzie nad polskim niebem? Jaki procent z tych, powiedzmy, 100% nie będzie obsługiwany? 20%, 30%, czy 40%? Ile ta obsługa będzie nasz kosztowała?

Moje drugie pytanie jest do pana ministra Adamczyka. Panie ministrze, czy rozważana jest możliwość zmiany formuły PAŻP-u? Odejścia od finansowania przez przewoźników i przejście w jednostkę budżetową? W sensie takim, żeby była ona finansowana z budżetu państwa, bo może być taka sytuacja, że im mniej samolotów, ewentualnie kryzys to, w tym momencie, mniej pieniędzy dla agencji. Ale gdyby ta jednostka, założmy, była finansowana z budżetu państwa, to takie sytuacje nie miałyby na to wpływu – czy jest kryzys w lotach, czy nie. Czy taka możliwość była brana pod uwagę?

Moje ostatnie pytanie dotyczy tego, czy moglibyście państwo powiedzieć, ilu konkretnie brakuje kontrolerów, oprócz tego, że ta grupa ponad 100 kontrolerów wypowiedziała umowę? Ilu dzisiaj brakuje i jak chcecie tę grupę uzupełnić? Czy jest plan awaryjny na wypadek, gdyby rzeczywiście państwo nie doszlibyście do porozumienia i zostałoby tylko kilkudziesięciu kontrolerów ruchu? Co dalej z polskimi liniami lotniczymi, polskimi połączeniami i z niebem dla lotnictwa w Polsce? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Pani poseł Milczanowska, bardzo proszę.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Przepraszam, że z iPadem, ale mam od 10.00 Komisję Sprawiedliwości wraz z głosowaniami. Tutaj się spóźniłam, za co przepraszam, panie przewodniczący, bo nie mogę uczestniczyć z wami do końca. Niemniej jednak przysłuchiwałam się komisji, wysłuchałam i pana ministra, panią prezes, pana wiceprezesa, pana prezesa, stronę społeczną i panów posłów. Taka refleksja. Pani prezes zwracała się do strony społecznej. Zresztą uczestniczyłam wcześniej, jestem członkiem, wiceprzewodniczącą Komisji Infrastruktury i w tych wszystkich spotkaniach, które mieliśmy na przestrzeni kilku ostatnich lat w związku z tymi konfliktami, które dochodziły w PAŻP-ie. Nie można tak jednostronnie, szanowni panie posłowie i panie przewodniczący, przerzucać winy na stronę rządową i na zarządzających PAŻP-em, bo tu często dochodziło w tych rozmowach do porozumienia.

Była prośba pani prezes, która jest od niedawna, o to, żeby ci, co złożyli wypowiedzenia, żeby je wydłużyli o 3 miesiąca. Dla mnie wydaje się ta prośba bardzo rozsądną, naprawdę bardzo rozsądną. Pani jest powołana nie tak dawno przez pana ministra Adamczyka i myślę, że ten czas, tu zwracam się do strony społecznej, którą przez wiele lat też byłam – może nie w waszym bardzo odpowiedzialnym zawodzie, ale to daje ten czas jeszcze na rozmowy. Wiem, że wypracowaliście państwo, zresztą padało to z ust panów posłów, te sprawy, które podnosicie w swoich listach, które czytam, w swoich apelach odnośnie dobezpieczeństwa, że tutaj nastąpiło to porozumienie, gdzie wy mówicie, że tak naprawdę to nie chodzi o pieniądze, chodzi o bezpieczeństwo. Co do spraw bezpieczeństwa nastąpiło porozumienie, czyli teraz chodzi, tak moim zdaniem, rzeczywiście o pieniądze. Padła też deklaracja o tym, że też będą regulowane sprawy wypowiedzeń zmieniających i tak dalej, tak, pani prezes? Padła deklaracja odnośnie do tego, o co państwo – przepraszam, że tyłem do was siedzę – zwracaliście. Nastąpiła ta najważniejsza sprawa, o którą państwo się zwracaliście – chcieliście zmiany prezesa PAŻP. Ta zmiana nastąpiła.

Tutaj taki mój gorący apel do was, do strony społecznej, żeby nie przeciągać tej eskalacji, nie stawiać nikogo pod ścianą, bo cierpią rzeczywiście na tym pasażerowie. Oni będą cierpieć najbardziej. To chyba nie o to chodzi. Trzeba pójść, znaleźć się gdzieś – tutaj też do pana przewodniczącego, do panów posłów – pośrodku tej drogi i dla mnie to ta prośba pani prezes o te trzy miesiące jest rzeczywiście taką prośbą, którą można spełnić i wszyscy na tym zyskamy. Zyskają, przede wszystkim, pasażerowie, zyska PAŻP razem z wami i zyskają kontrolerzy ruchu, żeby nie doprowadzać do sytuacji takiej, że rzeczywiście jutro może zapaść decyzja, że częściowy ruch powietrzny nad Polską od 1 maja może być ograniczony, tak panie prezesie? Pan o tym mówił. Zresztą wyczytałam to też teraz w informacjach medialnych.

Myślę, że taka nasza rola powinna być, panie przewodniczący, żebyśmy nie przerzucali teraz znowu tej winy, kto jest winien, ten jest winien, tamten winien, ten niewinien. Wielokrotnie dochodziło do tych porozumień i myślę, że teraz też do takiego porozumienia w drodze konsensusu i rozsądku – przy naszej współpracy, panie przewodniczący, nas parlamentarzystów – dojdzie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Wydaje mi się, pani poseł, że posłowie Komisji Infrastruktury, a szczególnie tej podkomisji, byli naprawdę zainteresowani, żeby osiągnąć porozumienie. Dlatego też wielokrotnie zapraszaliśmy pana prezesa i te rozmowy trwały. Pan prezes poprzedni, oczywiście, nas uspokajał, mówiąc, że wszystko będzie dobrze. Ale przyjdzie moment, że jednak ktoś powinien ponieść odpowiedzialność polityczną za to. Ja mówię tylko w kontekście tego, co mówił pan minister Horała. Naprawdę, jeśli pan minister Horała nie jest w stanie zapanować nad Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, jest mu powierzony największy projekt budowy Centralnego Portu Komunikacyjnego, to naprawdę już nie chcę nic mówić. Pan minister od chyba wczoraj ma dwie teki, w dwóch ministerstwach. Przeczytałam to z dużym zdziwieniem, a dzisiaj go tutaj na sali nie ma.

Ja chciałbym, ponieważ tu dużo o pieniądzach, to ja bym chciał pana ministra Adamczyka, nie w tej chwili, ale prosić, żeby wyjaśnił pewną kwestię. Chodzi o zarobki poprzed-

niego prezesa, bo one nie są małe. W trzy lata 2700 tys. sporo. OK, taki był kontrakt, ja to rozumiem. Ale mam pytanie o ćwierć miliona złotych, które zostało wypłacone niezgodnie z prawem. Na to zwróciła uwagę Najwyższa Izba Kontroli. Jeśli pan prezes nie był w stanie z pracownikami rozmawiać o zarobkach, to może pan minister ustali jak to się stało, że wypłacił sobie 246 tys. zł za pełnienie funkcji seniora kontrolera, choć tej funkcji wcale nie pełnił. Chciałbym, żebyśmy byli w tej dyskusji też uczciwi, bo ci, którzy doprowadzili do tej sytuacji, ich tutaj dzisiaj nie ma i zostawili to nam wszystkim. Mam taką prośbę, żeby pan minister spróbował tę sprawę wyjaśnić, bo to nie tylko nasza prośba, ale też report Najwyższej Izby Kontroli o tym mówi. Pan poseł Lasek jeszcze uzupełniając i już oddaję państwu głos.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Ja mam pytanie do pana prezesa Samsona. Panie prezesie, najpierw, oczywiście podziękowania, że tak jak pan powiedział, wykorzystuje pan swoje kontakty międzynarodowe, żeby ten deadline, który będzie jutro, żeby on był jak najpóźniej. Natomiast ja chciałbym zapytać: jakie działania Urząd Lotnictwa Cywilnego podejmował przez te ostatnie dwa lata? Panie prezesie, pan jest władzą lotniczą i jeżeli są jakieś problemy natury legislacyjnej, które nie pozwalały panu nie dopuścić do tej sytuacji, to też bardzo prosimy o ich zgłaszanie. Bo jesteśmy tutaj po to, żeby organ, który jest powołany do tego, żeby pełnić funkcję władzy lotniczej, żeby on mógł zapobiegać takim sytuacjom, żeby faktycznie mógł pełnić taką funkcję. To jest pytanie do pana prezesa.

