

SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

**Zapis stenograficzny**  
**(1320)**

120. posiedzenie  
Komisji Obrony Narodowej  
i Bezpieczeństwa Publicznego  
w dniu 1 czerwca 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej oraz niektórych innych ustaw (druk nr 721).

*(Początek posiedzenia o godzinie 12 minut 33)*

*(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Wiesław Pietrzak)*

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Otwieram posiedzenie Komisji Obrony Narodowej i Bezpieczeństwa Publicznego Senatu.

Serdecznie witam panów senatorów, serdecznie witam gości, serdecznie witam biuro obsługi komisji i Biuro Legislacyjne.

Panowie senatorowie, proszę.

Przedmiotem posiedzenia komisji będzie rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej oraz niektórych innych ustaw – druki sejmowe nr 2523, 2817, 2817A i druk senacki nr 721. Jest on jeszcze właściwie ciepły.

Jest to inicjatywa rządowa, a do reprezentowania rządu został wyznaczony minister obrony narodowej.

Jako przedstawiciela ministra obrony narodowej witam serdecznie pana generała pilota w stanie spoczynku Henryka Pietrzaka, pełnomocnika ministra obrony narodowej do spraw budowy i wdrażania ASOC. Witam szefa sztabu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, pana generała Mieczysława Kaczmarka; witam pana pułkownika Pabisiaka-Karwowskiego, głównego specjalistę w Departamencie Prawnym Ministerstwa Obrony Narodowej; pana Marcina Własnowolskiego, dyrektora Biura Prawnego Komendy Głównej Straży Granicznej; wypróbowanego już przyjaciela komisji pana Mikołaja Juszczuka z Departamentu Zwierzchnictwa Prezydenta RP nad Siłami Zbrojnymi w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego.

Biuro Legislacyjne reprezentuje pan Maciej Telec, przygotował on opinie w sprawie ustawy, którą państwo senatorowie otrzymali.

Proszę o krótkie przedstawienie zasad i celu wprowadzenia zmian w ustawie o ochronie granicy państwowej.

Rozmawiałem z panem ministrem Zemke, który miał być na posiedzeniu, prosił, żeby MON reprezentował pan generał Pietrzak.

Proszę bardzo, Panie Generale. Zbieżność nazwisk nieprzypadkowa...

*(Głos z sali: Rodzina?) (Wesołość na sali)*

Jak powiem, że przypadkowa, to i tak nie uwierzycie.

**Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej  
do spraw Budowy i Wdrażania ASOC  
Henryk Pietrzak:**

Panie Przewodniczący! Szanowne Panie! Szanowni Państwo!

---

Pokrewieństwa będziemy się dopiero doszukiwać, bo na razie się go nie dopatrzyliśmy.

Ale teraz do rzeczy. Jaki był cel zmian tych czterech ustaw? Dwie sprawy do tej pory nie były uregulowane przepisami.

Pierwsza to możliwości przekraczania granicy, naszej granicy państwowej, przez samoloty pełniące dyżur w systemie obrony powietrznej NATO, realizujące tak zwane funkcje Air Policing, czyli codziennego nadzoru nad przestrzenią powietrzną. Musiałyby one na każde takie przekroczenie granicy składać zamówienie, na które dowódca Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej powinien wydawać zezwolenie.

A drugi bardzo ważny i istotny powód wprowadzania nowelizacji tychże ustaw to określenie decydenta, jeśli chodzi o samolot pasażerski lub jakiegokolwiek inny samolot porwany przez terrorystów z zamiarem wykonania aktu terrorystycznego, czyli uderzenia na jakiś obiekt naziemny.

Do tej pory sprawa była uregulowana tylko w odniesieniu do samolotów wojskowych. Miał to prawo dowódca Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej, a od 1 lipca dowódca Sił Powietrznych, natomiast nie przewidywało się w ogóle oddziaływania na samoloty cywilne. Po ataku na wieże w Nowym Jorku sprawa ta odżyła u nas i wszystkie państwa, w tym i sojusz, przystąpiły do organizacji... do, że tak powiem, uprawomocnienia decydenta w niezbędne oprzyrządowanie prawne. U nas takim decydem – zgodnie z tymi propozycjami – powinien być minister obrony narodowej.

Chciałem też dodać, że w roku 2002 Sojusz Północnoatlantycki opracował koncepcję operacyjnego wzmocnienia systemu obrony powietrznej państw sojuszu, co zobowiązuje stronę polską do wyznaczenia przedstawiciela rządu – NGA, czyli National Government Authority, w naszym tłumaczeniu dyżurnego dowódcę obrony powietrznej – który byłby w ciągłym kontakcie z władzami, a właściwie z systemem... z ośrodkami kierowania sojuszu w zakresie dotyczącym tego problemu.

Przyjęto procedury stwierdzające i określające klasyfikację prawdopodobieństwa i określenia cech porwanego samolotu i wprowadzono trzy klasy: prawdopodobny, podejrzany i potwierdzony.

