



SENAT RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Zapis stenograficzny
(1272)

104. posiedzenie
Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury
w dniach 20 i 21 kwietnia 2004 r.

V kadencja

Porządek obrad:

1. Rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.
2. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Międzynarodowej Konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej Eurocontrol, sporządzonej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmienionej Protokołem Dodatkowym z dnia 6 lipca 1970 r., zmienionej Protokołem z dnia 21 listopada 1978 r., w całości zmienionej Protokołem z dnia 12 lutego 1981 r.
3. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r. ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej Eurocontrol, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami.
4. Rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji Protokołu z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej Eurocontrol, ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.

(Początek posiedzenia o godzinie 15 minut 05)

(Posiedzeniu przewodniczy przewodniczący Jerzy Suchański)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Witam serdecznie na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury. Witam naszych gości w osobach prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, pana Krzysztofa Kapisy, i dyrektora Departamentu Prawno-Legislacyjnego, pani Wandy Dzieńkiewicz. Witam również gości z Ministerstwa Spraw Zagranicznych: dyrektora Departamentu Prawno-Traktatowego pana Remigiusza Henczela oraz panią Monikę Ekler. Witam kolegę Adama Niemczewskiego z Biura Legislacyjnego. Witam państwa bardzo serdecznie.

W porządku obrad mamy cztery punkty. Pierwszy to rozpatrzenie ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze, druk senacki 682.

Będę miał do Wysokiej Komisji prośbę o następujące procedowanie: abyśmy kolejne trzy punkty, czyli drugi, trzeci i czwarty, związane z rozpatrzeniem ustawy o ratyfikacji protokołu z dnia 8 października, z dnia 27 czerwca 1997 r., 21 listopada 1978 r. mogli rozpatrywać bez nieuchwalonego jeszcze przez Sejm... Po prostu bez podjęcia przez Sejm decyzji, która powinna być dzisiaj wieczorem podjęta.

Proponuję, byśmy omówili całą sytuację: to jest tylko kwestia ratyfikacji tego protokołu, jeżeli więc szanowna komisja będzie miała do tego uwagi, to są tutaj właśnie przedstawiciele z Ministerstwa Spraw Zagranicznych. Nie będziemy głosować – zagłosowalibyśmy dopiero jutro, w momencie, kiedy zostałaby podjęta przez Sejm ustawa, a jutro szybciotko, w trakcie jakiejś przerwy bądź przed rozpoczęciem posiedzenia, ustalimy sobie ten czas i skrzyknęlibyśmy się na spotkanie na tych pięć minut, aby ewentualnie uwagi, gdyby takowe były... A jeżeli nie, to tylko formalnie przegłosowalibyśmy te ratyfikacje.

Czy byłaby zgoda na takie procedowanie? Może inaczej: czy nie ma zgody na takie procedowanie? Nie ma uwag, w związku z czym rozumiem, że jest na to zgoda.

Przechodzimy do rozpatrzenia punktu pierwszego, dotyczącego ustawy o zmianie ustawy – Prawo lotnicze.

Proszę bardzo pana prezesa o zaprezentowanie tej ustawy.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Krzysztof Kapis:**

Zgłosiliśmy poprawki do ustawy – Prawo lotnicze, które w znacznej mierze zmierzają do dostosowania wymogów naszego prawa lotniczego do standardów unj-

nych. Przede wszystkim dotyczy to norm hałasu i dostosowania polskich przepisów prawa w tym zakresie do dyrektywy unijnej. Propozycja zapisu ustawowego, który się znalazł w naszym tekście, w całości odpowiada dyrektywie i sądzimy, że nie powinno być większych wątpliwości co do zasadności tej zmiany.

Proponujemy również wprowadzenie zmienionych zapisów dotyczących uprawiania sportów lotniczych, a dokładnie lotniarstwa. Chodzi o pewne wymogi dotyczące tej grupy sportowców i ludzi parających się tym sportem. To również z jednej strony odpowiada oczekiwaniom środowiska, a z drugiej strony przybliża nas do standardów międzynarodowych, w tym do standardów europejskich, bo regulacje zawarte w ustawie – Prawo lotnicze z 2002 r. były bardzo restrykcyjne. Chodzi jak gdyby o łatwiejsze uzyskiwanie uprawnień do wykonywania lotów na lotniach i paralotniach i o uproszczone procedury w zakresie wymaganych badań lekarskich.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dobrze, dziękuję, Panie Dyrektorze.
Biuro Legislacyjne, proszę.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Panie Przewodniczący! Szanowni Państwo!

