

IX kadencja



KANCELARIA SEJMU

Biuro Komisji Sejmowych

PEŁNY ZAPIS PRZEBIEGU POSIEDZENIA

**Komisja
Infrastruktury**

■ **PODKOMISJI STAŁEJ DO SPRAW
TRANSPORTU LOTNICZEGO
(NR 3)
z dnia 29 kwietnia 2021 r.**

Pełny zapis przebiegu posiedzenia

Komisji Infrastruktury

– podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego (nr 3)

29 kwietnia 2021 r.

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

– informację prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i prezesa Polskich Linii Lotniczych LOT SA w sprawie złamania przepisów podczas lotu z prezydentem Andrzejem Dudą z Zielonej Góry do Warszawy w dniu 2 lipca 2020 r.

W posiedzeniu udział wzięli: **Marcin Horała** sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury, **Rafał Milczarski** prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA wraz ze współpracownikami, **Piotr Samson** prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, **Janusz Janiszewski** p.o. prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej wraz ze współpracownikami oraz **Leszek Korczak** doradca ekonomiczny w Najwyższej Izbie Kontroli.

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

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

Bardzo serdecznie witam państwa na posiedzeniu podkomisji stałej do spraw transportu lotniczego Komisji Infrastruktury. Na początku chciałbym otworzyć posiedzenie podkomisji stałej i powitać na dzisiejszym posiedzeniu posłów, posłanki oraz zaproszonych gości. Przedstawię. Rozpocznę od pana ministra Marcina Horały – dzień dobry, witamy. Jest z nami pan prezes LOT-u, pan Rafał Milczarski. Jest, oczywiście zdalnie, członek zarządu ds. operacyjnych, pan Maciej Wilk. Zdalnie jest też prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pan Janusz Janiszewski oraz dyrektor Biura Operacyjnego PAŻP, pan Michał Mikołajczak. Jest prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Piotr Samson – dzień dobry, witamy. I doradca ekonomiczny Najwyższej Izby Kontroli, pan Leszek Korczak – witamy serdecznie.

Chcę poinformować, że posiedzenie zostało zwołane przez marszałek Sejmu na podstawie art. 198j ust. 2 regulaminu Sejmu i będzie prowadzone z wykorzystaniem środków komunikacji elektronicznej umożliwiających porozumiewanie się na odległość. Informuję również, że zgłoszenia do zabrania głosu w dyskusji należy wysyłać na adres mejlowy kinf@sejm.gov.pl. Jednocześnie informuję, że posłowie członkowie podkomisji obecni na sali obrad głosują przy użyciu urządzenia do głosowania za pomocą legitymacji poselskiej – wówczas nie logują się w systemie komunikacji elektronicznej i nie używają tabletów.

Zwracam się do państwa posłów uczestniczących zdalnie z prośbą o zalogowanie się, a do posłów obecnych na sali z prośbą o przyłożenie do czytników karty do głosowania i o wzięcie udziału w próbnym głosowaniu sprawdzającym kworum. Bardzo proszę. Głosowanie zostawię otwarte. Jeżeli ktoś się spóźni, będzie mógł jeszcze się zalogować i wziąć udział.

Rozpocznę. Pan minister Polaczek poprosił o zabranie głosu jeszcze w kwestii formalnej. Bardzo proszę.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie, panie ministrze, panie prezesie, panowie prezesi, myślę, że jako wiceprzewodniczący na początku chciałbym przede wszystkim powiedzieć kilka słów od strony formalnoprawnej w kontekście przedmiotu dzisiejszego posiedzenia. Po pierwsze, pragnę przypomnieć, że regulacje w ustawie – Prawo lotnicze związane z badaniem incydentów czy wypadków lotniczych są bardzo precyzyjnie określone.

Udostępnianie wyników badań, okoliczności i przyczyn zaistniałych incydentów lotniczych, które są zbierane podczas prowadzenia badania zdarzenia lotniczego, w innych celach niż te, które są przewidziane w Prawie lotniczym, może być dokonywane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowno-administracyjnego za zgodą sądu. Przypomnę, że reguluje to art. 134 ust. 1 i ust. 1a. Są w tym również takie kwestie jak zapisy pokładowych rejestratorów mowy, zapisy nagrań instytucji zapewniających służby ruchu lotniczego i ich kopie.

Po drugie, jest to uregulowane również w przepisach Parlamentu Europejskiego i Rady z rozporządzenia z 20 października 2010 r. w sprawie badania wypadków i incydentów w lotnictwie cywilnym oraz zapobiegania im, w szczególności w art. 14, który w pkt 1 mówi o tym, że nie udostępnia się i nie wykorzystuje do celów innych niż badania zdarzenia lotniczego m.in. wszelkich oświadczeń osób złożonych przed organem ds. badania zdarzeń lotniczych, zapisów ujawniających tożsamość osób, które składały zeznania w ramach badania zdarzenia lotniczego, informacji zebranych przez organ ds. badania zdarzeń lotniczych. Jak wszyscy wiemy, dzisiaj jesteśmy w momencie, w którym Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych analizuje ten przypadek, skądinąd zgłoszony z własnej inicjatywy przez załogę Polskich Linii Lotniczych.

Na końcu powiem, że myślę, że tutaj, na sali, są osoby, które rozumieją, o czym mówimy. Gdybyśmy chcieli dyskutować na temat tego konkretnego zdarzenia lotniczego w otwartej formule... Z oczywistych formalnoprawnych względów nie możemy tego robić w takiej formule, w jakiej dzisiaj pracujemy, a tym bardziej w takiej formule nie możemy ujawniać ani udostępniać takich materiałów jak instrukcja operacyjna służby kontroli obszaru i służby kontroli zbliżania czy materiałów z wieży w Zielonej Górze, czy porozumienia o współpracy między na przykład PAŻP a Służbą Ochrony Państwa, jeśli chodzi o loty HEAD, czy instrukcji operacyjnych Polskich Linii Lotniczych o lotach HEAD.

Możemy prowadzić dyskusję, wysłuchać opinii przedstawicieli PLL LOT i PAŻP i wysłuchać informacji pana ministra, ale z tymi ograniczeniami w Prawie lotniczym, które tutaj wskazałem. Z powodów formalnoprawnych zwracam uwagę na pewne bardzo istotne – nie tylko polskie, ale również europejskie czy światowe – ograniczenia, które wiążą się z określonymi przepisami krajowymi i międzynarodowymi. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Zgłasza się też pan poseł Maciej Lasek. Proszę bardzo.

Posel Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem troszeczkę wejść w polemikę z panem przewodniczącym posłem Polackiem, ponieważ całkiem niedawno byliśmy świadkami posiedzenia Komisji Obrony Narodowej, na której w oparciu o te same przepisy polskiego prawa pan poseł Antoni Macierewicz bez żadnego problemu ujawniał fragmenty zeznań, zapisów z rejestratorów i inne informacje, które były związane z badaniem wypadku lotniczego – i nie słyszałem żadnego sprzeciwu w tym zakresie, zwłaszcza ze strony członków Komisji Obrony Narodowej, że jest to niezgodne z prawem.

Zgadzam się jednak z panem ministrem Polackiem w jednym zakresie. Oczywiście wszystko to, co podlega badaniu, czyli zeznania załogi, informacje z zapisów rejestratorów lotu, podlegają szczególnej ochronie, natomiast część z tych informacji jest już informacją publiczną, część została opublikowana przez niektóre media i nic nie stoi na przeszkodzie, żeby to komentować.

Dzisiaj nie chcemy badać tego incydentu. Chcemy uzyskać oświadczenie i wyjaśnienie dotyczące okoliczności zaistnienia tego zdarzenia i działań, które zostały podjęte po zaistnieniu tego zdarzenia, lecz nie przez Państwową Komisję Badania Wypadków Lotniczych. Jak wiemy, zdarzenie to zakwalifikowano jako poważny incydent, dalej pod-

lega badaniu i wszyscy czekamy na jego zakończenie. Chciałbym uzyskać pewne informacje w sprawie podjętych działań administracyjnych również od pana Samsona, prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, a to już nie podlega ochronie. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

OK. Bardzo dziękuję, panie pośle. Ad vocem, bardzo proszę, krótko.

Posel Jerzy Polaczek (PiS):

To będzie pół minuty może nie ad vocem, tylko pewnego uzupełnienia. Z pełną świadomością przypominałem kilka przepisów ustawy – Prawo lotnicze, żeby zwłaszcza ci z państwa, którzy nas słuchają, mieli świadomość bardzo istotnych ograniczeń nie tyle co do pytań, które mogą być kierowane do przedstawicieli LOT-u czy strony rządowej, PAŻP itd., ale pewnych bardzo istotnych, żeby nie powiedzieć ogromnych, ograniczeń w możliwości udzielenia odpowiedzi na tym etapie, na jakim procedowany jest ten konkretny przypadek. Nie mówię już o tym, że jeśli pan przewodniczący chciałby zwołać posiedzenie podkomisji do spraw transportu lotniczego w trybie innym niż taki, w którym zostało dzisiaj zwołane, z wiadomymi obostrzeniami wynikającymi z ustawy o ochronie informacji, wtedy można podjąć byłoby merytoryczną dyskusję, zwłaszcza w świetle pewnych przytoczonych przeze mnie dokumentów, które ze swojej natury są dokumentami chronionymi – ale nie będę rozwijał tego tematu, bo przytoczyłem je na końcu mojej wypowiedzi.

To tylko pewne formalnoprawne przypomnienie i wprowadzenie do dyskusji, żeby zwłaszcza ci z państwa czy panowie posłowie, którzy nie zajmują się na co dzień tymi zagadnieniami, mieli świadomość tych ograniczeń. Tyle z mojej strony. Proszę oczywiście o kontynuację posiedzenia.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Jeszcze pan poseł Suchoń. Bardzo proszę.

Posel Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, powiem szczerze, że wysłuchałem opinii pana przewodniczącego z przekonaniem, że na końcu złoży pan wnioszek o zakończenie posiedzenia. Z jednej strony to rozumiem. Rozumiem, ponieważ jest to bardzo ważny incydent, te incydenty są badane przez odpowiednie komisje i nie mam żadnych wątpliwości co do tego, że wszyscy mamy świadomość, że z punktu widzenia dobra i efektów tego badania powinien mieć miejsce spokój. Potrzebny jest spokój i w tym przypadku odseparowanie od jakichkolwiek nacisków politycznych, czego niestety chyba nie było podczas tego incydentu. Jestem więc przekonany, że badanie to – mam nadzieję, że prowadzone przez profesjonalistów – zakończy się w taki sposób, który pokaże prawdziwe przyczyny i przebieg, i sformułuje wnioski, które wszyscy będziemy mogli poznać.

Jest też druga kwestia, kwestia pewnego obszaru funkcjonowania instytucji i obszaru politycznego. Panie przewodniczący, muszę powiedzieć, że mam nadzieję, że na przykład słów pana ministra, który formułuje przekaz zmierzający do tego, żeby wprowadzać w błąd opinię publiczną co do rzeczywistego przebiegu incydentu, nie traktuje pan jako elementu podlegającego badaniu przez komisję i niepodlegającego ocenie opinii publicznej. Przypomnę, że większość informacji, które również podlegają badaniu przez komisję, jest – o czym mówił pan poseł Lasek – wiadoma opinii publicznej. Informacje te zostały upublicznione przez media.

Mam nadzieję, że pan przewodniczący nie podjął tej próby, żeby wybić merytoryczne zęby podkomisji. Parlament ma swoje ustawowe umocowania i uważam, że nie powinniśmy kroczyć w kierunku, który skutkuje pewnym imposybilizmem parlamentu. Uważam, że jest to absolutnie niedopuszczalne. W związku z tym uważam, że musimy szanować kompetencje i uprawnienia poszczególnych organów. Jestem przekonany, że wszyscy członkowie Komisji mają tę świadomość, i uważam, że te uwagi są niepotrzebne.

Po drugie zaś mam nadzieję, że z drugiego punktu widzenia, czyli z punktu widzenia funkcjonowania instytucji, kontroli parlamentarnej nad funkcjonowaniem tej instytucji nie będzie tutaj podejmowania prób odwrócenia uwagi czy zablokowania pozyskania ważnych informacji przez parlament, bo od tego parlament jest. Mam świadomość,

że od kilku lat funkcja ta jest mocno ograniczona, natomiast uważam, że jest to absolutnie niedopuszczalne. Bardzo proszę pana przewodniczącego Komisji o to, aby pilnował uprawnień parlamentu, tak jak to robił do tej pory. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Szanowni państwo, głos pana posła Polaczka będzie już naprawdę ostatnim głosem w mowach wstępnych. Chciałbym, żebyśmy przeszli do meritum sprawy, bo wydaje się, że jest to sprawa, która naprawdę powinna być wyjaśniona. Powinniśmy to usłyszeć od zaproszonych gości, od tych instytucji, które powinny wypowiedzieć się w tej sprawie. Tego oczekuje opinia publiczna. Panie pośle, bardzo proszę krótko i przejdziemy już do meritum.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Panie przewodniczący, panie i panowie, drodzy goście, którzy nas słuchają, proponuję, żeby nie mieszać uprawnień czy kompetencji parlamentu z instytucjami państwowymi i organami niezależnymi, które są certyfikowane, jak Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych. Zwracam na to uwagę i raz jeszcze podkreślę, żeby zrozumiał pan istotę mojej pierwszej wypowiedzi we wprowadzeniu, że w tej formule, w jakiej procedujemy nad tym incydentem – w cudzysłowie – lotniczym, dowiemy się mniej z uwagi na ograniczenia, które wprost wynikają z Prawa lotniczego, które przyjął parlament, i z rozporządzeń europejskich. To chciałem podkreślić.

Gdyby pan przewodniczący zwołał to posiedzenie w formule, o której wspomniałem wcześniej, wtedy w formule posiedzenia zamkniętego pan poseł mógłby zadać te same pytania i oczekiwać bardziej konkretnych, precyzyjnych odpowiedzi. Ograniczenia, o których mówię, dotyczące udostępniania danych i informacji co do incydentów lotniczych, są zawarte w art. 134 ust. 1a. Przypominam panu posłowi Suchoniowi, że udostępnienie pełnych informacji z wyników badań okoliczności i przyczyn zaistniałych incydentów lotniczych może być dokonane wyłącznie na potrzeby postępowania przygotowawczego, sądowego lub sądowo-administracyjnego za zgodą sądu. Dziękuję za uwagę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Przejdźmy do meritum.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, pragnę zwrócić jedną uwagę...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Przepraszam, panie pośle.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Wszyscy doskonale znamy przepisy, panie przewodniczący Polaczek. Myślę, że próba przedstawienia, że ktoś z członków Komisji może ich nie znać, jest naruszeniem dobrych obyczajów, i bardzo proszę, żeby pan poseł był uprzejmy tego nie robić. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Szanowni państwo, po pierwsze, przedmiotem dzisiejszego posiedzenia, przypomnę, zgodnie z przedstawionym porządkiem będzie informacja prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i prezesa Polskich Linii Lotniczych LOT w sprawie incydentu z 2 lipca 2020 r. Chodzi o lot z prezydentem Andrzejem Dudą z Zielonej Góry do Warszawy.

Pani marszałek zgodziła się na przedstawienie tych informacji, bo – myślę – wszyscy chcielibyśmy usłyszeć, że to, co przeczytaliśmy w portalach, to, co mogliśmy usłyszeć niestety również dzisiaj, jest nieprawdziwe. Nie jesteśmy komisją ds. badań wypadków lotniczych, to jest oczywiste. Nikt z nas, być może z wyjątkiem jednego posła, do końca się na tym nie zna, natomiast procedury są jasne i wydaje się, że zapisy, o których chyba wszyscy mieliśmy dzisiaj możliwość usłyszeć, bo to już jest publiczne, powodują, że naszą rolą jest to, aby od instytucji, które za to odpowiadają, uzyskać pełną informację o tym, co się wydarzyło.

Chcę powiedzieć, że są tu dwa aspekty sprawy. Jeden aspekt to start samolotu 2 lipca po godz. 22:00, kiedy lotnisko było zamknięte. Jest aspekt naciskania na pilota, co sły-

chać dzisiaj na nagraniach i co nie ulega wątpliwości. Już nie chcę dokładnie cytować, ale pilot mówi o tym, że musi startować. Cytuję: „Wiem, ja rozumiem, z tyłu też nas naciskają, dlatego pytam, żeby ewentualnie rzucić hasłem jakimś”. To jest nagrane. Ponieważ zostało to dzisiaj upublicznione, o to też chcemy zapytać. Chcemy oczywiście zapytać prezesa PAŻP.

Czy rozmowy na WhatsAppie rzeczywiście miały miejsce? Czy pan prezes faktycznie mówi, że trzeba wystawić eksperta, który powie, że samolot mógł lecieć? Czy to w ogóle jest prawdziwa informacja, czy może jest to wyssane z palca? Chcielibyśmy, żeby to było to drugie. Dlaczego ta rozmowa w ogóle się odbywała? Dlaczego LOT zgłosił ten incydent dopiero 9 lipca, czyli siedem dni później, skoro ma na to 72 godziny? Jeśli to możliwe, chcielibyśmy uzyskać taką informację.

Zaprosiliśmy też przedstawicieli kancelarii prezydenta, bo z dzisiejszych informacji o mejlach wynika, że kancelaria prezydenta wiedziała, że lotnisko jest zamykane o godz. 22:00, a mimo to start tego samolotu odbył się, również mimo tego, że kontroler lotu na wieży informował, że pracuje tylko do godz. 22:00, a był na wieży sam.

Szanowni państwo, ponieważ każdy z nas stracił kogoś bliskiego 11 lat temu, powinno być oczywiste, że nigdy po tym – oczywiście przed też, ale przed niestety już się zdarzało – nie powinny być łamane jakiejkolwiek procedury. Najważniejsi urzędnicy i osoby, które zajmują się lotnictwem w Polsce, powinny o tym wiedzieć. Nie zwołujemy posiedzenia podkomisji w byle jakiej sprawie, tylko w sprawie, która interesuje nie tylko polityków, ale i opinię publiczną. Oczywiście będziemy czekali na raport Państwowej Komisji Badania Wypadków Lotniczych o tym, jakie procedury mogły zostać złamane, ale już dzisiaj z zapisów i rozmów niewątpliwie wynika to, co – oprócz rozmów na tzw. WhatsAppie najważniejszych urzędników i polityków w Polsce zajmujących się lotnictwem – najbardziej mnie niepokoi, czyli to, że jest nagrany pilot, który mówi wprost, że naciskają go najważniejsi na tym pokładzie. Jest zbyt dużo analogii do tego, co było w 2010 r., żeby przejść obok tego obojętnie.

Mam nadzieję, że osoby, które dzisiaj zaprosiliśmy, za chwilę wytłumaczą i rozwieją te wątpliwości. Chcielibyśmy uwierzyć i usłyszeć, że to wszystko jest nieprawdziwe, że to po prostu jest kłamstwo. Ponieważ jednak pan poseł poprosił, a widzę też pana ministra Marcina Horałę, chciałbym, żeby odniósł się do wypowiedzi, która została zapisana, ponieważ dotyczy ona jednego z członków naszej Komisji, pana posła Laska. Pan Marcin Horała mówi w tym komunikatorze wprost, że trzeba mówić, że to „kolejna wrzutka Laska, próba puszczenia szczura na ostatniej prostej kampanii” itd. Jest rzecz niebywała. Gdyby to się potwierdziło, to faktycznie byłaby w tym kontekście nieprawdopodobna kompromitacja, ale mam nadzieję, że dzisiaj usłyszymy, że to wszystko jest nieprawdą.

Najpierw rozpocząłbym od przewoźnika, od LOT-u, bo to przewoźnik odpowiadał za start tego samolotu. Poprosiłbym pana prezesa o informacje w sprawie tego lotu. Bardzo proszę.

Prezes zarządu Polskich Linii Lotniczych LOT SA Rafał Milczarski:

Szanowny panie przewodniczący, szanowni państwo posłowie, zanim prawda założy buty, kłamstwo dwukrotnie obiegnie Ziemię. Tak właśnie stało się z nieprawdziwą opowieścią o tym, że próbowano tuszować okoliczności lotu z Zielonej Góry. Bardzo państwu dziękuję za zaproszenie na dzisiejsze posiedzenie Komisji, bo dla mnie i dla LOT-u jest to okazja, żeby powiedzieć państwu prawdę o trzech rzeczach.

Po pierwsze, okoliczności lotu z Zielonej Góry były i nadal są badane modelowo, transparentnie i w pełnej zgodzie z przepisami. Po drugie, ofiarą przekłamań w publikacji Wirtualnej Polski stała się pani kapitan oraz bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. Po trzecie, szanowni państwo posłanki i posłowie, serdecznie państwa zapraszam na kontrolę poselską. Podczas niej po uzyskaniu zgody PKBWL będziemy mogli udostępnić państwu nasz raport, część dokumentacji, którą możemy udostępnić, o których ze względu na toczące się postępowanie przed PKBWL dzisiaj nie mogę publicznie mówić.

Chciałbym również zaznaczyć, że zwróciliśmy się do PKBWL z wnioskiem o zgodę na upublicznienie naszego wewnętrznego raportu z badania tego incydentu. Raport ten

dokładnie opisuje wszystkie zdarzenia oraz podjęte przez nas kroki zmierzające do jego wyjaśnienia oraz zaproponowane środki zaradcze. Dokument ten jawnie przeczy tezie o tym, że próbowano tuszować jakiegokolwiek związane z tym lotem okoliczności.

W publikacji Wirtualnej Polski są liczne błędy co do faktów i zrozumienia okoliczności. Zawarliśmy je w obszernej polemice skierowanej do Wirtualnej Polski dzień po publikacji. Głęboko wierzyliśmy, że redakcji naprawdę zależy na pokazaniu prawdziwych okoliczności zdarzenia, więc chętnie opublikuje nasze wyjaśnienia. Tak się jednak nie stało, dlatego wystąpiliśmy z żądaniem sprostowania. Zarówno polemikę, jak i żądanie sprostowania przekazaliśmy państwu posłom za pośrednictwem sekretariatu Komisji. Polemika opublikowana jest również na naszej stronie internetowej w zakładce „Media”. Została ona również dostarczona do głównych polskich redakcji w postaci komunikatu prasowego.

Pozwólcie państwo, że w kilku punktach przedstawię procedurę postępowania w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego. Weryfikacja tego, czy procedura ta została spełniona, czy nie, powinna być przecież pierwszym krokiem do formułowania tezy o ewentualnych nieprawidłowościach.

Szanowni państwo, po pierwsze, załoga ma 72 godziny liczone od zaistnienia zdarzenia na jego dobrowolne zgłoszenie. Po zgłoszeniu zdarzenia przez załogę następuje jego wstępna analiza przez wewnętrzną komisję badania zdarzeń lotniczych PLL LOT. Jeżeli w wyniku tej procedury uprawdopodobnione zostaje naruszenie procedur, to informacja o takim zdarzeniu przekazywana jest do Centralnej Bazy Zgłoszeń prowadzonej przez regulatora rynku lotniczego Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Wewnętrzna komisja LOT-u kończy postępowanie, wydając raport wstępny, a następnie przekazuje go do PKBWL. Z kolei PKBWL prowadzi postępowanie dalej, a po jego zakończeniu wydaje raport końcowy.

Szanowni państwo posłowie, bardzo istotne dla historii, o której dzisiaj rozmawiamy, jest to, że zgodnie z Prawem lotniczym przewoźnik nie może informować o szczegółach zdarzenia w trakcie jego badania. Do czego jest uprawniony przewoźnik w przypadku, gdy media zadają pytania o postępowanie w trakcie jego trwania? Może poinformować o toczącym się postępowaniu, może poinformować o tym, że na razie brak jest wiążących ustaleń, ale nie może omawiać szczegółów tego postępowania, częściowych wniosków lub aktualnych tez. Tak też postąpiły Polskie Linie Lotnicze LOT. Nie ukrywaliśmy faktu trwania postępowania ani tego, że jest ono traktowane z należytą powagą. Szanowni państwo posłowie, LOT postąpił w tej historii modelowo. Każdy z wymienionych wyżej punktów został wypełniony w 100%. Takie są fakty co do postępowania wyjaśniającego okoliczności lotu z Zielonej Góry. Wszystkie nasze procedury zadziałały właściwie.

Pozwólcie państwo, że w dwóch słowach odniosę się jeszcze do treści rozmów na komunikatorze WhatsApp. To wewnętrzna korespondencja. Przeplatają się tam wątki dotyczące oświadczenia dla mediów z próbą ustalenia wstępnego rozeznania okoliczności i przebiegu zdarzeń, którą – podkreślam – na własny użytek podejmują uczestniczące w tej dyskusji osoby. Tam oczywiście pojawiają się nasze własne sądy i interpretacje tego, co się wydarzyło. Część z formułowanych w tej dyskusji wniosków potwierdziła się w toku postępowania wewnętrznej komisji, a część nie, ale, szanowni państwo, co najważniejsze, żadna z osób uczestniczących w tej dyskusji w żaden sposób nie bierze udziału w pracach niezależnej komisji wyjaśniającej zdarzenie. Zwracam również uwagę, że wbrew temu, co zdaje się sugerować artykuł Wirtualnej Polski, nikt z PLL LOT w ogóle nie odnosi się do trwającej kampanii wyborczej.

Na sam koniec, drodzy państwo posłowie, powiem, że ofiarą tej publikacji została młoda kobieta, kapitan, jedna z najlepszych lotniczek w PLL LOT, z lotnictwem związana od 16. roku życia. W momencie zdarzenia w lipcu ub.r. miała ona 2300 startów i lądowań i ponad 3 tys. godzin nalołów. Nie była dowódcą tego statku powietrznego. W kluczowym momencie nie prowadziła korespondencji z wieżą, ale teraz została publicznie zlinczowana przez redaktora Wirtualnej Polski.