Mam jeszcze pytanie do pana ministra, bo pan przewodniczący wspomniał raport NIK-u. On chyba będzie za jakieś dwa tygodnie, tak? Za dwa, trzy tygodnie będzie publiczny. W zasadzie wiemy, co jest w tym raporcie. Tam można zacytować wystąpienie pokontrolne, że chyba we wszystkich obszarach, które były badane, wyniki kontroli są negatywne. W związku z tym, jakie działania zostały też podjęte. Ta pierwsza zmiana, to zmiany w kierownictwie, ale jakie inne działania zostały podjęte wobec Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, żeby takich kompromitujących polskie lotnictwo nikowskich raportów nie było. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Ta pierwsza seria pytań już za nami. Wiem, że zgłaszają się też osoby, które są zdalnie, ale byśmy wysłuchali w drugiej serii. A teraz, proponuję tak: pan minister, pan prezes, pani prezes, a następnie strona społeczna. Proszę bardzo.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Dziękuję bardzo. Szanowni państwo, państwo parlamentarzyści, państwo obecni tutaj na posiedzeniu podkomisji, także uczestniczący w tym posiedzeniu w formie zdalnej, wszyscy ci, którzy obserwują i wsłuchują się w tę debatę, pragnę odnieść się do pytań, wątpliwości, sugestii, propozycji, ocen, które zostały tutaj podniesione. Jesteśmy w szczególnym momencie. Tego nikt nie ukrywa. Potrzebne jest porozumienie. Potrzebny jest również kompromis, bo z tym wiąże się dobrze wynegocjowane porozumienie. Ważne jest to, żeby podejmować racjonalne decyzje. Jesteśmy w bardzo trudnej sytuacji, szczególnie strona rządowa. Mamy olbrzymie napięcia. Dlatego pozwólcie państwo, że ja nie będę się odnosić do szczegółów związanych z negocjacjami i rozmowami. Określiłbym sobie główny cel strategiczny – polska przestrzeń powietrzna musi bez żadnych zaburzeń działać w trybie ciągłym. Musi działać jako przestrzeń bezpieczna i zrobimy wszystko, żeby tak było. Cokolwiek by się miało nie wydarzyć.

Pozwólcie państwo, że nie będę odnosił się do kwestii negocjacyjnych. Zapewne przyjdzie czas, bo przecież polityka nie znosi próżni i ja mam świadomość tego, że przyjdzie czas, chociażby omawiając raport Najwyższej Izby Kontroli na posiedzeniu komisji, odnieść się do konkluzji z raportu Najwyższej Izby Kontroli. Odnoszę się do ostatniego pytania pana przewodniczącego. Jestem przekonany, z takim przekonaniem tutaj przychodzę i z takim przekonaniem rozmawiam z moimi współpracownikami – szczególnie z osobami, które wzięły odpowiedzialność za Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, dzięki decyzji pana premiera Mateusza Morawieckiego o powołaniu pani prezes Oleksiak na funkcję pani prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, pana Rodaka, który także

został moją decyzją powołany do funkcji wiceprezesa, osoba niezmiernie doświadczona, posiadająca wiedzę, pamiętajmy, że pan prezes Rodak tworzył Polską Agencję Żeglugi Powietrznej przed 20 laty, więc tutaj doświadczenie pana prezesa jest tutaj absolutnie niebagatelne, przy wsparciu w ramach prawa Urzędu Lotnictwa Cywilnego – że osiągniemy założone cele, o których tutaj mówiłem, zarówno te dalekosiężne, jak i te najbliższe wyznaczone na najbliższe dni. Nie mogę też nie odnieść się do strony społecznej, chociaż nie odpowiadam na pytania dziennikarzy, nie komentuję sytuacji, kiedy prowadzone są negocjacje. To jest domena układających się stron, nie trzeba im w tym przeszkadzać zbędnymi komentarzami. Ale też proszę, abyście państwo wzięli pod uwagę sytuację, w której jesteśmy i taki bardzo trzeźwy głos – nikt nie wynegocjował regulaminu placowego w przeciągu 3–4 godzin. Jeszcze nikt nie wynegocjował. Przede wszystkim trzeba przyjąć, że Polska Agencja Żeglugi Powietrznej musi działać, musi wypełniać swoją rolę i musi bezpiecznie zarządzać polską przestrzenią powietrzną. Ten czas, o który prosimy, jest czasem potrzebnym, wręcz niezbędnym. To, o czym mówiła pani prezes Anita Oleksiak, o czym mówił pan wiceprezes. Na pytanie, czy jest plan awaryjny, no tak, bez planu awaryjnego nie można funkcjonować. Mówił o tym pan prezes Rodak i myślę, że jeszcze jak będzie trzeba, to jeszcze rozwinie te wątki. To już pozostawiam kierownictwu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, rozwiniecie tej odpowiedzi.

Padło pytanie dotyczące rozporządzenia w sprawie licencji i świadczeń kwalifikacji personelu służb ruchu lotniczego. Potwierdzam, jest projektowana zmiana. Oczywiście każdy ma odpowiedni stosunek do różnych koncepcji projektu. Potwierdzam, jest projektowana zmiana. Ona wynika z faktu, że przez dwa lata nie był czyniony nabór do Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Spowodowane było to covidem. Możliwość dopuszczenia kontrolerów nieznających języka polskiego będzie dotyczyła wyłącznie obszaru, nie zbliżania. Taka jest rekomendacja prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, bo taką rekomendację dostała Polska Agencja Żeglugi Powietrznej. Coś pomyliłem? Nie, wszystko jest zgodne z faktami. Więc procedowana jest ta zmiana, która wobec braku – nie odnoszę się do kwestii tych pracowników PAŻP-u, tych kontrolerów, którzy złożyli wypowiedzenia – ale, generalnie, gdyby założyć, że wszyscy wycofują swoje wypowiedzenia to i tak mamy sytuację, w której brakuje rezerw kadrowych w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Te rezerwy w tej sytuacji trzeba uzupełnić. Ja też jestem zwolennikiem działań, które są działaniami bezpiecznymi. Jeżeli takie rozporządzenie się pojawi, to na pewno ono będzie przygotowane zgodnie z rekomendacjami prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego i będzie przede wszystkim skutkowało co najmniej utrzymaniem poziomu bezpieczeństwa w zarządzaniu przestrzenią powietrzną.

Pytanie dotyczące kontroli, bo ono się tutaj pojawia. Szanowni państwo, w sytuacji tak olbrzymiego zagrożenia, byłby to głos braku rozsądku, gdyby powiedziano, że nie będą przeprowadzone właściwe analizy. Muszą być przeprowadzone właściwe analizy, musi być sporządzony raport, żebyśmy ponownie nie stanęli w takiej sytuacji, w jakiej dzisiaj jesteśmy, w jakiej znajdujemy się w ostatnim czasie. Musimy to po prostu poddać konkretnemu badaniu. Zapewne sytuacją interesują się właściwe organy państwa, bo to jest przecież sytuacja nietuzinkowa. Jestem pewien, że tak jest. Szczególnie wobec sytuacji potencjalnego zagrożenia zza wschodniej granicy. Jestem w pełni przekonany, że nie ma żadnego drugiego dna, a przyczyny, które doprowadziły do obecnej sytuacji, uda się wyeliminować i nie pozwolić na to, aby, jeszcze powtórzę, ta sytuacja się ponowiła.

Co do raportu NIK-u, tutaj deklaruję, że chyba tylko choroba by mi przeszkodziła przyjść i nie dotrzymać słowa. Ja nie mam problemu z tym, żeby przyjść na posiedzenie Komisji czy podkomisji. Ja jestem parlamentarzystą siedemnasty rok, a 10 lat byłem wiceprzewodniczącym sejmowej... 9 lat wiceprzewodniczącym sejmowej Komisji Infrastruktury. Nie mam problemu w tym, żeby uczestniczyć w debacie, bo z każdej debaty na posiedzeniu tej komisji, zawsze wynosiliśmy wartość dodaną. Pozwólcie – państwo przewodniczący, pani poseł – że ten temat rozwinie przy okazji właściwego posiedzenia komisji.

Co do zmiany formuły PAŻP. To musi być dobrze działająca organizacja z poszanowaniem wszystkich stron. Dobrze działająca organizacja z poszanowaniem wszystkich stron, wszystkich partnerów, dzięki którym w sposób właściwy funkcjonuje. Dziękuję

za te propozycje, które tutaj padły, bo one wpisują się w przestrzeń debaty publicznej, także na ten temat. Pytany byłem wcześniej, czy są jakieś pomysły dotyczące Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Nie odpowiadałem na pytania, aby nie doprowadzić do sytuacji, w której ktoś by odebrał moją odpowiedź jako próbę, przepraszam, szantażu strony społecznej. Bo jeżeli wy czegoś nie zrobicie, to my zrobimy coś innego, co was zaskoczy. To nie o to chodzi. Oczywiście każdy musi mieć plan awaryjny, my taki, wyobrażam sobie, plan mamy, gdyby nie doszło do porozumienia, w co osobiście nie wierzę. Ale też musimy mieć po dwudziestu latach funkcjonowania organizacji, krytyczne spojrzenie wobec jej struktury, wobec jej zasad funkcjonowania, budżetowania, finansowania. Przede wszystkim, musimy wyciągnąć wnioski z faktów, ocenić i zdiagnozować te hamulce, które nie pozwalają w sposób bezpieczny, w każdej sytuacji zarządzać organizacją. A, że takie momenty są, no to są. Dzisiaj jesteśmy właśnie w takim czasie. Jesteśmy otwarci. Mam nadzieję, że będziemy o tym rozmawiać tutaj, na posiedzeniu podkomisji, Komisji. Myślę, że podkomisja jest takim miejscem, gdzie warto o tym rozmawiać, nawet trzeba o tym rozmawiać. Z mojego doświadczenia wynika, że wiele ciekawych propozycji padało właśnie na posiedzeniach podkomisji sejmowych. Na przestrzeni lat, w których funkcjonowałem jako poseł i zastanawialiśmy się na różne tematy leżące w kompetencjach sejmowej Komisji Infrastruktury, tak właśnie było.