Ja do tej ustawy mam tylko sześć uwag, z czego dwie mają charakter takich raczej wątpliwości.

Pierwsza moja uwaga odnosi się do art. 1 pkt 2, dotyczącego art. 71a ust. 6, w którym zawarto wyłączenie stosowania decyzji o ograniczeniu wykonywania operacji lotniczych. I tu jest cytata: „jeżeli zostały już wprowadzone ograniczenia w wyniku drobnych zmian technicznych niestwarzających istotnych kosztów dla użytkowników statków powietrznych”. Przepis ten wydaje mi się przede wszystkim troszeczkę niejasny. Moim zdaniem jest zbyt niedookreślony, aby mógł stanowić podstawę... Właśnie, i teraz pytanie: czego? Czy odmowy stosowania decyzji, czy odmowy podjęcia pewnych działań przez prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego? W ogóle niezrozumiała jest dla mnie konstrukcja tego przepisu i wydaje mi się, że w art. 7 dyrektywy, który również dotyczy takiego ograniczenia, jest mowa raczej o tym, że nie ma zastosowania art. 5, który mówi o regułach dokonywania ocen na podstawie dyrektywy. Nie ma zastosowania do drobnych zmian technicznych, do częściowych ograniczeń działalności. Ja niestety nie mam... Bo też ten tekst dyrektywy jest dla mnie niezrozumiały i nie byłem w stanie dojść do jakiegoś tekstu źródłowego, który by mi wyjaśnił szczegółowo treść normy, jaką miał nieść ten przepis.

Druga moja uwaga odnosi się do art. 71b ust. 1, w którym jest mowa o decyzjach nakładających ograniczenia lub zakazy wykonywania operacji lotniczych. I one mają być wydawane po przeprowadzeniu konsultacji z podmiotami, które mają lub mogą mieć interes faktyczny lub prawny. W tym przepisie jest mowa o wprowadzeniu ograniczeń lub zakazu wykonywania operacji lotniczych. Przepis ten w dalszej części mówi o tym, że w szczególności takimi podmiotami mają być zarządzający lotniskiem lub komitet

przewoźników. I wydaje mi się, że dochodzi tu do takiego pewnego... No nie wiem, dla mnie jest niejasne, że zarządzający lotniskiem ma być zainteresowany wprowadzaniem ograniczeń lub zakazów operacji lotniczych. Jak to? To jest przecież przeciwne jego interesowi ekonomicznemu, ponieważ ograniczy się liczbę jego lotów. Tak samo komitet przewoźników też nie jest zainteresowany ograniczeniem wykonywania operacji lotniczych. Ponadto w samej dyrektywie, w art. 2 lit. f, jest definicja zainteresowanej strony – dyrektywa każe to konsultować z zainteresowanymi stronami. Mówi się tam o osobach fizycznych lub prawnych, które są albo zostaną dotknięte środkami redukcji hałasu, albo które mają uzasadniony interes we wprowadzeniu tych środków. A więc te konsultacje, moim zdaniem, mają być przeprowadzane zarówno z tymi, którzy są zainteresowani wprowadzeniem tych środków przeciwdziałania hałasowi i ograniczających go, jak również tymi, którzy będą dotknięci działaniem tych środków.

Kolejna moja uwaga, już trzecia, dotyczy art. 71c ust. 2. Tam jest norma prawna, która nie ma charakteru ogólnego, a odnosi się wyłącznie do Portu Lotniczego Łódź-Lublinek. Ja tylko zaznaczam, że można takie normy stosować, ale naprawdę powinny mieć one charakter wyjątkowy. Wydaje się, że skoro dotyczy to portu lotniczego, który w dyrektywie nazywa się miejskim portem lotniczym, można by na użytek ustawy ewentualnie wprowadzić definicję takiego miejskiego portu lotniczego i określić w rozporządzeniu, który port lotniczy spełnia wymogi takiej definicji.

Kolejna uwaga odnosi się do art. 71e zawierającego upoważnienie do wydania rozporządzenia. Moim zdaniem brakuje tam wytycznych, jakimi ma się kierować minister w określaniu wykazu państw rozwijających się. Tam są podane wytyczne, które się odnoszą do pktu 1 zawartego w art. 71a, czyli do zakresu informacji wymaganych do wydawania decyzji: w tym wypadku minister wyda właściwe rozporządzenie, mając na względzie potrzeby ograniczenia lub zmniejszenia uciążliwości hałasu na lotnisku lub w jego otoczeniu i kierując się zasadą zrównoważonego podejścia. Wydaje mi się, że te wytyczne mają się nijak do wykazu państw rozwijających się, a powinno być przecież określone, jakimi kryteriami będzie się kierował minister przy określaniu tego wykazu: czy to mają być umowy międzynarodowe, czy jakieś inne, stosowane w innych państwach? Nie wiem, nie mam tutaj propozycji.