Drugą ofiarą tej sensacji jest bezpieczeństwo lotnicze. Być może zdarzenie z Zielonej Góry nigdy nie zostałoby wykryte i przeanalizowane, gdyby nie tzw. kultura sprawiedliwego traktowania (po angielsku: *just culture*), obowiązująca zarówno w PLL LOT, jak

i w PAŻP. Jest to fundament bezpieczeństwa w lotnictwie. Mówi ona, że po dobrowolnym zgłoszeniu zdarzenia lotniczego nie ponosi się za nie konsekwencji. W tym przypadku takie właśnie zgłoszenie miało miejsce już 3 lipca i to ono uruchomiło proces badania. To na skutek tego procesu o sprawie dowiedziały się media. Dzisiaj osoby, które postąpiły właściwie, załoga i kontroler ruchu, które zgłosiły incydent, są publicznie linczowane. Martwię się przez to, że w przyszłości załogi będą mniej skłonne do zgłaszania różnego typu zdarzeń, w szczególności związanych z transportowaniem najważniejszych osób w państwie, gdyż mogą obawiać się kolejnego publicznego linczu. Bardzo dziękuję za możliwość wypowiedzenia się.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Szanowni panowie posłowie, mam propozycję, żebyśmy pytania zadali po wszystkich wypowiedziach. Mogę jedynie powiedzieć, że żałuję, że prezes nie odniósł się do kwestii dotyczącej nacisków na pilota, o której wszyscy dzisiaj słyszymy, ponieważ jest to upubliczniona rozmowa pomiędzy wieżą a pilotem. Pan prezes odniósł się tylko i wyłącznie do materiału Wirtualnej Polski, natomiast nie do tych nacisków. W tej sprawie pan prezes nie powiedział nic.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Panie przewodniczący, proponuję, aby w serii pytań odniósł się do tego szczegółowo pan prezes Maciej Wilk, który jest szefem operacyjnym LOT-u. On z pewnością się do tego odniesie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Zatem poproszę pana prezesa, szefa PAŻP, pana Janusza Janiszewskiego o zabranie głosu. Chciałbym tylko zapytać, ponieważ przed momentem sam pan prezes nawiązał do rozmowy na komunikatorze. Panie prezesie, czy to prawda, że powiedział pan: „Moim zdaniem trzeba wystawić eksperta, który powie, że mógł lecieć”, a prezes LOT-u miał panu odpowiedzieć: „Ale nie mógł”? Czy może pan potwierdzić, że tak pan napisał? Bardzo proszę, oddaję panu głos.

Pełniący obowiązki prezes Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej Janusz Janiszewski:

Dzień dobry, panie przewodniczący. Witam serdecznie Wysoką Komisję. Szanowni państwo, odpowiadając na pytania dotyczące forum dyskusyjnego na temat potencjalnego zdarzenia w danym okresie, powiem, że oczywiście wypowiedzianych było wiele kwestii. Żeby jednak w pełni odpowiedzieć na to pytanie i żeby zrozumieć kontekst sytuacyjny całości dyskusji i tego, dlaczego dyskusja i forum dyskusyjne się odbywały, tak jak powiedział pan prezes LOT-u, w zamkniętym gronie, chcielibyśmy, jeśli pan przewodniczący i szanowna Komisja pozwoli, przedstawić kilka elementów dotyczących zapewniania służb żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej na zasadach, procedurach i przepisach obowiązujących w Polsce, jak i na świecie. To wyjaśnienie pozwoli zbudować określony obraz tego, jakie rzeczywiście są przepisy. A przepisy w lotnictwie są święte. Dlatego, jeśli pan przewodniczący pozwoli, chcielibyśmy przedstawić krótką prezentację dotyczącą tego, w jaki sposób odbywa się ruch lotniczy w przestrzeni powietrznej kontrolowanej, w przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, w przestrzeni klasy G oraz w innych strukturach przestrzeni powietrznej, tak abyśmy wszyscy mieli ten sam obraz sytuacyjny tego, jak funkcjonuje transport lotniczy i jakie procedury są stosowane w polskiej przestrzeni powietrznej przez wszystkie instytucje lotnicze.

Jak wiemy, zgodnie z przepisami Prawa lotniczego instytucje lotnicze wykonujące określone działania muszą być zcertyfikowane przez naczelną władzę lotniczą, która działa na podstawie przepisów europejskich. Jeśli więc pan przewodniczący pozwoli, to chcielibyśmy to krótko wyjaśnić. Będę mówił ja, jak również mój dyrektor operacyjny, który pełni pełen nadzór nad służbami ruchu lotniczego oraz służbami technicznymi w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, oczywiście, bardzo proszę, tylko proszę również szczególnie o uwzględnienie przepisów w kontekście tego lotu i o wzięcie tego pod uwagę.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Oczywiście, panie przewodniczący. Jeśli mogę dodać, będę mówił o ogólnych zasadach wykonywania wszystkich lotów, jak i lotów z przestrzeni powietrznej niekontrolowanej, tak żebyśmy zrozumieli, czym zajmuje się PAŻP, do czego jest powołany i jakie są te przepisy, nie odnosząc się do konkretnego przypadku, zgodnie z zasadami polityki *just culture*, które w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej też są obowiązkowe, tak samo jak w PLL LOT.

Taka polityka, drodzy państwo, została podpisana pomiędzy prezesem PAŻP a wszystkimi organizacjami społecznymi funkcjonującymi w tym czasie w PAŻP i ściśle określa zasady poufności oraz traktowania uczestników zdarzenia tak, aby nie stały się one ofiarą interpretacji czy też nadinterpretacji albo niezrozumienia właściwie obowiązujących przepisów w polskim systemie prawnym dotyczących transportu lotniczego oraz wykonywania lotów i zapewniania służb żeglugi powietrznej.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, proszę tylko, żeby to była zwięzła informacja, ponieważ jest wiele pytań – żeby informacja o tych przepisach z pana strony była zwięzła. Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Tak, oczywiście, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, postaram się w jak najszybszym skrócie opowiedzieć o tym, czym się zajmujemy i jakie są te przepisy. Przede wszystkim PAŻP jest organizacją powołaną do zapewnienia bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej, jak również nad wodami Bałtyku w tzw. rejonie informacji powietrznej Warszawa, gdzie zgodnie z Prawem lotniczym oraz z konwencją chicagowską, która została asygnowana przez państwo polskie 20 listopada 1958 r., jako państwo polskie i PAŻP jesteśmy zobowiązani do zapewnienia dwóch podstawowych służb, tj. służby informacji powietrznej oraz służby alarmowej. Oprócz tego jako organ wyznaczony, zcertyfikowany przez naczelną władzę lotniczą PAŻP zapewnia służby żeglugi powietrznej. To jest zarządzanie ruchem lotniczym i służby ruchu lotniczego, które dzielą się na trzy podstawowe służby, tj. na służbę kontroli obszaru, służbę kontroli zbliżania oraz służbę kontroli lotniska.

Chciałbym zaznaczyć, że – tak jak powiedziałem na początku – zapewniamy jeszcze służbę alarmową, służbę doradczą oraz służbę CNS, czyli służby techniczne oraz inne dotyczące przetwarzania danych lotniczych. Chciałbym zaznaczyć, że zgodnie z definicją i wyznaczeniem PAŻP przez 24 godziny na dobę zapewnia dwie podstawowe służby, tj. służbę informacji powietrznej, na podstawie której wyznaczony informator służby informacji powietrznej jest zobowiązany do przekazywania wszelkich informacji do załóg statków powietrznych na temat znajdujących się na ziemi przeszkód, na temat ruchu lotniczego znajdującego się w polskiej przestrzeni powietrznej klasy G, czyli przestrzeni niekontrolowanej, oraz do zapewniania służby informacji powietrznej.

PAŻP pełni swoją służbę z 15 lokalizacji, tj. na 15 lotniskach, z czego z lotnisk, które widzicie państwo zaznaczone zielonym kółkiem, sprawowana jest tzw. służba proceduralna, czyli służba bez wykorzystania systemów dozoru, czyli bez radaru, na podstawie tzw. służby kontroli proceduralnej, gdzie kontroler ruchu lotniczego zapewnia separację oraz zapobiega kolizjom statków powietrznych na lotnisku na podstawie wskazań przekazywanych przez pilotów oraz na podstawie odrębnych procedur. Kontrola radarowa odbywa się natomiast na podstawie systemów dozoru, wskaźników radarowych oraz radarów wykorzystywanych w tym zakresie. To jest obraz tego, czym się zajmujemy, oczywiście mając jeszcze na względzie to, że pełnimy służbę kontroli obszaru – gdzie osobiście pracuję też jako kontroler ruchu lotniczego – oraz służbę kontroli zbliżania.

Kontynuując dalej, poproszę pana dyrektora Michała Mikołajczaka o przedstawienie klasyfikacji przestrzeni powietrznej oraz tego, jakie elementy struktur...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie prezesie, chciałbym literalnie trzymać się porządku obrad, który został zaakceptowany. Dzisiaj go przedstawiłem. Chodziło o informację prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej w sprawie incydentu lotu prezydenta Dudy. Rozumiem, że spotkamy się osobno, o wszystkich przepisach pewnie będziemy tutaj rozmawiać i chętnie państwa

wysłuchamy, ale ponieważ mamy konkretny temat, chciałbym powiedzieć i zapytać pana prezesa, co ma w tej konkretnej sprawie do powiedzenia.

Po pierwsze, czy słyszał pan dzisiejszą rozmowę, która jest już upubliczniona, pomiędzy pilotem a wieżą, dotyczącą tego, że kontroler lotu mówi, że pracuje do godz. 22:00, i mówi to do pilota niejednokrotnie? Czy faktycznie brał pan udział w rozmowach na WhatsAppie, w których mówi pan, że trzeba znaleźć eksperta, który powie, że mógł lecieć, choć pan prezes LOT-u temu zaprzeczał? Czy mógłby pan odnieść się do tego? Wydaje mi się, że opinia publiczna chciałaby znać odpowiedź na pytanie, czy to wszystko faktycznie miało miejsce. Dobrze byłoby, gdybyśmy dzisiaj mogli skupić się na tym wątku. Jak mówię, obiecuję, że zwołamy osobne posiedzenie podkomisji tylko w sprawie przepisów, na którym chętnie z panem o tym porozmawiamy.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący...

Sekretarz stanu w Ministerstwie Infrastruktury Marcin Horała:

Czy mógłbym poprosić o słówko? Być może pan prezes PAŻP zbyt szeroko poszedł w dostarczeniu informacji.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, za chwilę do pana przejdziemy.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Wydaje mi się natomiast, że jest tu jedna kluczowa rzecz, tzn. przedstawienie zasad kontroli ruchu powietrznego i przepisów obowiązujących w tym zakresie dla sytuacji takiej jak zaistniała w Zielonej Górze, czyli wtedy, kiedy nie ma wieży i nie ma kontroli wieżowej dla lotu. Wydaje mi się, że jest to absolutnie kluczowe.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, ponieważ pan prezes...

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Szereg wypowiedzi publicznych w tej sprawie zupełnie od tego abstrahuje. Jeżeli chodzi tylko o to, nie o całe zasady kontroli ruchu powietrznego w Polsce, ale o te dotyczące takich sytuacji, jaka tam miała miejsce, to pozwolę sobie zwrócić uwagę panu przewodniczącemu, że absolutnie fundamentalne dla dalszej dyskusji i na przykład roztrząsania, czy doszło do złamania jakichś zasad czy przepisów, byłoby to, aby najpierw wiedzieć, jakie one w tej sytuacji są.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, panie ministrze, pozwoliłem sobie przerwać panu prezesowi dlatego, że pan prezes na początku powiedział, że nie chce się do tego odnosić. Są punkty porządkowe. Czy moglibyśmy wrócić, panie prezesie? Oddaję panu głos, a za chwilę o zabranie głosu poproszę również pana ministra. Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, bardzo dziękuję. Dziękuję, panie ministrze. Skracając, oczywiście nie opowiadając wszystkich szczegółów, ale odnosząc się właśnie do przypadków wykonywania lotów, gdzie nie ma zapewnianej służby kontroli ruchu lotniczego, natomiast jest zapewniana służba informacji, służba alarmowa, które są podstawowymi informacjami, gdzie pilot nie zostaje sam sobie w pustej przestrzeni powietrznej, drodzy państwo, chciałbym odnieść się i powiedzieć, że polscy piloci i piloci, którzy korzystają z polskiej przestrzeni powietrznej, nawet na moment, nawet na jedną sekundę nie zostają bez określonego nadzoru i dozoru. Oczywiście te dozory różnią się i są określone przepisami, natomiast nie będziemy wyjaśniać tych przepisów. Serdecznie dziękuję za możliwość późniejszego spotkania.

Drodzy państwo, w momencie kiedy służba kontroli ruchu lotniczego na danym funkcjonującym lotnisku jest zakończona, zapewniana jest służba informacji powietrznej, która jest zapewniana przez PAŻP przez 24 godziny na dobę na podstawie określonego certyfikatu. Oprócz tego w celu podniesienia poziomu bezpieczeństwa PAŻP wprowadza

dził w 2018 r. coś takiego jak strefę obowiązkowej łączności dwukierunkowej pomiędzy dowódcą statku powietrznego a informatorem służby informacji powietrznej. W momencie kiedy na polskich lotniskach, w szczególności na tych proceduralnych, które były zaznaczone na zielono, kończymy służbę kontroli ruchu lotniczego, wprowadzamy służbę informacji powietrznej oraz obowiązkowe strefy łączności dwukierunkowej.

Zacytuję tylko jeden przepis, żeby zobrazować, czy pilot mógł wykonać, czy nie mógł wykonać, czy jest na łączności, czy nie. „Przed wejściem w strefę obowiązkowej łączności radiowej piloci dokonują na stosownym kanale łączności zgłoszenia początkowego ze wskazaniem wywołanej stacji, znaku wywoławczego, typu statku powietrznego, pozycji, poziomu, celów lotu”. Czyli statek powietrzny, który startuje w przestrzeni klasy G – w przestrzeni klasy, w której mogą odbywać się loty IFR i VFR, czyli mogą latać awionetki i duże samoloty – w strefie obowiązkowej dwukierunkowej łączności radiowej każdy jest obowiązany do nawiązania łączności z informatorem służby informacji powietrznej. Taki dowódca statku powietrznego nie zostaje bez określonego nadzoru. Oprócz tego zgodnie z przepisami w przestrzeni klasy G mogą odbywać się loty IFR i VFR.

Takie przepisy są zastosowane i z pełną stanowczością mogę powiedzieć, że na mój stan wiedzy z dni 2, 9, 10 lipca polskie przepisy dotyczące wykonywania lotów, polskie przepisy dotyczące zapewnienia służb ruchu lotniczego oraz wewnętrzne procedury PAŻP w tym zakresie nie zostały złamane, a loty odbywające się z przestrzeni powietrznej niekontrolowanej mogą odbywać się na zasadach opisanych w polskich przepisach. Przepisy te zostały zachowane.

Jeszcze raz powiem do szanownej Komisji i dla opinii publicznej, że żaden statek powietrzny nie zostaje bez określonego dozoru w polskiej przestrzeni powietrznej. Przez 24 godziny na dobę zapewniana jest służba ruchu lotniczego. Żeby jeszcze bardziej zobrazować państwu, powiem, że wygląda to tak, że samolot startuje, zgłasza się do informatora służby informacji powietrznej, następnie zgłasza się do kontrolera zbliżania, przechodzi na służbę kontroli obszaru, znowu jest kontrola zbliżania i lotnisko kontrolowane. Takie elementy są wykonywane. Dziesiątki takich operacji różnych linii lotniczych, różnych przewoźników prywatnych i państwowych wykonywane są w polskiej przestrzeni powietrznej od dawien dawna. Przypomnę tylko, że w 2018 r. na wszystkich naszych lotniskach, które są lotniskami proceduralnymi, wprowadziliśmy strefy obowiązkowej łączności dwukierunkowej w momencie zakończenia służby kontroli ruchu lotniczego.

Droży państwo, odnosząc się jeszcze do działań PAŻP w zakresie badania zdarzenia, chciałbym nadmienić, tak jak powiedział prezes LOT-u, że zgodnie z przepisami wewnętrznymi odbywa się badanie. Nie ma tutaj żadnego wpływu jakiegokolwiek pracownika, prezesa, wiceprezesów czy dyrektorów na przebieg tego badania. Badanie to odbywa się zgodnie z przepisami, oczywiście mając na uwadze art. 134 ust. 1a ustawy Prawo lotnicze oraz art. 4, jeśli dobrze pamiętam, rozporządzenia 96 Unii Europejskiej.

Zgłoszenie to miało następujący przebieg w PAŻP. Po zaistnieniu potencjalnego zdarzenia, tj. 2 lipca 2020 r., kontroler ruchu lotniczego w ramach obowiązkowego systemu zgłaszania zgłasza takie zdarzenie do elektronicznego raportu kierownika zmiany, oczywiście na zasadach przedstawionych też w polityce *just culture*. 3 lipca następuje rejestracja tego zdarzenia w dziale badania zdarzeń SMS Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, przekazanie przez biuro bezpieczeństwa dostępnych informacji o zdarzeniu do kierownika odpowiedzialnego, tj. prezesa PAŻP. Następnie dokonywana jest wstępna weryfikacja przez inspektora kontroli ruchu lotniczego oraz decyzja o dalszym badaniu. 3 lipca 2020 r. PAŻP zgłosił zdarzenie do Centralnej Bazy Zgłoszeń PKBWL. Następnie w dniach 6–8 lipca 2020 r. następuje zbieranie i zabezpieczenie wszelkich niezbędnych materiałów do przeprowadzenia takiego badania, czyli następuje zgrywanie korespondencji radiowej, zgrywanie zobrazowania radarowego.

Chciałbym nadmienić jeszcze jedną rzecz. Droży państwo, w momencie kiedy zakończona jest proceduralna służba kontroli na takich lotniskach, na jakich jest ona prowadzona, informator służby informacji powietrznej prowadzi w strefach obowiązkowej łączności dwukierunkowej służbę informacji powietrznej za pomocą radaru. To jest tzw. radarowa służba informacji powietrznej. Każdy statek powietrzny, który zgodnie z prze-

pisami ma obowiązek zgłosić się na łączność do informatora służby informacji powietrznej, jest zobrazowany na wskaźniku radarowym i wykonuje loty zgodnie z przepisami wykonywania lotów w polskiej przestrzeni powietrznej. Następnie w tych dniach następuje przygotowanie transkrypcji, zebranie wszystkich depesz. 9 lipca w godzinach pracy agencji wyznacza się niezależnego – mogę więc powiedzieć, że nie ma złamania przepisu art. 134.1a – inspektora prowadzącego spoza Zielonej Góry. Dlaczego tak robimy? Żeby nie było podejrzeń jakiegokolwiek mataczenia czy wpływania, czy nawet cienia wątpliwości, że ktoś mógłby wpływać na badanie tego zdarzenia. Wybiera się odpowiedniego inspektora, który pochodzi z zupełnie innych organów, spoza organu, w którym następuje zdarzenie.

30 lipca 2020 r. PKBWL prosi o przekazanie zebranych materiałów w sprawie zdarzenia. 6 sierpnia 2020 r. na podstawie protokołu podpisanego przez określonego przedstawiciela PKBWL następuje przekazanie wszystkich dostępnych na dany moment zebranych informacji, jak również wstępnej weryfikacji, którą PAŻP miała obowiązek wykonać. Taka wstępna weryfikacja została wykonana. Ocena została dokonana przez właściwego niezależnego inspektora PAŻP i przekazana na ręce odpowiedniego przedstawiciela PKBWL.

Droży państwo, co do mojego uczestnictwa w forum dyskusyjnym oczywiście nie mogę się zgodzić z wszelkimi doniesieniami, że było to mataczenie, że były jakieś próby tworzenia innej rzeczywistości. Na forum dyskusyjnym przedstawiałem tylko i wyłącznie na takich samych zasadach jak dzisiaj państwu informacje co do tego, w jaki sposób mogą być wykonywane loty, jakie są przepisy wykonywania tych lotów, jakie są przepisy zapewnienia służb ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej i kto może wykonywać dane operacje lotnicze.

Jeszcze raz powtórzę, że w przestrzeni klasy G można wykonywać operacje lotnicze zarówno VFR, jak i IFR. Dla wyjaśnienia powiem, że VFR to małe awionetki lecące wedle zasad z widzialnością, a IFR na podstawie wskazań przyrządów. Oczywiście określone instrukcje czy procedury, czy też przepisy wykonywania lotów określają, na jakich zasadach wykonuje się takie loty, zarówno VFR, jak i IFR. Mogę dodać, że w przestrzeni klasy G takie loty z przyczyn bezpieczeństwa mogą odbywać się do wysokości ok. 3 km i z prędkością poniżej 250 węzłów, czyli mniej więcej z prędkością poniżej ok. 480 km/h, chyba że statek powietrzny nie może wykonywać takiej prędkości ze względu na swoje osiągi i parametry lotu, jakie musi wykonać w danym dniu i w danej pogodzie lotniczej.

Mam nadzieję, że to pokrótce odpowiada na pytania pana przewodniczącego oraz Komisji. Oczywiście jesteśmy otwarci na wyjaśnienia i tłumaczenia. Działamy zgodnie z procedurami i przepisami obowiązującymi w Polsce, jak również w PAŻP. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Panie prezesie, muszę powiedzieć, że pytałem pana jako prezesa PAŻP, ale również jako aktywnego kontrolera lotu. Wydawało mi się, że jest to dobry moment, żeby zdementować pan informacje, które pojawiły się w mediach, gdzie mówi pan, że trzeba znaleźć eksperta, który powie, że mógł lecieć. Miał pan okazję. Wydawało mi się, że po prostu pan to robi, żeby przeciąć wszelkie możliwe spekulacje, bo jest pan prezesem PAŻP i odpowiada pan za kontrolerów lotu. Niczego takiego nie usłyszeliśmy, ale nie usłyszeliśmy też niczego o rozmowie między kontrolerem lotu a pilotem, która została upubliczniona. Na pewno w pytaniach będziemy do tego wracali. Panie prezesie, rozumiem, że może pan mówić, że część rozmowy została gdzieś zmanipulowana, ale jeśli chodzi o wpisy, to są to jasne pana wpisy, a rozmowy między kontrolerem lotu a pilotem to nie są zapisy przepisane gdzieś na piśmie. Słyszymy konkretne głosy ludzi, które dzisiaj o tym mówią.

Dobrze, zatem zanim zaczniemy zadawać szczegółowe pytania, poprosimy jeszcze pana ministra Horalę. Panie ministrze, rozumiem, że pan też odniesie się do rozmowy, która była na komunikatorze. Mówi tam pan, że trzeba „iść na ostro”, i proponuje pan „wrzutkę” naszego posła z Komisji Infrastruktury, „wrzutkę Laska”. Niech pan to wytłumaczy. Czy naprawdę chciał pan iść na ostro i przerzucać winę na opozycję za to,

co się stało? Serio? Naprawdę? Niech pan chociaż powie, dlaczego miał takie intencje i o co chodziło. Proszę bardzo.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, jak słusznie już tu padało, są dwa aspekty sprawy, którą dzisiaj się zajmujemy. Jest aspekt merytoryczny samego zdarzenia, samego incydentu na lotnisku w Zielonej Górze. Czy, tak jak niektórzy sugerują, doszło do zagrożenia bezpieczeństwa samolotu, prezydenta, pasażerów? W sposób oczywisty nie. Wszystkie tego rodzaju – niestety, trzeba to powiedzieć – wrzutki o tym, że leciał na ślepo, że był narażony na zderzenie...

Nawet tutaj, na posiedzeniu Komisji, szybko to sobie wyszukałem. Dzisiaj mamy do czynienia z kolejną wrzutką. To nagranie przypadkowo jest wypuszczone w obieg publiczny akurat na godzinę przez posiedzeniem Komisji, tak żebyśmy, jak rozumiem, nie byli w stanie przygotować się do odpowiedzi, żeby być może zaskakiwać – w pojęciu tych, którzy takie wrzutki robią. To oczywiście się nie udało, bo fakty mówią same za siebie.

W każdym razie, czy doszło do zagrożenia bezpieczeństwa? Wszystko, i wtedy, i teraz, wskazuje na to, że nie doszło. Czy doszło do złamania przepisów prawa powszechnie obowiązującego w Polsce? Myślę, że prezentacja pana prezesa PAŻP wyjaśniła to w sposób jednoznaczny. Gdyby miało być tak, że start z FIS-u w przestrzeni G samolotu, statku powietrznego stanowi zagrożenie bezpieczeństwa, zagrożenie zderzeniem czy złamaniem przepisów, co roku mielibyśmy w Polsce setki, jeśli nie tysiące zderzeń, wypadków i naruszeń przepisów, bo tak startuje całe mnóstwo statków powietrznych, w tym również statków powietrznych wożących najwyższe osoby w państwie. Przypomnijcie sobie państwo, ile razy było widać, kiedy to premier czy prezydent dolatuje w jakieś miejsce śmigłowcem. On nie ląduje na lotnisku, które ma wieżę kontroli przestrzeni powietrznej i kontrolera lotu. Ląduje na lądowisku, na lądowisku tymczasowym i w różnych innych miejscach właśnie w tej procedurze i w takiej kontroli przestrzeni powietrznej, jaka jest zapewniana również w przypadku lotniska Zielona Góra po tym, jak kontroler na wieży kończy pracę.

Czy w związku z tym można powiedzieć, że wszystko co do joty w tym zdarzeniu było w porządku? Czy na przykład nie doszło do tego, że została zastosowana procedura, która skądinąd jest zgodna z prawem i bezpieczna, ale akurat w danym momencie nie powinna być zastosowana? Tego nie wiemy. Badaniem tego zajmuje się PKBWL. Tak jak widzimy, wszystkie procedury w lotnictwie przewidziane do tego, żeby tego rodzaju potencjalne zdarzenia, ewentualne naruszenia nawet najmniejszym procedur, nawet najdrobniejszych zasad, zasad wewnętrznych, zasad służbowych, zasad firmowych, niebędących przepisami prawa powszechnie obowiązującego, zgodnie z *just culture*, zgodnie z wszystkimi procedurami – wszystko tutaj zadziałało. Od razu było zgłoszenie, wszczęcie procedury, zebranie materiału i w odpowiednim momencie przekazanie go do powołanego do tego państwowego organu.

Taki jest stan faktyczny, cokolwiek ktoś, bazując na niewiedzy czy bazując na tym, próbowałby... Zobaczcie państwo, jaki jest tutaj paradoks tej sytuacji: ze względu na odpowiedni przepis Prawa lotniczego nie można upubliczniać szczegółów z tego postępowania, w związku z czym o istocie tego incydentu zgodnie z prawem nie można mówić prawdy, bo to byłoby upublicznianie tego, co tam rzeczywiście się zdarzyło, jakie są okoliczności zebrane w postępowaniu, można natomiast kłamać, bo jak się kłamie, to nie ujawnia się materiałów z postępowania, tylko mówi się rzeczy, które nie miały miejsca. Taki oto paradoksalny stan prawny jest w tym momencie. To jest wątek merytoryczny.