To może być odpowiedź bardzo ogólna, ja mam tego świadomość, bo widzę panów przewodniczących spoglądających z pewną dozą niecierpliwości. Ja mam tego świadomość, tego, że tak jest, ale pozwólcie mi, że nie będę dzisiaj mówił o szczegółach, bo byłoby to absolutnie przedwczesne. Ta dyskusja mam nadzieję, że odbędzie się także niebawem, jeżeli nam to będzie dane. A ufam w to głęboko, że tak właśnie będzie i będziemy mogli mówić o funkcjonującej organizacji, bo takie jest zobowiązanie kierownictwa organizacji. Również o tym zapewne powie pani prezes. To musi być uporządkowana, dobrze działająca organizacja. Dziękuję bardzo za tę dyskusję, za tę debatę.

Jeżeli państwo pozwolicie, państwo przewodniczący – proszę nie odbierać tego jako braku szacunku – ja jestem w stanie zostać do czasu, który mi wyznaczycie jako minimum. Ale jeżeli mógłbym udać się do kolejnych zadań, to zostawiam tutaj absolutnie kompetentne osoby, z którymi praktycznie na co dzień jestem w stałym kontakcie i to, co tutaj się będzie działo, będzie przedmiotem naszej dzisiejszej rozmowy. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Jeśli pan minister pozwoli, to chciałbym, żeby w obecności pana ministra, pani prezes zapowiedziała, o której będzie dzisiaj spotkanie. Tak, żebyśmy wszyscy tutaj byli uspokojeni.

Jeszcze słowo dotyczące rozporządzenia, bo to jednak musi niepokoić, że państwo myślicie o rozporządzeniu, które by umożliwiło zatrudnianie na funkcjach kontrolerów obszaru, osoby bez znajomości języka polskiego. Chcę powiedzieć, że wszystkich tych osób w Polsce jest 200, wszystkich. Kontrolerzy obszaru to są ci, którzy odpowiadają za kontrolę przestrzeni nad Polską. Bo są jeszcze kontrolerzy schodzenia, wieży, ale obszaru są ci najważniejsi. Czy my w Polsce nie możemy zadbać, żeby wyszkolić tych kontrolerów? I jak pan mówi – panie ministrze – że to najwyższy czas, czy też, że PAŻP musi być dobrą organizacją, która jest dobrze zorganizowana, to tylko pokazuje, jak jest źle zorganizowana, że nie jest przygotowana, że kontrolerzy odchodzą.

Minister infrastruktury Andrzej Adamczyk:

Nie zgadzam się z pana tezą. Może być lepiej zarządzaną organizacją, ale to nie znaczy, że jest zarządzana źle.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Ma pan prawo się nie zgadzać, oczywiście, tylko dzisiaj mamy taką sytuację, że zostało po pana wystąpieniu 21 godzin. My możemy się nie zgadzać, ale to nie posłowie opozycji, naprawdę, a na pewno już nie posłowie opozycji Komisji Infrastruktury, doprowadzili do tego, do czego agencja państwowa doprowadziła, niestety.

Poseł Anna Milczanowska (PiS):

Panie przewodniczący, trochę za mocne słowa. Za mocne.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Może i mocne, ale mocne słowa to przekazał prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, mocne i prawdziwe, że mamy czas do 10 rano. Mówię o tym dlatego tylko, żeby za chwilę znowu nie doszło do konfliktu, że państwo bez uzgodnień i konsultacji z kontrolerami ruchu, zaczynacie zmieniać prawo w taki sposób, że dojdzie do kolejnych protestów. Tylko na to zwracam uwagę. I nie sugeruję zmian, tylko proszę się dwa razy zastanowić, przy tak zaognionej sytuacji, żeby zmieniać po raz kolejny raz bez konsultacji, bo macie prawo przegłosować wszystko przez ten Sejm, czy też przyjąć, to w formie rozporządzenia, ale warto może rozmawiać z tymi, którzy mają później pracować.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Panie przewodniczący, jeżeli można.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę bardzo, panie ministrze.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

W trybie określonym prawem będą konsultacje społeczne.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Świetnie, trzymamy za słowo.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Takie jest oczywiście założenie. To już jest wysłane do konsultacji społecznych, przepraszam. Czekamy na opinię i na słowa.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, to za chwilę strona społeczna, być może, się w tej sprawie wypowie. A teraz jakby pan minister jeszcze pozwolił, to tylko jakby pani prezes powiedziała, jak widzi te rozmowy ze stroną społeczną i ewentualnie, o której dzisiaj jest spotkanie. Proszę bardzo.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Tak, oczywiście. Panie, przewodniczący, ja jeszcze powtórzę. Ta propozycja, którą przedstawiłam, jest na tu i teraz. Jeżeli pracownicy zechcą, my się deklarujemy, że wycofujemy wypowiedzenia zmieniające. W związku z powyższym pozostają na tych samych warunkach, na których funkcjonują w chwili obecnej, żeby nie zaburzać ich poczucia bezpieczeństwa i nie było to dla nich w żaden sposób negatywne.

Odnosząc się pytania pana przewodniczącego, z uwagi na to, że strona społeczna nie przyjęła tej propozycji i zasugerowała, że chce przedstawić swój projekt, to ja oczekuję w chwili obecnej właśnie na tę ich propozycję. Ponieważ ja nie wiem, jakie tam są jeszcze oczekiwania, o nie dopiero zawnioskowaliśmy, to godzina spotkania będzie uwarunkowana od tego, kiedy strona społeczna przekaże nam te dokumenty. Umówiliśmy się, że otrzymamy je do końca dnia dzisiaj, ewentualnie najpóźniej jutro do godziny 9.00.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, rozumiem panią prezes. Żebyśmy nie powtarzali, to strona społeczna za chwilę powie, do której godziny wyśle i być może pani się odniesie, kiedy może pani zaproponować spotkanie. Odnoszę wrażenie, że jeśli na tej sali, siedząc naprzeciwko siebie, nie jesteśmy w stanie się porozumieć, to obawiam się, że jak wyjdziemy z tej sali, to może być jeszcze gorzej, ale może uda nam się do końca spotkania ustalić godzinę. Bardzo dziękuję, pani prezes. Czy w sprawie tych pytań, chciałaby pani coś jeszcze dodać?

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Panie przewodniczący, odnosząc się tylko do niektórych kwestii, to nam jako kierownictwu zależy na tym, żeby agencja funkcjonowała w sposób stabilny i bezpieczny. To chciałabym podkreślić. Jeżeli chodzi o kwestie konsekwencji w stosunku do osób, które utrudniały porozumienie – i mówię to oczywiście w kontekście agencji i w ramach jego personelu – to, po szczegółowych weryfikacjach są wyciągane konsekwencje i na pewno będą wyciągane. Krótko prosiłabym o głos jeszcze pana prezesa w odniesieniu do pytania dotyczącego wdrożenia SPO.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, zanim pan prezes Rodak, to panie ministrze, jeśli pan ma inne obowiązki, to dziękujemy za udział. Myślę, że uda nam się tutaj dzisiaj usłyszeć, o której to spotkanie, tak żeby wszystkich uspokoić, że jednak jest jakaś szansa, żeby jutro do godziny 10:00 to porozumienie zostało podpisane. Dziękuję serdecznie i liczę, że spotkamy się przy okazji, być może, zmiany funkcjonowania Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, żeby do takich sytuacji nie dochodziło. Pewnie będzie to przy raporcie Najwyższej Izby Kontroli. Przed wyjściem jeszcze pan poseł Lasek chciał uzupełniać.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie ministrze. Ja tak właśnie popatrzyłem i pewnie do pana też doszła, a na pewno jest już u pana prezesa Samsona, informacja zawierająca stanowisko wojska i wojskowych kontrolerów dotyczących odejścia od wymagania znajomości języka polskiego. To stanowisko jest negatywne ze strony naszych partnerów z Wojskowej Służby Ruchu Lotniczego. Taka informacja do państwa wyszła 19 kwietnia. Widać, że parlament jest zdecydowanie bardziej sprawny. Bardzo dziękuję.

Minister infrastruktury Andrzej Adameczyk:

Przepraszam, panie przewodniczący, że udzielam sobie głosu, ale to jest właśnie domena konsultacji społecznych i tak jak powiedziałem, w trybie określonym to rozporządzenie będzie procedowane. Nie wyobrażam sobie, dzisiaj, szczególnie w tej sytuacji, żeby było inaczej.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo za to zapewnienie, bo to bardzo ważne w tej aktualnej sytuacji, dlatego pozwoliłem sobie podnieść sprawę tego rozporządzenia. Bardzo dziękuję, panie ministrze. Oddajemy głos panu prezesowi Rodakowi. Panie prezesie, proszę bardzo.

Zastępca prezesa PAŻP Maciej Rodak:

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, zostałem poproszony tutaj o przedstawienie dodatkowych elementów dotyczących procedur Single Person Operations w Poznaniu. Tam mieliśmy dwa przypadki, które ewidentnie pokazywały, że doszło do zwiększonego natężenia ruchu lotniczego. Reszta, kilkanaście w sumie, były związane z innymi elementami wymagań bezpieczeństwa. Wszystkie z nich będziemy rozpatrywali. Natomiast mam z wczoraj wieczora dodatkową informację od network managera, ale to już może na przyszłość. W momentach, kiedy będą stosowane procedury Single Person Operations, to network manager może restrykcyjnie podjąć się pilnowania ruchu lotniczego w takim sektorze i nie dopuszczając do ani jednego samolotu ponad.