Po wprowadzeniu tych poprawek do ustaw powinno to u nas w praktyce wyglądać w sposób następujący: tenże dyżurny dowódca obrony powietrznej – po zebraniu niezbędnej informacji od służb ruchu lotniczego, z systemu obrony powietrznej, ze wszystkich innych źródeł – powinien przygotować decydentowi, w tym wypadku ministrowi obrony narodowej, propozycje dotyczące zniszczenia takiego samolotu. Jest to decyzja bardzo trudna, ale zarazem konieczna, bo lepsze jest w ostateczności mniejsze zło, niż dokonanie przez taki porwany samolot ataku na przykład na Świerk czy na jakieś zakłady chemiczne.

I druga sprawa, zawarta w tych poprawkach, to ta, o której mówiłem na początku. Gdyby na przykład taki porwany samolot leciał, powiedzmy, z Zachodu, to pilotujące go samoloty, spełniające funkcję dyżuru powietrzego, tak zwanego Air Policing, nie mogłyby przekroczyć naszej granicy państwowej, tylko powinny od granicy zawrócić, i nastąpiłaby przerwa w przekazie informacji o takim samolocie, bo później musiałby być on przechwycony przez nasze siły obrony powietrznej.

Te poprawki są dla nas bardzo istotne, gdyż uporządkowałyby one, że tak powiem, organizację tego wszystkiego. Bo przecież oprócz porwania mogą być zupełnie inne, dotychczas nieprzewidywalne ataki, akty terroryzmu, które nawet czasami trudno jest sobie wyobrazić. Tym bardziej że mogą to być bardzo różnego rodzaju statki, na przykład mo-

tolotnie, parolotnie czy nawet w tej chwili spadochrony, dzięki którym można osiągać dość duże odległości i w odniesieniu do których powinniśmy mieć uporządkowany system prawny. I tak służby systemu obrony powietrznej, jak i służby ruchu lotniczego, czyli państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, powinny działać wspólnie.

Ma miejsce, proszę państwa, bardzo szeroki proces integracji służb cywilnych ze służbami wojskowymi. W Polsce w tej chwili funkcjonuje jednolity cywilno-wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym. W ubiegłym roku, w wyniku realizacji aktów wykonawczych wynikających z prawa lotniczego, został opracowany i przyjęty przez Wysoką Izbę Sejmu program ochrony lotnictwa cywilnego. I jeśli chodzi o wszystkie dokumenty wynikające z tego programu i wszystkie dokumenty wspólne, opracowywane z Ministerstwem Spraw Wewnętrznych i Administracji i na styku z nimi, właściwie do zakończenia organizacji prawnej pozostały jedynie te dwie sprawy.

Inna nowelizacja dotyczy przede wszystkim zadań wynikających ze zmiany tych podstawowych aktów, to jest prawa lotniczego i ustawy o ochronie granicy z 1990 r.

Jestem do państwa dyspozycji. Proszę o pytania, jeśli są.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Czy ktoś z gości chciałby zabrać głos? Proszę bardzo, ministerstwo... proszę MSWiA. Straż Graniczna, nie? Prezydent?

**Główny Specjalista**

**w Departamencie Zwierzchnictwa Prezydenta RP nad Siłami Zbrojnymi  
w Biurze Bezpieczeństwa Narodowego**

**Mikołaj Juszcuk:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Cały czas byliśmy obecni przy pracach nad tą ustawą i w pełni utożsamiamy się z obecnymi rozstrzygnięciami, nie mam tutaj żadnych zastrzeżeń.

Dziękuję bardzo.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Biuro Legislacyjne, proszę.

**Legislator w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu**

**Maciej Telec:**

Dziękuję bardzo.

Biuro zgłosiło do ustawy pięć uwag.

Pierwsza dotyczy zmiany trzeciej w art. 1 noweli, jest to art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej. Przepis ten stanowi o działaniach, które mogą być podjęte wobec obcego cywilnego statku powietrznego, który przekroczył granicę niezgodnie z przepisami prawa lotniczego. Wydaje się, że przepis ten należy uzupełnić o wskazanie, że stosuje się go również wtedy, gdy statek powietrzny naruszył posta-

nowienia wiążących Polskę umów międzynarodowych, zgodnie z treścią art. 18 ustawy o ochronie granicy państwowej.

Druga uwaga to wątpliwości dotyczące art. 18b ust. 5 ustawy o ochronie granicy państwowej, jest to zmiana trzecia w art. 1 nowelizacji. Przepis ten zobowiązuje zarządzającego lotniskiem innym niż międzynarodowe lub użytkownika lądowiska do przekazania obcego statku, jego ładunku i pasażerów właściwemu organowi. Należy rozważyć, czy nie byłoby słuszne wskazanie organu właściwego do przejęcia statku.

Trzecia uwaga ma na celu zapewnienie spójności terminologicznej w ustawie – Prawo lotnicze.

Uwaga czwarta zmierza do ujednoczenia terminologii stosowanej w ustawie o ochronie granicy państwowej i ustawie – Prawo lotnicze.