Jest też wątek polityczno-medialny i dlatego, jak rozumiem, teraz się spotykamy, ponieważ co do istoty sprawy nic nowego się nie wydarzyło, żadne nowe informacje w przestrzeni publicznej się nie pojawiły. Również wrzutki o naciskach, dzisiejsze nagranie i jego transkrypcja, zapis, jego stenogram był przecież znany już w lipcu zeszłego roku. To, co pojawiło się nowego, to artykuł Wirtualnej Polski, który upublicznia fragmenty z pewnej prywatnej rozmowy na komunikatorze WhatsApp, gdzie są różne zaangażowane w tę sprawę osoby.

Stanowczo i wielokrotnie będę tu podkreślał, że żadna z nich nie była zaangażowana w te procedury i postępowania i nie ingerowała w te procedury i postępowania merytoryczne, które zgodnie z prawem w tej sprawie są przedstawiane. Ponieważ jednak każdy z nas, czy to panowie prezesi, czy ja, czy inne osoby, które są na tej grupie, domniemały, że w związku z tym, że stała się ona publiczna, pewnie będą o nią pytane, rozmowy będą w przestrzeni publicznej, dziennikarze będą stawiali pytania i będą pojawiały się jakieś tezy, to w naszym gronie, na nasz użytek staraliśmy się roboczo zorientować, co w tej sprawie w istocie się stało, jakie przepisy obowiązują w analogicznych sytuacjach, jak można tę sytuację ocenić i w jaki sposób można odpowiadać na domniemania.

Tu okazało się, że idealnie trafiłem. Moja jedyna zresztą wypowiedź na tej grupie, która została upubliczniona, sprawiła, że okazałem się prorokiem i stało się dokładnie tak, jak w tej wypowiedzi powiedziałem, tzn. ta sprawa, w sposób ewidentnie manipulacyjna, stała się przedmiotem medialnej wrzutki przed wyborami po to, żeby budować takie właśnie tezy, że leciał na ślepo, że mogło dojść do zderzenia, że nikt nie wiedział, gdzie jest ten samolot, jakby, nie wiem, może jeszcze zawiązano oczy pilotowi. Jak ktoś, po pierwsze, nie ma elementarnej wiedzy dotyczącej przepisów i procedur, która została tu zaprezentowana, a po drugie, nie może nic powiedzieć o konkretach danego zdarzenia, bo są one objęte tajemnicą postępowania, to może ktoś w to uwierzy. Dlatego osobiście chciałem zaczerpnąć fachowej wiedzy dotyczącej przepisów, procedur, które można przy tym zastosować, wiedzy o tym, w jaki sposób móc później odpowiadać w tej sprawie na różne pytania czy tezy formułowane publicznie.

Mamy oto drugą wrzutkę. Nie jestem w stanie odpowiedzieć. Moim zdaniem to jest absolutnie haniebne, żeby budować jakiekolwiek analogie między straszną tragedią katastrofy smoleńskiej a tym oto zdarzeniem, żeby w budowaniu tych analogii – co jeszcze gorsze, niestety zrobił to też pan przewodniczący – powtarzać wielokrotnie już sfalsyfikowane propagandowe wrzutki strony rosyjskiej dotyczące rzekomych nacisków na pilotów w Smoleńsku. One po prostu nie miały miejsca. Dla mnie haniebne jest, że polski parlamentarzysta odgrzewa i powtarza teraz propagandowe tezy oczerniające polskich pilotów i najważniejsze osoby w państwie w kontekście katastrofy smoleńskiej. Już wielokrotnie zostały one negatywnie zweryfikowane.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, bardzo pana proszę, żeby odnosił się pan do tej sprawy. Mówiłem, że jest wiele analogii do tego, co było w 2010 r. Nie mówiłem dokładnie, o które analogie chodzi, ale rozumiem, że pan już znalazł te analogie, za co bardzo panu dziękuję. Tak, ma pan rację, w 2010 r. mogło tak być. Ale proszę pana, żeby pan się odniósł. Ma pan też świetną okazję, żeby przeprosić pana posła Laska. Czekam na to z niecierpliwością. Dziękuję.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Bardzo serdecznie przepraszam pana posła Laska za to, że jego nazwisko pojawiło się w tej dyskusji jako pewien symbol i jeszcze oczywiście bez zachowania odpowiednich form grzecznościowych. Jak widać, nie tylko pan poseł Lasek, ale także pan poseł Joński i bardzo wielu innych posłów wykorzystują tę okazję do tego rodzaju wrzutek. Naprawdę nie wiem, jak naiwnym trzeba być, żeby uwierzyć, że zbiegiem okoliczności jest to, że ten temat pojawił się trzy czy cztery dni po ujawnieniu kompromitujących zdjęć z picia kawki w smoleńskim prosektorium, że dzisiaj te nagrania ukazują się godzinę przed posiedzeniem Komisji i że budujecie państwo te właśnie analogie do katastrofy smoleńskiej.

Otóż nie ma żadnej analogii. Nie ma żadnego podobieństwa, żadnego. Jeszcze raz powtórzę, że nie było żadnego zagrożenia bezpieczeństwa, nie było złamania przepisów. Ponieważ być może pewne procedury, pewne sposoby zachowania, procedury wewnętrzne, procedury służbowe na przykład linii lotniczych LOT mogły zostać nie w pełni wykonane, wszczęto odpowiednie kroki, zgodne z procedurami postępowania, zebrano materiał, przekazano do odpowiedniej państwowej instytucji i ona prowadzi postępowanie.

Tyle jest merytoryki w tej sprawie, natomiast reszta to narracja i polityka. Akurat ja jestem politykiem, więc pozwoliłem sobie odnieść się do tego, zwłaszcza że były formułowane różne tezy w moim kierunku. Tak naprawdę myślę, że najlepiej byłoby, gdy-

byśmy o tym w ogóle nie dyskutowali. Po co polityka i narracja? Wystarczą fakty. Jeszcze raz powtórzę, że nie jest tak, że w sytuacji kiedy na wieży nie pracuje kontroler lotu, przestrzeń powietrzna jest niekontrolowana i nie wiadomo, co tam się dzieje, a każdy statek powietrzny w takiej przestrzeni jest narażony na zderzenie lub leci na ślepo. Tak po prostu nie jest. Może tyle, bo myślę, że będzie jeszcze dużo pytań i głosów w dyskusji.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Za chwilę rozpoczniemy serię pytań. Na dobrą sprawę zgłosili się wszyscy posłowie Komisji oraz poseł spoza Komisji, pan poseł Szczerba. Krótka chciałbym się odnieść, dlatego że rozpoczynając posiedzenie podkomisji, miałem nadzieję, że jednak zdementują panowie te informacje, konkretnie te, które dotyczą również panów. Pan minister Horała próbuje nam tutaj wmówić, że używamy sformułowań, że ktoś leciał na ślepo. Dzisiaj na tym posiedzeniu podkomisji nie ma żadnych takich sformułowań.

Są fakty, które są w stenogramach bądź na nagraniach, bo nie chcemy posługiwać się półprawdami. Nagrania, jak również stenogramy mówią wprost, z wieży pada jasny sygnał: „Służba jest zakończona, działamy do godz. 22:00”. Koniec. Nie dyskutujemy o tym, czy... Tak samo za chwilę instruktor mówi: „Wiem, ja rozumiem, ale z tyłu też nas naciskają”. W tym nagraniu dodatkowo dochodzi, że chodzi o ważne osoby itd. To są fakty, z nimi nie dyskutujemy. Tak samo pytałem, czy prezes PAŻP mówi wprost do prezesa LOT-u: „Znajdziemy eksperta, który powie, że mógł lecieć”. To musi niepokoić. Tym jednak, co najbardziej mnie zaniepokoiło w wypowiedzi pana ministra Horały, jest to, że tu nie ma nic nowego. Cytuję: „Naciski były znane już w zeszłym roku”. Jeśli więc nie jest to nic nowego, że naciski...

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Rzekome naciski, rzekome, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Słyszał pan to nagranie? Ja dzisiaj słyszałem to nagranie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak. Nie słyszałem na tym nagraniu, że ktoś naciska. Słyszałem, że ktoś powiedział, że ktoś naciskał. To jest jednak zasadnicza różnica, panie pośle. To jest dowód poszlakowy, a nie bezpośredni. To nawet nie dowód, tylko czyjaś relacja. Miejmy tego świadomość.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Słucham pilota, nagranie jest jasne, a doskonale wiemy, że do godz. 22:00 lotnisko było otwarte. Wielokrotnie tutaj słyszałem, że mówicie państwo, że przepisy nie zostały złamane itd. Liczę jednak na szczegółową kontrolę i mam nadzieję, że kontrola ta niedługo się zakończy, żebyśmy wszyscy mogli zobaczyć, dlatego że słuchając tych nagrań i czytając stenogramy, można odnieść wrażenie, że dziesięć lat po katastrofie w Smoleńsku mamy do czynienia ze złamaniem procedur, o których sami panowie mówiliście, a później na grupie whatsappowej próbowaliście to wybielać. To jest więc porażające.

Powiem absolutnie uczciwie, że to nigdy nie powinno się zdarzyć. Naprawdę nie ma znaczenia, kto jest z jakiej formacji i z jakiego nadania politycznego pełni tę czy inną funkcję. Po tej katastrofie wszyscy powinni wiedzieć, że za złamanie przepisów i procedur, jakichkolwiek, tak jak w tym przypadku, nie ma taryfy ulgowej, bo w innym przypadku te katastrofy i tragedie będą pojawiały się dalej. Nie może tak być. Nawet jak na końcu mówicie panowie, że teraz możemy jechać na wakacje, bo wszystko jest OK – to tak nie jest. Sprawa ta musi być wyjaśniona do samego dna. Oczywiście nasza podkomisja nie wyjaśni tego do końca, ale ma za zadanie sprawić, żebyście panowie odnieśli się do tego wszystkiego w sposób merytoryczny, bo doskonale się na tym znacie. Nie usłyszałem dementi słów, które tam się pojawiły.

Rozpaczam serię zadawania pytań. Pozwolicie państwo, że jako pierwszego poproszę wspomnianego przez pana ministra. Cieszę się, że pan minister przeprosił dzisiaj pana posła Laska za te słowa. Panie pośle, bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni goście, Wysoka Komisjo... Bardzo dziękuję, panie ministrze, za przeprosiny. Choć zostały wykonane w dosyć specyficzny sposób, jestem do tego przyzwyczajony.

Tyle było tutaj informacji, że zastanawiam się od czego zacząć. Zacznę od tego. Z wypowiedzi wszystkich naszych szanownych gości wynika, że w zasadzie nic się nie stało. Próbują nas państwo przekonać, że było zdarzenie, ale nie miało charakteru żadnego zagrożenia. Przypominam, że incydent to zdarzenie, w którym doszło do zagrożenia bezpieczeństwa lotu. Jeżeli tak jest, to dlaczego zaczęli państwo badać ten incydent i jakie są ustalenia waszej wewnętrznej komisji? Pan prezes Milczarski powiedział, że jest gotów nam je tutaj przedstawić.

Druga informacja jest taka, że po przekazaniu informacji o okolicznościach tego zdarzenia PKBWL zakwalifikowała to zdarzenie do badania przez siebie, przejęła to badanie – oprócz prowadzenia badania wewnętrznego przez państwa firmę – zakwalifikowała to jako poważny incydent, czyli zdarzenie, w którym nieomal doszło do wypadku lotniczego, że doszło do złamania różnego rodzaju zasad, barier, które stawiamy, i tylko szczęście spowodowało, że nie ma następstw w stylu wypadek. Definicja poważnego incydentu jest w prawie bardzo konkretna, taka sama na całym świecie.

Mam parę pytań najpierw do pana prezesa Milczarskiego. Czy ze swojej wiedzy może pan zapewnić, że nie doszło dzisiaj do złamania żadnego z punktów instrukcji operacyjnej PLL LOT? Czytam państwa dyskusję i wypowiedź członka zarządu ds. operacyjnych LOT, pana Macieja Wilka, o tym, że: „Nasza instrukcja operacyjna w części A dopuszcza nawet pod pewnymi warunkami loty VFR, jednak w tym przypadku doszło niestety do uchybienia ze strony załogi, która będąc świadoma braku *take off clearance* nie powinna wystartować”. Jest to opinia profesjonalisty z państwa firmy, czyli osoby, od której powinniśmy oczekiwać... Od której powinniśmy? Wszyscy oczekują od niej odpowiedniego poziomu przygotowania i wiedzy. Jeżeli wypowiedź ta jest prawdziwa i ten fakt jest potwierdzony, to mam pewnego rodzaju wątpliwości co do tego, że próbujecie państwo mówić, że przepisy prawa nie zostały tutaj naruszone.

Pozwolę sobie najpierw zadać jeszcze kilka pytań, a na końcu przejdę do pytania o przepisy. Wszystko wskazuje na to, że ten lot był źle przygotowany. Nie chcę odnosić się do samego działania załogi. Chciałbym otrzymać informacje, po pierwsze, o tym, czy na etapie planowania lotu załoga była poinformowana o godzinach pracy służb ruchu lotniczego i działania lotniska w Zielonej Górze; czy LOT był poinformowany o tym, że delegacja z panem prezydentem będzie spóźniona; czy plan lotu na ten lot został złożony w części na lot w przestrzeni klasy G. Pan prezes Janiszewski powiedział przed chwilą, że w przestrzeni klasy G – czyli w tej przestrzeni, gdzie nie jest zapewniona służba kontroli ruchu lotniczego, tylko służba informacji powietrznej – mogą być wykonywane loty IFR, ale taki plan na lot częściowo w przestrzeni klasy G, częściowo w przestrzeni klasy C powinien być złożony. Czy na ten lot był złożony plan lotu w części w przestrzeni niekontrolowanej? Ten lot w przestrzeni klasy G trwał cztery minuty.

Mam pytanie do pana prezesa Janiszewskiego. Szanowny panie prezesie, właściwie troszeczkę dziwię się wyjaśnieniom, które pan składa, ponieważ pana firma w tym zakresie nie ma sobie nic do zarzucenia. O godz. 22:00 kontroler skończył pracę, pracował jako jedyna osoba na stanowisku pracy, nie wydał zgody na start, poinformował załogę, że lotnisko kończy pracę i że służba kontroli ruchu lotniczego na tym lotnisku będzie zakończona o godz. 22:00. Zachował się zgodnie z przepisami, z obowiązującymi zasadami. To, że start tego samolotu zgłosili państwo jako incydent – bardzo dobrze. To, że prowadzono jakieś postępowanie – świetnie; tak, jak kiedyś współpracowaliśmy. Dziwią mnie jednak pana późniejsze wypowiedzi na grupie GREENBERG, o której mówimy, bo najlepszym rozwiązaniem byłoby milczenie. Pańska firma nie popełniła w zasadzie żadnego odstępstwa od zasad. Kontrolerzy działali prawidłowo.

Przed chwilą rozmawialiśmy o zapisach rozmów, które prowadził kontroler, a w zasadzie pilot z kontrolerem. Pan minister Horała mówi, że nie widzi tutaj nacisków, a ja widzę tutaj naciski, bo jeżeli nie jest to działanie pod presją, jeżeli pilot mówi, że jest naciskany, to może jest to presja wywierana przez pilota na kontrolerze, żeby

wydał zgodę? Generalnie trzeba w jakiś sposób zająć tutaj stanowisko. Wiem i mam nadzieję, że będzie to przedmiotem badania PKBWL, ale jest to fakt, a takich faktów się nie pomija. W związku z tym nie można pominąć tego, że jakiś element presji – do wyjaśnienia jest, czyjej i na kogo – miał tutaj miejsce.

Jeżeli jeszcze pan przewodniczący pozwoli mi sięgnąć do materiału, który przygotowałem... A propos instrukcji operacyjnej: wydaliście państwo oświadczenie, że wasze wewnętrzne postępowanie wykazało brak naruszeń przepisów Prawa lotniczego, popełniono za to błąd w zastosowaniu instrukcji operacyjnej. Chciałem przypomnieć, że w rozporządzeniu 965/2012 przepis ORO.GEN.110. Obowiązki operatora, lit. b jest napisane: „Każdy lot jest wykonywany zgodnie z postanowieniami instrukcji operacyjnej”. O czym to świadczy? O tym, że przepisy europejskie mówią na temat obowiązku stosowania instrukcji operacyjnej. Według tego oświadczenia można byłoby powiedzieć, że złamano przepisy prawa, które obowiązują, również prawa europejskiego. Mogę tylko pomóc, że przywołany przeze mnie przepis jest na stronie 54 tego rozporządzenia w języku polskim. W tej chwili tyle jest moich pytań. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Następne pytania, pan poseł Truskolaski, proszę bardzo.

Poseł Krzysztof Truskolaski (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, panowie prezesi, szanowni państwo, spotykamy się tutaj, aby PAŻP i LOT wyjaśniły, co wydarzyło się w Zielonej Górze w lipcu 2020 r. Z państwa wypowiedzi wynika, że nic takiego się nie stało: samolot wystartował, wylądował, prezydent był bezpieczny. Chcemy jednak wiedzieć, czy rzeczywiście prezydent był bezpieczny, czy żadne procedury nie zostały złamane. Niestety panowie bagatelizują tę sprawę, a tak zdecydowanie być nie powinno. Jesteśmy doświadczeni lotem 10 kwietnia 2010 r. i uważam, że każde procedury w Prawie lotniczym, przede wszystkim w lotach z najważniejszymi osobami w państwie, powinny być przestrzegane w 100%, a nawet w 110%. Nie ma możliwości żadnych odstępstw.

Mam kilka konkretnych pytań i liczę, szanowni panowie, że odpowiecie konkretnie. Niestety w waszych wypowiedziach, które przedstawialiście przed chwilą, konkretów nie było żadnych. To były po prostu ogólnikowe informacje, a jako posłowie Komisji Infrastruktury, a przede wszystkim jako członkowie tej podkomisji mamy prawo wiedzieć, co wydarzyło się w lipcu 2020 r. na lotnisku w Zielonej Górze.

Szanowni państwo, czy prawdą jest, że tego dnia lotnisko w Zielonej Górze po godz. 22:00 było już zamknięte? Czy kontrolerzy zakończyli już pracę równo o godz. 22:00? Proszę o konkretną odpowiedź: tak lub nie. Czy to lotnisko było zamknięte? Czy kontrolerzy zakończyli już pracę?

Po drugie przeczytałem wywiad z panem prezydentem Andrzejem Dudą, który był VIP-em w trakcie tego lotu. Pan prezydent zapewnił, cytuję: „absolutnie nie było tam takiej sytuacji, żeby ktoś mnie pytał, czy lecieć, czy nie lecieć, żeby były jakieś wątpliwości, żeby ktoś z moich współpracowników jakąś aktywność w tym zakresie przejawiał, żeby ktoś z załogi nas pytał, czy chcemy lecieć, czy nie”. Chciałbym zweryfikować te słowa. Czy rzeczywiście nikt z pracowników kancelarii prezydenta nie rozmawiał z pilotami, nie pytał, czy ten samolot wystartuje, czy nie wystartuje? Czy nie było takiej sytuacji, że pracownicy kancelarii prosili pilotów, aby jednak wystartował?

Chciałbym przypomnieć, że dla pana prezydenta był to bardzo intensywny czas z uwagi na to, że była to prezydencka kampania wyborcza. Wiadomo, że w kampanii wyborczej kalendarz każdego kandydata jest napięty. Dlatego chciałem usłyszeć konkretnie, czy mają panowie wiedzę o tym, czy były jakiegolwiek naciski ze strony pasażerów tego samolotu na pilotów. Prosiłbym o konkretną odpowiedź.

Mam również pytanie o to, jeżeli mamy obecnego pana prezesa LOT-u, ile lotów wykonał pan prezydent Duda od maja do końca lipca. Oczywiście pewnie nie ma pan takiej wiedzy teraz, ale proszę o odpowiedź na piśmie. Była to kampania wyborcza, więc chciałbym po prostu wiedzieć, ile takich lotów samolotami LOT-u było wykonanych przez pana prezydenta w trakcie kampanii wyborczej w 2020 r. Myślę, że informacje od maja

do końca lipca będą satysfakcjonujące. Pan prezydent często mówił, że jeździ autokarem, a nie lata samolotami, więc chciałbym dowiedzieć się, jak to wyglądało naprawdę.

Mam pytanie do pana prezesa Janiszewskiego i też proszę o odpowiedź: tak, nie. Po pierwsze, dziwne jest to, że w tak ważnej sprawie zakłada się jakieś prywatne grupy na WhatsAppie. Pan minister Horała powiedział wprost, że była to prywatna grupa. Czy to jest normalna procedura, że badając okoliczności tak ważnego wydarzenia dla najważniejszych osób zajmujących się lotnictwem zakłada się prywatne grupy na WhatsAppie? Szczerze powiedziawszy, nigdy nie słyszałem, żeby zakładać prywatne grupy na WhatsAppie, jeżeli rozstrzyga się tak poważne sprawy.

Panie prezesie, chciałbym zapytać, czy te słowa są prawdą, czy na tej prywatnej grupie rzeczywiście napisał pan to: „Moim zdaniem trzeba wystawić eksperta, który powie, że jako VFR mógł lecieć”. Później pan prezes Milczarski odpowiada: „Ale nie mógł”. Czy te słowa są prawdziwe? Czy rzeczywiście te słowa na tej grupie padły i jakie tak naprawdę zadanie miała ta grupa? Jeżeli w tej grupie byli tak ważni urzędnicy i – jak widać – te rozmowy zostały upublicznione, to jakie zadanie miała ta grupa i czy jest to normalna procedura, że tworzy się takie grupy w tak ważnych sprawach? Na tę chwilę to tyle. Dziękuję bardzo, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, szanowni państwo, przed chwilą usłyszeliśmy od pana prezesa LOT-u, że jeżeli samoloty naszego narodowego przewoźnika startują z lotniska zamkniętego, bez zezwolenia na start, w przestrzeń niekontrolowaną – to jest to bezpieczne. Muszę powiedzieć, że każdy, kto jest czasem na pokładach samolotów LOT-u, chyba musi przeżywać teraz trudne chwile, bo takie oświadczenie oznacza, że albo odbywa się tutaj jakiś teatr, który ma odwrócić uwagę od istoty sprawy różnymi wątkami związanymi z przepisami, albo bezpieczeństwo jest traktowane w sposób nienależyty.

Moim zdaniem istotą tego wydarzenia, które moim zdaniem jest efektem stosowania luźnego przywiązania do przepisów i procedur, było zagrożenie dla bezpieczeństwa prezydenta. Możemy dzisiaj użyć wielu różnych słów, żeby opisać to, że wszystko się zgadzało, jednakże jeżeli prześledzimy wszystkie informacje, które znajdują się w przestrzeni publicznej, dojdziemy do wniosków, które nie są dla nas zbyt radosne, że po raz kolejny doszło do zlekceważenia różnych procedur związanych z zapewnieniem bezpieczeństwa panu prezydentowi. Dziwię się, że trwa taka próba złagodzenia odbioru tych wydarzeń, ponieważ będzie to skutkowało tym, że w kolejnych przypadkach, jeżeli dojdzie do takich sytuacji, nie będzie impulsu do tego, aby wszystkich procedur przestrzegać w sposób absolutnie uznający pierwszeństwo ich ponad widzimisę najważniejszych decydentów na pokładzie, niezależnie kim by byli.

Mam też wrażenie, że dzisiaj odbywa się przed Komisją pewien teatr. Tak jak czytaliśmy na grupie GREENBERG... Notabene to ciekawa nazwa dla Zielonej Góry, którą ktoś nadał tej grupie. Nie wiem, czy ta nowa grupa, na której uzgodniono dzisiejszy przebieg posiedzenia, nazywała się BRESLAU, czy coś takiego, ale to zostawmy na boku.

Mam natomiast bardzo konkretne pytania. Jeżeli coś nie jest w instrukcji wprost zabronione, czy to jest zabronione? Innymi słowy czy dzisiaj w lotnictwie stosuje się zasadę Wilczka, która odnosiła się do działalności gospodarczej? Jeżeli instrukcja przewiduje dla danego typu wydarzenia określone postępowanie, a coś w tej instrukcji nie jest wprost zabronione, to czy można wykonywać te czynności w sposób nie wynikający wprost z instrukcji, ale w taki, który w tej instrukcji nie jest zabroniony?

Moje drugie pytanie dotyczy tego, czy jeżeli lotnisko jest zamknięte, można z tego lotniska startować. Innymi słowy gdyby na przykład... Wiem, że w Warszawie lotnisko jest otwarte i ta kontrola jest prowadzona przez 24 godziny, ale jeżeli w AIP Polska określone jest, że lotnisko jest otwarte na przykład od godz. 7:00 do godz. 20:00, to czy standardową procedurą jest to, że startują z niego samoloty pasażerskie po godzinie zamknięcia tego lotniska? Czy to jest normalna procedura? Być może najświeższe informacje na ten

temat miałby prezes LOT-u. Prosiłbym o informację, ile takich startów miało miejsce od stycznia do dnia dzisiejszego na lotniskach w Polsce. Ile razy samolot LOT-u startował bez zezwolenia na start i po godzinie zamknięcia lotniska? Myślę, że to wyjaśni, czy to jest powszechna procedura, czy to był bardzo poważny incydent zagrażający bezpieczeństwu – a uważam, że tak właśnie było.

Bardzo prosiłbym o informację – myślę, że taka informacja nie jest naruszeniem przepisów – według jakiej procedury samolot wystartował z tego lotniska i jaki był plan lotu złożony przez tym lotem. Był to plan, który przewidywał IFR czy VFR? Prosiłbym o taką informację.

Bardzo prosiłbym, myślę, że pana ministra, o to, żeby był uprzejmy wyjaśnić, czy w ramach wydarzeń, które miały miejsce, była badana procedura czy zachowanie Służby Ochrony Państwa. Przypomnę, że jednym z najważniejszych powodów, które były podstawą rozwiązania poprzedniej formacji, która zajmowała się bezpieczeństwem najważniejszych osób w państwie, czyli Biura Ochrony Rządu, była obsługa tego, co działo się w Smoleńsku. Mam pytanie. Czy w związku z tym, że przed lotem zachodziły wszystkie okoliczności, które wskazują na to, że ten lot mógł być niebezpieczny dla najważniejszej osoby w państwie, sytuację analizowała Służba Ochrony Państwa? Czy oficerowie będący na miejscu byli świadomi tego, że wszystko odbywa się poza procedurami i zdrowym rozsądkiem i że do tego dopuścili, czy też nie mieli tej wiedzy i wiedza ta była przed nimi w jakiś sposób – nie chcę powiedzieć, że ukrywana, ale nie była im udostępniona?