Natomiast, jeżeli mogę o jeszcze jednej sprawie powiedzieć i zaproponować. Oczywiście pani prezes zaproponowała gotowość do wycofania wypowiedzeń zmieniających dla kontrolerów ruchu lotniczego i pozostawienie ich na jakiś czas, na parę miesięcy, na podstawie starego regulaminu wynagradzania, który jeszcze w zeszłym roku obowiązywał. My oczekujemy oczywiście na dokumenty od związku zawodowego dotyczące propozycji nowych regulacji. Znając związek zawodowy, po prostu one będą, bo zawsze jest to słownie dostarczane. Natomiast jest jeden drobny element. My rzeczywiście operujemy, jak każda instytucja, na skończonym budżecie, w tym budżet wynagradzania. Jeżeli dojdziemy do porozumienia na podstawie nie deklarowanego przez panią prezes odwołania wypowiedzeń zmieniających, tylko dokumentacji dostarczonej przez stronę społeczną, to nie możemy w ciemno powiedzieć, że przyjmujemy ją na stałe, dlatego że nie znamy wpływu na finanse Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Przypuszczam, że wtedy również mówilibyśmy o czasie określonym, w którym to prowadzilibyśmy dalsze prace nad dopasowaniem tego regulaminu. To taka jedna drobna uwaga, może mniej operacyjna, a wynikająca z mojego doświadczenia jako prezesa. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, bardzo proszę.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Jeśli dobrze pamiętam, to były trzy pytania. Pierwsze pytanie było od pana posła Laska odnośnie do doprecyzowania SPO. Obserwowaliśmy sytuację. Robiliśmy kontrole i audyty. Wychwyciliśmy niezgodności, to á propos tych kwestii bezpieczeństwa. Natomiast proszę pamiętać, że tam był przygotowany hamulec bezpieczeństwa. Kwestie analiz bezpieczeństwa, to jest jedna rzecz, ale hamulec bezpieczeństwa w systemie polegał na tym, że to nie prezes Janiszewski ani jego dyrektorzy podejmowali decyzję o SPO, a finalną decyzję na wprowadzenie SPO podejmował kierownik unitu. Czyli finalna decyzja o przyciśnięciu klawisza nie mogła być przez nikogo narzucona kierownikowi unitu. W związku z tym kierownik unitu był w stanie odmówić tego. Z naszych informacji żaden kierownik unitu nie odmówił tego. Natomiast w toku audytu, który przeprowadziliśmy, robiono to świadomie, po to, żeby sprowokować kwestię całej dyskusji, którą tutaj mamy, czyli dyskusji związanej ze sporem społecznym i wywołania presji na prezesa Janiszewskiego. Hamulec bezpieczeństwa polegający na tym, że można było odmówić, a prezes Janiszewski nie mógł nakazać, był. Realia były takie, że jeden z dyrektorów prezesa Janiszewskiego nakazał i złamał przepisy, za co wystawiliśmy niezgodność. Jeden z kierowników unitu wieży, mając pełną świadomość, że powinien nie zgodzić się na to, zgodził się i nie postawił na swoim. Taka jest prawda generalnie. I to, z czym mieliśmy do czynienia to długofalowy spór społeczny i do tego chciałem się odnieść.

Teraz powiem jeszcze jedną rzecz. Zgodnie z przepisami prawa, za kwestię regulacji sporu społecznego nie odpowiada prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, dlatego, że prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego nie ma nadzoru właścicielskiego. Nie ma możliwości odwołania prezesów spółek. Nie ma możliwości powoływania prezesów spółek. Moim obowiązkiem jest dbanie o bezpieczeństwo. Staram się działać skutecznie, robiąc audyty, wystawiając informacje, czasami wystawiając jedyńki. Wystawiamy jedyńki tzn. bardzo duże niezgodności. Staramy się działać w ramach naszych kompetencji, które przewiduje prawo lotnicze.

Teraz może przejdę do kontynuacji na temat tego, jakie działania były podejmowane przez ULC. Urząd Lotnictwa Cywilnego średnio wystawia około 6 niezgodności rocznie w stosunku do PAŻP-u. Były to niezgodności różnego poziomu związane z bezpieczeństwem. Robiliśmy te audyty i wskazywaliśmy na to, natomiast to, co widzieliśmy od kilku lat, to podstawą tego całego sporu, to, o czym mówimy tutaj, była kwestia sporu dialogu społecznego i różnicy pomiędzy pewną filozofią, jeśli chodzi o kierownictwo PAŻP-u a stroną społeczną. Tak to narastało. Natomiast teraz mamy sytuację taką, że zostało to przerwane. Jest nowe kierownictwo PAŻP-u i cały czas w naszych rekomendacjach, audytach, analizach i wnioskach mówiliśmy, że są pewne rzeczy, które pozostają poza gestią prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, czytaj, decyzje personalne. Szczególnie w przypadku PAŻP-u jest sytuacja taka, w przeciwieństwie do LOTu i PPL-u, że zgodnie z przepisami europejskimi my nie możemy zatwierdzać, czy tzw. kierownik odpowiedzialny ma kompetencje. Czyli w przypadku LOTu i PPL-u, ja na końcu mówię, czy ma kompetencje, czy nie ma kompetencji. Natomiast w przypadku PAŻP-u ja ustawowo nie mam takich kompetencji. Jediną moją kompetencją jest sprawdzenie, czy kierownik ośrodka szkolenia ma kompetencje, czy nie. Natomiast co do kierownictwa to nie mam takich uprawnień. Nie mam takich kompetencji.

Tak jest też w innych krajach. Kwestia nadzoru właścicielskiego powinna być oddzielona od kwestii bezpieczeństwa. Tak jak mówię, to działa w innych krajach, że z jednej strony od kwestii nadzoru jest EASA, a z drugiej strony mamy Komisję Europejską, czy powiedzmy rząd, i DG MOVE, jeśli chodzi o te drugie rzeczy. Wydaje mi się, że ten system jest właściwy i chciałbym, żeby tak pozostało.

Kolejne pytanie, które było zadane, jeśli dobrze pamiętam, to była kwestia, kiedy dowiedzieliśmy się o massive cancellation. To jest standardowa procedura w momencie, gdy następuje taka sytuacja. Od samego początku byliśmy świadomi tego, że w momencie, gdy nastąpi taka sytuacja, to zostanie uruchomiona procedura massive cancellation. My nie uczestniczymy w kwestii dialogu społecznego. Nie uczestniczymy w negocjacjach. Natomiast zostaliśmy poproszeni o to, żeby zachować ciszę medialną. Tak zostało ustalone między stronami, żeby unikać jakichś wypowiedzi i zachować ciszę medialną.

My jesteśmy w stałym kontakcie z kierownictwem PAŻP-u. Kierownictwo PAŻP-u o tej procedurze zdawało sobie sprawę i prośba była do mnie przedwcześniej, żebym ja jeszcze poprosił o to, żebyśmy maksymalnie wydłużyli ten czas na to, żeby odwołać massive cancellation. Pierwotnie decyzja o massive cancellation miała nastąpić dzisiaj o godzinie 10.00. Ja wykonałem telefon do szefa Eurocontrolu i powiedziałem: Dajcie nam jeszcze 24 godziny, bo wiem, że już dłużej nie możecie czekać. Natomiast, tak jak mówię, uważamy, że dla dobra negocjacji ważne jest to, żeby zachować ciszę medialną. Zdajemy sobie sprawę, że związek zawodowy ma współpracę z jedną z najlepszych firm PR-owych w Polsce, z panią Anną Garwolińską, którą bardzo szanujemy i bardzo cenimy, która nie jest kontrolerem ruchu lotniczego, tylko zawodowym PR-owcem i to najwyższej klasy w Polsce. Pewne wypowiedzi medialne były, ale my pozostawialiśmy z boku. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, właśnie chciałem poprosić, żebyście za chwilę państwo znowu protokołów rozbieżności nie podpisali, bo państwo się wypowiadaliście, przedstawiciele załogi też ogłosili oświadczenie, to jest naturalne. Sytuację mamy bez precedensu, więc trudno, żeby wszyscy milczeli. To jest oczywiste. Teraz byśmy poprosili stronę społeczną i poproszę jeszcze o dwa lub trzy inne głosy, bo mamy chyba właśnie trzy zgłoszenia. Bardzo proszę, kto z państwa będzie zabierał głos? Proszę się przedstawić i proszę bardzo.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Andrzej Fenrych:

Andrzej Fenrych z ZZKRL, dziękuję bardzo. Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, szanowni państwo, słuchając słów, które padły na tej Sali, odnoszę wrażenie, że chcecie państwo na nas przerzucić odpowiedzialność za ratowanie sytuacji. Chcecie, abyśmy my zaufali. Mamy zaufać organom nadzorczym, mamy zaufać Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, która szkoliła nas miesiącami, by nie powiedzieć latami. Mamy zaufać agencji, w której cały czas po korytarzach przechadza się personel kierowniczy, który mobbował i szykanował sygnalistów, którzy zwracali uwagę na nieprawidłowości. Chcecie, abyśmy my wam zaufali tylko dlatego, że jest mało czasu. To wy macie mało czasu.