I kolejna moja uwaga odnosi się do art. 225b...

(Głos z sali: Jeszcze w kwestii operatora samolotu...)

A, jeszcze w tym przepisie... Tak rzeczywiście, wydaje mi się, że ma to również na celu określenie operatorów samolotów z tych krajów rozwijających się. W ustawie – Prawo lotnicze nie znalazłem wytłumaczenia, co to jest operator samolotu, jakim on jest podmiotem. Czy przypadkiem nie chodzi tutaj po prostu o przewoźnika lotniczego? Co może właśnie składałoby się... Bo chodzi o samoloty, przewoźników lotniczych z państw rozwijających się, o użytkowników. Ale ustawa nie posługuje się tym pojęciem „operator samolotu”.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Kolejna uwaga dotyczy art. 225b, który ma charakter przejściowy i reguluje stan od dnia wejścia w życie niniejszej nowelizacji prawa lotniczego, a nie od dnia wejścia w życie ustawy nowelizacyjnej. Jeżeli wstawimy ten przepis w taki sposób, jak jest tutaj zaproponowane, to będzie data, która... Tam jest mowa o tym, że przed dniem wejścia w życie niniejszej ustawy będzie obowiązywała ustawa matka, która weszła w życie w listopadzie 2002 r.

Poprawki zawarte w pkt 6 mają charakter porządkowy, jeżeli więc zostaną przyjęte jakieś poważniejsze poprawki, to możemy je zaproponować. Dziękuję bardzo.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo, Panie Mecenasiu.

Co w takim razie moglibyście państwo wnieść do tych naszych uwag?

Bardzo proszę.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Wanda Dzienkiewicz:**

Dzień dobry. Moje nazwisko Dzienkiewicz.

Ja może zacznę od końca, jeżeli państwo pozwolicie. Tak, bo to jest dla mnie w tej chwili łatwiejsze i od razu wyjaśnilibyśmy to, co niedawno omawialiśmy. To znaczy... Nie mówię o przepisie, o sprawach legislacyjnych, bo to sobie powiemy na końcu. Chodzi mi raczej o sprawy dotyczące wykazu państw rozwijających się, operatorów samolotów itd., o sprawę redakcji tego przepisu.

Otóż wykaz państw rozwijających się to wykaz państw, który pojawił się jako załącznik do jednej z dyrektyw. Są tam wymienieni również przewoźnicy lotniczy łącznie z numerami samolotów. Ten wykaz jest jak gdyby określany jako załącznik do dyrektywy. Dlatego to pojęcie zostało tutaj umieszczone jako dalszy wyraz tego i będzie stanowić załącznik do rozporządzenia. Nie chcieliśmy po prostu umieszczać tego wykazu aktualnego państw rozwijających się w ustawie, z uwagi na to, że jest on płynny i ciągle się zmienia.

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Ja wiem, tylko że w dalszym ciągu nie mamy tego kryterium, jakim ma się kierować minister. To jest konstytucyjny wymóg, że rozporządzenie musi mieć wytyczne...)

To kryterium... Dobrze, a gdybyśmy tylko nazwali ogólnie: „wykaz państw rozwijających się, samolotów tych państw i ich użytkowników, zgodnie z przepisami Unii Europejskiej”?

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Musiałbym się zastanowić.)

No, myślę, że to jest najbardziej elastyczne rozwiązanie i w zasadzie umożliwia nam działanie. Tak że to jest ta uwaga dotycząca wykazu państw. Teraz jeżeli chodzi o Łódź-Lublinek...

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: I jeszcze operator.)

To już powiedzieliśmy, że proponujemy „użytkownik” zamiast „operator”, bo określenie „operator” zostało trochę mechanicznie przeniesione z dyrektywy, a rzeczywiście używa się wyrazu „użytkownik”. Chcemy trzymać się jak najbardziej tekstu ustawy, więc podzielam pana pogląd, że „użytkownik” rzeczywiście będzie lepszym sformułowaniem.