Chciałem również zapytać o naciski. Zgadzałem się z panem posłem Laskiem co do tego, że mamy informacje o tym, iż możliwe były naciski na pilotów, ale bardzo prosiłbym również o ocenę z punktu widzenia prezesa Janiszewskiego tego, w jaki sposób piloci komunikowali się z kontrolerem. Czy to było przedmiotem badania? Czy takie zachowanie może nosić znamiona jakiegokolwiek działania mającego na celu spowodowanie określonego zachowania, czyli, w skrócie, nacisków? Myślę, że niezwykle istotne jest też to, że jednak widzimy tutaj... O ile w pierwszej części zgadzam się, że dzisiaj nie mamy konkretnych dowodów na to i bardzo prosto jest bronić kancelarii prezydenta, o tyle tutaj mamy konkretny przykład i jest pytanie, w jaki sposób jest to oceniane.

Chciałem również zapytać pana prezesa Janiszewskiego. Spodziewałem się, że wszyscy panowie zaprzeczają tutaj prawdziwości rozmów, które miały mieć miejsce na komunikatorze. Żaden z panów nie zaprzeczył, że taka rozmowa miała miejsce i że teksty, które są panom przypisywane, rzeczywiście padły. W związku z tym wnoszę, że panowie rzeczywiście rozmawiali w ten sposób.

Panie prezesie – zwracam się do pana prezesa Janiszewskiego – ponieważ służba, którą pan kieruje, jest niezwykle ważna z punktu widzenia bezpieczeństwa całego ruchu lotniczego w naszym państwie, chciałem zapytać, jak pan godzi to, że jest pan szefem najważniejszej służby z punktu widzenia bezpieczeństwa ruchu lotniczego, z taką postawą, którą widzimy w tych tekstach, która w mojej ocenie sprowadza się do tego, aby ten poważny incydent zatuszować? Powiem szczerze, że dla mnie jest to wyraz bardzo poważnego naruszenia tej etyki pracy, którą jako szef kontrolerów i chyba nawet pełniący obowiązki kontrolera powinien się pan kierować. Nie potrafię tego zrozumieć już nie jako poseł, ale jako zwykły obywatel. Bardzo prosiłbym, żeby pan prezes był uprzejmy wszystkich nas uświadomić, w jaki sposób można godzić etykę kontrolera, który ma dbać o bezpieczeństwo i przestrzegać bardzo wyśrubowanych standardów, z takim właśnie postępowaniem, które w mojej ocenie sprowadza się do pomocy w tuszowaniu incydentu i spłycaaniu jego odbioru przez opinię publiczną.

Nie chcę odnosić się do słów pana ministra Horały. Myślę, że każdy, kto zapoznał się z tym tekstem, zyskał trochę większą świadomość na temat komunikacji politycznej i przede wszystkim prawdziwości wielu różnych sformułowań, które padają z ust przedstawicieli rządu. Jest to przykre świadectwo tego, jak bardzo ideały, które są komunikowane, odbiegają od praktycznych zachowań.

Na koniec mam ogólne pytanie do wszystkich panów. Tak jak mówię, uważam, że dzisiaj oglądaliśmy pewien teatr, który miał spowodować, że opinia publiczna uzna, że tak naprawdę nic się nie stało, ale bardzo prosiłbym, żeby panowie odpowiedzieli na pytanie, czy nie macie państwo poczucia, że te zaniedbania i sposób podejścia do tych zaniedbań

w przyszłości może spowodować, że ktoś nie zatrzyma tej procedury w odpowiednim momencie i dojdzie do nieszczęścia. Nie będą wtedy panowie czuli, że w tym momencie, w którym trzeba było bić na alarm, zawiedliście, próbując ochronić osoby, które być może znalazły się w nieodpowiednim czasie i nieodpowiednim miejscu, i że z powodu tego, że dzisiaj nie zostanie to wyjaśnione w sposób należyty, dogłębny i nie zostanie to rozstrzygnięte z całą mocą, po prostu w przyszłości dojdzie do tego nieszczęścia? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Pan poseł Szczerba, proszę bardzo.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, oczywiście nie dziwię się gościom podkomisji, że nie chcą odpowiadać na pytania. Trudno odpowiadać na najważniejsze pytania, które dzisiaj padają, w sytuacji, w której wszystko, co panowie powiecie, może być wykorzystane przeciwko wam. Kiedy usłyszałem o grupie GREENBERG, przypomniałem sobie o grupie Kasta. Była już taka, z udziałem wiceministra sprawiedliwości, która pod jego przewodnictwem jako herszta również zajmowała się różnymi działaniami, które były niezbyt etyczne.

Rzecz jest bardzo poważna. Dzisiaj panowie, również poprzez dialogi, które prowadzicie ze sobą na komunikatorze, możecie być oskarżeni o kilka konkretnych rzeczy, po pierwsze, o niedopełnienie obowiązków. Przypomnę o tym, że ten incydent, to zdarzenie zostało zgłoszone z opóźnieniem. Co to spowodowało? Spowodowało, że zapisy rozmów, które były w kokpicie prezydenckim, zostały skasowane. To te właśnie zapisy mogły czarno na białym pokazać, tak jak jest to w nagraniach rozmów pilotów z wieżą, że były naciski i były pytania od najważniejszych pasażerów. Dzisiaj pan minister próbuje udawać, że są tylko informacje albo być może jakieś przetwarzanie informacji, które miało miejsce.

Mamy więc ewidentne niedopełnienie obowiązków. To zdarzenie powinno być zgłoszone w trybie niezwłocznym w ciągu 72 godzin. Zdarzenie miało miejsce 2 lipca, zostało to zgłoszone 9 lipca. Rozmowy z prezydenckiego kokpitu zostały wykasowane. To niedopełnienie obowiązków, absolutnie. To art. 231 k.k. – do trzech lat więzienia.

Druga sprawa to to, co prezentujecie państwo w swoich dialogach, czyli zamiar de facto poświadczenia nieprawdy w dokumencie mającym znaczenie prawne. Ktoś z panów mówi w tych dialogach o tym, żeby zrobić ekspertyzę, która będzie de facto poświadczala nieprawdę co do okoliczności tego zdarzenia. Na to także jest paragraf i kara do pięciu lat więzienia. Są wreszcie inne kwestie, które są bardzo ważne.

Chciałbym bardzo wyraźnie powiedzieć, że nie jesteście panowie tutaj, prezesi i ministrowie, członkami jakiegoś aeroklubu, który sobie dyskutuje. Jesteście państwo urzędnikami państwowymi. Coraz częściej w prowadzonych sprawach karnych, także w sądach, organy ścigania wykorzystują tego typu informacje, jakie płyną chociażby z rozmów na komunikatorach. Na tych komunikatorach planuje się przestępstwo, informuje się o przestępstwach. To nie są wasze prywatne rozmowy, jak dzisiaj sugerowaliście, gdy próbowaliście mówić, że to było zamknięte grono, forum dyskusyjne, że to były prywatne rozmowy. Nie, to będą materiały, które kiedyś będą analizowane przez organy ścigania. W związku z powyższym chciałbym mieć bardzo jasne odpowiedzi. Jakie zostały wyciągnięte konsekwencje wobec osób, które nie złożyły na czas zawiadomienia w tej sprawie, co pozwoliło na wykasowanie tych rozmów z kokpitu prezydenckiego?

Na koniec pamiętajmy o jeszcze jednej okoliczności. To kwestia tego, że byliśmy w czasie kampanii wyborczej. Mówiliście, że trzeba iść na ostro, że to wrzutka. Z taką narracją wszystko, co mówiliście, miało na celu przykrycie tej afery. To nie była afera. Ponieważ absolutnie nie mamy do was zaufania. Przez okres pandemii władza ta udowodniła, że ma za nic bezpieczeństwo obywateli. To, żeby lot funkcjonował w przestrzeni niekontrolowanej, jest sytuacją, która nie powinna mieć miejsca. Wszelkie analogie w tej sprawie z katastrofą smoleńską są uprawnione. Po tylu latach niczego się nie nauczyliście. Nie nauczyliście się, że trzeba chronić prezydenta RP, że nie można naciskać, nie

można pytać i przywoływać tych rzeczy, które mogą doprowadzić do tego, że lot jest prowadzony niezgodnie z instrukcjami i z prawem. Tyle, panie przewodniczący. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Dziękuję serdecznie. W pierwszej kolejności oddam za chwilę głos panu ministrowi, później panom prezesom, ale jeszcze powiem dwie rzeczy. Pierwsza jest taka, że z dyskusji i z informacji, jakie panowie dzisiaj przedstawili, wynika, że wszystkiemu winni są dziennikarze, że ten incydent pewnie by się nie zdarzył, gdyby nie dziennikarze, którzy go opisali. Ponieważ dziennikarze nie mają tutaj głosu, chcę powiedzieć, że ponieważ nie zdementowaliście państwo słów, które tam padły pod państwa nazwiskami, i ich nie sprostowaliście, z tego miejsca mogę dziennikarzom tylko podziękować, że zrobili dobrą robotę i to wszystko upublicznili. To dlatego widzimy, jak to wszystko wygląda.

Druga rzecz jest taka, że ponieważ pan minister Horała o godz. 12:15 ma spotkanie i poprosił o możliwość przerwy, to o godz. 12:10 ogłaszę półgodzinną przerwę, żebyśmy mogli jednak dzisiaj dokończyć, a żebyśmy się nie spieszyli. Takie są dwie techniczne prośby. Pan minister Polaczek, proszę bardzo.

Poseł Jerzy Polaczek (PiS):

Powtórzę, panie przewodniczący, że gdyby to posiedzenie Komisji zostało zwołane w innym trybie, można byłoby w sposób bardziej merytoryczny i bardziej źródłowy przedstawić tutaj pytania i uzyskać bardziej precyzyjne odpowiedzi. Na początku posiedzenia Komisji przytoczyłem raz jeszcze rygory, które są zawarte w uchwalonej przez Sejm ustawie – Prawo lotnicze, z wszystkimi ograniczeniami, które wiążą się z tym w sytuacji, w której nie znamy treści ustaleń zgłoszenia, które zostało wniesione przez załogę statku powietrznego.

Odpowiem też paru kolegom jako poseł, jako polityk na zarzuty natury czysto politycznej. Padają tutaj bardzo nieuprawnione stwierdzenia odnoszące się do bezprecedensowej katastrofy lotniczej w Smoleńsku. Znam jeden przykład po 10 kwietnia, gdzie można byłoby zastosować taką częściową analogię. To wydarzenie z 26 kwietnia, dwa tygodnie po tragedii smoleńskiej, kiedy ówczesny minister spraw zagranicznych, oczekując na przylot samolotu z 36. Pułku, w godzinach porannych wystartował na zamkniętym lotnisku, gdzie samolot przyleciał, wylądował i wystartował na zamkniętym lotnisku, na którym na wieży kontroli lotów nie było jakiegokolwiek przedstawiciela agencji żeglugi powietrznej, którą reprezentuje pan prezes Janiszewski. Są na ten temat historyczne informacje prasowe.

Po drugie, nie chcę wnikać w dyskusję polityczną dotyczącą nieformalnych i prywatnych rozmów na komunikatorach typu WhatsApp czy na innych, dlatego że myślę, że to nie jest materia i przedmiot rozważań podkomisji, dlatego że, jak rozumiem, intencją było przede wszystkim odniesienie się do kwestii podstawowej, jaką jest zdarzenie lotnicze z ubiegłego roku.

Po czwarte, dość unikalnie brzmiały niektóre głosy, które wyrażają ogromną troskę o pana prezydenta Andrzeja Dudę. W świetle wielu brutalnych ataków ze strony opozycji na pana prezydenta myślę, że ze strony niektórych państwa wymowa tego jest zupełnie inna.

Reasumując, zadałbym bardziej wnikliwie pytania dotyczące tego zdarzenia lotniczego w sytuacji, w której ta formuła zwołania i pracy podkomisji była inna, dlatego że musielibyśmy również w tej dyskusji poruszyć źródłowe dokumenty, które są związane choćby z porozumieniem, jakie ma PAŻP ze Służbą Ochrony Państwa, czy instrukcje operacyjne Polskich Linii Lotniczych o statusie HEAD. Myślę, że z elementarnych względów trudno dyskutować o tak subtelnych i specyficznych dokumentach na otwartych forach, tym bardziej nie mając podstawowych ustaleń, jakie ma za zadanie przygotować PKBWL.

Raz jeszcze podkreślam, że w Polsce tak jak we wszystkich państwach Unii Europejskiej i we wszystkich cywilizowanych państwach na świecie tego rodzaju instytucje certyfikowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego są autonomiczne, niezależne, oddzielone od wpływów politycznych. Myślę, że zasiadający w tych komisjach członkowie są przede wszystkim osobami, które formułują obiektywne wnioski i raporty, które służą przede wszystkim temu, aby w maksymalny sposób chronić

kwestie bezpieczeństwa lotów, poprawiać procedury, ograniczać ryzyko i przede wszystkim podnosić kulturę i kompetencje wszystkich uczestników tego ruchu, który odbywa się w pewnym ciągu. Myślę, że każdy z panów posłów obecnych na tym posiedzeniu podkomisji to rozumie.

Kończę swoją wypowiedź przypomnieniem pewnych ograniczeń, jakie są przy pracy w tej formule. Gdyby ona była inna, myślę, że pojawiłyby się inne pytania i, myślę, bardziej precyzyjne, konkretne odpowiedzi ze strony naszych gości, którzy uczestniczą w tym posiedzeniu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Szanowny panie ministrze, przy tej czy innej formule naprawdę nie ma żadnego problemu, żeby panowie, którzy są bohaterami tej grupy, którą sami założyli na komunikatorze, którzy odpowiadają za bezpieczeństwo lotów i przewoźnika, mogli odpowiedzieć. Jest wręcz odwrotnie, dajemy czas, chcę nawet ogłosić przerwę, żeby pan minister Horalą był na całości tego spotkania i żeby każdy mógł się wypowiedzieć. Nie mamy dzisiaj limitu czasowego, więc ta czy inna formuła daje szansę wypowiedzieć się i sprostować, jeśli w mediach byłyby jakiegokolwiek nieprawdziwe informacje. Na razie natomiast nie przedstawili panowie takich sprostowań.

Ponieważ pan poseł Lasek ma jeszcze kilka uzupełniających pytań, bardzo proszę.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, chciałbym uzupełnić o kilka pytań, o których myślałem, że zadam je później, po odpowiedziach. Skonkretyzujmy. Po pierwsze, czy to lotnisko było otwarte? Czy w momencie startu samolotu działała na tym lotnisku jakakolwiek służba ruchu lotniczego, czy to służba kontroli ruchu lotniczego, czy tzw. AFIS? Czy ktokolwiek wydał zgodę na start na tym lotnisku? Czy kontroler z wieży w Zielonej Górze mógł legalnie koordynować start ze służbą informacji powietrznej po zakończeniu służby? Przecież skończył pracę o godz. 22:00, a mówi, że koordynował, czyli pełnił działania, funkcje przewidziane przepisami i obowiązkami służbowymi, koordynując ten start. Czy Służba Ochrony Państwa poinformowała o spóźnieniu delegacji?

Mam pytanie do prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Szanowny panie prezesie, czy podjął pan prezes jakiegokolwiek działania administracyjne w związku z zaistnieniem tego poważnego incydentu? On został zakwalifikowany jako poważny incydent. Z naszej wcześniejszej dobrej współpracy doskonale wiemy, że w takich sytuacjach prezes ULC ma prawo wszcząć postępowanie administracyjne wyjaśniające niezależnie od działań podejmowanych przez PKBWL.

Ostatnia rzecz. Dzisiaj zostało nam powiedziane, że w zasadzie nic się nie stało. Przypomnę o tym. Zacytuję pana prezesa Milczarskiego i wyjaśnienie, którego pan udzielił: „Incydent został przejęty przez PKBWL”. Był więc „incydent”, było zagrożenie lotów i naruszenie zasad bezpieczeństwa. „Zupełnie niezależnie w wyniku wewnętrznego postępowania w PLL LOT w ramach tzw. *Safety Action Group* wydanych i wdrożonych zostaje 12 zaleceń i rekomendacji w formie wniosków z tego zdarzenia”. Szanowni państwo, to 12 zaleceń mających na celu poprawę systemu, czyli doszło do naruszeń. „Załoga przechodzi *debriefing*. Omówiono podczas niego wszystkie aspekty zdarzenia, jak i przekazano powyższe zalecenia. Pod koniec lipca załoga zostaje przywrócona do latania liniowego po uprzednim odbyciu lotu sprawdzającego z instruktorem”. Z tego, co pan prezes przedstawił w wyjaśnieniu, również Komisji, wynika, że ewidentnie doszło do naruszeń zasad. W związku z tym jak to się ma do tego, że próbujecie nam państwo wmówić, że 2 lipca 2020 r. nie doszło do żadnego zagrożenia? Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Szanowni państwo, czy ktoś z posłów obecnych na sali bądź zdalnie chce jeszcze zadać pytanie? Nie widzę. Mam propozycję. Przerwę ogłosimy już teraz, żebyśmy nie przerywali w trakcie. Miałbym prośbę do panów prezesów, żeby zapoznali się również z tymi nagraniami, które pojawiły się dzisiaj, żebyście panowie mogli się odnieść również do nich. Chcielibyśmy i opinia publiczna chciałaby dowiedzieć się o panów zdaniu na ten temat. Ogłaszam przerwę do godz. 12:40, żebyśmy mogli się tutaj spotkać. Dziękuję bardzo.

[Po przerwie]

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo serdecznie witam państwa po przerwie. Mam informację, że pana ministra jeszcze nie ma, ale już bym rozpoczął. W pierwszej kolejności poprosilibyśmy może pana prezesa LOT-u, pana prezesa Milczarskiego, i od niego rozpoczął. Było wiele pytań. Rozumiem, że pan prezes będzie miał możliwość się do nich odnieść. Bardzo proszę, panie prezesie. Oddaję głos.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Dziękuję bardzo, panie przewodniczący. Wysoka Komisjo, pozwolę sobie podsumować nasze stanowisko, a teraz poproszę o zabranie głosu pana prezesa Macieja Wilka, członka zarządu ds. operacyjnych, który szczegółowo odniesie się do państwa szczegółowych pytań technicznych w takim zakresie, w jakim jest to możliwe. Bardzo proszę, abyśmy pamiętali, że trwa procedura przed PKBWL i nasza zdolność do udzielania wyczerpujących odpowiedzi w dniu dzisiejszym jest niestety ograniczona obowiązującym w Polsce prawem. W możliwym do udzielenia odpowiedzi zakresie pan prezes Wilk udzieli państwu wszelkich odpowiedzi. Maćku, bardzo proszę.

Członek zarządu ds. operacyjnych Polskich Linii Lotniczych LOT SA Maciej Wilk:

Dziękuję, panie prezesie. Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, chciałbym powiedzieć, że ani w naszym oświadczeniu wysłanym do Wirtualnej Polski, ani w żądaniu sprostowania, które przedstawiliśmy, nie twierdziliśmy i nie twierdzimy, że 2 lipca 2020 r. w Zielonej Górze nie doszło do żadnych nieprawidłowości. Twierdzimy natomiast, że nieprawdziwe są kluczowe trzy tezy zawarte w artykule opublikowanym kilka dni temu. Przypomnę, że generalnie chodzi o tezę o tym, że samolot przez cztery minuty poruszał się w przestrzeni niekontrolowanej bez żadnego formalnego nadzoru z ziemi. Zarzut drugi dotyczy rzekomego tuszowania. Informacja o tuszowaniu była w clickbaitowym nagłówku na stronie głównej portalu. Trzecim zarzutem było pytanie, kto usunął zagrana z CVR-u, czyli z urządzeń nagrywających rozmowy z kokpicie. Wszystkie trzy tezy są głęboko sprzeczne z prawdą i mam nadzieję, że w ciągu najbliższych minut przekonam państwa, że tak faktycznie było.

Co do poruszania się w przestrzeni bez żadnego nadzoru z ziemi myślę, że tutaj wyczerpującej odpowiedzi udzielił pan prezes Janiszewski. Podsumuję to, co zostało powiedziane. Nieprawdą jest, drodzy państwo, że samolot przez cztery minuty pozostawał bez formalnej kontroli z ziemi. Samolot poruszał się w przestrzeni RMZ, czyli *radio mandatory zone*, miał obowiązek utrzymywać łączność ze służbą informacji powietrznej. Dodam do tego coś, co nigdzie nie zostało wspomniane. Samolot wyposażony jest w rozliczne systemy zapobiegające ewentualnym zderzeniom w powietrzu, chociażby w TCAS, czyli system ostrzegający przed zderzeniami w powietrzu.

Odnośnie do – podkreślam, rzekomego – tuszowania incydentu chciałbym, proszę państwa, powiedzieć, że w treści artykułu, w nagłówku czytamy o tuszowaniu, natomiast nie ma w tym artykule ani jednego dowodu na to tuszowanie. Drodzy państwo, nie ma, ponieważ takie dowody po prostu nie istnieją. Jestem głęboko przekonany, że służby informacyjne LOT-u zachowały się modelowo w zakresie wyjaśniania tej sprawy i działały ze wszystkimi obowiązującymi przepisami w zakresie raportowania zdarzeń lotniczych. Pozwolą państwo, że przedstawię krótkie kalendarium. Podobne kalendarium przedstawiał prezes PAŻP.

Jak to zatem wyglądało z perspektywy LOT-u? 2 lipca o godz. 23:00 samolot Sierra Papa Lima India Golf ląduje w Warszawie. Załoga przeprowadza *debriefing* i udaje się na wymagany przepisami odpoczynek. To szczególnie ważne, proszę państwa, i będę to powtarzał wiele razy: załoga nie ma świadomości jakiegokolwiek uchybienia w trakcie wykonywania obowiązków. Z tego właśnie raportu wynika, tak jak podaje artykuł i jak sam zresztą pisałem, że bezpośrednio po lądowaniu załoga nie raportuje jakiegokolwiek zdarzenia lotniczego. Nie raportuje, ponieważ nie jest go świadoma. Jak słyszeliśmy, 3 lipca PAŻP wyprzedził nas i zgłosił zawiadomienie do CBZ-et. Jednocześnie zaczęliśmy ze sobą rozmawiać, dlatego też 3 lipca nasza wewnętrzna, działająca stale komisja badania zdarzeń lotniczych podjęła pierwsze działania wyjaśniające w sprawie zaistnia-

łego zagrożenia. Tak samo jak działa się to w przypadku PAŻP, również u nas rozpoczęto proces zbierania danych, skontaktowano się z załogą, rozpoczęto etap gromadzenia dokumentacji.

Chcę podkreślić, że nasza komisja działała w pełni niezależnie i zawsze działa w pełni niezależnie. W skład tej komisji wchodzi wyłącznie eksperci w swoich dziedzinach. Żadna z osób z kierownictwa spółki, ani prezes, ani ja nie uczestniczymy w pracach komisji ani nawet nie jesteśmy na bieżąco informowani o postępach prac. Zapewnia to, proszę państwa, pełną niezależność i transparentność dochodzenia.

3 lipca, tego samego dnia, załoga lotnicza, uzyskawszy świadomość, że jednak mogło dojść do potencjalnego odstępstwa od obowiązujących procedur, składa – podkreślam – dobrowolny raport ze zdarzenia lotniczego. Pragnę zaznaczyć, że w myśl zapisów instrukcji operacyjnej LOT, którą tutaj zresztą mam, to jest ten dokument, zatwierdzony przez Urząd Lotnictwa Cywilnego, załoga lotnicza ma 72 godziny na złożenie raportu ze zdarzenia lotniczego, a zatem składając raport 3 lipca, załoga działała absolutnie zgodnie z przepisami.

Teraz przenosimy się do 7 lipca. Proszę państwa, 7 lipca o godz. 15:48 wydana zostaje u nas dyspozycja wewnętrzna zawieszenia w czynnościach członków załogi lotniczej do czasu wyjaśnienia wszystkich okoliczności zdarzenia, czyli, proszę państwa, dzieje się to 48 godzin przed pierwszymi pytaniami dziennikarzy.

8 lipca odbywa się spotkanie pracowników działu bezpieczeństwa LOT oraz PAŻP, podczas którego następuje odsłuchanie nagrań rozmów pomiędzy wieżą a samolotem. To właśnie w następstwie tego zdarzenia sytuacja nosząca znamiona zdarzenia lotniczego została uprawdopodobniona na tyle, że wtedy właśnie została podjęta decyzja o złożeniu zawiadomienia o niniejszym zdarzeniu do Centralnej Bazy Zgłoszeń prowadzonej przez Urząd Lotnictwa Cywilnego.

Proszę państwa, w świetle powyższego mam nadzieję, że widzą państwo, jak skrajnie nieprawdziwe jest zawarte w artykule twierdzenie, jakoby – cytuję – sprawa „pewnie nie miałaby dalszego ciągu, gdyby nie dziennikarze”. Otóż, proszę państwa, popołudniem 9 lipca 2020 r. wyjaśnianie tej sprawy trwało już niemal od tygodnia. Jako postscriptum dodam jeszcze, że wewnętrzne postępowanie wyjaśniające zostało zakończone wydaniem naszego wewnętrznego raportu z badania 30 lipca. Mam ten raport tutaj, liczy on sobie 16 stron i dokładnie opisuje wszystkie zidentyfikowane przez nas okoliczności tego zdarzenia, zawiera też, jak było wspomniane, kilkanaście rekomendacji, co można poprawić w systemie.

Proszę państwa, ubolewam, że nie mogę przekazać więcej informacji na temat treści tego raportu, ponieważ zakazuje mi tego art. 134 ust. 1a Prawa lotniczego. Żeby pokazać państwu, jak bardzo pragniemy być transparentni w tej sprawie, w dniu wczorajszym wysłałem oficjalne pismo do przewodniczącego PKBWL, w którym proszę o możliwość upublicznienia przynajmniej części informacji mogących rzucić prawdziwe światło na wydarzenie z 2 lipca. Niestety nie otrzymałem takiej zgody. Muszę ten fakt uszanować i w odpowiedni sposób dostosować zakres informacji przekazywanych państwu w dniu dzisiejszym.