Bezpieczeństwa nie da się kupić. Bezpieczeństwo to nie tylko ten podpisany przez nas protokół 24 punktów. Bezpieczeństwo to również komfort pracy pracowników. Ich świadomość, że będą mogli mówić co myślą w imię bezpieczeństwa. Ich wiara w to, że będą wysłuchani. Bezpieczeństwo to również komfort życia codziennego i bezpieczeństwo rodzin. To nie tylko SPO.

Myślę, że pan minister się mylił. Uważam, że jesteśmy w stanie bardzo szybko się dogadać. Do tego jest jeden klucz. Wystarczy by była decyzja polityczna i decyzja na szczęblu Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, by sięgnąć po gotowe europejskie rozwiązanie, czyli rozporządzenie wykonawcze Komisji (UE) nr 2020/1627. To jest gwarancja finansowania wszystkich agencji żeglugi powietrznych w całej Europie w dobie pandemii. Wystarczy sięgnąć po to i wszystkie problemy się skończą. Po to trzeba było sięgnąć już miesiące temu. Wtedy nie byłibyśmy tutaj pod taką presją czasu.

Szanowni państwo, jeszcze dwa słowa o tym zaufaniu. W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej była próba zdelegalizowania naszego związku zawodowego. W Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej bezprawnie zostali zwolnieni z pracy, i dotychczas jeszcze nie przywróćeni, przewodniczący i wiceprzewodniczący związku i do tego jeszcze cały szereg innych kontrolerów ruchu lotniczego. To wszystko stało się właśnie dlatego, że podnosili kwestie bezpieczeństwa.

Czy da się to wszystko załatwić w kilka godzin? Tak, da się, bo jest klucz. Ale jest jeszcze druga rzecz i tutaj niestety pana posła nie ma z nami, ale mówił o finansowaniu agencji. My nie jesteśmy finansowani z budżetu. My jesteśmy finansowani przez przewoźników. Na Polską Agencję Żeglugi Powietrznej łożą przewoźnicy korzystający z polskiej przestrzeni powietrznej. Raptem pewnie procent, może nawet promil, to jest dotacja budżetowa za zapewnianie służb ruchu lotniczego dla lotnictwa państwowego. To tak w skrócie, żeby nie wchodzić w szczegóły. Pieniądze były, pieniądze są i są dostępne na bazie gotowych rozporządzeń. Szanowni państwo, my jesteśmy gotowi – już tutaj to przedyskutowaliśmy z przewodniczącym Sosnowskim – odwołać dzisiejsze spotkanie z załogą i przełożyć

je na później po to, żeby jeszcze przyspieszyć moment dostarczenia pani prezes dokumentów. Zrobimy to dzisiaj do końca dnia. Niech to będzie wyrazem naszej dobrej woli i chęci pomocy. Przy czym nie damy się postawić pod ścianą. Chcę, żeby to zabrzmiało. Jeśli będzie decyzja polityczna i gotowość do skorzystania z gotowych środków, jestem przekonany, że się porozumiemy. I jeszcze powtórzę to, o czym mówiłem wcześniej. Nie godzimy się na powrót do prowizorki. My chcemy nowego PAŻP-u i nowych zasad od początku do końca. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję.

Członek Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Anna Garwolińska-Kasprzak:

Panie przewodniczący, jeżeli mogłabym minutkę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę.

Członek Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Anna Garwolińska-Kasprzak:

Chciałabym tylko przypomnieć – bardzo dziękuję za piękne słowa, panie przewodniczący i panie prezesie – że informacja o tym, co się stanie, została w prasie zamieszczona 4 lutego. Od tamtej pory tylko media pozwoliły nam na to, żebyśmy się tutaj znaleźli. My nie mówimy o tym co się dzieje w kwestiach negocjacyjnych, ale o tym, o co walczymy i dlaczego tak właściwie się to stało. My nie wycofamy się z tego. Będziemy informować opinię publiczną. Będziemy informować również panów posłów o tym, dlaczego i jak to przebiega. Mamy nadzieję, że do końca tygodnia będą podpisane porozumienia.

I jeszcze jedno. To po stronie społecznej jest przygotowanie regulaminu pracy. A regulamin pracy to jest tak naprawdę przestrzeganie ustawy o PAŻP np. ośmiogodzinny dzień pracy. To są podstawy. Zwłaszcza że ustawa o PAŻP jest aktem szczegółowym i jest przed Kodeksem pracy, tak? Więc moi państwo, tylko dzięki mediom, którym bardzo dziękuję, możemy w ogóle rozmawiać o tym, że nie ma kolejnego 10 kwietnia nad Warszawą.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Zgłaszał się zdalnie ekspert pracodawców RP, pan Maciej Wilk. Ja widzę jeszcze państwa i państwo będziecie za chwilę zabierać głos. A teraz proszę pana Macieja, który już wcześniej się zgłaszał. Czy mamy połączenie? Bardzo proszę.

Członek zarządu do spraw operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT Maciej Wilk:

Wysoka Komisjo, szanowni państwo, nie pracodawców RP, tylko Polskich Linii Lotniczych LOT. Dzień dobry państwu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

O, to tutaj trzeba poprawić. Bardzo pana przepraszam. Dostałem taką informację, że pan reprezentuje pracodawców. Żeby to uszczegółowić, pracodawcy tak zgłosili. Tak czy inaczej, oddaję panu głos. Proszę się jeszcze raz przedstawić i proszę bardzo.

Członek zarządu do spraw operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT Maciej Wilk:

Maciej Wilk, członek zarządu do spraw operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT. Szanowni państwo, na wstępie chciałbym podziękować panu posłowi Laskowi za zwrócenie uwagi, że faktycznie kryzys, o którym dzisiaj rozmawiamy, ma pierwszorzędne przełożenie tak na sytuację Polskich Linii Lotniczych LOT, jak i w ogóle linii lotniczych operujących z Polski czy nad Polską. Faktem jest, że ten spór, o którym dzisiaj rozmawiamy stanowi ogromne zagrożenie dla ciągłości ruchu lotniczego w Polsce, ale też szerzej, na sytuację ogólną operatorów lotniczych.

W związku z powyższym chciałbym dzisiaj zaapelować w imieniu nie tylko LOT-u, ale i wszystkich linii lotniczych, a nade wszystko w imieniu pasażerów, żeby dalszy spór prowadzony był przez państwa w sposób taki, aby nie dopuścić do paraliżu ruchu lotniczego w Polsce. Co, jeśli dobrze słyszałem, grozi nam już od jutra. My, proszę państwa, z ogromną troską obserwujemy rozwój wydarzeń już od dłuższego czasu i jesteśmy jedno-

częście przekonani, że pasażerowie LOT-u i innych linii lotniczych nie powinni być brani w żadnej sytuacji na zakładników w tym sporze. W tej krytycznej sytuacji, która jest teraz, zgoda chociaż co do wydłużenia okresów wypowiedzeń nie powinna być dla żadnej z zainteresowanych stron żadnym problemem. My apelujemy o to, żeby faktycznie tego typu tymczasowe rozwiązania znaleźć, żeby tylko nie dopuścić do paraliżu ruchu.

Chciałbym też, proszę państwa, podkreślić, że my jako LOT od wielu lat aktywnie współpracujemy z PAŻP-em i wielokrotnie wspieraliśmy agencję, chociażby na forum unijnym, np. przy akceptacji planu efektywności działania, czyli w sytuacji akceptowania przez Komisję Europejską wieloletniego budżetu PAŻP-u. My, szanowni państwo, popieraliśmy pozornie wbrew interesom LOT-u np. istotne wzrosty stawek nawigacyjnych w poprzednich latach. One wzrosły z 30 euro do prawie 50 euro za movement. Zostało to zrobione głównie dzięki wsparciu LOT-u.

Wsparliśmy też w zeszłym roku rewizję planu związaną z pandemią COVID-19, który też tymczasowo doprowadził do zwiększenia stawek. Była nawet komisja poświęcona tej sprawie. Te wszystkie wzrosty stawek, o których mówię, przeznaczone były m.in. na utrzymanie warunków wynagradzania kontrolerów lotniczych. A my mamy też świadomość, że wynagrodzenia te stanowią przecież często wręcz kilkunastokrotność przeciętnych wynagrodzeń w polskiej gospodarce.

Chciałbym, proszę państwa, potwierdzić też to, co powiedział pan przedstawiciel strony społecznej, że faktycznie wynagrodzenia kontrolerów pochodzą praktycznie w 100% z przychodów dostarczanych agencji przez linie lotnicze, w tym przez LOT. A my mamy w pamięci, że linie lotnicze w dalszym ciągu znajdują się w bardzo trudnej sytuacji, bo przecież globalna branża lotnicza daleka jest wciąż od wydostania się z najgłębszego kryzysu w swojej historii, spowodowanego pandemią COVID-19. Dlatego kończąc już, jako narodowy przewoźnik, jako w ogóle przedstawiciel linii lotniczych chciałbym powiedzieć, że oczekujemy, że ruch lotniczy w Polsce nie zostanie sparaliżowany, a przy okazji też dobre imię naszego kraju nie zostanie wystawione na pośmiewisko. Dziękuję bardzo i trzymam za wszystkich bardzo kciuki.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Już nie chcę dotykać tematu opłat lotniskowych, bo to też było tematem i faktycznie chyba LOT był jedynym przewoźnikiem, który popierał to rządowe rozwiązanie. Rozumiem, spółka Skarbu Państwa może sobie na to pozwolić. Inaczej było z innymi przewoźnikami. Nie chcę do tego wracać, ale dziękuję za ten głos wsparcia dla porozumienia i dialogu, jaki powinien jak najszybciej zostać osiągnięty, żeby nie doszło do paraliżu nieba nad Polską. Bardzo dziękuję. Oczywiście LOT też by na tym ucierpiał. Proszę o przedstawienie się i zabranie głosu.