A uwaga piąta to propozycja dodania do ustawy przepisu przejściowego – utrzymującego czasowo w mocy dotychczasowe rozporządzenie dotyczące zasad współdziałania organów zarządzania ruchem lotniczym z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych – do czasu wydania rozporządzenia na podstawie zmienionej delegacji. Dziękuję bardzo.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Państwo Senatorowie. Na marginesie chciałbym powiedzieć, że od dłuższego czasu po raz pierwszy mamy sto procent obecności. Skorzystam z okazji i poinformuję, że rezygnację z pracy w komisji, na podstawie nowego regulaminu uchwalonego przez Senat, złożyli marszałkowie: pani Jolanta Danielak i pan Longin Pastusiak. Tak więc komisja będzie składała się z dziewięciu osób, a więc tyle...

*(Głos z sali: Ale jakich!)*

...ale jakich, tak.

*(Głos z sali: Ale za to z pełną frekwencją.)*

Dlatego witam „pełną frekwencję” w dniu dzisiejszym na tak ważnej...

*(Głos z sali: Proszę dodać, że w Dniu Dziecka wszyscy przyszli.)*

...tak, dobrze. Uciekli od swoich dzieci. Dobrze. *(Wesołość na sali)*

Proszę bardzo, Państwo Senatorowie, pytania, uwagi do ustawy, do wypowiedzi i do propozycji Biura Legislacyjnego. Proszę bardzo, kto chciałby zabrać głos?

Proszę, pan senator Grzegorz Niski.

### **Senator Grzegorz Niski:**

Ja mam pytanie w związku z rozpatrywaną ustawą. Ostatnio media podały taką informację, że w ostatnim czasie pojawił się jakiś niesforny obiekt powietrzny, który działał niezgodnie z zasadami obowiązującymi u nas w kraju.

Chciałbym zapytać przedstawiciela ministra, czy siły powietrzne były postawione w stan gotowości, czy zostały użyte, jaka była przyczyna naruszenia obowiązujących przepisów i jakie są konsekwencje? Dziękuję.

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Proszę bardzo, jeszcze jakie pytania?

Proszę, pan senator przewodniczący Podkański.

**Senator Lesław Podkański:**

Panie i Panowie, chciałbym zadać następujące pytanie... Ponieważ usłyszeliśmy, że następuje coraz głębsza integracja służb cywilnych ze służbami wojskowymi w przedmiotowej sprawie, więc chciałbym zapytać, w jakiej formie i w czym to się przejawia i realizuje, co się zmieniło w stosunku do poprzedniego systemu.

A skoro jestem przy głosie, to chciałem podzielić pogląd zaprezentowany przez Biuro Legislacyjne i przyjąć pierwszą, trzecią i czwartą z zaproponowanych poprawek. A w związku z tym mam pytanie do rządu, czy wasz stosunek do tych poprawek też jest pozytywny. Dziękuję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Czy jeszcze ktoś?

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Proszę bardzo, kto odpowiada?

Proszę bardzo, pan generał Kaczmarek.

**Szef Sztabu Wojsk Lotniczych i Obrony Powietrznej  
Mieczysław Kaczmarek:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Siły powietrzne co pewien czas są stawiane w gotowości bojowej z racji wykonywania funkcji i misji Air Policing. Nie chodziło jednak o obiekty powietrzne, które by w jakiś sposób na tym etapie analiz zagrażały bezpieczeństwu państwa, gdyż w momencie stawiania w gotowość celem było rozpoznanie tej sytuacji i z zasady doprowadzało ono do wyjaśnienia. Były to przypadki lotu z utratą łączności pomiędzy organami kierowania ruchem lotniczym i wynikające z niedostosowania się do pewnych procedur, które w trakcie oddziaływania... łączność została wznowiona i te procedury właściwie zostały zachowane. Był także jeden przelot, który odbył się bez właściwie stosowanych procedur. To był przelot na teren niemiecki statku pasażerskiego, który cały czas miał łączność z organami zarządzania ruchem lotniczym, lecz nie w pełni się im podporządkowywał, ale nie było podstaw do zakwalifikowania tego obiektu do któregoś z obszarów, jakie my w tej chwili rozważamy, jak też nie było potrzeby interwencji czy nawet startu samolotów powietrznych celem przechwycenia tego obiektu w ramach realizacji standardowej misji Air Policing. Dziękuję.

Jeśli to wyjaśnia sprawę, bardzo proszę.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dziękuję.

**Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej  
do spraw Budowy i Wdrażania ASOC  
Henryk Pietrzak:**

Co do drugiego pytania, o procesy integracyjne, jest to bardzo szeroki proces. Rozpoczął on się w roku 1993, powstało studium... właściwie rekomendacje dotyczące

modernizacji zarządzania przestrzenią powietrzną, mające na celu osiągnięcie kompatybilności zarządzania polską przestrzenią powietrzną ze sposobami zarządzania na Zachodzie, konkretnie z Międzynarodową Organizacją Lotnictwa Cywilnego i NATO.