Jeśli chodzi o Łódź-Lublinek to port ten został wpisany w nasz Traktat Akcesyjny. Z uwagi na to, że w jednym z końcowych przepisów traktatu, to znaczy w za-

łączniku drugim, w pkcie 8 lit. g w części „Polityka transportowa”, dokonano zmiany tej dyrektywy 2002/30 w sprawie ustanowienia zasad do wprowadzenia ograniczeń odnoszących się do poziomu hałasu w czterech portach, takich jak Belfast czy Londyn – wiadomo, o które chodzi. Dołączono do nich także Port Lotniczy Łódź-Lublinek. Nie znamy jak gdyby przyczyny, dla której wybrano akurat ten port, sami jesteśmy troszkę zaskoczeni. No, ale tak jest. Uznaliśmy więc, że zamiast krążyć wokół definicji miejskiego portu lotniczego, co sugeruje jakieś nie wiadomo... Są to nasze zobowiązania z Traktatu Akcesyjnego. Stąd tak troszkę niefortunnie jest tu ten port lotniczy Łódź-Lublinek.

Jeżeli teraz chodzi o następny punkt, to może poproszę o pomoc pana prezesa. Chodzi o to, dlaczego mówimy o konsultacjach z tymi podmiotami zainteresowanymi itd.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, tak.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Krzysztof Kapis:**

My z całą pewnością mamy na myśli zarówno zarządzających lotniskami, jak i przedsiębiorstwa lotnicze oraz linie lotnicze, ponieważ są to podmioty, które rzeczywiście mogą być dotknięte skutkami podjęcia takiej decyzji. Są to podmioty, które we właściwym czasie muszą być uprzedzone o konieczności podjęcia takiej decyzji. My nie rozumiemy konsultacji tak, jak to zostało tutaj określone, czyli jako proces, który ma się zakończyć konsensusem, zgodą na podjęcie bardzo konkretnej decyzji, która w sumie gdzieś na końcu będzie decyzją administracyjną. Ale doskonale rozumiemy, że nie możemy tych podmiotów stawiać w sytuacji, gdy decyzja będzie podjęta z bardzo małym wyprzedzeniem lub w ogóle bez wyprzedzenia, bez możliwości przygotowania się do niej. I to jest w zasadzie jak gdyby rozumienie tego postanowienia i tego zapisu. Tak że te konsultacje muszą być prowadzone.

Aha, jeszcze dodatkowa kwestia, troszkę techniczna. Linie lotnicze, które nie dysponują samolotami spełniającymi obecne wymogi, mają pewną możliwość zainstalowania na silnikach, stosunkowo niewielkim nakładem kosztów, urządzeń technicznych redukujących poziom hałasu. Czyli jest to jak gdyby troszeczkę powiązane z...

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Z ust. 6.)

Tak, z ust. 6.

Jak mówię, w tej chwili mamy konkretne przypadki...

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Przepraszam za pytanie: czy to powoduje... Czy można?)

Proszę.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Czy to powoduje, że jeżeli linie lotnicze zastosują te ograniczenia techniczne, to wtedy państwo nie wydajecie decyzji dla określonego lotniska? Bo teraz ten przepis brzmi tak, że ograniczenia, o których mowa w ust. 1, to znaczy decyzji o wprowadze-

niu ograniczeń lub zakazów operacji lotniczych nie wprowadza się, jeżeli zostały wprowadzone ograniczenia w wyniku drobnych spraw technicznych. Jeżeli więc pomijam to, że ograniczenia...

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Wanda Dzieńkiewicz:**

Przepraszam bardzo. Jeżeli chodzi o ten pierwszy argument, to po parogodzinnej dyskusji z udziałem UKIE i z pracownikami Biura Legislacyjnego Sejmu sami doszliśmy do wniosku, że praktycznie nie bardzo wiemy, co w tym zakresie uregulowano. Naprawdę, analizowaliśmy tekst angielski i w tej chwili doszliśmy do wniosku – być może najbliższe prawdy jest to, co był pan uprzejmy przed chwilą powiedzieć – że raczej chodzi o to, że przy dokonywaniu wyboru, jaki zastosować środek, nie żąda się jak gdyby tych informacji, o których mowa w załączniku. Dlatego myślę, że jeżeli pan pozwoli, to może zaproponujemy jakąś redakcję i przeniesiemy ten przepis do przepisu, w którym mówi się o tym, jakie informacje są oczekiwane i potrzebne do dokonania oceny i do podjęcia ostatecznej decyzji. W tym momencie nie stosuje się jak gdyby tych informacji ani tych żądań w stosunku do drobnych zmian technicznych czy ograniczeń wynikających z...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Tak. Doszliśmy do tego wniosku dopiero teraz, dosłownie dzisiaj, że może o to chodzi. Bo naprawdę jest to wyjątkowo skomplikowany przepis. Nie znamy genezy jego powstania, nie braliśmy udziału w tworzeniu tej dyrektywy. Teraz, kiedy już uczestniczymy w tworzeniu podobnych przepisów, czasami wiemy, skąd się biorą pewne tajemnicze sformułowania. Ale dawniej tego nie wiedzieliśmy i dlatego, jeżeli mamy gotowy przepis, nie bardzo wiemy, że tak powiem, co autor miał na myśli.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Krzysztof Kapis:**