Chcemy podkreślić, że 30 lipca raport, który pokazywałem, został przekazany do PKBWL. Zgodnie zatem z przepisami LOT wypełnił wszystkie ciążące na nim obowiązki raportowe względem służb państwowych. Szanowni państwo, nie ma mowy o żadnym tuszowaniu sprawy.

Podzielę się jeszcze dodatkową obserwacją. Szanowni państwo, należy zadać sobie pytanie, jak autor artykułu wyobraża sobie techniczną możliwość tuszowania sprawy, o której już 24 godziny po zdarzeniu wie co najmniej kilkadziesiąt osób w Locie, w PAŻP, w ULC, w PPL-u. Nie ma takiej fizycznej możliwości, żeby w ogóle podejmować takie działania. Jest to nielogiczne i niezgodne ze stanem faktycznym.

Proszę państwa, teraz przejdę do kwestii nagrań z kokpitu. W tym miejscu muszę ponownie podkreślić, że według stanu na późny wieczór 2 lipca 2020 r. załoga nie miała świadomości jakiegokolwiek uchybienia. W tym świetle, proszę państwa, kuriozalne są zarzuty autora artykułu odnośnie do rzekomego zniknięcia „w niewyjaśnionych okolicznościach nagrań z kokpitu”.

Szanowni państwo, muszą państwo wiedzieć, że nagrania audio z kokpitu samolotu typu Embraer 170-200 rejestrowane są przez urządzenia CVR, czyli *cockpit voice recorder*. One są realizowane jedynie w dwugodzinnej pętli. Po upływie dwóch godzin rejestrowany materiał jest nadpisywany przez nowe nagrania. Chętnych odsyłam do tzw. *Aircraft Maintenance Manual*. Tutaj jest akurat przykładowa strona pokazująca umiejscowienie tegoż rekordera w tylnej części samolotu przy stateczniku pionowym. Ten rejestrator jest niemożliwy do wymontowania ot tak. Zawsze dzieje się to w obecności wielu osób i w stricte określonych okolicznościach. Ten rejestrator pracuje w trybie ciągłym, tylko gdy samolot jest podpięty do zasilania. W związku z tym celem zatrzymania pracy rejestratorów muszą one być zabezpieczone niezwłocznie po danym zdarzeniu. W tym celu kapitan albo personel techniczny wyłącza pewien bezpiecznik, który przerywa proces nagrywania. Jeżeli tego nie robi zaraz po zdarzeniu, dane niestety bezpowrotnie przepadają.

Instrukcja operacyjna LOT to nasza biblia codziennego zastosowania. Instrukcja operacyjna w części A w rozdz. 11 pkt 4.2.4 wskazuje enumeratywnie okoliczności, w których należy zabezpieczyć nagrania z kokpitu. Są to co do zasady wypadki lotnicze lub naprawdę poważne incydenty takie jak na przykład wypadnięcie z pasa, zaślabnięcie pilota w czasie lotu, pożar silnika itp. Jest to absolutny standard w międzynarodowym lotnictwie i wynika wprost z przepisów ICAO oraz EASA. W jaki więc sposób, proszę państwa, załoga lądująca w Warszawie 2 lipca wieczorem, podkreślam raz jeszcze, bez żadnej świadomości jakiegokolwiek przewinienia miałyby stwierdzić konieczność dezaktywacji bezpiecznika? Szanowni państwo, według stanu na dzień 2 lipca 2020 r. nie były spełnione żadne ku temu przesłanki.

Na koniec jeszcze odrobina statystyki. Przez cały 2019 r. jako LOT zrealizowaliśmy 125 tys. operacji lotniczych. Przez ten rok dane z CVR-ów, czyli z rejestratorów głosowych, zgrywaliśmy trzy razy, jeden raz na 42 tys. przypadków. Co więcej, nasza baza techniczna Lot AMS w ogóle nie posiada możliwości zgrywania danych z CVR-ów. Jeżeli zachodzi taka okoliczność, to urządzenia nagrywające firmy Honeywell muszą być wysłane za granicę, konkretnie do Wielkiej Brytanii, gdzie na ściśle określonych zasadach następuje czytanie danych z tego rekordera. Proszę państwa, na bazie powyższego zawarty w artykule zarzut „dopuszczenia do utraty nagrania z kokpitu samolotu”, jak również pytanie pomiędzy sekcjami „Kto skasował nagrania z kokpitu” są całkowicie nieuprawnione.

Szanowni państwo, mam nadzieję i głęboko wierzę, że powyższe wyjaśnienia dadzą Wysokiej Komisji naprawdę wiele do myślenia w kontekście rzetelności materiału dziennikarskiego, którym dzisiaj się zajmujemy.

Szanowni państwo, teraz pozwolę sobie przejść do pytań. Na wstępie pozwolę sobie odpowiedzieć na pytania zadane przez pana posła Macieja Łaskę. Przy okazji, panie pośle, bardzo osobiście przykro mi, że przychodzi nam po raz pierwszy poznać się w takich okolicznościach. Wiele o panu słyszałem i mam nadzieję, że będzie nam dane poznać się w przyjemniejszych okolicznościach. Przechodzę do pytań.

Pytał pan, dlaczego podjęliśmy badanie tego akurat zdarzenia. Wie pan doskonale, że ciąży na nas obowiązek badania każdego zdarzenia, które niesie potencjał złamania albo naruszenia przepisów lotniczych. Nie była to więc kwestia naszego wyboru, tylko tak po prostu musieliśmy zrobić. Następnie wskazuje pan słusznie, nie bez racji, że PKBWL zakwalifikował to zdarzenie jako poważny incydent. Pragnę jednakże zwrócić uwagę pana posła na to, że pierwotnie zdarzenie to zostało zakwalifikowane jako zdarzenie bez wpływu na bezpieczeństwo lotnicze, a PKBWL przekwalifikował je do statusu poważnego incydentu dopiero 3 sierpnia, a zatem ponad miesiąc po zdarzeniu. Nie nam, szanowni państwo, oceniać wybory PKBWL i nie zamierzamy tego kwestionować. Rozumiemy, że sprawa jest złożona, ponieważ dochodzi tutaj do styku wielu aktorów, interesariuszy, LOT-u, PAŻP, ULC, PPL-u i zlecającego SOP-u, więc sprawa z pewnością wymaga wszechstronnego i dogłębnego zbadania.

Pyta pan poseł o kwestie związane z potencjalnym złamaniem instrukcji operacyjnej części A. Tutaj znowu nie wolno mi wchodzić w szczegóły, natomiast jeszcze raz powtarzam, że nigdy nie próbowaliśmy twierdzić, że nie doszło do żadnych naruszeń. Staramy

się dzisiaj argumentować, że zawarte w publicystycznym artykule tezy były zwyczajnie nieprawdziwe.

W tym miejscu warto, proszę państwa, zaznaczyć i od razu rozbroić pewną rzecz, że nie jest wcale tak, że nawet gdyby załoga miała nieulegającą żadnej wątpliwości świadomość tego, że wieża zakończyła swoją pracę, to samolot utknąłby w Zielonej Górze i pan prezydent również nie byłby w stanie wrócić do Warszawy. Otóż instrukcja operacyjna LOT pkt 8.1.2 przewiduje możliwość wykonywania lotów z portów lotniczych bez funkcjonującej wieży w przestrzeni niekontrolowanej typu G, na bazie odczytu wskazań instrumentów, czyli AFR. W tym celu załoga lotnicza zobowiązana jest skontaktować się z Warszawą, z centrum operacyjnym, i zostaje wszczęta procedura wykonania analizy wykonalności lotu, w tym przypadku startu lotniska, gdzie brakuje służby kontroli przestrzeni powietrznej, oraz wlot w przestrzeń niekontrolowaną.

Tak się akurat składa, że mieliśmy taki przypadek we wrześniu 2019 r. Oczywiście trudno będzie pokazać to bezpośrednio, ale mam tutaj dla państwa taką właśnie analizę wykonalności lotu. Na bazie takiej analizy wykonalności lotu wydaje się następnie biuletyn informacyjny i tenże biuletyn informacyjny jest dla załogi podstawą do tego, żeby zgodnie z wszystkimi przepisami i zapisami instrukcji operacyjnej wykonać lot.

W ramach zobrazowania państwu sytuacji powiem, co musiało być spełnione we wrześniu 2019 r., żeby można było wykonać lot. Po pierwsze, lotnisko musiało być czynne. Lotnisko w Zielonej Górze było czynne. Na lotnisku nie ma żadnego innego zgłoszonego rejsu. Nasz rejs był jedyny w Zielonej Górze. Znany jest aktualny status pasa. Zналиśmy status pasa. Samolot ma sprawny system TCAS oraz pełne oświetlenie. Dokładnie tak było w przypadku prezydenckiego embraera. Lot wykonany jest zgodnie ze złożonym planem lotu. Dokładnie tak było w naszym przypadku. Obowiązuje utrzymanie łączności z organem nadzoru ruchu powietrznego. Oczywiście tak było. Przed wlotem w przestrzeń kontrolowaną należy uzyskać zezwolenie właściwego organu ATC. Tak było. Wreszcie: załoga ma kontakt i potwierdzenie zgody z LOT-u i tak też na pewno byłoby w tym przypadku.

Proszę państwa, chcę przez to powiedzieć, że gdyby załoga miała świadomość tego, że tego kontrolera formalnie nie ma na wieży, wówczas wykonałaby telefon do Warszawy i sprawa zostałaby rozwiązana w 20 minut i samolot bez żadnej sensacji dotarłby do Warszawy.

Pan poseł Lasek pyta, czy został złożony plan lotu w przestrzeni G. Muszę powiedzieć, panie pośle, że ja sam nie jestem specjalistą od *dispatchu*, z tego co natomiast wiem, plan lotu nie jest składany dla danego typu przestrzeni, tylko dla danej operacji lotniczej. Tenże plan lotu był zaakceptowany. Dokładnie rzecz biorąc, zgodę na lot otrzymaliśmy o godz. 21:56 i 57 sekund. Ta zgoda na lot przewiduje lot w warunkach AFR, czyli dokładnie tak, jak to się odbyło.

Teraz przeskoczę do drugich pytań pana Macieja Laska. One były bardzo konkretne, więc postaram się konkretnie odpowiedzieć. Czy lotnisko było otwarte? Tak, proszę państwa, lotnisko było otwarte. Zamknięte lotnisko nie jest równoznaczne z zamkniętą wieżą ani na odwrót. Lotnisko w Zielonej Górze było otwarte. Działanie lotniska zostało przedłużone specjalnym NOTAM, czyli *notice to airmen*, o godz. 22:02 i czas pracy lotniska został przedłużony do 22:30, więc lotnisko było otwarte. Czy służba ruchu była zapewniona? Formalnie nie działała wieża, natomiast cały czas pozostała służba informacji powietrznej z Poznania. Czy był sprawowany nadzór? Tak, był sprawowany nadzór z Poznania. Przypominam również to, o czym mówił prezes Janiszewski, czyli o *radio mandatory zone* nad Zieloną Górą, która wykluczała wszelkie możliwości jakiegokolwiek kolizji w powietrzu czy innego typu zdarzenia.

Później było kilka pytań do pana prezesa Janiszewskiego, więc nie będę tu wchodził w kompetencje. Pytał pan o zalecenia. Panie pośle, chętnie opowiedziałbym o tych zaleceniach, ale uważam, że niestety nie mogę tego zrobić w świetle art. 134 ust. 1a. Ostatnie pytanie dotyczyło tego, czy przyznajemy się do jakichś uchybień w związku z tym, że załoga wykonała *line check* itd., itd. Panie pośle, chciałbym panu jako ekspertowi lotniczemu zwrócić tylko uwagę, że sam fakt, że zawiesiliśmy tę załogę i że po tym, jak zostało przeprowadzone postępowanie, zostali przywrócenii do operowania dopiero,

jak przeszli dokładny *debriefing*, jak przeszli *line check* wykonywany z instruktorem lotniczym, pokazuje najwyższe standardy, które stosujemy w zakresie bezpieczeństwa w Locie. Przecież w myśl przepisów nie musieliśmy robić tych wszystkich rzeczy, a zrobiliśmy, tak więc mam nadzieję, że przyzna mi pan tutaj rację.

Proszę państwa, teraz pan poseł Truskolaski. O lotnisku, które nie było zamknięte, już powiedziałem. Mam nadzieję, że to mamy już ustalone. Pan poseł Truskolaski koncentrował się przede wszystkim na kwestii tzw. nacisków. Proszę państwa, co do szczegółowych okoliczności i przebiegu całego zdarzenia niestety znowu nie mogę za wiele powiedzieć. Chcę natomiast powiedzieć, że według mojej wiedzy z całą pewnością nie doszło do złamania sterylności kokpitu ani też nasze załogi i nasi piloci ani przez chwilę nie byli w bezpośrednim kontakcie z jakimkolwiek pasażerem. Tyle mogę powiedzieć i proszę uszanować to, że w tym momencie nie mogę w tej sprawie przekazać więcej informacji.

Pan poseł Suchoń... Lotnisko nie było zamknięte, jak już sobie powiedzieliśmy. Lot odbywał się w przestrzeni niekontrolowanej, co nie jest równoznaczne z tym, że był bez nadzoru służby informacji powietrznej, bowiem był. Po raz kolejny przypominam o obowiązku kontaktu radiowego z informatorem. Otwarcie lotniska... Według jakiej procedury był realizowany rejs? Jeszcze raz powtarzam: według AFR, według planu lotu zaakceptowanego o godz. 21:56. Była też kwestia nacisków i o tym już powiedziałem.

Na koniec pan poseł Szczerba. Panie pośle, mamy niepełne zrozumienie, więc pozwolę sobie wskazać dokładnie, jak rzecz wygląda. Ponownie, instrukcja operacyjna LOT w rozdz. 11 w pkt 5.1 określa, w jakich okolicznościach nasi piloci, nasze służby operacyjne zobowiązane są składać powiadomienia o zdarzeniach. Owszem, są to 72 godziny, ale są to 72 godziny po powzięciu wiedzy na temat potencjalnego zdarzenia naruszającego normy bezpieczeństwa. Nie są to 72 godziny po wystąpieniu zdarzenia. Zdobyliśmy formalną wiedzę na temat potencjalnego zdarzenia 7 lipca, ewentualnie 8 lipca, zatem złożenie zawiadomienia dnia 9 lipca było absolutnie w ramach 72-godzinnego przedziału.

Pyta pan poseł również o to, jakie konsekwencje wyciągnięto albo jakie zamierzamy wyciągnąć wobec osób zaangażowanych w to zdarzenie. Proszę państwa, jeszcze raz pragnę podkreślić, że w lotnictwie niezawinione błędy poprawia się, a nie penalizuje. To jest podstawa systemu bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym. Panie pośle, to jest istota *just culture*, kultury sprawiedliwego traktowania, o której już było mówione. Załoga dobrowolnie złożyła raport w okresie 72 godzin od zdarzenia i nie ma tutaj żadnych podstaw do tego, żeby wyciągać wobec załogi jakiejkolwiek konsekwencje.

Na ten moment to chyba tyle. Proszę państwa, jesteśmy tu dla państwa, żeby rozwiązać wszelkie ewentualne wątpliwości, które zostają. Dziękuję uprzejmie.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Szanowni państwo, szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, na koniec chciałbym zwrócić uwagę na jeden zasadniczy fakt. To fakt, że nasze służby bezpieczeństwa działają zupełnie niezależnie od woli czy zaangażowania członków zarządu. System bezpieczeństwa w Locie funkcjonował, funkcjonuje i będzie funkcjonować w oparciu o fundamentalną zasadę *just culture*, czyli zasadę sprawiedliwego traktowania. To jest fundament, szanowni państwo. Rozumiem, że pytania o to, jakie zostały wyciągnięte konsekwencje, kto został ukarany itd., nasuwają się z praktyki dnia codziennego, tylko że bezpieczeństwo lotnicze jest oparte na innych zasadach. Chodzi o to, żeby ciągle je poprawiać, żeby ciągle naprawiać ewentualne błędy i uchybienia, a nie o to, żeby wyciągać dyscyplinarne konsekwencje za tego typu rzeczy, zwłaszcza kiedy osoby, które ewentualnie dopuściły się jakichś niedociągnięć, zgłaszają to w sposób dobrowolny.

Szanowni państwo, jeszcze raz chcę podkreślić, że fundamentalnym celem dyskusji, którą prowadziliśmy, było ustalenie tego, jaki komunikat do mediów możemy skierować zgodnie z rzeczywistością, faktami i prawem. Rozumiem, że różnego rodzaju wyjęte z kontekstu wypowiedzi... Przecież ten zapis nie jest podany w sposób całościowy, tylko pan dziennikarz, który ten artykuł tworzył, wyciągnął z tej korespondencji rzeczy, które pasowały mu do z góry zaplanowanej i niestety fałszywej tezy.

Nie było żadnego ukrywania, matactwa, a my jako firma, ja jako prezes zarządu, jako służby prasowe musieliśmy zareagować na zapytania mediów i zareagowaliśmy w jedyny możliwy sposób, w jaki mogliśmy zareagować. Jedyną odpowiedzią na pytania mediów, jakiej mogliśmy udzielić, było to, że postępowanie trwa i dopóki się toczy i nie ma żadnych potwierdzonych wniosków, jest zbyt wcześnie, żeby formułować tezy. Poinformowaliśmy nawet o tym, że zawiesiliśmy załogę, bo zależało nam na pokazaniu, jak poważnie traktujemy tę sprawę.

Szanowni państwo, do momentu zakończenia badania przez PKBWL musimy skupić się na tym, że działa system bezpieczeństwa. Ten system naprawdę funkcjonuje i funkcjonuje, szanowny panie pośle Szczerba, bez naszego udziału, bez naszej interwencji i woli. Jestem absolutnie pewny, panie pośle, że wszystkie oskarżenia, które wysuwał pan pod naszym adresem, zwyczajnie nie polegają na prawdzie. Bardzo dziękuję, szanowni państwo, za uwagę. Jakby były jakieś dodatkowe pytania, chętnie na nie odpowiemy.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pojawiają się jeszcze jakieś uzupełniające pytania, więc proponuję, że w tym punkcie za chwilę udzielię głosu, żeby je zadać, żebyśmy już później nie wracali do tematu przewoźnika, LOT-u. Chcę natomiast zwrócić uwagę na to, co powiedział prezes Wilk. „Załoga nie miała świadomości uchybień”. To znaczy, że chciał pan powiedzieć, że załoga nie знаła przepisów? Tak to odczytuję. W odniesieniu do tych mejli – o godz. 14:45 pracownica LOT-u dostaje odpowiedź od dyżurnego operacyjnego lotniska w Babimoście: „Szanowni państwo, uprzejmie przypominamy, że pracujemy w godz. 19:00–22:00 czasu polskiego. Niestety nie ma możliwości przedłużenia godzin pracy”. Nie tylko piloci, ale też państwo dostali informację, że lotnisko działa do godz. 22:00. To wynika wprost z mejla, więc zastanawiające jest, że mieliście państwo taką wiedzę. Jest więc pytanie o najwyższe standardy, o których pan mówił. Co zrobiliście państwo z tą wiedzą? Przecież pilot wystartował grubo po 22:00.

Druga rzecz to naciski na pilota. Mówi pan tak: „Nie doszło do złamania sterylności kokpitu”. Brzmi to może i ładnie, ale jest zasadnicze pytanie. Jeśli mówi: „Wiem, ja rozumiem. No z tyłu też nas naciskają. Dlatego pytam, żeby ewentualnie rzucić hasłem jakimś”, to mówi to jednak członek załogi, który prowadzi samolot. Wydaje mi się więc, że nie powiedział pan tego, co powinniśmy tutaj usłyszeć.

Co do pana prezesa, panie prezesie, ja naprawdę nie wiem, kiedy mówi pan prawdę. Czy na WhatsAppie, kiedy mówi pan, że nie mógł startować, czy tutaj, kiedy mówi pan, że wszystko jest w porządku?

Mówicie państwo o komunikatorze, że chcieliście to wyjaśnić. Czytając tę rozmowę, trudno odnieść wrażenie, że chcieliście cokolwiek wyjaśnić. Chcieliście raczej przekazać jakąś wiedzę, to było tuż przed drugą turą wyborów, żeby uspokoić dziennikarzy jednej z gazet, która zaczęła dopytywać. Dlatego pojawiają się tam takie a nie inne słowa.

Bardzo proszę, pan poseł Lasek. Proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Chciałem krótko odnieść się albo doprecyzować pewne kwestie, które podniósł pan prezes Wilk. Panie prezesie, powiedział pan, że loty w przestrzeni lotniska bez kontrolera mogą się odbyć, że trzeba przeprowadzić analizę bezpieczeństwa, jak rozumiem, każdorazowo. Nie została przeprowadzona jedna, która będzie działała na wszystkich lotniskach, czyli wdrożona do instrukcji operacyjnej. Zresztą użył pan pewnego sformułowania, takiego, że powinien zasięgnąć rady i – z tego, co pamiętam – zadzwonić chyba do centrum operacyjnego, „co pewnie by zrobił”. Pytanie, czy zrobił. Czy to w ogóle zostało wykonane? To jest raz.

Po drugie, nigdy nie wątpiłem, że dział badania zdarzeń lotniczych w PLL LOT jest na naprawdę wysokim poziomie. To dlatego udało mi się kiedyś podebrać od państwa pracowników do PKBWL i byli to specjaliści najwyższej klasy. Uważam, że dział badania zdarzeń lotniczych w PLL LOT jest, a przynajmniej był, jak z nim współpracowałem, działem na naprawdę najwyższym, światowym poziomie. Tak samo oceniam standard wykonywania lotów, ale, jak doskonale wiemy, loty wykonują i planują ludzie, a ludzie są omylni i popełniają błędy. Celem działania takiego działu bezpieczeństwa lotów czy

później PKBWL jest stwierdzenie, dlaczego taki błąd powstał, na czym polegał i co trzeba zrobić, żeby się nie powtórzył. Przez niecałe 30 dni w prowadzonym przez siebie badaniu zrobiliście państwo 12 zaleceń profilaktycznych.

Jeśli rozumiem pewną koincydencję, która tutaj zaszła, PKBWL przekwalifikowała zdarzenie na poważny incydent 3 sierpnia. Badanie skończyliście państwo 30 lipca. Mam nadzieję, że będziemy mieli możliwość porozmawiania o tej sprawie również z przewodniczącym PKBWL. Można odnieść wrażenie, że decyzja o zmianie kwalifikacji zdarzenia z incydentu na poważny incydent nastąpiła po przekazanym przez państwa badaniu, raporcie. Musiała być jakaś tego przyczyna. To tym bardziej pokazuje, że państwa badanie zostało przeprowadzone bardzo głęboko.

Kolejna rzecz. Powiedział pan tutaj dużo o zapisach rejestratora. Nie chcę odnosić się do doniesień medialnych w tym zakresie czy do artykułu, ale – jak wszyscy jako specjaliści doskonale wiemy – rejestrator głosu czy rejestrator parametrów lotu działa wtedy, kiedy samolot jest podłączony do napięcia. Jak rozumiem, samolot wrócił o godz. 23:00, zakołował, napięcie z niego zostało wyłączone, bezpiecznik nie został zabezpieczony, bo jak sam pan stwierdził, załoga nie miała świadomości, że doszło do naruszenia przepisów. Na tym poziomie nie chcę tego oceniać. Niech to oceni PKBWL. Lot trwał krócej niż godzinę, w związku z tym kiedy był następny lot tego samolotu, że doszło do nadpisanania? Nadpisanie występuje wtedy, kiedy ponownie załączymy zasilanie na samolocie, czyli kiedy samolot był albo podłączony do napięcia i systemy były włączone, albo kiedy wykonał kolejny lot.

Powiedział pan jeszcze jedną rzecz. Ach, i nie odpowiedział pan na pytanie o instrukcję operacyjną, ale myślę, że tu poczekamy na badanie tego poważnego incydentu przez PKBWL. Wspomniał pan, że samolot był pod kontrolą FIS, czyli służby informacji powietrznej, ale nie odniósł się pan do tego, że załoga nie uzyskała i nie miała zgody na start. Z drugiej strony służba informacji powietrznej nie wydaje zgody na start. Jest to przecież informacja obszarowa. Służba informacji powietrznej nie ma prawa wydawać zezwoleń na start, a nawet dawać informacji o ruchu na lotnisku, bo po prostu nie ma takiej wiedzy, czyli to wszystko, co się działo, załoga musiała oszacować na podstawie analizy bezpieczeństwa, którą zrobiła.

Mam jeszcze pytanie do pana prezesa LOT-u. Mam pewnego rodzaju dysonans poznawczy. Z jednej strony bardzo kategorycznie mówi pan na tej grupie, na której państwo dyskutowali, że ten samolot nie miał prawa polecieć, tutaj natomiast od półtorej godziny czy od dwóch godzin przekonują nas państwo, że miał prawo lecieć. W związku z tym która z wersji jest prawdziwa?

Jest jeszcze jedna rzecz. To nie jest tak proste, jak panowie mówią, że samolot leci lotem IFR w przestrzeni klasy G, czyli w przestrzeni niekontrolowanej, że wszystko jest w porządku, bo przecież informator – informator to nie jest kontroler – służby informacji powietrznej może go widzieć na radarze i ma radar i kontakt. Mnie też widzi na radarze, jak lecę małym samolocikiem, ale nie zapewnia mi separacji z innym ruchem, bo gdyby to była zapewniona separacja, żebym czuł się bezpieczniej, wykonując lot IFR, wówczas byłaby to przestrzeń klasy C. Bardzo dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pytania zadadzą posłowie w kolejności: pan poseł Suchoń i pan poseł Szczerba.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, Wysoka Komisjo, panie prezesie, ja również zadałem pytania, na które nie uzyskałem odpowiedzi, w związku z tym pozwolę sobie jednak jeszcze raz poprosić. Uważam, że to naprawdę szczęśliwy zbieg okoliczności, że tego dnia w przestrzeni, która była przestrzenią klasy G, nie pojawił się żaden inny statek powietrzny, choćby dron, cokolwiek, co spotkałoby na swojej drodze startujący samolot z panem prezydentem na pokładzie, bo byłibyśmy dzisiaj po kolejnej tragedii, która wynika z braku szacunku dla podstawowych procedur. Panie prezesie, prosiłbym o bardzo konkretną odpowiedź na te pytania, które zadam.