W 1995 r. Polska przystąpiła do tak zwanej amerykańskiej inicjatywy RAI, przyjmując program ASOC, który sprowadzał się do tego, że po pierwsze, zostanie znowelizowane prawo lotnicze polskie, a po drugie, że powstanie jednolity system zarządzania ruchem lotniczym, nie wojskowo-cywilny, lecz cywilno-wojskowy. Istota sprawy sprowadza się głównie do tego, że przestrzeń powietrzna w poprzednim układzie była dzielona na drogi lotnicze, którymi zarządzała strona cywilna, i pozostała przestrzeń, nad którą pieczę sprawowało wojsko.

Przystępując do inicjatywy RAI, przyjęliśmy takie święte zasady działające w gospodarce rynkowej: po pierwsze, przestrzeń powietrzna jest dobrem narodowym, dostęp do niej mają na równych prawach wszyscy użytkownicy, po drugie, przestrzeń powietrzna jest elastycznie zarządzana, czyli przyjęliśmy tak zwaną zachodnią tezę FUA – Flexible Use of Airspace.

Na czym polega to elastyczne zarządzanie? Ano na tym, że plany lotów składane koryguje się bezpośrednio i priorytet ma w tym wszystkim gospodarka, ale o tym jeszcze powiem później.

A trzeci punkt jest taki, że w wypadku kryzysu i wojny zarządzanie przestrzenią powietrzną przejmuje minister obrony, przejmuje wojsko, innymi słowy mówiąc. Czyli procesy integracyjne, o które pytał pan senator, polegają na tym, że przeszliśmy, że tak powiem, z systemu militarnego na system cywilny w okresie pokoju.

W praktyce sprowadza się to do tego, że jeśli na przykład na jakimś lotnisku – mówię o okresie pokojowym – stoi samolot załadowany truskawkami, to ma on priorytet, jeśli chodzi o uzyskanie zgody na przykład przed lotami szkolnymi tego pułku czy tego lotniska, na którym się one odbywają, bo wszystkie działania mające na celu nowelizację przestrzeni powietrznej powinny przede wszystkim sprzyjać konkurencyjności, i to jest realizowane.

W roku 1997, a właściwie w 1999, wprowadziliśmy ten jednolity cywilno-wojskowy organ zarządzania ruchem lotniczym, który już funkcjonuje prawie siedem lat i zdaje egzamin, i jest całkowicie interoperacyjny ze strukturami zachodnimi. Do tego to się w praktyce sprowadza.

A teraz, na czym polegają te dalsze, że tak powiem, procesy integracyjne? W 2002 r. wyszło nowe prawo lotnicze, odnoszące się głównie do lotnictwa cywilnego, ale cały szereg artykułów, mających regulować zależności między lotnictwem cywilnym a wojskowym, powinien się znaleźć w rozporządzeniach wspólnych ministra infrastruktury z ministrem obrony narodowej, z ministrem spraw wewnętrznych i innymi ministrami. Takich aktów wspólnych jest siedemdziesiąt siedem i moim zdaniem do realizacji pozostały nam właściwie jeszcze tylko dwa, to jest lotniska współużytkowane i współpraca Komisji Badania Wypadków Lotnictwa Cywilnego z Komisją Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego. Jesteśmy w końcówce tych uzgodnień i te wszystkie sprawy, że tak powiem, prawnie są już unormowane.

Nowe prawo lotnicze jest całkowicie kompatybilne, uzyskało pozytywne opinie ze strony UKIE, to znaczy Urzędu Komitetu Integracji Europejskiej, jak też ze strony ICAO, NATO, i uważam, że z tego zobowiązania się wywiązaliśmy.

Inne aspekty przystąpienia do inicjatywy amerykańskiej RAI dotyczyły spraw czysto wojskowych, przede wszystkim obrazu przestrzeni powietrznej przekazywanej

w czasie rzeczywistym, ale w to nie wnikam, bo to jest sprawa, że tak powiem, już na styku z sojuszem. Dotyczyły też właściwego systemu identyfikacji „swój-obcy”, wprowadzenia trójwspółrzędnych radarów, tak zwanych 3D, określających odległość, azymut i wysokość, oraz innych spraw łączności, które zostały zrealizowane.

Czyli konkretnie w tej chwili na Okęciu, na naszym Okęciu, pięćdziesięciu oficerów służby czynnej uzupełnia jak gdyby Agencję Ruchu Lotniczego. Oni pracują ramię w ramię w Centralnym Ośrodku Koordynacji Ruchu Lotniczego i oprócz tego pracuje druga komórka zarządzania – nazwijmy to: ogólnego – która reguluje wszystkie sprawy na styku z Brukselą.

Zostało opracowane i jest realizowane porozumienie między dowódcą – tak już będę mówił – Sił Powietrznych a państwową Agencją Ruchu Lotniczego, które normuje te wszystkie sprawy i ustala, że tak powiem, zasady ich funkcjonowania. Taka byłaby odpowiedź.

Teraz chciałbym ustosunkować się od razu do poprawki zaproponowanej przez pana legislatora: określenia „organy zarządzania ruchem lotniczym”. Dlaczego nie używamy wszędzie nazwy „państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym”, jakie były po temu przesłanki?