Country manager Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych Joanna Wolf:

Joanna Wolf, Międzynarodowe Zrzeszenie Przewoźników Lotniczych, bardzo dziękujemy za zaproszenie nas tutaj dzisiaj. Panie przewodniczący, szanowna Komisjo, szanowni państwo, bardzo się cieszę, że tu, już prawie w ostatniej chwili, został dla nas podniesiony najważniejszy temat, czyli finansowania działań Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Rzeczywiście w 99% dzieje się to z opłat wnoszonych przez linie lotnicze. Te opłaty są zawarte również w bilecie, czyli de facto to pasażer płaci. Nie mogę nie odnieść się do sytuacji, która miała miejsce, i o której wszyscy wiemy, 2 lata temu. Chodzi o rozpoczęcie pandemii. Od tego czasu nasza branża, linie lotnicze, na świecie straciła 201 mld dolarów. W Europie to jest 65 mld dolarów. Jak sobie to przeliczymy na złótówki, to będą biliony. Nie wiem, o których pieniądzach, i o której kieszonce mówiła strona związkowa, natomiast my, linie lotnicze, mamy nad sobą gilotynę, która jest bardzo blisko głowy. Ta gilotyna jest w postaci kar, które polski rząd nałożył na linie lotnicze... Temat był tutaj na tej sali już poruszany.

I druga gilotyna, która już właściwie dotyka nas, to są te zmiany, o których tutaj dzisiaj mówimy. Massive cancellation, tak, ale też proszę wziąć pod uwagę, że masowo to my straciliśmy pieniądze, straciliśmy pracowników. Panowie się z troską pochylają nad pracownikami agencji, ale też proszę pomyśleć, ile osób w naszej branży straciło

pracę i już do niej nie wróci, dlatego że ten ruch się nie podniósł i on się nie podniesie. Takie są prognozy na najbliższy czas, szczególnie dla Polski. My nie mamy tego konta, tej portmonetki, z której byśmy mogli państwu wypłacić te pieniądze, o których mówimy. A jeśli dobrze zrozumiałam z tej rozmowy, to nawet jeszcze nie wiemy, jakiego są rzędu. Jak rozumiem, to w tych negocjacjach dokładne kwoty jeszcze nie padły. Ja nie będę mówić już o tym jak bardzo skomplikowany jest proces otwierania RP3, czyli planu skuteczności działania. To są już naprawdę szczegóły. Natomiast, moje pytanie jest do państwa, i bardzo żałuję, że wyszedł pan minister, bo moje pytanie brzmi: Jak państwo, te dwie strony, planujecie sfinansować tę zmianę? Bo my jako linie lotnicze tych pieniędzy nie mamy. Jesteśmy zadłużeni, nie mamy ich. To jest jedna rzecz.

Dziękuję za wyjaśnienie kwestii SPO. Myślę, że tutaj już zostało wszystko powiedziane. To nie jest jakaś wyjątkowa forma zatrudnienia czy pracy. Jest ona dookreślona i bardzo dziękuję za te wszystkie wyjaśnienia.

Moje trzecie pytanie. My byliśmy informowani przez poprzedni zarząd, może niezbyt formalnie, ale byliśmy informowani o tej sytuacji, tak że wiedzieliśmy, że może wydarzyć się coś złego. Natomiast po 30 marca chciałam zapytać, ilu kontrolerów zostało zwolnionych z pracy. Dlaczego o to pytam? Dlatego, że my jako linie lotnicze finansujemy szkolenie tych kontrolerów. Nie chcę się wtrącać w żadną politykę kadrową, ale przez lata uczestniczyłam w konsultacjach z PAŻP-em i zawsze ten temat wychodził, że ciągle są braki w szkoleniu, że ciągle brakuje kontrolerów, systemów, różnych rzeczy. My za te szkolenia de facto płacimy. Stąd w moim rozumieniu, bardzo cenna jest każda osoba kontrolera. Czy dalej tracimy kontrolerów w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej? Jak rozumiem, to zmienił się zarząd i myśleliśmy, że już koniec i kontrolerzy wrócą do pracy. Zrozumiałam, że oni też zostali zwolnieni, ale to nie wiem, czy tak jest. Czy kontrolerzy wrócą do pracy? My mieliśmy taką nadzieję, że wrócą i też nie odzywaliśmy się gdzieś na forum międzynarodowym bardzo głośno, bo właśnie czuliśmy, że jest potrzeba zachowania takiego spokoju. Do wczoraj mogliśmy zachować ten spokój i mieć jakąś nadzieję. My dostaliśmy informację od network managera, że jest 170 lotów możliwych do zoperowania czy rozdzielenia przez ULC w przypadku, gdy potrzeba wynosi między 500 a 600 dziennie. Odnosząc się jeszcze do godzin, to ja przekażę głos koledze z cargo, bo jest też tymi godzinami pracy bardzo żywo zainteresowany. Bardzo dziękuję, to były dwa pytania, jakie miałam.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Proszę się przedstawić i proszę o zabranie głosu.

Prezes zarządu Forum Przewoźników Ekspresowych Wojciech Arszewski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Szanowni państwo, przepraszam, że siedzę do części z państwa tyłem. Nazywam się Wojciech Arszewski. Jestem prezesem stowarzyszenia Forum Przewoźników Ekspresowych. To jest organizacja zrzeszająca firmy kurierskie, w tym również te, które operują na lotnisku Chopina samolotami cargo. Od samego początku przyglądaliśmy się tej całej sytuacji z niepokojem. Oczywiście trzymamy kciuki za porozumienie obu stron. Oprócz tego, że do linii lotniczych należy finansowanie agencji, to jednak nie zajmujemy tutaj stanowiska po żadnej ze stron. Natomiast ja bardzo chciałbym się odnieść do tego planu B, o którym mówił pan minister, czyli jeżeli do tego porozumienia by nie doszło i odbyło się massive cancellation.

Z informacji otrzymanych wczoraj od network managera wynika, że lotnisko Chopina operowałoby między 9 a 17, mniej więcej. To są godziny, w których linie cargo praktycznie nigdy nie operują. My operujemy wcześniej rano i wieczorem. W związku z tym dla firm, których nie będę wymieniał, to jest praktycznie sparaliżowanie operacji w centralnej Polsce. To są najwięksi klienci. Wydaje nam się, że przerwanych łańcuchów dostaw już wystarczy. Ten zwrot słyszeliśmy już odmieniany miliony razy przez wiele przypadków. W związku z tym zwrócilibyśmy się ze szczególną prośbą. Tych samolotów cargo nie jest dużo. Nie chcę używać tutaj słowa sekcji, ale nasz biznes nie jest tak bardzo publicznie postrzegany jak linie pasażerskie. Natomiast tych samolotów nie jest dużo. To jest kilka operacji rano i kilka operacji wieczorem, na ogół 5 dni w tygodniu. Niektórzy operatorzy mają też operacje w soboty. Zwrócilibyśmy się do wszystkich państwa,

do agencji, do ULC-u oraz do strony społecznej, którą zresztą też się czujemy, aby spróbować zaoferować jakieś szczególne warunki dla lotów cargo. Nie będę już tutaj używał wielkich słów odnoszących się do pomocy Ukrainie. Natomiast sam czysty biznes Polski by na tym ucierpiał, gdyby taka sytuacja miała miejsce, że Warszawa i Mazowsze byłoby praktycznie wyłączone z tego.

Mamy trochę inną sytuację, że my mamy wybudowane własne lub wynajmujemy terminalne logistyczne i nie przeniesiemy terminala z Chopina do Katowic, Poznania czy Wrocławia. W związku z tym my jesteśmy przywiązani do tu i teraz i do tego, gdzie jesteśmy. Jeżeli by ta sytuacja niestety doszła do planu B czy C, czy gdzieś dalej, to bardzo prosimy o wzięcie pod uwagę specjalnym rozwiązań dla naszej branży. My jesteśmy do państwa usług 24/7 i możemy to robić w sposób, nie wiem, manualny, wręcz koordynacyjny. Jeszcze bardzo dziękujemy za zaproszenie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. W sprawie tych opłat, jeśli chodzi o Polską Agencję Żeglugi Powietrznej, to w dzisiejszej dyskusji ta propozycja się pojawiła, żeby być może nie szukając oszczędności poprzez, między innymi, obniżanie bezpieczeństwa, potraktować agencję rządową stricte celowanymi środkami z budżetu państwa. W końcu kontrolerzy lotów odpowiadają za bezpieczeństwo naszego nieba, więc to być może rozwiązało ten problem, biorąc jeszcze pod uwagę czas po pandemii, który – jeśli chodzi o lotnictwo – nie odradza się tak, jak wszystkim się wydawało. To jest w ogóle temat na oddzielne posiedzenie podkomisji i mam nadzieję, że z panem ministrem będziemy rozmawiać na ten temat. To tyle, nie chciałbym więcej, bo tu musi też być kompromis wypracowany. Mam nadzieję, że strona rządowa to zrozumie, tym bardziej że w czasie pandemii, pamiętam, kwotę 2 mld, czy nawet 3 mld dofinansowaliśmy LOT. Więc warto to rozważyć. Strona społeczna chciała zabrać głos, tak? Bo dostałem jakąś tu informację, że z tą godziną 10.00 się zmieniło. Coś państwo by chcieli w tej sprawie? Bardzo proszę.