Po pierwsze, czy załoga otrzymała zgodę na start? To jest pierwsze pytanie. Drugie pytanie: jeżeli załoga startuje pomimo braku zgody na start, czy może to stanowić zła-

manie przepisów lotniczych? Po drugie, bardzo prosiłbym o wyjaśnienie. Jeżeli coś nie jest wprost zabronione w instrukcjach i przepisach lotniczych, czy należy domniemywać, że to jest dozwolone i że można robić wszystko to, co nie jest zabronione? Mówiłem tutaj na przykładzie ustawy Wilczka, która funkcjonowała w latach 90. na początku przemian w gospodarce – ale czy tak można podchodzić? Tak troszeczkę odbieram słowa ze strony pana prezesa, że jeżeli coś nie jest dozwolone, jeżeli coś nie jest wprost zabronione i popatrzymy do instrukcji, a ona gdzieś tam w duchu mówi, że być może w innych podobnych sytuacjach można byłoby dokonać takiego czy innego zachowania, to tak właśnie możemy się zachowywać. Czy może jest wprost przeciwnie i bezpieczeństwo w ruchu lotniczym wymaga, aby te instrukcje były przestrzegane w sposób ścisły?

Chciałem także prosić o wyjaśnienie, czy często samoloty LOT-u startują właśnie w takich warunkach. Czy to jest normalna praktyka? Zadałem takie pytanie i prosiłbym o wyjaśnienie, ile w ciągu ostatnich miesięcy, powiedzmy od 1 stycznia, było takich przypadków, że samoloty LOT-u startowały bez pomocy lokalnego lotniskowego kontrolera w przestrzeni klasy G i przebywały w tej przestrzeni bez tego wsparcia.

Chciałem też prosić o wyjaśnienie. W stenogramie z rozmów, które panowie przeprowadzali, czytamy w odniesieniu do tego zdarzenia, że instrukcja operacyjna część A nie przewiduje lotu VFR w takich przypadkach jak wtedy w Zielonej Górze. Odnoszę to teraz do słów pana prezesa PAŻP, który poinformował wtedy: „Sprawdziłem, u nas przez cztery minuty odbyło się to pod FIS-em, czyli na zasadach VFR”. Jak to się ma do wyjaśnień, które przed chwilą byli panowie uprzejmi nam tutaj złożyć, że lot odbywał się na zasadach IFR, skoro, jak wynika z tej rozmowy, wtedy, bezpośrednio po zdarzeniu, mieli państwo pełną świadomość, że loty te odbywały się na zasadach VFR? Tak przynajmniej wynika z tych rozmów. Zresztą pan prezes Milczarski również wtrącił, że wtedy ten samolot nie mógł tak lecieć.

Mam jeszcze jedno pytanie. Członek zarządu ds. operacyjnych LOT pan Maciej Wilk w trakcie tych rozmów stwierdził, że doszło do uchybienia ze strony załogi, która będąc świadoma braku zezwolenia na start, nie powinna wystartować. Bardzo prosiłbym również o skomentowanie tych słów, które był pan uprzejmy przekazać. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Poseł Szczerba, proszę bardzo.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, przede wszystkim chciałbym ustosunkować się do wypowiedzi pana prezesa i pana wiceprezesa Wilka. To, czy moja interpretacja faktów, której dokonuję na podstawie artykułów prasowych, jest prawidłowa, czy nie, będzie oczywiście zależało od odpowiednich organów, czy to państwowej komisji, czy to prokuratury, więc cierpliwie poczekajmy, szanowny panie prezesie. To pierwsza sprawa.

Druga sprawa to kwestia wypowiedzi pana prezesa Wilka. Jeśli dobrze sobie zanotowałem, ona mówiła o tym, że zdarzenie miało miejsce, a dowiedzieliście się państwo 7, 8 lipca. To stoi w sprzeczności z faktami, które przytaczają media, z których możemy dowiedzieć się, że 3 lipca o sprawie dowiedział się *safety manager* i od 3 lipca były składane wyjaśnienia w tej sprawie. W związku z powyższym przywołane w instrukcji 72-godzinne terminy, o których również pan wspomniał, nie powinny liczyć się od 7, 8 lipca, tylko od 3 lipca. Szczepie powiedział, widzę więc pewnego rodzaju sprzeczność. Jest pytanie, czy to jest celowe wprowadzanie podkomisji w błąd, czy też próba tłumaczenia tej sytuacji – w mojej opinii nie do obrony, ponieważ lot był wykonywany w przestrzeni niekontrolowanej. Jednak źle świadczy o profesjonalnych pracownikach i o ich wyszkoleniu, jeżeli nie są w stanie zauważyć takiej sytuacji.

Panie przewodniczący, chciałem to skomentować, ale mam też pytanie do pana przewodniczącego. Bardzo cieszę się z obecności panów prezesów LOT-u, z obecności pana prezesa PAŻP i z obecności pana wiceministra Horały, który, jak rozumiem, zarządzał tą whatsappową grupą – podobnie jak wiceminister Piebiak zarządzał grupą Kasta na WhatsAppie, którą znamy z innego wątku – natomiast brakuje mi tutaj jednej osoby, może nawet nie jednej osoby, ale grupy osób. To pracownicy Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej oraz osoby towarzyszące prezydentowi, a wówczas de facto

również kandydatowi na ten urząd. Czy pan przewodniczący próbował zaprosić na dzisiejsze posiedzenie podkomisji przedstawicieli KPRP? Jeżeli w artykułach prasowych, a powołuję się wyłącznie na nie, jest mowa o naciskach i o pytaniach, to to są te osoby, które również powinny odpowiedzieć wysokiej podkomisji na pytania i ustosunkować się do medialnych wątpliwości. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Szanowni państwo, tak, oczywiście, od samego początku, jak pojawiły się te informacje, poprosiłem sekretariat naszej podkomisji, aby zaprosić przedstawicieli KPRP. 21 kwietnia o godz. 13:56 taki mejl do KPRP z zaproszeniem na posiedzenie został wysłany, oczywiście również z propozycją zdalnego wzięcia udziału i zabrania głosu na posiedzeniu Komisji, ponieważ dotyczy to również kancelarii prezydenta, co wprost wynika z dzisiejszych informacji, że KPRP wiedziała. Mamy przesłane mejle od pracownicy LOT-u do kancelarii również z informacją o tym, że to lotnisko jest otwarte do godz. 22:00, więc LOT wiedział, kancelaria wiedziała, kontroler lotu wiedział i wielokrotnie to mówił, a pomimo tego mówiąc na nagraniach, że jest naciskany, pilot robi wszystko, żeby wystartować. Tak to mniej więcej wygląda. Nie dostaliśmy odpowiedzi od KPRP.

Dobrze. Padły pytania. Bardzo proszę, panowie prezesi, mówię o Locie. Za chwilę przejdziemy do PAŻP. Proszę bardzo.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, najbardziej obawialiśmy się właśnie takiego przebiegu i tego typu próby osądzania tej sytuacji, stając przed państwa Komisją. Jestem głęboko przekonany, że wyjaśnieniem tej sytuacji zajmuje się niezależna Państwowa Komisja Badania Wypadków Lotniczych, która posiada właściwe kompetencje do tego, żeby wejść w każdy aspekt tej sytuacji i dokonać tego w sposób naukowy, oparty na faktach, nie na emocjach, nie na potrzebach politycznych, nie na tezie stawianej pod konkretne polityczne zamówienie, tylko w oparciu o rzeczywistość. Dlatego postaramy się jeszcze odpowiedzieć na państwa pytania, ale bardzo państwa proszę, żebyście nie zmuszali nas do łamania prawa. Jako LOT zawsze staramy się prawa przestrzegać, przestrzegaliśmy prawa w tej sytuacji, nasze procedury zadziałały prawidłowo, nie dokonywaliśmy żadnych matactw, żadnego ukrywania, żadnych manipulacji. Chcę to powiedzieć z całą stanowczością.

Szanowni państwo, grupa została założona przeze mnie. Nieprawdą jest, jakoby osoba pana ministra była w jakikolwiek sposób zaangażowana w jej koordynowanie, więc to znowu jest teza pod polityczną potrzebę, ale nie oparta na prawdzie. Moją intencją i moim jedynym celem było sformułowanie takiego komunikatu dla prasy, który nie będzie łamał prawa. Szanowni państwo, chcę powiedzieć, że żadna z osób, która brała udział w rozmowie, w wymianie poglądów na tej grupie, nie bierze i nie brała na jakimkolwiek etapie udziału w wyjaśnianiu okoliczności tego zdarzenia.

Bardzo prosiłbym, żebyśmy powstrzymali się od tego, żeby wydawać teraz sądy. Rozumiem, że to efektownie wygląda, ale te efektowne, definitywne sądy wyrządzają ludziom krzywdę. Akurat o tym pan przewodniczący Lasek jako ekspert lotniczy wie chyba najlepiej. Nie przesądzam dzisiaj o winie lub braku winy, o tym, czy były jakieś uchybienia, czy ich nie było, bo nie mam do tego wystarczających kompetencji. Śmiem twierdzić, że być może – z wyjątkiem pana przewodniczącego Laska – wśród panów posłów i pań posłanek nie ma ekspertów lotniczych, którzy mają wiedzę wystarczającą do tego, żeby zagłębić się we wszystkie aspekty tej sprawy. Szanuję to, że macie prawo do informacji, ale bardzo proszę, nie łamcie nam kręgosłupa, który stanowi fundament bezpieczeństwa lotnictwa. To jest fundamentalna sprawa. PKBWL pracuje, działa, ta sprawa jest analizowana, a my w pełni współpracujemy.

Bardzo dziękuję panu przewodniczącemu Laskowi za wysoką ocenę naszej wewnętrznej komisji i naszych procedur. Chciałbym państwu powiedzieć, że jako zarząd zrobiliśmy wszystko, żeby te struktury wspierać i rozwijać, ale jako zarząd w żaden sposób nigdy nie wpływaliśmy, nie wpływamy i nie będziemy wpływać na sposób procedowania przez te organy w naszej spółce. Szanowni państwo, trzymamy się od tego z daleka,

wiedząc doskonale, że bezpieczeństwo lotnictwa jest rzeczą najważniejszą. Tutaj nie ma jakichkolwiek kompromisów.

Bardzo proszę, Maćku, o ustosunkowanie się w możliwym zakresie do dodatkowych państwa pytań. Dziękuję.

Członek zarządu ds. operacyjnych PLL LOT SA Maciej Wilk:

Szanowni państwo, na początku padła uwaga ze strony pana posła Jońskiego odnośnie do tego, czy brak świadomości może świadczyć o niedouczeniu czy o braku w wyszkoleniu. Proszę państwa, stanowczo zaprzeczam. Chlubą PLL LOT jest właśnie doskonale wyszkolony personel lotniczy, natomiast jeszcze raz podkreślam, że trzeba zaakceptować fakt, że w lotnictwie błędy się zdarzają. Nie jest możliwe wyeliminowanie błędów, ale kluczowe jest, co następnie z tymi błędami się robi, w jaki sposób się je bada i jakie wnioski wyciąga się z błędów na zasadzie stale doskonalącego się systemu. Taką właśnie kulturę stosujemy w naszej firmie.

Odnosnie do pytań pana posła Laska, po pierwsze, uprzejmie dziękuję za wysoką ocenę pracy działu bezpieczeństwa LOT i zapewniam, że stale poprawiamy jakość tego aspektu naszej działalności, gdyż rozumiemy, że jest on najważniejszy. Nie mogę odnosić się do tego, jaką wagę przyłożyła do tego PKBWL, bo to nie jest moja rola, to nie jest czas ani miejsce. Odnosząc się do pytania o to, czy zgoda na lot w przestrzeni niekontrolowanej musi być wydawana każdorazowo, czy nie, informuję, że w chwili obecnej według aktualnego stanu naszej instrukcji operacyjnej tak właśnie jest. Takowa zgoda musi być wyrażana każdorazowo.

Jako ciekawostkę dodam natomiast, że w 2019 r. przy okazji uruchamiania połączenia do Bydgoszczy prowadziliśmy zaawansowane prace m.in. z działem PAŻP i Urzędu Lotnictwa Cywilnego na temat wpisania na stałe do naszej instrukcji operacyjnej możliwości wykonywania lotu właśnie w przestrzeni niekontrolowanej G, ale w odniesieniu do Bydgoszczy, a nie Zielonej Góry. Działo się tak dlatego, że planowaliśmy rozkładowy wylot z Bydgoszczy o godz. 5:55, a zatem przed rozpoczęciem pracy wieży. Temat ten mieliśmy więc naprawdę dobrze przeanalizowany i wykonalność takiej operacji była wtenczas potwierdzona.

Panie pośle, bardzo panu dziękuję za superpytanie odnośnie do dalszej historii samolotu i tego, jak było z napięciem na nim. Tak się akurat składa, że mam tutaj dla państwa wydruki z systemu zarządzania ciągłą zdadnością do lotu TRAX, z którego wydrukowałem cztery tzw. *work order*y, czyli zlecenia prac technicznych na samolocie Sierra Papa Lima India Golf 2 lipca. To są cztery czynności. Jest to: obowiązkowa dezynfekcja przeprowadzana co 24 godziny... To jest napisane po angielsku: *aircraft physical service for AMC extension, install fly away kit, pre VIP flight aircraft preparation, FHDB read-out*. Proszę państwa, te cztery *work order*y zostały złożone 1 lipca o godz. 12:09, czyli jakieś 36 godzin przed powrotem samolotu do Warszawy. Zlecenie było zaplanowane na 2 lipca od godz. 22:00 do godz. 23:59. Panie pośle, odpowiadając zatem wprost na pytanie: bezpośrednio po lądowaniu, jak załoga opuściła statek powietrzny, na statku powietrznym działały się prace techniczne, więc samolot był podpięty do napięcia co najmniej do północy, a pewnie troszkę dłużej, trzeba sprawdzić. W związku z tym nagrania te zostały utracone właśnie w tym momencie.

Ostatnie pytanie pana posła Laska, które zanotowałem, to kwestia zgody na start. Chciałbym tylko podkreślić. Wie pan, panie pośle, że brak zgody na start nie oznacza braku możliwości realizacji tej operacji. W praktyce wygląda to tak, że jeżeli jest zgoda na start, to odpowiedzialność za tę operację ponosi kontroler lotniczy, natomiast jeżeli wieża nie funkcjonuje, nie ma kontrolera i nie ma zgody na start, odpowiedzialność przenoszona jest na pilota, wykwalifikowanego, certyfikowanego użytkownika przestrzeni powietrznej, który podejmuje taką decyzję, zatem sam fakt braku zgody na start w sytuacji, kiedy jest pozwolenie na wykonanie rejsu – jeszcze raz przypominam, że zgoda na lot wydana jest o godz. 21:56 i 57 sekund – umożliwiała nam realizację takiego połączenia.

Odnosnie do pytań pana posła Suchonia – przepraszam, panie pośle, naprawdę starałem się odpowiedzieć na wszystkie pytania, więc postaram się jeszcze wrócić. Czy załoga otrzymała zgodę na start? Panie pośle, proszę mi wybaczyć, ale w myśl art. 134 ust. 1a

nie mogę odpowiedzieć panu na pytanie, czy załoga otrzymała zgodę na start. Prawdopodobnie może pan to wyczytać w stenogramach dostępnych w przestrzeni publicznej, ja natomiast nie chciałbym świadomie łamać przepisów Prawa lotniczego. Proszę mnie zrozumieć, ale nie będę odpowiadał na to pytanie.

Pan poseł Suchoń pytał, czy starty w przestrzeni kontrolowanej są praktyką w naszej firmie. Nie, panie pośle, nie są praktyką. Tak jak mówiłem, są to zdarzenia incydentalne. Pokazywałem przykład konkretnego zdarzenia z września 2019 r., kiedy takie pozwolenie było wydawane, omawiałem kwestię Bydgoszczy, natomiast nie, zazwyczaj tego nie robimy. W naszym przypadku są to pojedyncze operacje w skali roku, tym niemniej one się zdarzają i nie ma w tym nic nagannego.

Pan poseł pyta też mnie osobiście o moją wypowiedź na grupie, w której wypowiadam pewną opinię. Proszę państwa, to właśnie jest kluczowe. Cała dyskusja, a tym bardziej wybiórczo wybrane fragmenty tej dyskusji pokazują tylko, jak bardzo mimo wszystko fragmentaryczna była nasza wiedza na temat zdarzenia z 9 lipca. Ja na przykład twierdzę na tej grupie, że lot odbywał się w VFR, podczas gdy w istocie odbywał się w IFR. To są niuanse, ale to naprawdę pokazuje, że 9 lipca staraliśmy się posklejać te puzzle, jakoś ułożyć sobie w głowie przebieg tego zdarzenia, ale nie mieliśmy pełnej wiedzy. Jakże więc w takiej sytuacji mogliśmy wydawać jakiekolwiek oświadczenia do prasy inne niż: „Trwa postępowanie; dotychczas nie wskazano nieprawidłowości; będziemy informować, jak zakończy się postępowanie”? Moje wypowiedzi na grupie, tak samo jak wszystkich osób w grupie, należy traktować li tylko jako opinię i próbę ustalenia podstawowych faktów.

Na koniec ostatni komentarz do pana posła Szczerby. Panie pośle, bardzo dobrze powiedział pan, że przebieg zdarzenia musi ustalić PKBWL. Jeżeli PKBWL stwierdzi, że posiadaliśmy wystarczającą wiedzę 3, 4, 5 czy 6 lipca, że powinniśmy byli zgłosić to CBZ-etowi, wówczas posypię głowę popiołem i na pewno wprowadzimy środki zaradcze, żeby taka sytuacja się nie powtarzała. Jednakże według mojego przekonania dostateczną wiedzę na temat potencjalnego, ewentualnego zdarzenia zagrażającego bezpieczeństwu lotnictwu powzięliśmy najwcześniej 7 lipca, a z pewnością 8 lipca, gdy nasz pracownik odsłuchiwał nagrania rozmów między wieżą a samolotem. Wtedy faktycznie mógł z pełną świadomością określić, że mogło dojść do jakiegoś naruszenia. Od tego czasu zaczynał w naszym rozumieniu bić licznik. Ale pozostawiamy tę sprawę do oceny PKBWL. Panie prezesie.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Szanowni państwo, na koniec raz jeszcze chcę potwierdzić, że w ramach tej dyskusji były formułowane różne myśli różnych osób. Te wypowiadane myśli i zdania nie miały i nie mają żadnego wpływu na proces wyjaśniania tego, co faktycznie wydarzyło się wtedy w Zielonej Górze. Niektóre z tych tez być może potwierdzą się w ostatecznych ustaleniach, niektóre z pewnością się nie potwierdzą.

Odpowiadając na koniec panu posłowi Szczerbie na pytanie o to, która wersja jest prawdziwa: czy wersja pana prezesa Milczarskiego z komunikatora, czy jakaś inna wersja, którą dzisiaj przedstawiam, chcę powiedzieć, panie pośle, że wersja pana prezesa Milczarskiego nie ma tutaj żadnego znaczenia, bo jedyna wiążąca, istotna wersja zostanie ustalona przez PKBWL. Z całym szacunkiem dla pańskiego szacunku dla mojej wiedzy i kompetencji chcę jasno powiedzieć, że nie jestem w wystarczającym stopniu, ani nawet w stopniu pana przewodniczącego Laska, w jakimkolwiek porównywalnym stopniu ekspertem od bezpieczeństwa ruchu lotniczego, dlatego moje słowa należy przyjmować jako próbę ustalenia komunikatu, który byłby zgodny z prawem. Nie feruję tam żadnych wyroków, nie mam wystarczającej wiedzy, nigdy tego nie robiłem, nie robię i robić nie będę, bo od ustalania wersji zdarzeń jest PKBWL. Szanowni państwo, bardzo prosiłbym, żebyśmy uszanowali ten fundament bezpieczeństwa w ruchu lotniczym. Bardzo dziękuję za uwagę.

Członek zarządu ds. operacyjnych PLL LOT SA Maciej Wilk:

Jeszcze tylko dodam. Bardzo uprzejmie przepraszam, panie pośle Suchoń, dwukrotnie powtórzył pan pytanie o to, czy w naszej codziennej praktyce to, co nie jest zakazane,

jest dozwolone. Panie pośle, oczywiście nigdy nie stosujemy tego typu podejścia. Jest to zupełnie sprzeczne z filozofią zarządzania bezpieczeństwem linii lotniczych. Więc nie, oświadczam, że nie stosujemy takiego podejścia. Uprzejmie dziękuję. Oddajemy głos i dziękujemy.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Dziękujemy.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Panowie posłowie zadali wiele pytań Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej. Panie prezesie, oddaję głos. Bardzo proszę.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Szanowny panie przewodniczący, Wysoka Komisjo, odpowiadając na zadane pytania, postaram się w skomasowany sposób odpowiedzieć na wszystkie pytania posłów, ale zanim odpowiem na pytania posłów, chciałbym przede wszystkim podziękować panu posłowi Maciejowi Laskowi za to wszystko, co usłyszeliśmy, co ja usłyszałem już ponad dwie godziny temu, czyli potwierdzenie prawidłowości działania określonych służb PAŻP.

Oczywiście zgadzam się ze stwierdzeniem, że podczas tego incydentu wszystkie przepisy zostały zachowane i dochowane. W przedstawionej prezentacji starałem się te zasady i przepisy przybliżyć. Zanim odpowiem na poszczególne pytania panów posłów, muszę też bardzo prosić i zastrzec, że z uwagi na dyspozycję art. 134 ust. 1a ustawy Prawo lotnicze, jeśli dobrze pamiętam z 3 lipca 2002 r., mówiącego o nieudostępnieniu informacji będącej przedmiotem badania zdarzenia przez PKBWL, nie będę mógł przekazać wyraźnych szczegółów, ponieważ dotyczą one sprawy będącej przedmiotem badania PKBWL.

Przechodzę do pytań. Postarałem się tak je zebrać, ponieważ państwo posłowie zadawali konkretne, ale bardzo podobne pytania. Czy lotnisko było otwarte dnia 2 lipca? Tak, zgodnie z powszechnie dostępnymi informacjami lotnisko w Zielonej Górze w czasie wykonania operacji lotniczej 2 lipca było otwarte, natomiast z uwagi na art. 134 ust. 1a nie mogę udzielać szczegółowych informacji.

Czy na lotnisku w Zielonej Górze była zapewniona służba ruchu lotniczego, czy też jakiegokolwiek służby ruchu lotniczego? Zgodnie z powszechnie dostępnymi informacjami, w tym AIP Polska, czyli w zbiorze informacji lotniczej, która jest jednym z elementów zapewniania służb żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej oraz w rejonie informacji powietrznej Warszawa, po godz. 22:00 nie była zapewniana służba ATC. Po godz. 22:00 odpowiedzialność za przestrzeń przejęła radarowa służba informacji powietrznej, której obowiązkiem jest przekazywanie informacji o pozycjach statków powietrznych, i uruchomiona została, tak jak wspomniał wcześniej prezes Wilk, strefa obowiązkowej dwukierunkowej łączności radiowej, czyli strefa RMZ, pomiędzy statkami powietrznymi, czyli dowódcami statków powietrznych, oraz informatorem służby informacji powietrznej. Jeszcze raz nadmienię, że z uwagi na art. 134 ust. 1a nie mogę udzielać dalszych, bardziej szczegółowych informacji.

Teraz odpowiem na pytanie, czy ktokolwiek wydał pozwolenie na start w odniesieniu do doniesień prasowych. Drodzy państwo, będąc merytystą, kontrolerem ruchu lotniczego nie mogę odnosić się do doniesień prasowych z tego względu, że nie pozwala mi na to etyka zawodowa i nie mam żadnej pewności, że to, co państwo usłyszeli, znajduje się w materiałach przekazanych przez PAŻP do PKBWL. Przypomnę, że 6 sierpnia wszystkie materiały, w tym nagrania głosu, nagrania zobrazowania radarowego służby informacji powietrznej, służby kontroli ruchu lotniczego zostały przekazane do PKBWL.

Kolejne pytanie z serii pytań zadawanych przez państwa posłów to: czy kontroler ruchu lotniczego mógł koordynować po godzinach pracy? Drodzy państwo, proszę mi wybaczyć, ale ze względu na dobro prowadzonego badania potencjalnego zdarzenia czy też zdarzenia, które zostało zakwalifikowane w określonej dacie przez PKBWL w tym zakresie nie mogę udzielić państwu informacji ze względu na dyspozycję art. 134 ust. 1a.

Drodzy państwo, kolejne pytanie to: czy plan lotu uwzględniał przelot w klasie G? Chciałem nadmienić i wytłumaczyć. Dlatego tak ważne jest, żeby w odpowiedni, jasny i przejrzysty sposób mówić o procedurach lotniczych, które są dość skomplikowane.

Przypomnę tylko, że sama nauka zostania kontrolerem ruchu lotniczego w Europie, a w Polsce w szczególności, trwa mniej więcej 24 miesiące. Jest to rok teorii i rok nauki na stanowisku operacyjnym, dlatego tak ważne jest, żeby być bardzo precyzyjnym i szczegółowo wyjaśniać pewne rzeczy.

Plan lotu nie jest składany do określonej przestrzeni powietrznej, czy to G, czy C, czy D. Trzeba tutaj nadmienić i chciałbym dodać, że na większości lotnisk proceduralnych, gdzie jest zapewniana służba kontroli ruchu lotniczego, w strefach kontrolowanych lotniska, czyli tzw. CTR-ach, czyli, w języku angielskim *control zones*, zapewniana jest przestrzeń klasy D, w której, jeśli dobrze pamiętam, dowódcy statków powietrznych są odpowiedzialni za zapewnienie separacji pomiędzy sobą, nawet w przestrzeni klasy D w aktywnej strefie kontrolowanej lotniska, natomiast kontroler ruchu lotniczego odpowiada za zapewnienie separacji na pasie startowym. Odpowiedni zapis dokumentu doc. 4444 tak w ogólności. A przytaczając definicję planu lotu, tak żeby być precyzyjnym: plan lotu oznacza określone informacje dotyczące zamierzonego lotu lub części lotu statku powietrznego dostarczane organom służb ruchu lotniczego.