Zgodnie z ustawą – Prawo lotnicze, państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może, że tak powiem, podnajmować pewien obszar do zarządzania innej jednostce organizacyjnej; ten zapis bowiem dotyczy też służb ruchu lotniczego wojskowego – oprócz oficerów pracujących w państwowym organie zarządzania ruchem lotniczym są organy wojskowe zarządzania ruchem lotniczym.

I jeśli będziemy opracowywać to rozporządzenie, to moim zdaniem bardziej, że tak powiem, trafne jest pozostawienie tego właśnie określenia. Stąd prośba do pana o odstępstwo od postulatu zawartego w tym punkcie.

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Co do reszty spraw, prosiłbym, żeby odpowiedział pan pułkownik Pabisiak-Karwowski, przedstawiciel Departamentu Prawnego MON.

Jeśli nie zadowolilem pana senatora, to proszę bardzo, jestem do dyspozycji.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji  
w Departamencie Prawnym w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Piotr Pabisiak-Karwowski:**

Jeśli można, Panie Przewodniczący, dziękuję serdecznie.

Pozwolę sobie na początku odnieść się do uwag, które zostały przyjęte przez pana przewodniczącego Podkańskiego.

Jeśli chodzi o uwagi pierwszą i czwartą, podniesione przez przedstawiciela Biura Legislacyjnego Kancelarii Senatu, my się z nimi w pełni identyfikujemy i prosimy Wysoką Komisję o przyjęcie tych poprawek do przedłożenia sejmowego.

*(Senator Lesław Podkański: Ja przepraszam, wpadnę w słowo, po pańskiej wypowiedzi ja z trzeciej uwagi rezygnuję, wycofuję ją.)*

Znaczą pierwszą i czwartą...

*(Senator Lesław Podkański: Tak. Ale ja trzecią wycofuję.)*

Rozumiem. Natomiast jeśli można, Panie Przewodniczący, jeszcze co do trzech pozostałych kwestii, które zostały podniesione... chyba że później.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Jeśli można, przyjąłbym taki system – od ostatniej uwagi.

My w pełni identyfikowalibyśmy się z uwagą piątą, bo ona oczywiście systemowo jest w pełni zasadna, gdyby nie fakt, że na podstawie art. 121 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze dotychczas nie zostało wydane rozporządzenie, a więc byłby to przepis pusty. Oczywiście pod względem legislacyjnym jego wprowadzenie jest ze wszechmiar zasadne, tyle że sankcjonowalibyśmy coś, czego nie ma.

A więc z tego względu prosimy Wysoką Komisję, aby takiej poprawki do ustawy nie wprowadzać.

Jeśli chodzi o poprawkę trzecią, odnoszącą się do art. 121 ust. 6 ustawy – Prawo lotnicze, o czym już pan generał Pietrzak wspominał w swojej wypowiedzi, chciałbym dodać jeszcze dwa słowa.

Po pierwsze, treść odnosząca się do organu zarządzania ruchem lotniczym znajduje się w ustawie – Prawo lotnicze od początku jej funkcjonowania, od roku 2002, w tym przepisie oczywiście. W takim kształcie nazewniczym została również przyjęta przez nowelę październikową w ubiegłym roku, zawartą w ustawie o zmianie ustawy o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej oraz niektórych innych ustaw. To jest więc jakby rzecz natury historycznej i oczywiście można z nią polemizować, na takiej zasadzie, że jeżeli kiedyś popełniono błąd, to należy go teraz naprawić, tylko że to nie jest błąd.

Otóż poza państwowymi organami zarządzania ruchem lotniczym ustawa – Prawo lotnicze mówi również o innych organach zarządzania tymże ruchem, na co w szczególności wskazuje art. 127 ust. 4 tejże ustawy, w którym mówi się o jednostkach organizacyjnych innych niż państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym. A więc sama ustawa przewiduje, że takie twory mogą funkcjonować, i aby delegacja mogła być w pełni wykonana, naszym zdaniem powinna być w niej mowa o organach zarządzania ruchem lotniczym bez przymiotnika „państwowy”.

Wreszcie co do uwagi drugiej – z uwag zgłoszonych przez Biuro Legislacyjne Kancelarii Senatu – odnoszącej się do proponowanego nowego art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej, a konkretnie jego ust. 5, ja mogę stwierdzić tyle, że w trakcie...

*(Głos z sali: To nie jest druga, lecz pierwsza uwaga.)*

*(Głos z sali: Nie, druga.)*

Druga, ale ust. 5.

*(Wypowiedzi w tle nagrania)*

Ta kwestia była podnoszona jeszcze na etapie prac rządowych, a potem w trakcie prac w Sejmie, zarówno w podkomisji nadzwyczajnej, jak i w komisji. Był pewien problem z identyfikacją zupełną wszelkich organów, które mogą współuczestniczyć w takiej sytuacji, bo oczywiście generalnie pozostaje to przede wszystkim w obrębie zainteresowania właściwych organów Straży Granicznej i wydaje mi się, że pan dyrektor Własnowolski potwierdzi te opinie.