Z całą pewnością, jeżeli można dodać, nie może to doprowadzić do sytuacji, że któryś z portów lotniczych zostanie jak gdyby wyjęty z tego wykazu.

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Wanda Dzieńkiewicz: Tak, żeby to nie było restrykcyjne.)

To na pewno nie jest naszą intencją. Jest nią natomiast umożliwienie... Jeżeli ktoś podejmie rozsądną inwestycję ograniczającą zakres emitowania hałasu przez samoloty należące do danego przedsiębiorstwa, to wtedy możemy w jakimś tam sensownym, rozsądnym okresie przejściowym po prostu dopuścić te samoloty do wykonywania operacji. Na pewno nie chodzi jednak o to, żeby ze względu na jakiś marginalny, notabene, przypadek zupełnie wyłączyć całe lotnisko spod funkcjonowania tej...

(Głos z sali: Czy jeszcze mógłbym...)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Proszę bardzo, Panie Mecenasiu.

**Główny Specjalista do spraw Legislacji
w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu
Adam Niemczewski:**

Chciałbym jeszcze wrócić do tego, o czym pan prezes mówił, do art. 71b. Bo chodzi mi o to, że tam – zwracam na to uwagę – jest pewien błąd, który, jak mi się wydaje... Mówimy bowiem o podmiotach, które mogą mieć interes faktyczny lub prawny we wprowadzeniu ograniczeń czy zakazów, w szczególności o zarządzających lotniskiem. Chodzi mi o to, że zarządzający lotniskiem nie jest zainteresowany wprowadzeniem ograniczeń. Wobec tego nie prowadzimy z nim konsultacji. On jest dotknięty tymi ograniczeniami, prawda, bo on nie jest zainteresowany...

(Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego Wanda Dzieńkiewicz: Sam może być.)

(Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis: W takim zakresie jest dotknięty. To znaczy...)

To znaczy on jest dotknięty, ale nie jest zainteresowany wprowadzeniem ograniczeń, bo mówimy tu przecież o zainteresowanych ich wprowadzeniem.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Wanda Dzieńkiewicz:**

Powiemy tak: jest pewna gradacja tych ograniczeń, ta zasada zrównoważonego podejścia zakłada dokonywanie ocen. Są to środki od najłagodniejszych do najostrzejszych, czyli zakazu wlotu. I w tym momencie w związku z negocjacjami z zarządzającym dany podmiot może być zainteresowany uzgodnieniem pewnego określonego środka represji z obawy przed zastosowaniem środka najmocniejszego. Dlatego on też jest wtedy zainteresowany, bo może być ograniczony, dlatego powie na przykład: dobrze, to nie zamykajcie mi portu, a ja nie będę latał w ciągu dnia, tylko będę latał nocą. Albo odwrotnie. A więc w tym sensie jest zainteresowany, dlatego że jest ta gradacja środków represyjnych, które prezes może wprowadzić.

(Główny Specjalista do spraw Legislacji w Biurze Legislacyjnym w Kancelarii Senatu Adam Niemczewski: Tak naprawdę to on w ogóle nie jest zainteresowany, bo on najchętniej to by hałasował i latał, ile wlezie, że tak powiem kolokwialnie.)

W ogóle to nie, ale jak gdyby jest rozsądną osobą i partnerem w ustalaniu zakresu tych represji.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Krzysztof Kapis:**

Poza tym, tak już na marginesie, to z tym będzie zawsze kłopot. Bo nawet region... Najbardziej zainteresowani mogą być ci, którzy posiadają domy czy mieszkania w pobliżu lotniska. I to jest autentycznie zrozumiałe. Natomiast jeżeli spojrzymy na przykład na władze miasta, to już sprawa przestaje być tak jednoznaczna, ponieważ każde lotnisko, szczególnie duże, generuje bardzo dużą liczbę miejsc pracy. I nigdy nie będzie łatwo powiedzieć na przykład: „Zamknę lotnisko” lub „Ograniczę o połowę jego funkcjonowanie”, bo to zawsze będzie miało skutki ekonomiczne i przełożenie na inne sfery. Czyli z tego punktu widzenia... Nawet jeżeli my w tej propozycji mówimy,

że ma się to odbyć w uzgodnieniu z wojewodą, to musimy pamiętać, że w danym regionie geograficznym może dojść do rozbieżności ocen pomiędzy prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego a na przykład wojewodą. To nie jest jednoznaczne.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Dopuszczałem do tej dyskusji specjalnie, żeby Biuro Legislacyjne i Urząd Lotnictwa Cywilnego mogły wyjaśnić te uwagi, które zostały przez biuro podniesione.