Wiceprzewodniczący Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Andrzej Fenrych:

Dostajemy nawet teraz, w czasie posiedzenia komisji, informacje. Otrzymaliśmy również informację z kręgów zbliżonych do network managera. To nie o to chodzi, że on jutro o godzinie 10.00 zatrzyma ruch lotniczy w Europie. To jest moment, kiedy on musi mieć przygotowany plan, a kiedy go wdroży, to jest zupełnie inna historia. Szanowni państwo, tak naprawdę znowu wyszło na to, że jesteśmy oszukiwani. Wytwarza się na nas presję czy to przez ministerstwo, czy to przez pana prezesa Samsona, ale my nie wycofujemy się z powziętego zobowiązania. Dzisiaj rezygnujemy ze spotkania z załogą. Wytlumaczymy naszym ludziom, że spotkamy się z nimi kiedy indziej. My usiadzimy dzisiaj do projektu dokumentów i przedstawimy je pani prezes. Będziemy nad tym pracować, no i oczywiście jest, że nie limituje nas jutro godzina 10.00. Mogę zaapelować do panów posłów o to, żebyśmy pozostali w kontakcie, tak jak to było deklarowane, abyście pilnowali tego porozumienia. Dziękuję serdecznie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, tak. Ja za chwilę, na koniec, będę chciał zaproponować kolejne spotkanie, ale to już na sam koniec. Pan prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pan Piotr Samson się zgłaszał, więc proszę bardzo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Chciałbym powiedzieć, że tu nikt państwa nie oszukuje i nikt państwa nie zastrasza, bo jeśli pan słyszy dokładnie to, co ja powiedziałem i czyta pan ze zrozumieniem, to ja powiedziałem tak: Massive cancellation nastąpi dnia 1 maja. Natomiast jutro, jako Polska władza lotnicza, muszę powiedzieć, że rozpoczynamy proces. I mam ten termin jutro, ustalony na godzinę 10.00, połączenia z network managerem. Powiedziałem to i powtórzyłem jeszcze raz. To nie jutro zaczyna się massive cancellation, tylko jutro rozpoczyna się proces. Czyli w świat medialny, do linii lotniczych, idzie informacja, że Polska i Europa musi się przygotować, że my mamy kryzys.

Odpowiadając teraz na pana pytanie. W trosce o zdrowie kontrolerów i bezpieczeństwo pracy nie dopuścimy do tego, aby przy zminimalizowanych obsadach pracować w trybie SPO. Nie dopuścimy do tego. Tak jak powiedzieliśmy. Dlatego obsada będzie maksymalną obsadą przy zmniejszonej liczbie kontrolerów, co oznacza, że będziemy mieć zawężone godziny pracy. Zostało nam 6 osób. To jest nasze wąskie gardło. Zakładamy też, że te osoby mogą zgłosić niedyspozycję, mogą zachorować, mogą złamać nogę. Naszym wąskim gardłem jest rzeczywiście lotnisko Chopina i to jest to, o czym jutro będziemy dyskutować, bo to jest pytanie, które rozpocznie reakcję łańcuchową. To jest pytanie do nas i my będziemy podejmować decyzję. W trakcie tych ograniczonych godzin, które linie lotnicze będą mogły latać? Natomiast dbając o zdrowie kontrolerów i bezpieczeństwo, na pewno nie będzie pracy w nocy. Nie będzie pracy w nocy. Zachowujemy takie warunki, aby kontrolerzy byli wypoczęci i w pełnej obsadzie. W związku z tym te godziny na dzisiaj, to te godziny w ciągu dnia od 9 do 17. Być może one również ulegną skróceniu, bo musimy zakładać, że z 6 kontrolerów zostanie 3 kontrolerów, albo 2 kontrolerów. To są realia. Musimy się liczyć z tym, że Warszawa zostanie w bardzo dużej mierze odcięta i ograniczona.

Natomiast nie mamy tego problemu na lotniskach regionalnych, bo na lotniskach regionalnych kontrolerzy powiedzieli, że dalej pracują. Na lotniskach regionalnych wiem, że też są centra logistyczne, np. w Katowicach. Wiadomo jednak, że Warszawa ma swoją specyfikę, ale na lotniskach regionalnych będziemy robili wszystko, żeby utrzymać ciągłość ruchu. Natomiast mówię, że w trosce o bezpieczeństwo i zdrowie kontrolerów, nie zgodzimy się na to, aby pracować w trybie SPO. Będzie praca w pełnej obsadzie, bo bezpieczeństwo jest priorytetem. Jeżeli nie będzie kontrolerów, to nie będzie ruchu. Żaden samolot nie wystartuje w powietrze, jeśli nie będziemy w 100% pewni, że jest bezpieczny. Dlatego też tak jak powiedziałem na początku, przepraszam pasażerów, przepraszam również państwa, bo straciecie grube miliardy. Możecie stracić grube miliardy. I ja nikogo nie zastraszam, ja po prostu mówię, jakie są realia i fakty. Chciałbym też powiedzieć, bo to jednoznacznie chyba nie padło i prosiłbym panie przewodniczący o chwilę uwagi, w tym momencie wysyłane są oświadczenia wycofania wypowiedzeń pracy. Oznacza to, że w tym momencie pracownicy PAŻP-u dostają informację, że wracamy do stanu sprzed całego konfliktu na tych samych systemach wynagrodzeń i na tych wszystkich elementach. W tym momencie jest to wysyłane. Teraz, to co my widzimy i za co trzymamy kciuki. Trzymamy kciuki, że pracownicy PAŻP-u, kontrolerzy, powiedzą – w porządku.

Jest sytuacja następująca: Mamy kwestię bezpieczeństwa podpisaną i załatwioną. Mamy pensje, te, które mieliśmy wcześniej. To jest dowód rzeczowy, to już w tym momencie idzie do ludzi. My prosimy o jedno, żeby na bazie tego, co jest teraz robione, dać ten kredyt zaufania. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Rozumiem, że to wysyłane jest z komputera pani prezes PAŻP-u.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Zgodnie z tą deklaracją, którą przekazałam tutaj, ja w międzyczasie zaczęłam wykonywać to co powiedziałam, żeby udowodnić, że to jest prawdziwe. Żebyśmy mogli o tym mówić jako o stanie faktycznym. Jeszcze odpowiadając na pytanie państwa, ilu kontrolerów odeszło 31 marca, bo na to pytanie jeszcze chyba nie odpowiedziano. Z dniem 31 marca odeszło 44 kontrolerów, którzy nie przyjęli tych warunków.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Jeśli pani chce dopytać, to proszę do mikrofonu, bardzo proszę.

Country manager Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych Joanna Wolf:

Ilu zostało zwolnionych, utraconych? Bo o tych, którzy chcieli odejść, to wiedzieliśmy. Tam była pierwsza grupa 44 kontrolerów i potem chyba 130. Ilu jeszcze zostało usuniętych z agencji? Rozumiem, że nikt poza nimi nie otrzymał wypowiedzenia. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, dziękuję. Zanim oddam głos stronie społecznej, to, bo są z nami też posłowie w formie zdalnej, a musimy przeprowadzić tzw. głosowanie sprawdzające, więc zwracam się do państwa posłów, pań i panów, którzy uczestniczą zdalnie o zalogowanie się i wzięcie udziału w próbnym głosowaniu. Otworzę to głosowanie i pozwolę jeszcze zabrać głos, a na sam koniec zamknę to głosowanie. Więc teraz pani chce jeszcze o coś dopytać? Bo chcę oddać jeszcze głos stronie społecznej. Bardzo proszę uzupełnić i oddać głos stronie społecznej.

Prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Anita Oleksiak:

Chciałam tylko doprecyzować i odpowiedzieć na pytanie. W chwili obecnej 1 pracownik został skutecznie zwolniony i w trybie procedowanym od 1 kwietnia zostały zwolnione 3 osoby. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Teraz oddaję głos stronie społecznej. Bardzo proszę o przedstawienie się i zabranie głosu.

Prawnik Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Aleksander Woźnicki:

Aleksander Woźnicki, ja jestem prawnikiem ZZKRL. Panie przewodniczący, dziękuję za głos. Szanowni państwo, cofając oświadczenia o wypowiedzeniach zmieniających, nie wracamy do stanu sprzed pandemii. Chcę to powiedzieć jasno i kategorycznie. A to, co przed chwilą pan prezes Samson powiedział, cofając oświadczenia o wypowiedzeniach zmieniających, to co państwo teraz robicie, nie sprawia, że wracamy do stanu sprzed pandemii. W międzyczasie miała miejsce, skądinąd to jest moja ocena jako prawnika, bezprawna zmiana kwoty bazowej odnośnie do tego właśnie starego regulaminu. Mamy w związku z tym kilkaset postępowań sądowych. Mamy już pierwsze wyroki zasądzające roszczenia kierowane przez pracowników Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Chcę jeszcze raz jasno powiedzieć, że nie przywracamy stanu sprzed pandemii. To jest pierwsza kwestia.