Natomiast oczywiście życie jest bogate i przy jakiejś działalności może się okazać, że inne organy również będą współdziałały, zarówno takie jak Policja, Państwowa Straż Pożarna czy nasze organy porządkowe, jak i żandarmeria wojskowa. Przecież nie można wykluczyć jakiejś sytuacji, rzadko się zdarzającej, no, nie wiem... że na przykład na pokładzie statku powietrznego znajdują się zwierzęta, które będą być może zarażone jakimiś chorobami i trzeba będzie wzywać organy inspekcji weterynaryjnej. Mogą być jeszcze inne sytuacje. A więc zidentyfikować wszelkich współdziałających organów zapewne enumeratywnie się nie da.

Jeżeli pan przewodniczący pozwoli, jako że ten przepis pozostaje chyba jednak bardziej w orbicie zainteresowania resortu spraw wewnętrznych i administracji, a jesteśmy w tej szczęśliwej sytuacji, że jest z nami dyrektor Biura Prawnego Komendy Głównej Straży Granicznej, może uzupełni on jeszcze w tym zakresie moją wypowiedź. Dziękuję.

*(Brak nagrania)*

*(Głos z sali: Jesteśmy przekonani.)*

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Proszę, jeżeli to coś nowego, bo to już nas przekonuje. Ale jeżeli pan dyrektor ma coś nowego, to proszę bardzo.

**Dyrektor Biura Prawnego  
w Komendzie Głównej Straży Granicznej  
Marcin Własnowolski:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.  
Właściwie nie mam nic do dodania. To było już przedmiotem analizy i rzeczywiście skala organów może być nieskończona.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dobrze, dziękuję bardzo.

Czy są jeszcze jakieś sprawy, państwo senatorowie?

*(Wypowiedź z sali)*

Oprócz tych dwóch poprawek, które rekomenduje pan przewodniczący Podkański, chciałbym jeszcze zgłosić kolejne dwie poprawki. A mianowicie, ponieważ ustawa ma wejść w życie czternaście dni po ogłoszeniu i podczas prac nad ustawą istniało zagrożenie, że może ona wejść w życie przed 1 lipca, zostały do niej wprowadzone dwa przepisy przejściowe, art. 5 i art. 6. Wszystko jednak wskazuje na to, że przed dniem 1 lipca ta ustawa nie wejdzie, wobec tego art. 5 i 6 staną się po 1 lipca czy po 30 czerwca bezprzedmiotowe. Wobec tego zgłaszam poprawki, aby art. 5 i art. 6 wykreślić.

Czy strona rządowa ma do tego jakieś uwagi?

**Główny Specjalista do spraw Legislacji  
w Departamencie Prawnym w Ministerstwie Obrony Narodowej  
Piotr Pabisiak-Karwowski:**

Jeśli można, Panie Przewodniczący.

My się identyfikujemy z sugestiami pana przewodniczącego i wnosimy o przyjęcie tych poprawek przez Wysoką Komisję.

**Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Dobrze.

*(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Departamencie Prawnym w Ministerstwie Obrony Narodowej Piotr Pabisiak-Karwowski: Dziękuję.)*

Czy są jeszcze jakieś wnioski?

(*Głos z sali: Głosujemy.*)

Nie ma.

Wniosek pierwszy pana przewodniczącego Podkańskiego, zapisany w opinii do ustawy pod numerem czwartym. Czy mam czytać?

(*Głos z sali: Nie, mamy wszystko.*)

W zmianie trzeciej do art. 4 nowelizacji, dotyczącej art. 122a, określenie „użyty jako środek ataku” zostało rozszerzone o zapis: „użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza”.

Proszę bardzo.

Kto jest za przyjęciem? (9)

Dziękuję, jednomyślnie za.

Druga poprawka, dotycząca również zmiany trzeciej w art. 1, w art. 18b w ust. 1 zmiany... przepraszam...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

...zapisana w opinii pod numerem cztery... w zmianie trzeciej do art. 4, dotyczącej art. 122a... przepraszam...

(*Głos z sali: Przed chwilą to przegłosowaliśmy, Panie Przewodniczący.*)

Przepraszam, pomyliłem się.

(*Głos z sali: To przegłosowaliśmy przed chwilą.*)

To było pod numerem czwartym, a pod numerem pierwszym jest zmiana trzecia do art. 1 nowelizacji, dotycząca art. 18b ust. 1.

(*Głos z sali: Dokładnie tak.*)

Mam to powtórzyć czy głosujemy?

(*Głos z sali: Umowy międzynarodowe.*)

Proszę bardzo.

Kto jest za przyjęciem? (9)

Dziękuję, jednomyślnie za.

I teraz trzecia poprawka, dotycząca wykreślenia art. 5 nowelizacji. Czy trzeba rozszerzyć uzasadnienie?

(*Głos z sali: Nie.*)

Nie.

Przystępujemy do głosowania.

Kto jest za przyjęciem? (9)

Dziękuję, jednomyślnie za.

I to samo dotyczy art. 6.

Kto jest za przyjęciem? (9)

Dziękuję. Jednomyślnie za.

Przystępujemy do głosowania nad całością ustawy.

Kto jest za jej przyjęciem wraz z przyjętymi poprawkami? (9)

Dziękuję. Jednomyślnie za.