Było też stwierdzenie pan posła Macieja Laska na temat ruchu lotniczego. Tak, oczywiście, jako służby ruchu lotniczego i moje służby SMS, czyli systemu zarządzania bezpieczeństwem, też bardzo mocno przywiązujemy do tego wagę. Żebyśmy byli bardzo precyzyjni, przypomnę tylko państwu, że incydent lotniczy to zdarzenie inne niż wypadek lotniczy, związane z eksploatacją statku powietrznego, które ma wpływ lub mogłoby mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu. Właściwym organem do stwierdzenia, czy to jest incydent i czy miało lub ma to wpływ, jest oczywiście PKBWL.

Jeden z panów posłów zadał mi pytanie dotyczące etyki kontrolera ruchu lotniczego i prezesa jako kontrolera ruchu lotniczego. Szanowny panie przewodniczący, panowie posłowie, panie pośle, dla mnie bardzo ważna jest oczywiście etyka kontrolera ruchu lotniczego. Jest to zawód, który wykonuję od 22 lat. Jestem nauczony, że na pierwszym miejscu jest bezpieczeństwo w ruchu lotniczym. Jeśli zresztą będziemy mówić o ruchu lotniczym i o zarządzaniu ruchem lotniczym, to definicja jest taka, że po pierwsze, zapewnia się bezpieczeństwo, następnie zapewnia się sprawny przepływ ruchu lotniczego, a następnie ekonomikę lotu.

Tak, my, kontrolerzy ruchu lotniczego, my, informatorzy służby informacji powietrznej, my, technicy CNS, którzy zapewniają bezpieczeństwo wszystkich urządzeń nawigacyjnych, my, energetycy PAŻP, mamy wpisane, że bezpieczeństwo jest najwyższym priorytetem i każda rzecz, każde wyjaśnienie i zdarzenie musi odbywać się wedle określonych procedur, każdy element musi być sprawdzony przez odpowiednie organy przede wszystkim co do wydawania ocen i dokonywania zaleceń w zmianach w procedurach czy też co do zmian tych procedur, doskonalenia procedur. Tak jak wspomnieli panowie prezesi z PLL LOT, każdy dojrzały system zarządzania bezpieczeństwem jest systemem uczącym się, to znaczy, że jest to system samodoskonalący się, gdzie każde zdarzenie i każdy dobrowolny raport zgodnie z polityką bezpieczeństwa, która jest podpisana w PAŻP, przyczynia się do tego, że poziom bezpieczeństwa, poziom wykonywanych operacji lotniczych stale rośnie, co oczywiście było widoczne w wielu raportach niezależnych organizacji przeprowadzających audyty w PAŻP.

Co do komunikatora i grupy dyskusyjnej, eksperta, tego, czy chciałem mataczyć, „czy pan naciskał?”, drodzy państwo, z takim stwierdzeniem nie mogę się zgodzić. Jest dalece nieuprawnione twierdzenie o mataczeniu, gdyż po pierwsze, uczestniczyłem w dyskusji jako prezes i chciałem zrozumieć i przeanalizować, oczywiście na podstawie dostępnych wtedy informacji, co się zdarzyło i co mogło zdarzyć się w danym okresie. Wyjaśniałem, tak jak dzisiaj państwu wyjaśniam, jakie są zasady wykonywania lotów, jaka jest klasyfikacja przestrzeni powietrznej, co to jest plan lotu, co to jest rejon informacji powietrznej, co to jest strefa obowiązkowej dwukierunkowej łączności pomiędzy pilotem a służbami ruchu lotniczego, służbą informacji powietrznej, służbą kontroli ruchu. Było to wyjaśnianie procedur i analiza dostępnych faktów. Jeśli zresztą popatrzymy na moje pytanie o to, czy to był VFR, czy IFR, to, drodzy państwo, okaże się, że wtedy nie miałem nawet wiedzy, wedle jakich przepisów wykonywany jest dany lot. To w pełni świadczy o tym, że nie miało prawa dojść do jakiegokolwiek mataczenia. Przypomnę, że w przestrzeni

klasy G nie wymaga się zezwolenia kontroli ruchu lotniczego, dopuszcza się loty IFR i VFR. Na tamten moment nie miałem określonej wiedzy o tym, jaki to jest rodzaj lotu.

Myślę, że są to chyba wszystkie pytania z serii pytań, które zadali państwo mi jako Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej i prezesowi PAŻP w tym zakresie. Oczywiście jestem otwarty na dalsze pytania. Chciałem podkreślić, że kwestia oceny danego potencjalnego zdarzenia, oceny badania oraz tego, czy procedury zostały zachowane, czy zostały wykonane w taki sposób, w jaki są opisane w instrukcjach operacyjnych, wiąże się z tym, że tak jak prezes Wilk pokazał jedną instrukcję operacyjną, tak ja jako kontroler ruchu lotniczego mam trzy takie instrukcje operacyjne z tego względu, że to będzie instrukcja ochrony obszaru, instrukcja kontroli zbliżania, instrukcja o współpracy pomiędzy określonymi organami. To są gigantyczne książki. Tak jak powiedział pan prezes, to są biblie i każdy z nas musi je znać, dlatego PKBWL ściśle określi, czy mogło dojść do potencjalnego naruszenia jakichkolwiek przepisów i procedur wewnętrznych instrukcji operacyjnych. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo dziękuję. Pan poseł Lasek ma pytanie uzupełniające.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Bardzo dziękuję, panie prezesie. Troszeczkę nadinterpretował pan moją wypowiedź, bo zapytałem tylko, dlaczego zabierał pan głos na tej grupie. Przecież mógł pan nic nie mówić i wtedy wyszłoby bardzo dobrze.

Nie odpowiedział pan natomiast na jedno pytanie. Nie odpowiedział pan na pytanie, czy PAŻP był poinformowany przez Służbę Ochrony Państwa o tym, że delegacja się spóźni. Z tego co pamiętam, lot czy przybycie na lotnisko miało się odbyć chyba o godz. 21:30, ale nastąpiło trochę później. To już jest kwestia szacowania ryzyka, tego, czy nie trzeba było powiedzieć, ale to jest już kwestia LOT-u, czy jeżeli delegacja przyjedzie powyżej pewnej godziny czy później, ten lot może się nie odbyć albo trzeba go inaczej zaplanować.

Oczywiście wiemy jednak, że jest takie porozumienie pomiędzy PAŻP a Służbą Ochrony Państwa w zakresie realizacji lotów najważniejszych osób w państwie. Powinno to być zrobione wtedy, kiedy może dojść do opóźnienia – wiemy, że takie opóźnienia się zdarzają – w celu bezpieczeństwa i zapewnienia lepszego standardu zapewniania usług, które świadczy PAŻP.

Spodziewam się, jak będzie wyglądała odpowiedź, ale ponawiam pytanie i zadaję inne pytanie. Szanowny panie prezesie, dlaczego nie pomyślano o wydłużeniu pracy wieży w Zielonej Górze, patrząc na to z punktu widzenia właśnie analizy ryzyka, tego, że może dojść do opóźnienia w tej delegacji, że w zasadzie można było wydać wcześniej NOTAM, zapewnić drugiego kontrolera? Przecież kontroler w Zielonej Górze działał wtedy w ramach SOP, czyli pracy pojedynczego kontrolera, a więc tutaj mogłaby być tylko jedna osoba. Trochę mnie to dziwi. Obydwa jesteśmy specjalistami z zakresu zarządzania ryzykiem i oczekiwałbym właśnie takiego działania.

Na pytanie o koordynację pracy z FIS powiedział pan, że nie może pan odpowiedzieć i poczekamy na raport. Wspomniał pan natomiast o RMZ-ecie, czyli o *radio mandatory zone*. Czy w tej przestrzeni w Zielonej Górze jest wymóg, że w RMZ-ecie mogą latać tylko samoloty z transponderem, a jeżeli tak, to z jakim modem? Tak naprawdę dopiero to daje informatorowi służby informacji powietrznej jako takie pojęcie o tym, jak wygląda ruch na tym lotnisku. To tyle, bo myślę, że resztę informacji udzieli nam kiedyś PKBWL. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Szanowni państwo, panie ministrze, Wysoka Komisjo, wypowiedź pana prezesa PAŻP można by podsumować słowami: nic nie widziałem, nic nie słyszałem, można iść na urlop. To może pan prezes zdradzi przynajmniej, czy udany był urlop, o którym jest mowa na czacie?

Powiem szczerze, że na przykład w stosunku do tych osób, które były na czacie, pan prezes był bardziej wylewny. Sprawdził pan na przykład, na jakich zasadach odbywał się lot. Jak rozumiem, to powinno być objęte tajemnicą, tak przynajmniej wynika ze słów pana prezesa, ale podzielił się pan z kolegami informacją, że po sprawdzeniu wyszło, że przez cztery minuty lot odbywał się pod FIS-em, czyli na zasadach VFR, co rozwala w pył narrację, którą próbuje nam przedstawić pan prezes Milczarski, że to wszystko było *lege artis*.

Muszę powiedzieć, że rozumiem, dlaczego panowie nie chcą mówić o szczegółach i tak bardzo zasłaniają się przepisami, które w zasadzie dotyczą PKBWL. Nie można natomiast, panie prezesie, przechodzić nad tym w bardzo prosty sposób. Jeżeli był pan uprzejmy zdradzić te informacje kolegom, to tym bardziej oczekiwałbym większego wysiłku z pana strony, żeby informacje możliwe do przekazania jednak przekazać, a tam, gdzie z punktu widzenia badania i tego procesu jest to niemożliwe, rzeczywiście tych informacji nie przekazywać. Zasłonięcie się w zasadzie w stosunku do wszystkich pytań przepisami ustawy powoduje, że po raz kolejny mamy wątpliwości, kiedy słyszymy prawdę. Czy słyszymy ją wtedy, kiedy rozmawiają panowie komunikatorem, czy słyszymy ją dzisiaj podczas posiedzenia Komisji? Niestety to samo dotyczy LOT-u, to samo dotyczy agencji. Panie prezesie, to jak było na tych wakacjach? Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Poseł Szczerba.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, panie prezesie, mam podobną konstatację, jeśli chodzi o wypowiedź pana prezesa agencji. Mam wrażenie, że również na komunikatorze mógł pan użyć tego stanowiska, które, jak rozumiem, przygotował panu pan mecenas Wojewódka, które wielokrotnie nam pan tu odczytywał, ale chyba umówiliśmy się, w szczególności posłowie podkomisji, na coś innego, a mianowicie na konkretne odpowiedzi. Pan tych odpowiedzi unika, ale wobec wiceministrów i wobec prezesa LOT-u był pan bardziej wylewny. Chcielibyśmy więc, żeby to gremium, na którym dzisiaj jesteście państwo gośćmi, potraktował pan w sposób odpowiedzialny. Mógł pan na samym początku odczytać stanowisko napisane przez prawników czy prawnika państwa agencji i nie absorbować nas powtarzaniem go w nieskończoność. Mam nadzieję, że w przyszłości stanowiska te będą bardziej konstruktywne z pana strony.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję. Bardzo proszę, panie prezesie.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Serdecznie dziękuję. Zacznę od pytań pana posła Laska, może od końca. Co do RMZ jeszcze raz przypomnę definicję: „Przed wejściem w strefę obowiązkowej łączności radiowej piloci dokonują na stosownym kanale łączności zgłoszenia początkowego ze wskazaniem wywołanej stacji, znaku wywoławczego, typu statku powietrznego, pozycji, poziomu, celów lotu oraz innych informacji określonych przez właściwy organ”. Z tego co mi się wydaje, takie informacje były podane przez właściwy organ.

Poza tym jeśli odnosimy się do tego, czy jest tam obowiązek, czy nie, to oczywiście w tym konkretnym przypadku zbada to PKBWL, natomiast na tyle, na ile się znam, a jak mówię, pracuję 22 lata, wydaje mi się, że oprócz tego, że informator służby informacji powietrznej, który prowadzi nasłuch oraz przede wszystkim służbę informacji powietrznej i alarmową, zapisuje informacje na paskach postępu lotu o pozycji statku powietrznego, taka informacja jest przekazywana do innych dowódców statków powietrznych.

Odniosę się tylko do jednego elementu. W tym dniu – w całym dniu, bo nie będę odnosił się do konkretnych operacji lotniczych – w przestrzeni powietrznej lotniska Zielona Góra odbyło się dziesięć operacji, to znaczy, że operowało w tej przestrzeni pięć statków powietrznych, natomiast w czasie zainteresowania Komisji odbywała się tylko i wyłącznie jedna operacja, o którą państwo pytacie. Nie odbywała się żadna inna operacja lotnicza.

Co do wydłużenia czasu pracy lotniska w Zielonej Górze to oczywiście zarządzający lotniskiem decyduje o wydłużeniu czasu pracy danego lotniska, a nie PAŻP. My działamy

na podstawie zapotrzebowania zarządzającego lotniskiem. Zapotrzebowanie zarządzającego lotniskiem na zapewnienie służb nawigacyjnych, służb żeglugi powietrznej było do godz. 22:00. Z tego co pamiętam i co przekazałem we wcześniejszych odpowiedziach, czas pracy lotniska w Zielonej Górze został wydłużony. Do długości tego wydłużenia nie mogę się odnosić i odpowiadać, ponieważ jest to przedmiotem badania PKBWL.

Jeśli chodzi o informacje na temat SPO, z tego co pamiętam, w Zielonej Górze ruch lotniczy jest na dość niskim poziomie i procedura, technika pracy *single person operations* stosowana jest w Zielonej Górze od 2012 r. Myślę, że wszystkie współpracujące instytucje są doskonale poinformowane o tym, w jaki sposób zapewniane są służby kontroli ruchu lotniczego.

Odnosząc się do pytań pana posła Suchonia, powiem, że jeśli chodzi o urlop, to nie będę się odnosił do tego, czy był dobry, czy nie, bo to, czy był dobry, czy nie, to jest moja sprawa. Rzeczywiście mogę potwierdzić, że miałem zaplanowany urlop, który rozpoczął się po 9 lipca 2020 r.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To był sarkazm, panie prezesie.

Pełniący obowiązki prezes PAŻP Janusz Janiszewski:

Jeśli natomiast chodzi o kwestie VFR, to z przyczyn, o których stanowią przepisy, w przestrzeni klasy G w dużo większej mierze odbywają się loty VFR i stąd pewnie pytanie, czy to był VFR, czy nie. Pewnie taka była moja intencja, ale jeszcze raz cytując przepisy, powiem, że w przestrzeni klasy G zezwala się na loty IFR i VFR zgodnie z klasyfikacją przestrzeni powietrznej. Tak stanowią przepisy.

Co do odpowiedzi na pytania posła Szczerby co do kwestii prawnych, drodzy państwo, w szkoleniu na kontrolerów ruchu lotniczego poznajemy szereg przepisów lotniczych. Przede wszystkim uczymy się przepisów prawa lotniczego, uczymy się przepisów zapewniania służb ruchu lotniczego, wykonywania operacji lotniczych. Z tego jesteśmy egzaminowani i takie egzaminy, panie pośle, odbywają się dla kontrolerów ruchu lotniczego w interwałach co dwa, trzy lata zgodnie z przedłużeniem kompetencji pracy kontrolera ruchu lotniczego. Oprócz tego, że pełnię obowiązki prezesa, jestem kontrolerem ruchu lotniczego, mam licencję wydaną na podstawie europejskich przepisów, gdzie przechodzę określone testy. Po prostu muszę znać przepisy ruchu lotniczego i sam potrafię świetnie przygotować się do cytowania i znajomości przepisów służb nawigacyjnych, służb żeglugi powietrznej, służb ruchu lotniczego, służb przepływu ruchu lotniczego oraz zapewniania informacji lotniczej, tak że tutaj, jeśli pan pozwoli, panie pośle, powiem, że sam przygotowałem sobie materiały dotyczące klasyfikacji w przestrzeni powietrznej. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Z tego co pamiętam, były też pytania do pana ministra Horały. Bardzo proszę, panie ministrze.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Szanowni państwo, najpierw zbiorczo odpowiem na trzy tematy czy wątki, które pojawiały się u kilku panów posłów. Pierwsze zostało już dobrze wyjaśnione, żebyśmy dobrze trzymali się tego, że to, że lotnisko, które ma zamkniętą wieżę kontroli lotów, nie znaczy, że lotnisko jest zamknięte. W wielu swoich wypowiedziach i pytaniach z dezynwolturą używali państwo zamiennie tych dwóch terminów, a tak po prostu nie jest. Może to państwa zdziwi, ale w Polsce mamy wiele lotnisk niższej klasy, obiektów, które służą do lądowania lub startowania, gdzie w ogóle nie ma wieży kontroli lotów. Tak jest na kilkunastu, jeżeli chodzi o cywilne, największych lotniskach.

Po drugie, cały czas powtarzany jest chwyt erystyczny, który skierowali państwo do różnych osób, w tym i do mnie, to znaczy: „Co jest prawdą? Czy to, co na grupie na WhatsAppie, czy to, co teraz państwo mówią?”. Jeszcze raz podkreślę, że rozmowa na WhatsAppie była nieoficjalną, prywatną rozmową osób, które mają szczątkowe wiadomości. Ona nie odbyła się publicznie, a więc ktoś stawia jakąś hipotezę, ktoś inny ją weryfikuje, było tak, było inaczej. To tego rodzaju rozmowa. Oczywiście jak ktoś ma złą wolę, to może wyrwać z kontekstu jedno, dwa zdania. Co więcej, była to rozmowa osób, które,

co też już wielokrotnie tutaj podkreślaliśmy, bezpośrednio ani nawet pośrednio nie brały udziału w tych procedurach, które służą wyjaśnianiu tego rodzaju zdarzeń, które zostały uruchomione.

W związku z tym siłą rzeczy żaden z nas, zwłaszcza wówczas, nie miał pełnej wiedzy. Ja na przykład w ogóle nie miałem żadnej wiedzy na temat tego zdarzenia. Tej wymianie podstawowych informacji i ustaleniu tego, w jaki sposób będzie to przedstawiane, co możemy mówić opinii publicznej, tak żeby to było zgodne ze stanem faktycznym, z prawdą, również z prawem wobec domniemanej...

Jak się okazało, to było słuszne domniemanie, że sprawa ta będzie wykorzystywana do celów politycznych. Moja wypowiedź, która tam padła, okazała się nie tylko trafna, ale, tak jak mówię, również prorocza, czego dowodzą ostatnie dni, jak i przebieg tego posiedzenia Komisji. Chciałbym tylko zwrócić uwagę, bo państwu cytującym zawsze urywa się ten cytat przed ostatnim zdaniem, jakie tam pada zdanie, jakie napisałem, że pomijając wszystkie aspekty narracji politycznej sprawy nie należy lekceważyć, tylko spokojnie wyjaśnić po wyborach. Tak właśnie się stało, te procedury zostały uruchomione i bada to PKBWL.

Trzecia kwestia to kwestia ogólna. Jest to znów pewien chwyt erystyczny, który wielokrotnie tu państwo stosowali. Z jednej strony mówicie państwo tak: mataczyli, ukrywali coś, coś było opóźnione, generalnie nic się nie działo. Panowie prezesi mówią, co się działo, jakie procedury były uruchomione, jak to działało, a wtedy państwo mówią: no tak, czyli widzicie, coś się jednak wydarzyło, a przecież twierdzicie, że nic się nie stało! Nikt tak nie twierdził. Jeszcze raz sprecyzuję moją wypowiedź. Wypowiadałem się w swoim imieniu na podstawie takiej wiedzy, jaką mam, jako osoba, która nie zajmowała się badaniem. Szczerze mówiąc, nie wiem, kto na przykład z PKBWL zajmuje się badaniem tej sprawy.

Według stanu wiedzy, jaki posiadam, nie doszło do naruszenia bezpieczeństwa w potocznym, rzeczywistym rozumieniu, czyli takim, że w którymkolwiek momencie tej sytuacji było jakiejkolwiek ryzyko, że dojdzie do jakiegoś zdarzenia czy wypadku z udziałem tego statku powietrznego. Nie doszło do złamania przepisów prawa powszechnie obowiązującego. To akurat nie jest tylko moje domniemanie. Dzisiaj w swojej prezentacji pan prezes Janiszewski zaprezentował państwu te przepisy i z grubsza o nich opowiedział. Każdy z nas na podstawie wiedzy powszechnie dostępnej... Wiem, że państwo posłowie już po tym, jak ta wiedza została im przekazana, radośnie firmowali różne tezy i pytania w oderwaniu od tej wiedzy, ale tak po prostu jest.

Wiedząc, jakie są przepisy, i znając publicznie dostępne okoliczności tej sprawy, każdy z nas może w sposób oczywisty stwierdzić, że nie doszło do złamania prawa powszechnie obowiązującego. Dodaję, że wszystko na to wskazuje, bo oczywiście sprawę bada PKBWL i to jej rozstrzygnięcie będzie tu istotne, ale na ile ja czy my możemy powiedzieć, wiedząc o tym, co jest publicznie dostępne, do złamania prawa nie doszło, co nie znaczy, że absolutnie wszystko było super, bo faktycznie gdyby wszystko byłoby super, nie byłyby wszczęte postępowania wyjaśniające przed PKBWL. To jest jednak zupełnie inna ranga i kategoria tego, co tu rozważamy, i tego, co jest przez niektórych sprzedawane opinii publicznej. Jeszcze raz podkreślę, że jednoznacznie to potępiam i uważam nawet za rzecz moralnie obrzydliwą porównywanie w jakikolwiek sposób tej sytuacji z katastrofą smoleńską. To jest zupełnie inna sytuacja i żadnych analogii tutaj nie ma.

Co więcej, co jest niezwykle istotne i to państwo posłowie... Swoją drogą do tych prośbin mogę jeszcze dołączyć podziękowania do pana posła Macieja Laska, z którym się tu nie zgadzam. Pan poseł formułował wiele pytań oczywiście pod pewną tezę, ale były to pytania, które są uzasadnione, nie oderwane od rzeczywistości, nie sprzeczne z wiedzą powszechnie dostępną czy chociażby przedstawioną już na tym posiedzeniu Komisji, niestety w przeciwieństwie do innych posłów, ale może państwo posłowie nie mają tej wiedzy, więc chciałem ją jeszcze raz podkreślić.

Podstawową zasadą postępowania z tego rodzaju zdarzeniami w świecie lotniczym jest zapewnienie maksymalnego bezpieczeństwa. Każda sprawa, w której nawet nie doszło do jakiegoś incydentu, ale w której przynajmniej jest podejrzenie czy domniemanie, że mogło do niego dojść, musi być zgłoszona i zbadana. Tak też było w tej sprawie.

Podstawową zasadą tego badania, i o tym właśnie mówi *just culture*, jest dążenie do poprawy poziomu bezpieczeństwa, a nie dążenie do jakiegoś dyscyplinarnego karania tej czy innej osoby. Dlaczego? Z prostej przyczyny i na to chciałem państwa uczulić. Jeżeli byłoby tak jak w wersji drugiej, wówczas następnym razem pilot czy kontroler ruchu lotniczego, czy inna osoba związana z lotnictwem, która będzie miała poczucie, że może coś było nie tak, że może było jakieś uchybienie, niestety znacznie dłużej zastanowi się nad tym, żeby to zgłosić.

Zwłaszcza pan poseł Suchoń wprost formułował pytania o to, jak się z tym czujemy, czy w związku z tym, że podjęto takie kroki, w przyszłości nie będzie częściej dochodziło do tego rodzaju zdarzeń. Odpowiem: otóż dokładnie nie. Obawiam się natomiast, że w wyniku posiedzenia tej Komisji i tej debaty, którą rozpoczął nieszczęsny artykuł Wirtualnej Polski – mam głęboką obawę, choć mam nadzieję, że się tak nie stanie, że widząc ten lincz i wrzutki polityczne, pilot, kontroler ruchu lotniczego czy ktokolwiek inny może sobie pomyśleć: dobra, może coś było nie tak, ale ja tego nie zgłoszę, bo po co mi taka afera, po co mi potem to wyciąganie, atakowanie przez posłów, atakowanie w mediach itd. Mam szczerą nadzieję, że tak nie będzie, ale niestety takie zachowanie również części z państwa posłów z opozycji podnosi ryzyko, że w przyszłości tak będzie.

Szanowni państwo, właściwie na wszystkie pytania pana posła Laska merytorycznie odpowiedziano, natomiast chciałem zwrócić uwagę tylko na jedną okoliczność z pierwszej wypowiedzi pana posła i zdecydowanie się nie zgodzić. Mówię z pozycji tego, że jestem magistrem prawa, więc poruszamy się bardziej w obszarze mojej kompetencji. Otóż polemizując z moją tezą, że wszystko wskazuje na to, że nie doszło do złamania prawa powszechnie obowiązującego, pan poseł wskazał na to, że instrukcja operacyjna przewoźnika lotniczego ma pewne zakotwiczenie w prawie, tzn. odsyła do niej prawo. To prawda, panie posle, ale to jeszcze nie czyni z tej instrukcji prawa powszechnie obowiązującego. Ustawy odsyłają do różnych aktów wyższego rzędu, również aktów prawnych, ale tu mówimy o akcie wewnętrznym przewoźnika. Jest delegowanie do wydawania decyzji administracyjnych. Delegują organy samorządu do wydawania aktów prawa miejscowego, jednakże nie znaczy to, że jak ktoś na przykład postąpił niezgodnie z decyzją administracyjną czy złamał akt prawa miejscowego, czy inną decyzję, czy uchwałę jakiegoś organu, do którego podjęcia jest na podstawie prawa uprawniony czy zobowiązany, to przymiot prawa powszechnie obowiązującego ulega delegacji w nieskończoność i wszystko, co jest na podstawie prawa, samo też jest prawem powszechnie obowiązującym. Tak po prostu nie jest.

Odpowiadając na pytanie pana posła Truskolaskiego, który rzucił do wszystkich pytanie, czy mają wiedzę o tym, czy były jakieś naciski, mogę powiedzieć panu posłowi na podstawie wiedzy, którą mam bez żadnego dostępu do materiałów zgromadzonych w tej sprawie przez PKBWL, więc tym samym ich nie ujawniam, bo ich po prostu nie znam i nie wiem. Według wiedzy, którą posiadam osobiście, głównie z powszechnie dostępnych źródeł, takich nacisków nie było.