Druga kwestia. W jakim zakresie odbywa się cofanie wypowiedzeń zmieniających i kogo dotyczy? Co w takim razie z kontrolerami z kraju, którym to tym samym, także będzie pogarszało sytuację? To wszystko są ruchy, które wymagają chyba jednak głębszego zastanowienia. Staramy się powiedzieć to tak, jak najbardziej eufemistycznie można. To jest jedna kwestia. Drugą kwestię, którą chciałem poruszyć, odnosząc się do słów pana prezesa Samsona. Pan prezes Samson powiedział, że decyzja odnośnie do SPO poza kilkoma uchybieniami, to była decyzja kierowników. Proszę państwa, na tych kierowników – o tym wiem osobiście od kontrolerów – była wywierana presja, bezprawna presja. O tym mobbingu i oszkalowaniu, o którym się tutaj mówiło. Była to presja, żeby stosowali tryb SPO bez przeprowadzenia odpowiednich analiz bezpieczeństwa. Skutkiem tych wszystkich działań było między innymi to, że niedawno związek zawodowy złożył zawiadomienie o podejrzeniu popełnienia przestępstwa dotyczącego uchybień w zakresie wprowadzenia SPO w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

To, że jest to stosowane na świecie, to nikt tego nie kwestionuje. Związek też tego nigdy nie kwestionował. Kluczowe natomiast jest przeprowadzenie odpowiednich badań, dokumentacji, szkoleń ludzi i dostosowania urządzeń, a nie tworzenie sytuacji takich, po których ludzie mi mówili, że oni słyszeli informacje, że jak nie mogą pracować w pojedynkę na danym stanowisku, bo jedno urządzenie jest oddalone od drugiego o kilka metrów, to, że mają wykręcić to urządzenie i wyrzucić. Oni bali się zresztą to powiedzieć wprost i bali się z tym iść do sądu, bo stracą pracę. Tak jak zresztą stracili pracę zwolnieni dyscyplinarnie członkowie zarządu. Skoro można zwolnić członka zarządu organizacji związkowej, to co im się może stać. I pytanie, czy prezes Samson o takich wiadomościach miał wiedzę? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, musi pan odpowiedzieć. Proszę bardzo.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Tak, miałem taką wiedzę.

Prawnik Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Aleksander Woźnicki:
Co pan prezes z tą wiedzą zrobił?

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Przekazałem tę informację do nadzoru właścicielskiego, aby podjął decyzję. To dotyczyło sporu, tak jak powiedziałem. Mieliśmy tę wiedzę, tylko mieliśmy sytuację następującą, kiedy w czasie audytu, kiedy my przeprowadzamy audyt jako niezależne ciało, szef unitu boi nam się powiedzieć, nie chce nam powiedzieć tego, jak jest, mi, niezależnej władzy lotniczej. Podchodzi natomiast po zakończeniu audytu i mówi: To, co – tutaj nie chcę użyć niecenzuralnych słów – doliczcie temu i temu? I na to mamy dowody. W związku z tym, tak jak mówię, to była trochę zabawa w kotka i myszkę.

Prawnik Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Aleksander Woźnicki:
Z bezpieczeństwem, panie prezesie, bo chyba o tym mówimy.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Tak, ale sytuacja polegała na tym, że na końcu, to co mówimy cały czas, była kwestia dialogu społecznego. I na dzisiaj, sytuacja jest następująca: Tych osób, które wywierały nacisk, rozumiem, że nie ma już w agencji?

Członek Związku Zawodowego Kontrolerów Ruchu Lotniczego Anna Garwolińska-Kasprzak:

Bardzo nam przykro, ale nadal są. Jest lista takich osób.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Proszę państwa, momencik. Pan prezes miał nadzieję, okazuje się, że nadzieja była płonna. Są te osoby. Może tak, szanowni państwo, nie. Bo im dłużej przysłuchujemy się temu, co było, tym większa patologia się rysuje w agencji rządowej, która powinna pilnować naszego nieba. Myślę, że to jest faktycznie dla instytucji powołanych w państwie duży temat, żeby rozstrzygnąć, co się faktycznie działo. Wiem, że takie wnioski do prokuratury też zostały skierowane. Mam nadzieję, że żadna ta sprawa nie zostanie zamieciona pod dywan. Żałuję tylko, że tak późno doszło do tych zmian w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, bo prawdopodobnie można było tego wszystkiego uniknąć i dużo wcześniej się porozumieć. Skoro nawet były ogłoszenia w gazetach wykupywane, że może do tego dojść i nikt nie reagował, to pytanie, gdzie nadzór, co robił prezes oprócz tego, że wziął dodatkowe środki finansowe i zarobił prawie 3 mln zł przez 3 lata. Naprawdę, oprócz brania pieniędzy jest jeszcze jakaś odpowiedzialność. Mówię to całkiem serio.

W momencie, kiedy mamy sytuację taką, że jesteśmy pierwszym krajem frontowym, grozi nam zamknięcie ruchu lotniczego nad Polską. To się w głowie nie mieści, do czego doprowadziliście państwo tę sytuację. Żeby nie patrzeć w tył w tej chwili, bo musimy w jakiś sposób szukać rozwiązań, padła taka propozycja. Państwo wycofujecie, państwo do godziny 19.00, do końca dnia przesyłacie swoje propozycje. Rozumiem, że jutro się państwo spotykacie z samego rana i ustalacie, a my zwołamy kolejne posiedzenie komisji, ponieważ budynek tutaj w sobotę i niedzielę jest zamknięty, na poniedziałek o godzinie 10.00. Żebyśmy mogli się tutaj spotkać i usłyszeć, że udało się porozumieć, znaleźć kompromis i uspokoić wszystkich Polaków, nie tylko tych, którzy jadą na majówkę, ale wszystkich Polaków, którzy widzą, co się dzieje za wschodnią granicą i wiedzą jak ważni są kontrolerzy lotów w Polsce w tak trudnej sytuacji. Czy tak się możemy umówić? Czy państwo potwierdzacie, pani prezes, pan prezes, strona społeczna? Tak? Usłyszałem od wszystkich stron, że to jest akceptowalne, a my się zobowiązujemy do rozpoczęcia rozmowy, żeby Polska Agencja Żeglugi Powietrznej była jednak finansowana z budżetu.

Jeszcze raz wrócę do tej myśli. To jest trochę tak, jakbyśmy porównali agencję z polską Policją. Oczywiście Policja mogłaby się przecież utrzymać, wystawia w końcu mandaty. Ale to jest zadanie państwa. I tak samo strzeżenie nieba jest zadaniem państwa. Nie możemy być uzależnieni od zysków bądź nie-zysków PAŻP-u i w zależności od tego, zwiększenia bądź zmniejszenia bezpieczeństwa. Pozostawianie jednego kontrolera na wieży jest po prostu ograniczeniem bezpieczeństwa i nie musimy się tu przekonywać, bo doskonale wiemy, że wszystko może się temu kontrolerowi wydarzyć i o katastrofę jest bardzo łatwo. Naprawdę, w tym kraju wydaje się, już nie chcę mówić ile pieniędzy

dzy na CPK, a nie stać nas na kontrolerów. Gdzieś już osiągnęliśmy barierę jakiegoś takiego dobrego rozsądku. Proszę państwa, w związku z tym propozycja jest, przynajmniej z naszej strony, poniedziałek godzina 10.00 licząc na wszystkich państwa. Zostaniecie państwo wszyscy, mówię o stronie społecznej, tak samo zgłoszeni jak dzisiaj. Salę podamy, jak tylko ustalimy. Tę komisję za chwilę zamknę i po tej komisji zwrócę się o zwołanie kolejnej na poniedziałek, na godzinę 10.00, licząc na zażegnanie tego konfliktu. A przyjdzie czas na wyciąganie wniosków, bo powinny być wyciągane, bo do tej sytuacji, po prostu, nie powinno dojść.

W takim razie jeśli państwo pozwolicie, to zakończyłbym techniczną rzecz, a mianowicie sprawę kworum, bo poprosiłem wszystkich o załogowanie się i wzięcie udziału w próbnym kworum. Czy możemy pokazać, ile osób wzięło udział? Część osób się już podpisała. Już widzę. Głosowało 7 osób, za 4, przeciw 1, wstrzymały się dwie. Dodatkowo pani poseł się wpisała. Kworum było.

Bardzo dziękuję za udział w dzisiejszym posiedzeniu podkomisji. Jak bardzo była istotna i ważna, to się przekonaliśmy podczas spotkania. Cieszę się, że podczas dzisiejszych obrad przynajmniej usłyszeliśmy, że przesłano informacje do wszystkich, którym były wypowiedziane umowy, że wstrzymujemy wypowiedzenia. Licząc na to, że będzie jednak inna polityka, nie konfrontacyjna, a jednak polityka dialogu i kompromisu, liczę, że w poniedziałek spotkamy się w innej atmosferze. Dziękuję państwu za spotkanie i życzę owocnych obrad i podpisania porozumienia. Dziękuję bardzo.