A teraz, zanim przejdziemy do głosowania nad tymi poprawkami, chciałbym zapytać, czy ktoś z państwa senatorów miałby pytania?

Bardzo proszę, pan senator Józef Sztorc.

Senator Józef Sztorc:

Ja pracuję w odpowiedniej komisji i słucham odpowiednich ludzi, dlatego zaniepokoiły mnie pani słowa, że nie wiemy, o co chodzi w ustawie. No, społeczeństwo ma zatem rację, że tworzymy kiepskie prawo. Przychodzicie państwo z czymś, do czego sami nie jesteście przekonani. A gdy czyta tę ustawę... Ten projekt zmian to potwierdza. W poprawce czwartej, do art. 95, piszecie, że trzeba mieć piętnaście lat, posiadać co najmniej podstawowe wykształcenie, a przecież podstawowe wykształcenie w Polsce jest póki co obowiązujące. Jest to prawo, obowiązek, który każdy obywatel musi mieć i to jest tak, jakbyście państwo pisali, że w dzień ma być jasno, a w nocy ciemno.

Panie Przewodniczący, postawię wniosek o odrzucenie tego projektu. Niech państwo to dopracują, mamy jeszcze posiedzenie komisji – pewnie będzie ono jutro czy pojutrze. Ja chciałbym od pani usłyszeć, że od początku do końca jest pani przekonana o słuszności tego, co tu napisano. Nie dopuszczam takich argumentów ze strony przedstawicieli rządu, że nie wiedzą, o co chodzi. Będę więc przeciwny. Dopóki mnie nie przekonacie państwo o słuszności tego projektu, postawię wniosek o jego odrzucenie i będę go twardo motywował. Dziękuję.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękujemy.

Atmosfera zrobiła się dość groźna. Przed świętami, przed wejściem do Unii Europejskiej...

Senator Józef Sztorc:

Nie, no, Panie Senatorze, Panie Przewodniczący, ja przejechałem 350 km z Tarnowa po to, żeby pracować nad ustawą, a tymczasem dowiaduję się, że przedstawiciele rządu są nie przekonani do tego, co jest tu napisane.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Którędy pan jeździ, skoro z Kielc jest 180 km, a z Tarnowa do Kielc 120 km? No to wychodzi 300km, nie 350 km, proszę nie dodawać...

(Senator Józef Sztorc: Na szczęście jeżdżę pociągiem.)

Dobrze. Żartuję.

Proszę bardzo, czy są jeszcze pytania, uwagi? Czy Wysoka Komisja, Państwo Senatorowie, mają pytania, uwagi?

Proszę bardzo.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Legislacyjnego
w Urzędzie Lotnictwa Cywilnego
Wanda Dzieńkiewicz:**

Ja w sprawie wyjaśnienia...

Panie Senatorze, ja powiedziałam, że nie jest to dla nas czytelne z dyrektywy, nie z ustawy, którą napisaliśmy...

(Senator Józef Sztorc: Tak pani powiedziała. To trzeba dyrektywę przetłumaczyć i przyjąć tu z konkretnym tłumaczeniem.)

Dyrektywa jest przetłumaczona, mogę ją udostępnić. Tak że to nie o to chodzi. Chcieliśmy jak najlepiej, jak najwierniej zrealizować zagraniczną...

Senator Józef Sztorc:

Proszę pani, później będą pisać w gazecie, że uchwaliliśmy buba, do którego sami nie jesteśmy przekonani.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

A ja nie chciałbym, żeby o mnie tak pisali.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Tak jest, Panie Senatorze. Nie dopuścimy do tego w żadnym wypadku, ma pan rację i dziękuję za to, że stoi mocno pan na straży...

(Sygnał telefonu komórkowego)

Proszę zadzwonić za pół godziny.

Proszę bardzo, Panie Prezesie.

**Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego
Krzysztof Kapis:**

Dziękuję, Panie Przewodniczący.