To, że powiem, że przed posiedzeniem Komisji naciskał mnie poseł Szczerba i będzie to w protokole Komisji i będzie nawet nagranie tego, jak to mówię, to jeszcze nie jest dowód na to, że pan poseł Szczerba faktycznie kierował jakieś naciski pod moim adresem. Nawiasem mówiąc, uspokajam, nie kierował, mówię to tylko tytułem przykładu. To musiałoby być nagranie, jak pan poseł Szczerba coś do mnie mówi – i można byłoby zinterpretować to jako nacisk. To jest zasadnicza różnica, jeżeli chodzi o rodzaj materiału dowodowego i tego, czy coś jest dowodem, czy nie jest dowodem.

Pan poseł Truskolaski zadał również pytanie o to, czy badający tego rodzaju zdarzenia zawsze zakładają prywatne grupy na WhatsAppie i czy prywatne grupy na WhatsAppie są metodą badania tego rodzaju zdarzeń. Oczywiście nie są i ta również nie była. Cały czas powtarzam, że tu rozmawiali ludzie, którzy nie biorą udziału w procedurze i nie wpływają na procedurę merytorycznego zgodnego z prawem wyjaśniania tej sprawy...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, ale przyzna pan, że w procedurze komunikowania się już tak.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

...przez uprawnione organy, natomiast to jest grupa ludzi, która domniema, że w ich kierunku będą kierowane pytania w tej sprawie, więc wymienia się roboczą wiedzą i informacjami, które – jeszcze raz podkreślam – mają poza tym postępowaniem z racji wiedzy o tym, jakie są procedury. Nie miałem wiedzy o procedurach tego, jak wygląda kwestia służby informacji lotniczej, jak wygląda kwestia ruchu powietrznego w przestrzeni typu G. Nie jest to mój obszar kompetencji, nie zajmuję się tym na co dzień, więc chętnie nabyłem tę wiedzę od pana prezesa Janiszewskiego. Tak jak mówię, były to rozmowy absolutnie nieoficjalne i robocze, więc różne były stawiane i weryfikowane tezy i hipotezy.

Oczywiście można stąd wyrwać z kontekstu jakąś wypowiedź, mówić, że ktoś coś mówił, a przecież było inaczej. Tak, bo przecież nikt nie mówił, że tak było, tylko że na przykład wydaje mu się, że może tak było, dzieli się tym, a ktoś inny mówi: nie, było inaczej. Na tym to właśnie polega i dlatego swego czasu ustawodawca wymyślił tajemnicę korespondencji. W pewnych kręgach kulturowych upowszechnianie prywatnej korespondencji uważa się za czyn przekreślający czyjąś zdolność honorową, ale cóż, tu już wkraczamy w obszar regulowany nie prawem, tylko obyczajem.

Pan poseł Suchoń postawił jeszcze jedną tezę. Panie pośle, nie wiem, czy słuchał pan tego, co wcześniej było tak obficie mówione. Mówił o tym nawet pan poseł Maciej Lasek. Powiedział pan, że tylko szczęśliwy zbieg okoliczności sprawił, że nic się nie stało, że nie było jakiegoś zderzenia itd. O mój Boże, panie pośle! W przestrzeni powietrznej typu G, bez bezpośredniej kontroli różnego rodzaju statków powietrznych ze strony wieży – zazwyczaj tych mniejszych statków, ale mniejszy może zderzyć się tak samo jak większy – w Polsce co roku odbywają się tysiące operacji i naprawdę to nie jest...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, przepraszam, że przerwę, ale zapytam z ciekawości na przyszłość – czy z prezydentem na pokładzie takie operacje też się odbywają?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Specjaliści to zweryfikują, ale według mojej wiedzy na przykład w 2014 r. odbyło się 50 operacji lotniczych w statusie HEAD w przestrzeni typu G. Za każdym razem, kiedy – widzicie to państwo nieraz w telewizji – prezydent czy premier lecą gdzieś śmigłowcem, bardzo często nie ląduje przecież na lotnisku, które ma wieżę i kontrolera ruchu lotniczego, tylko ten lot odbywa się właśnie w przestrzeni typu G, korzystając ze służby informacji lotniczej, a nie z kontroli ruchu lotniczego.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

To lot wojskowy czy cywilny, panie ministrze? Czy to samolot, czy śmigłowiec?

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Tak jak mówię, takich operacji w tego typu przestrzeni – żeby była jasność, też przed 2015 r. – odbywało się kilkadziesiąt rocznie. Jak najbardziej jest to bezpieczna procedura. Podkreślę raz jeszcze, że nie oznacza to, że ktoś leci na ślepo i że dziełem przypadku jest to, że nie doszło do wypadku. Proszę nie straszyć nieprawdą. Za chwilę okaże się, że dziełem przypadku jest, że siedzi tu z nami pan poseł Maciej Lasek, który mówił przecież, że lata swoim małym samolotem. Jestem przekonany, że robi to w tego typu przestrzeni.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Tak było, panie ministrze.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie ministrze, już raz użył pan nazwiska pana Macieja Laska – więc niech pan przestanie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Odniosę się do ostatnich kwestii, które poruszył pan poseł Szczerba. W swojej pierwszej wypowiedzi pan poseł był łaskaw wykonać cały szereg insynuacji – nie mogę tego nazwać inaczej – sugerujących, że czy to ja, czy to panowie prezesi jesteśmy przestępcami odpo-

wiedzialnymi za popełnienie przestępstwa chociażby niedopełnienia obowiązków. Pan poseł może sobie rzucać tego rodzaju insynuacje, ponieważ ma świadomość, że ponieważ jest posłem uczestniczącym w posiedzeniu Komisji, formułuje swoje tezy w ramach wykonywania mandatu poselskiego, korzysta z immunitetu parlamentarnego, a ustalone w Polsce orzecznictwo rozciąga to również na odpowiedzialność cywilną z tytułu naruszenia dóbr osobistych.

Panie pośle, jeżeli chce pan rzucać nie tylko insynuacje, ale chce pan naprawdę postawić takie tezy, to niech pan w okolicznościach niezwiązanych z pełnieniem mandatu poselskiego, na przykład na Facebooku albo przed kamerą poza budynkiem Sejmu powie: moim zdaniem minister Marcin Horala jest przestępcą, który popełnił przestępstwo niedopełnienia obowiązków. Wtedy będę mógł wystąpić o ochronę dóbr osobistych, pójdziemy do sądu i sąd rozstrzygnie, czy ma pan rację. Jeżeli jest pan przekonany, że tak jest, to proszę, śmiało. Nie uchylam się, bardzo chętnie podejmę się takiej ochrony moich dóbr osobistych. Jeżeli natomiast tak pan nie uważa, to proszę tego rodzaju insynuacji i wrzutek nie stosować, bo to jest bezpodstawne oczernianie, pal lichto, że mnie, bo ja jestem politykiem i jestem przyzwyczajony, ale również osób, które politykami nie są, które wypełniają swoje obowiązki, dbają o bezpieczeństwo ruchu lotniczego, dbają o to, żeby Polacy latali bezpiecznie – jak widać, z bardzo dobrym skutkiem. To jest po prostu bardzo niesprawiedliwe, powiedziałbym, że wręcz niesmaczne, jeżeli robi to pan w sytuacji, kiedy chroni pana immunitet materialny i kiedy wie pan, że nie będą mogli dojść swoich dóbr osobistych, bo czyni to pan w takiej sytuacji i w takim miejscu, żeby nie można było tego robić.

Tyle z mojej strony. Widziałem jakieś ad vocem. Z przyjemnością odpowiem na wszelkie kwestie.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Tak, ale były też pytania do prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego. Czy jest z nami pan Piotr Samson? Chciałbym na chwilę oddać głos także panu prezesowi.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Piotr Samson:

Tak, jestem i cały czas się przysłuchuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Bardzo proszę, panie prezesie. Oddaję głos.

Prezes ULC Piotr Samson:

Dzień dobry, panie przewodniczący, dzień dobry państwu. Jeszcze się nie witałem. Pytanie, które było, było kierowane przez pana posła Laskę. Czy ULC podjął jakieś działania w tej sprawie, którą omawiamy? Chciałbym powiedzieć, że ULC cały czas na bieżąco nadzoruje wszystkie podmioty lotnicze w Polsce. Każde zgłoszenie, które pojawia się w CBZ-ecie, czyli w Centralnej Bazie Zgłoszeń, jest przez nas analizowane.

Chciałbym powiedzieć, że CBZ to takie narzędzie, które jest wykorzystywane przede wszystkim przez nas, ale również przez PKBWL. I my, i PKBWL mamy do tego dostęp online i to analizujemy. Są różne tego poziomy. W tym przypadku wszystkie te zdarzenia omawiane są przynajmniej co miesiąc na specjalnym Komitecie w ULC, który zbiera się przynajmniej raz w miesiącu. To zespół ds. bezpieczeństwa. To jest opisane w „Krajowym programie bezpieczeństwa”. Omawiamy wszystkie rzeczy. Te rzeczy, o których mówimy dzisiaj, zostały omówione na Komitecie 27 lipca i podjęliśmy decyzję o tym, że zapytamy PLL LOT o przygotowanie wyjaśnień oraz przedstawienie nam tego raportu, o którym mówiły dzisiaj Polskie Linie Lotnicze LOT.

W związku z tym jesteśmy w posiadaniu tego raportu, dostaliśmy wszystkie te wyjaśnienia, natomiast zgodnie z procedurą analizy i badania, tak jak to było powiedziane, w tym przypadku to PKBWL jest jednostką wiodącą. W tym momencie nie możemy, a nawet nie chcemy podejmować jednoznacznych oświadczeń, dopóki nie uzyskamy pozycji PKBWL. To dotyczy wszystkich, jakichkolwiek innych zdarzeń. W związku z tym podjęliśmy kroki, przeanalizowaliśmy to, otrzymaliśmy te informacje z LOT-u i raport, który mówi o kwestiach modyfikacji. Jesteśmy tego świadomi, obserwujemy to, natomiast, tak jak powiedziałem, czekamy na finalną ocenę sytuacji ze strony PKBWL.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

To dobrze. Dziękuję. Mam następującą propozycję. Ponieważ każdy z posłów chciał podsumować, proponuję, żeby to była forma podsumowania, a jeśli będą pytania, sugerowałbym, żeby panowie prezesi bądź pan minister odpowiedzieli już na piśmie, żebyśmy nie musieli wypowiadać ad vocem do ad vocem. Ponieważ jednak wymaga to podsumowania, to bardzo proszę. Na koniec pozwolę udzielić głosu sobie, ale najpierw głos oddaję. Pan poseł Maciej Lasek, proszę bardzo.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Zacząłbym może od końca. Panie prezesie, zwracam się tutaj do pana prezesa Piotra Samsona, bardzo dziękuję za tę odpowiedź. Nigdy nie wątpiłem, że urząd zajmuje się i analizuje zdarzenia zgłaszane do CBZ-et, natomiast z tego co wiem i pamiętam z dotychczasowej praktyki, nic nie stoi na przeszkodzie, żeby podejmować działania administracyjne wyjaśniające przed zakończeniem pracy PKBWL, bo to jest w odrębnych kompetencjach pana prezesa, ale rozumiem, że została podjęta taka decyzja. Szanuję ją. Dziękuję bardzo za odpowiedź.

W stosunku do wypowiedzi pana prezesa Janiszewskiego na temat wyposażenia statków powietrznych w *radio mandatory zone* powiem, że raczył pan użyć sformułowania, że to PKBWL musi wyjaśnić, jak samolot powinien być wyposażony. Nie mówimy o samolocie z panem prezydentem na pokładzie czy o jakimkolwiek, który tam wleciał. Pytałem o transponder, bo to mogłoby wtedy zidentyfikować taki samolot. Chcę przypomnieć, że to akurat PAŻP wydaje wymagania, jakie w danej przestrzeni obowiązują, wskazuje wymagania tego, jak powinien być wyposażony samolot, więc nie sądzę, żeby musiało to oceniać PKBWL, bo PAŻP wie to najlepiej.

Nie odpowiedział pan na pytanie dotyczące Służby Ochrony Państwa. Powtarzam je trzeci raz. Czy Służba Ochrony Państwa poinformowała o spóźnieniu delegacji z panem prezydentem w stosunku do zaplanowanego czasu, tak jak wymaga tego porozumienie? Wspomniał pan też o tym, że lotnisko miało wydłużony czas pracy. Służby jednak nie miały – lotnisko tak, ale służby nie.

Podsumowując, szanowni państwo, dochodzę do wniosku, że tak jak już dzisiaj padło: Polacy, nic się nie stało. Nie było zagrożenia, więc nic się nie stało. Chciałem powiedzieć, że gdyby wszyscy stosowali się do przepisów, rzeczywiście nie byłoby wypadków. Nie byłoby tych wypadków, dzisiaj nie rozmawialibyśmy o tym, ten lot nie odbyłby się w takiej formie.

Co mógłbym jeszcze powiedzieć? Na sam koniec powiem do pana ministra Horały, że chciałem zwrócić uwagę, że pana szanowni przedmówcy, prezesi czy to PAŻP, czy to LOT-u wyraźnie nie chcieli zajmować stanowiska w sprawie, gdzie oceni to PKBWL. Pan jednak w pewnym momencie wszedł w kompetencje PKBWL, ale składam to na karb...

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Nie wszedłem, bo ja tą sprawą się nie zajmuję. Tym zajmują się panowie prezesi. To oni dostarczali dokumenty, mają wiedzę, a ja takiej wiedzy nie mam. Mówię tylko o moim stanie wiedzy.

Poseł Maciej Lasek (KO):

Szanowny panie ministrze, ale to PKBWL będzie oceniał, czy doszło do naruszeń przepisów prawa, czy nie. Pan raczył powiedzieć, że pana zdaniem nie doszło. Zostawmy do PKBWL i prezesowi ULC. Chciałbym panom bardzo podziękować, że jesteście tutaj z nami tak długo. Myślę, że nie jest to nasze ostatnie spotkanie, ale to zostawiam już panu przewodniczącemu.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Bardzo dziękuję, panie przewodniczący. Panie ministrze, szanowni państwo, Wysoka Komisjo, jestem jednak rozczarowany wysokim stopniem dezynwoltury, jeżeli chodzi

o kwestie bezpieczeństwa, przestrzegania reguł, zachowania wysokiej jakości i wysokich standardów w organizacji transportu najważniejszych osób w państwie.

Myślę, że trafiliśmy do pewnej ślepej uliczki. Z jednej strony jest brak konsekwencji i brak wniosków wynikających ze zdarzeń, które miały miejsce w przeszłości, z drugiej strony, jak widzieliśmy, osoby, które zajmują się tym bezpieczeństwem, i pełnią najważniejsze funkcje m.in. w tych organach, zajmują się budowaniem politycznego przekazu, który ma za zadanie zatuzszować prawdziwy wymiar i prawdziwe wydarzenia. Muszę powiedzieć, że to mnie bulwersuje.

Uważam, że w sytuacji, w której mamy tak trudne doświadczenia, w której niestety mamy praktykę i wiedzę o tym, jak źle może skończyć się brak przestrzegania wszystkich reguł bezpieczeństwa, nieprzestrzeganie tych mechanizmów prędzej czy później doprowadzi do kolejnej tragedii. Najsmutniejsze w tym jest to, że z jednej strony temat ten jest walczony przez wiele osób i niektórzy budują na nim swoją pozycję polityczną, a z drugiej strony nawet przyjaciele tych osób nie są w stanie wyciągać faktycznych, praktycznych wniosków dotyczących bezpieczeństwa podróży najważniejszych osób w państwie.

Rolą komisji, także naszej, jest budowanie atmosfery i sprzyjanie powstawaniu praktyk zapewniających bezpieczeństwo. Dzisiaj podczas posiedzenia pokazaliśmy, że są dowody na to, że były naciski. Nie mamy bezpośrednich dowód na naciski na pilotów, ale słyszeliśmy rozmowy, które odbywały się pomiędzy pilotami a wieżą – i nie są to rozmowy, które powinny mieć miejsce. Taka jest moja opinia. Z rozmów tych wynika również, że dochodziło lub mogło dochodzić do nacisków pośrednio. Myślę, że to jest bardzo ważny element.

Jeżeli mówimy o efektach pracy tej podkomisji, to mam nadzieję, że każdy, kto dzisiaj ogląda to posiedzenie, kto otrzyma o nim informacje, zastanowi się dwa, trzy razy, zanim wypowie choć jedno słowo, które miałoby mieć charakter nacisku, albo popatrzy w taki sposób, który zmusi osobę do działania. Mam też nadzieję, że dzisiejsze posiedzenie Komisji spowoduje, że podejście do bezpieczeństwa nie będzie nacechowane troską o to, aby nie ucierpiał polityczny wizerunek tej czy innej osoby, ale będzie ukierunkowane właśnie na zapewnienie faktycznego bezpieczeństwa.

Myślę, że właśnie to powinno być naszym celem w zakresie transportu lotniczego. Bezpieczeństwo i procedury są wartością i muszą nami kierować niezależnie od tego, czy nam się to podoba, czy nie. One są wymyślane po to, żeby zapewniały bezpieczeństwo. Tylko kiedy będą przestrzegane i doskonałe, wtedy będziemy mogli mówić, że to bezpieczeństwo jest na najwyższym możliwym poziomie. Niestety w Zielonej Górze zabrakło tej refleksji. Dzisiaj to widzę.

Czekam na wyniki badania PKBWL. Mam nadzieję, że będzie to dla nas bardzo pouczająca lektura i przyczyni się do tego, że bezpieczeństwo wzrośnie, a przede wszystkim uświadomi zagrożenia związane z brakiem przestrzegania procedur. Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję bardzo. Jeszcze poseł Szczerba, tak? Proszę bardzo.

Poseł Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Panie przewodniczący, na koniec chciałem tylko zwrócić uwagę na jeden aspekt całej sprawy. Państwo, dzisiejsi goście Komisji, twierdzicie, że na whatsappowej grupie próbowaliście uzgadniać stanowisko. Nie, wy wszyscy tam obecni uczestniczyliście w kampanii Andrzeja Dudy. Pan minister Horała dokładnie to zdefiniował: kolejna wrzutka Laska, próba puszczenia szczura na ostatniej prostej, źródło niewiarygodne.

Szanowni państwo, mamy pomieszanie z poplątaniem. Prezes LOT-u, prezes PAŻP, urzędnicy KPRP... Co wtedy mówił pan Kędryna, prawa ręka Andrzeja Dudy, dziś już niefunkcjonujący w KPRP? Dla nas największym problemem są naciski naszych pasażerów. Robiliście wszystko, a pan prezes Janiszewski był nawet gotowy, jak powiedział, wystawić eksperta, który powie, że jako VFR mógł lecieć. Na szczęście prezes LOT-u zachował tutaj czujność i powiedział: „Ale nie mógł”.

Szanowni państwo, mam wrażenie, że dzisiaj nie wyjaśnimy tej sprawy, ponieważ nie możecie być państwo sędzią we własnej sprawie i jesteście pod ostrzałem różnego rodzaju

zarzutów. Mam też jednak wrażenie, że przyjdzie moment, kiedy ta sprawa zostanie wyjaśniona. Chodzi o bezpieczeństwo pasażerów i nas wszystkich, którzy chcemy mieć elementarne zaufanie do tego, że są osoby w państwie, które czuwają nad bezpieczeństwem lotu. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dziękuję.

Prezes zarządu PLL LOT SA Rafał Milczarski:

Przepraszam, panie przewodniczący, jest tylko jedno pytanko z mojej strony do pana posła Szczerby. Mam nadzieję i ufam, że przynajmniej nasza dzisiejsza dyskusja przekonała pana, że trzy kluczowe tezy z artykułu na Wirtualnej Polsce były kłamliwe, czyli że: samolot ani przez sekundę nie pozostawał bez nadzoru z ziemi, po drugie nikt celowo nie usuwał zapisów z rejestratorów, po trzecie... Co było trzecie?

Posel Michał Szczerba (KO) – spoza składu podkomisji:

Miał wynająć eksperta, żeby miał inną opinię.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze, panie prezesie. Rozumiem, że to, czy ktoś celowo usuwał, czy nie, zbada komisja, a nie panowie. Podsumowując i oczywiście dziękując za tę dyskusję, chcę zwrócić uwagę na kilka rzeczy. Jeśli jest tak, że przepisy są najważniejsze, tak jak mówicie, że tak wy również uważacie, że przepisy w tej sprawie powinny być zerojedynkowe, to w tym przypadku mamy jasną sytuację. Lotnisko było otwarte do godz. 22:00, nie do godz. 22:12, godz. 22:15, 22:30 czy 22:45. Przecież z tych mejli wprost wynika, że kancelaria prezydenta jest informowana przez LOT, że jest otwarte do godz. 22:00 czasu polskiego i niestety nie ma możliwości przedłużenia godzin pracy. Taki mejl idzie z LOT-u, od przewoźnika, czyli przewoźnik wie.

Sekretarz stanu w MI Marcin Horała:

Panie przewodniczący, ale...

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Momencik, panie ministrze. Ja nie przerywałem. Kancelaria prezydenta wie. Kto dalej? Kontroler lotu również wie, dlatego że w rozmowie, którą dzisiaj słyszymy, mówi z wieży wprost do kapitana: „Służba jest zakończona o 22:00”. Kontroler lotu wie i informuje. Pilot również dowiedział się, nawet jak nie był do tego przygotowany, choć ta dyskusja może utwierdzać w przekonaniu, że załoga nie do końca знаła przepisy, ale OK, pilot dowiedział się z wieży, że jest zamknięta, a służba jest zakończona.

Tak jak mówi poseł Lasek, lotnisko można otworzyć, ale chodzi o ludzi, którzy tam pracują, a był jeden kontroler lotu, który poinformował. To, że źle zaplanowano lot, to jest w ogóle oddzielna sprawa, bo on miał być w różnych godzinach, o godz. 18:45, a ostatnia propozycja była chyba o godz. 20:30. Dlaczego to też jest istotne? Dlatego że w takich sytuacjach dochodzi po prostu do presji czasu na tego pilota, na kontrolera lotu, który mówi, że zamyka, ale mimo wszystko jest presja ze strony pilota, a pilot mówi, że presja jest ze strony kogoś ważnego na tym pokładzie.

Jeśli więc przepisy są święte, to tutaj przepisy były wielokrotnie łamane. Oczywiście jest PKBWL i mam nadzieję, że to wszystko wyjaśni. Dlatego istotne jest, żeby dziennikarze, również parlamentarzyści i opinia publiczna kładli ogromny nacisk na to, aby nie dochodziło do takiego łamania przepisów, aby zatrzymać takie sytuacje, bo w innym przypadku rok 2010 nikogo niczego nie nauczy.

Muszę powiedzieć, że jak czytałem panów rozmowy na komunikatorze, nawet jeśli to były prywatne rozmowy, chociaż ciężko i trudno mówić, żeby w tej sytuacji to były prywatne rozmowy, to włos się jeżył na głowie. Muszę powiedzieć, że zdębiałem. Po 2010 r. robić takie numery i takie rzeczy tam pisać? Nie mogę przejść obojętnie obok tego, co powiedział prezes PAŻP, chociaż, tak jak powiedział poseł Lasek, faktycznie kontroler lotu robił, co mógł, żeby ten samolot nie wystartował. On mówi, że znajdziemy eksperta, który powie, że mógł, a prezes LOT-u mu odpowiada: „Ale nie mógł lecieć”. Panowie, przecież nawet jeśli to jest prywatna opinia, to kto się tutaj zna? Przecież to wy się

na tym znacie. Najgorsze, że znacie się, macie fachową wiedzę, a jeszcze zastanawiacie się, co podać opinii publicznej, żeby, krótko mówiąc, uspokoić dziennikarzy, żeby rzecznik prasowy pana prezydenta Dudy był uspokojony, że nie było nacisków. To było najważniejsze i oczywiście to jest najważniejsze, bo na dzisiejszej rozmowie słyszymy o tych naciskach.

Chcę zaproponować takie rozwiązanie w dobre informacji, że PKBWL analizuje tę sytuację, żebyśmy oczywiście przerwali to dzisiejsze posiedzenie i wznowili. Zakończymy to posiedzenie. Przerwiemy.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Panie przewodniczący, jest wniosek formalny o przerwę.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Dobrze. Czy są inne głosy? Nie widzę. Dobrze. W takim razie proponuję przerwę w tym posiedzeniu Komisji i w tym temacie do momentu pojawienia się raportu PKBWL. Wtedy będziemy mogli z pełnym raportem, z wiedzą i informacjami raz jeszcze do tego tematu wrócić i – mówię raz jeszcze – przede wszystkim wyciągnąć wnioski, żeby nikt w Polsce nie myślał, niezależnie od tego, kto będzie rządził w przyszłości czy teraz, że takie sytuacje mogą uchodzić na sucho i że presja ważnych osób na pokładzie będzie miała jakiegokolwiek znaczenie, czy to będzie kampania, czy to będzie po kampanii. Jako Polska mamy tych przykładów już zbyt dużo, żeby przechodzić obok tego obojętnie. Odkładając politykę, bo przecież teraz nie ma kampanii – a panowie moglibyście mi zarzucić, że używamy tego w kampanii – chcemy, żeby te standardy były na naprawdę najwyższym poziomie i żeby było zero tolerancji dla łamania przepisów.

Szanowni państwo, chcę serdecznie podziękować za to spotkanie. Zapraszam na kolejne. Pan poseł Suchoń, proszę bardzo.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję. Panie przewodniczący, zanim pan zakończy, chciałbym może jednak zaproponować, żebyśmy wyznaczyli jakiś termin, przynajmniej wstępnie, to byłoby bardziej konkretnie. Czy nie możemy?

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Panie pośle, mam taką propozycję. Spróbujemy określić, na jakim etapie jest ten raport.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dobrze. Przychyłam się, panie przewodniczący.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Nie chciałbym w żaden sposób wywierać nacisków...

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Oczywiście, stąd moja refleksja.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

...dlatego zostawiłbym temat otwarty, ale proszę mi zaufać, nie będę zwlekał z robieniem posiedzenia Komisji. Wydaje mi się, że jak tylko raport się pojawi, mógłby być tematem poważnej dyskusji i debaty na temat tego, co miało miejsce 2 lipca 2020 r.

Poseł Mirosław Suchoń (Polska2050):

Dziękuję.

Przewodniczący poseł Dariusz Joński (KO):

Czy są inne propozycje? Jeśli nie, bardzo serdecznie dziękuję gościom i dziękuję parlamentarzystom. Zamykam obrady. Dziękuję.