Został ostatni punkt: wyznaczenie...

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

...przewodniczącego jako senatora sprawozdawcę. Może tak być?

(*Głos z sali: Którego? (Wesołość na sali)*)

(*Głos z sali: Zgoda, proszę bardzo.*)

(*Głos z sali: Przewodniczący jest jeden.*)

(*Głos z sali: Dwóch.*)

(*Głos z sali: Trzech, jest trzech.*)

Dobrze. Czy pozwolicie mi... widzę niezadowolenie senatora Grzegorza Niskiego, ale on jest od strącania samolotów, które naruszyły przestrzeń powietrzną.

Wobec tego, jeżeli pozwolicie, to wezmę tę ustawę.

A tak już poza ustawą, jeżeli panowie mogą choć trochę zaspokoić naszą ciekawość, to miałbym pytanie – to się chyba ukazało gdzieś w prasie – czy dostaniemy jakieś dodatkowe zadania w związku z wejściem do NATO tych trzech małych państw na północ od nas. Jeżeli to nie jest oczywiście objęte tajemnicą.

(*Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej do spraw Budowy i Wdrażania ASOC Henryk Pietrzak: Generał Pietrzak, jeśli można.*)

Ja myślę, że komisję obrony narodowej w jakimś stopniu to interesuje.

**Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej  
do spraw Budowy i Wdrażania ASOC  
Henryk Pietrzak:**

To już tak poza protokołem.

Kiedy przystępowaliśmy w 1995 r. do inicjatywy RAI, o której mówiłem, wtedy przystąpiła też do niej Grupa Wyszehradzka, wówczas to była Czechosłowacja, Węgry, Polska, Słowacja, jak powstała Słowacja... Czechy i Słowacja... Słowacy w pewnej chwili byli sukcesorami tego, później się wycofali, teraz jak wiadomo też są. Do tej inicjatywy przystąpiła później Bułgaria, Rumunia, Słowenia, Macedonia, Litwa, Łotwa i Estonia, jako obserwatorzy występują Finlandia, Austria, Szwajcaria. Ta inicjatywa zobowiązywała państwa członkowskie do wymiany informacji o sytuacji powietrznej nad danymi krajami.

Czyli gdybyśmy nie byli w NATO, to, realizując tę inicjatywę, byłibyśmy zobowiązani do wymiany informacji na temat tego, co się dzieje w powietrzu, z Czechami, Słowacją oraz Litwą, Łotwą i Estonią, bo te trzy państwa mają jeden ośrodek.

Teraz, po przystąpieniu do NATO, cały system rozpoznania powietrznego polega na tym, że informacja o sytuacji powietrznej praktycznie jest w tej chwili dostępna prawie we wszystkich ośrodkach kierowania i z jej „rozsiewaniem” aktualnie nie ma problemu, mówię o informacji powietrznej obrazowanej w czasie rzeczywistym, bo to jest bardzo istotne. Jeśli mówimy o elastycznym zarządzaniu przestrzenią powietrzną, to można to realizować wtedy, kiedy wie się, że informacja nie jest opóźniona w czasie. Bo gdy samolot leci średnio z prędkością 15 km/min., to przy opóźnieniu informacji o 30 s już jest przesunięcie względem właściwego miejsca o 7 czy 8 km.

W tej chwili informacja o sytuacji powietrznej... jej obraz jest przekazywany decydom, nieistotne, cywilnym czy wojskowym, praktycznie w czasie rzeczywistym. Bo choć pewne opóźnienia się zdarzają, są one minimalne, wynikające z prędkości, że tak powiem, przekazywania tej informacji, ale że jest to informacja cyfrowa, prędkość światła jest gigantyczna, i to opóźnienie jest mierzone w milisekundach.

Do czego natomiast sprowadza się nasze współdziałanie z państwami nadbałtyckimi? Państwa nadbałtyckie przystąpiły do tej inicjatywy chyba w roku 1999 i otrzymały taką samą jak my bazę techniczną, mają taki sam system, jaki jest u nas, i aktualnie został uruchomiony, że tak powiem, trakt wymiany informacji o sytuacji powietrznej z tymi państwami.

Jednocześnie jest to baza dla całego systemu NATINADS, czyli zintegrowanego systemu obrony powietrznej NATO.

Co do funkcji Air Policing... były propozycje jej realizacji przez nas, ale my właściwie nie mamy w tej chwili na to środków. I chyba podjęto słuszną decyzję polityczną, że realizują ją Belgowie, Holendrzy czy Duńczycy, bo nie drażni ona sąsiadów – z tym że jest to moje prywatne zdanie – tak jak wtedy, gdyby na przykład na Litwie czy w Estonii, czy na Łotwie znalazły się polskie samoloty.

Air Policing, czyli funkcje dyżuru powietrznego, polegają na tym, że na co dzień ma się informacje o sytuacji powietrznej w określonym przedziale wysokości i z chwilą naruszenia tego przedziału zadaniem tych sił jest reagowanie. Czyli jeśli na przykład samolot zboczył z trasy, należy go przechwycić, naprowadzić, a jeśli to jest jakiś samolot bezpilotowy, który został wysłany, można podjąć decyzję o zestrzeleniu.