Ja troszkę zrozumiałem to tak, że ta uwaga najbardziej krytyczna dotyczyła pewnej części nowelizowanej ustawy mówiącej o uprawianiu sportu lotniarskiego i warunków, które są z tym związane. Tak że ta uwaga jak gdyby nie odnosiła się do przebiegu dotychczasowej dyskusji.

Jeżeli chodzi o cały ten blok zagadnień związanych z warunkami, ze świadectwami kwalifikacji i wymaganiami dotyczącymi uprawiania sportu lotniarskiego, to ta modyfikacja akurat została dokonana i zaproponowana przy pełnej współpracy środowisk uprawiających ten sport. Było to konsultowane zarówno z aeroklubem, jak i z organizacjami, które reprezentują interesy tej grupy sportowców. W mojej ocenie – jestem tego całkowicie pewny, bo jeszcze dwa dni temu w Sejmie miałem rozmowy

z tymi środowiskami – nie ma żadnych sprzeczności w sformułowaniach zaproponowanych w tej chwili do nowelizacji ustawy. Nie sędzę – byłbym tym bardzo zaskoczony – że jakikolwiek punkt proponowany przez nas był podniesiony przez środowiska zewnętrzne w formie zarzutu. Jestem tego absolutnie pewny.

(*Senator Józef Sztorc: Jesteśmy w Polsce, Panie Prezesie. Na razie jesteśmy jeszcze suwerennym krajem...*)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Panie Senatorze, jest prośba o wyłączenie mikrofonu... Bo to niepotrzebnie się nagrywa. O, tak jest.

Panie Prezesie, już? Tak?

(*Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego Krzysztof Kapis: Dziękuję.*)

Skończył pan, tak? Przepraszam, że tak pytam. Dziękuję bardzo.

Ja mam propozycję, abyśmy ustosunkowali się, o ile oczywiście Wysoka Komisja uzna to za słuszne, do tych poprawek, to jest do poprawki piątej i szóstej, które chyba nie budzą żadnych kontrowersji. Chodzi o to, że według poprawki piątej ograniczenia obowiązują nie od dnia wejścia w życie ustawy, tylko od ustawy nowelizującej... Bo tak to jest tam pewna luka prawna i myślę, że tutaj nie ma uwag.

Jest więc propozycja, żeby zamiast „operator samolotu” napisać: „użytkownik”. Jest jeszcze kwestia tego – prosiłbym, żebyście państwo przygotowali się do tego – jak miałyby to wyglądać w zakresie państw rozwijających się. Czy nie należałoby tam czegoś zmienić? I prosiłbym, żeby to dopasować, uzgodnić to z naszym Biurem Legislacyjnym.

Jeżeli chodzi o poprawkę trzecią, to rozumiem, że jeżeli nie będzie uwag, Wysoka Komisja uzna, że w drodze wyjątku lepiej rzeczywiście zostawić to tak jak jest, czyli że dotyczy to tylko lotniska Łódź-Lublinek, niż pisać ogólnie. A przecież wiadomo, że tylko o to chodzi.

Jeżeli zaś chodzi o art. 1, a w szczególności pkt 2, to ja też tego nie rozumiem. Podzielałam w pełni to, co powiedział pan senator Sztorc, że jeżeli my, jako komisja wiodąca, tego nie rozumiemy i nie zrozumiemy, to ciężko będzie nam wyjść z tym na posiedzeniu Senatu. Bo za chwilę padnie pytanie, czy jesteśmy potrzebni. A więc tę uwagę pana senatora w pełni podzielałam.

W związku z tym miałbym prośbę, aby do posiedzenia Senatu, zatem praktycznie do jutra, można było to wyjaśnić, a my najwyżej wystąpimy z wnioskiem o wykreślenie tego punktu, prawda, i nie będzie w tym miejscu uwag. Najwyżej w Sejmie będą się nad tym kotłować, podczas gdy my wprowadzilibyśmy to w sposób właściwy. A więc taką poprawkę byśmy wtedy złożyli na posiedzeniu Senatu. Ktoś z nas mógłby tę poprawkę sporządzić, a pan senator Sztorc, jeśli wyraziłby zgodę, byłby sprawozdawcą komisji.

(*Wypowiedź poza mikrofonem*)

Właśnie, w sprawie lotniska nie popuści, najwyżej sam zgłosi wniosek...