W odniesieniu do takiego samolotu jak Renegade... no, przede wszystkim rozpoznanie, przede wszystkim zebranie informacji, bo to jest bardzo, bardzo złożony problem.

Było kilka albo kilkanaście przypadków już... Może powiem inaczej, żeby to podsumować. Po II wojnie światowej na zachód od rzeki Bug, pomimo utrzymywania w różnym stopniu gotowości bardzo dużej ilości sił, żaden z samolotów nie został zestrzelony.

A na wschód od rzeki Bug były dwa przypadki zestrzelenia. Pierwszy dotyczył koreańskiego samolotu, pamiętamy, tam daleko, w 1982 r., w wyniku czego wprowadzono aneks do konwencji chicagowskiej o niezestrzeliwaniu samolotów pasażerskich. Drugi przypadek to zestrzelenie balonu podczas zawodów Gordona Bennetta, konkretnie nad Baranowiczami, czyli przez białoruski system obrony powietrznej. Można uznać, że szczególnie ta druga decyzja była decyzją, powiedziałbym... nie chcę używać słowa „barbarzyńska”, ale była barbarzyńska, bo załoga spała w koszu w najlepsze, a śmigłowiec podszedł i oczywiście po otrzymaniu komendy, na pewno z ziemi, zestrzelił balon z dwoma uczestnikami akurat zawodów Gordona Bennetta.

Na Zachodzie wszędzie była duża wstrzeźliwość w tym względzie. Był taki przypadek w którymś tam roku, już nie pamiętam, w końcu Układu Warszawskiego, nie, jeszcze trochę wcześniej, też pewnie jest państwu znany. Chodzi o samolot Mig-23 z Kołobrzegu. Pilot katapultował się tuż po starcie, bo stwierdził, że silnik źle pracuje, otrzymał komendę do katapultowania, autopilot był włączony, obroty ustalone na 98% siły ciągu, czyli prawie maksymalne, pilot wyskoczył, a samolot leciał sobie z kursem 282° z naborem wysokości.

Właściwości aerodynamiczne takiego samolotu są takie, że nabiera on wysokość, wytraca prędkość, opuszcza nos, rozpędza się – i taką amplitudą doleciał do Belgii. Dwukrotnie był przechwytywany przez siły amerykańskie bazujące w Niemczech; pierwsza załoga, która go przechwyciła, było to już nad ranem, stwierdziła, że nie ma pilota w kabinie... (*wesołość na sali*) ...a samolot leci; ponieważ podejrzewano, że tej załodze coś się pokręciło w głowie, wysłano drugą, no, ale jak druga stwierdziła, że nie ma, to znaczy, że mówią prawdę... No i efekt był taki, że samolot spadł na zachód od Brukseli, w Mons, i akurat tak nieszczęśliwie, że spowodował śmierć chyba belgijskiej rodziny, nie pamiętam, ile osób zginęło, trzy czy cztery. Ale samolot nie został zestrzelony, tylko normalnie skończyło się paliwo, wskutek tego zakończył lot. A więc takie przypadki w historii lotnictwa były.

(*Poruszenie na sali*)

Drugi taki, że tak powiem...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

No cudów nie ma, ale nie o to chodzi. Francuski Mirage też wystartował z lotniskowca i przeleciał 2 tysiące km, też go nie zestrzelono, też pilot się katapultował. Bo, jak mówię, jeśli jest włączony autopilot, a dźwignia pracy silnikiem jest ustawiona na odpowiedni, że tak powiem, reżim, który zapewnia ciąg i siłę nośną, to samolot będzie leciał przy włączonym autopilocie.

Wszystkie decyzje dotyczące zestrzeliwania samolotów są decyzjami bardzo trudnymi, bo po pierwsze, podejmowane są przy fragmentarycznej informacji, przy deficycie czasu...

*(Wypowiedź poza mikrofonem)*

Jeśli można, to do tego...

### **Przewodniczący Wiesław Pietrzak:**

Tak jest, Panie Generale, myślę, że to bardzo interesujące, zresztą moglibyśmy tutaj długo siedzieć i opowiadać o takich zdarzeniach, o takich ciekawostkach, ale nasz czas się również kończy.

Serdecznie dziękuję stronie rządowej, Ministerstwu Obrony Narodowej, Biuru Bezpieczeństwa Narodowego, Straży Granicznej, za wzięcie udziału w posiedzeniu naszej komisji.

Zamykam posiedzenie komisji.

Jeżeli państwo senatorowie pozwolą, ponieważ jest okazja, bo jesteśmy wszyscy, to może zostaniemy jeszcze dwie minuty i pomówimy o sprawach organizacyjnych. Dobrze?

*(Pełnomocnik Ministra Obrony Narodowej do spraw Budowy i Wdrażania ASOC Henryk Pietrzak: Dziękuję bardzo w imieniu strony rządowej i MON.)*

Dziękujemy.

*(Koniec posiedzenia o godzinie 13 minut 20)*

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Maria Domańska

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851