(*Wypowiedzi w tle nagrania*)

Czy byłaby zgoda na takie procedowanie? Jeżeli tak, to ja przejmuję poprawkę piątą i szóstą – te dwie poprawki. Czwartą, dotyczącą użytkownika samolotu, czyli zapisania wyrazu „użytkownik samolotu” zamiast „operator samolotu”. Poprawka czwarta powinna też być na jutro w jakiś tam sposób dopasowana, uzgodniona między Biurem Legislacyjnym i państwem. Jeżeli chodzi o poprawki pierwszą i drugą, to wy-

rażnie prosiłbym o przygotowanie stosownej poprawki, bo jak nie, to po prostu złożymy wniosek o wykreślenie tych dwóch punktów.

Czy tak? Zgoda?

W takim razie przejmuję poprawki piątą i szóstą.

Kto jest za przyjęciem poprawki piątej, proszę o podniesienie ręki.

(Głos z sali: Jednomyślnie przyjęta.)

Kto jest za przyjęciem poprawki szóstej?

(Głos z sali: Jednomyślnie przyjęta.)

Dziękuję.

Kto jest za wprowadzeniem...

(Głos z sali: Dwie drobne poprawki.)

Dwie, obie razem, tak jest.

Kto jest za wprowadzeniem pojęcia „użytkownik samolotu” zamiast „operator samolotu”? Proszę o podniesienie ręki. (6)

Dziękuję bardzo.

Sprawozdawcą komisji będzie pan senator Józef Sztorc.

Serdecznie dziękuję, Panie Prezesie, dziękuję również pani dyrektor.

Przechodzimy w takim razie do punktu następnego, związanego z rozpatrzeniem ustawy o ratyfikacji międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Bardzo proszę, Panie Dyrektorze.

(Głos z sali: To ja w tym czasie zadzwonię po legislatora.)

Dobrze.

MSZ, tak? Tak jest.

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Proszę powiedzieć, czego ta konwencja dotyczy.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

W sposób ogólny, tak.

**Dyrektor Departamentu Prawno-Traktatowego
w Ministerstwie Spraw Zagranicznych
Remigiusz Henczel:**

Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący!

W tym punkcie obrad komisji przewidziane jest również rozpatrzenie projektu ustawy o ratyfikacji Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r., ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi Eurocontrol, a także rozpatrzenie ustawy o ratyfikacji protokołu z 1997 r. w tej sprawie oraz Protokołu z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi Eurocontrol.

Szanowny Panie Przewodniczący! Wysoka Komisjo! Sprawy te w porządku obrad dzisiejszego posiedzenia są zapisane jako odrębne punkty, lecz są ściśle ze sobą powiązane i stanowią taką triadę dokumentów: konwencję oraz dwa protokoły, których ratyfikacja za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie jest niezbędnym warunkiem przystąpienia Polski do Europejskiej Organizacji do spraw Bezpieczeństwa Żeglugi Powietrznej „Eurocontrol”.

Przystąpienie Polski do organizacji Eurocontrol, utworzonej w celu ujednoczenia procedur ruchu lotniczego w europejskiej górnej przestrzeni powietrznej, wiąże się oczywiście z przystąpieniem Polski do Unii Europejskiej i wynika z przepisów aktu dotyczącego warunków przystąpienia Rzeczypospolitej Polskiej oraz dostosowań w traktatach stanowiących podstawę Unii Europejskiej, czyli tak zwanego traktatu akcesyjnego.

Jako przedstawiciel MSZ, oczywiście za uprzednim pozwoleniem pana przewodniczącego, skoncentruję się na tych elementach problemu, które dotyczą bardziej Ministerstwa Spraw Zagranicznych, gdyż nie chcę wchodzić w tak szacownym gronie na grząski dla nas grunt pewnych bardziej technicznych zagadnień.

A zatem w proponowanym trybie wiązania się Rzeczypospolitej Polskiej tą konwencją oraz jej protokołami jest ratyfikacja za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Czyli na podstawie art. 89 ust. 1 pkt 3 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej, który to artykuł mówi, że ratyfikacja przez Rzeczpospolitą Polską wymaga zgody wyrażonej w ustawie, jeżeli umowa dotyczy między innymi członkostwa Rzeczypospolitej Polskiej w organizacji międzynarodowej. To jest uzasadnienie tego, dlaczego popieramy wniosek o tak zwaną dużą ratyfikację, a więc za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie.

Wybór takiego trybu wiązania się wyżej wymienionymi dokumentami spowodowany jest tym, iż ratyfikacja warunkuje członkostwo w tej organizacji. A wiąże się ono z możliwością realizowania niektórych zadań w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną przy pomocy organów międzynarodowych. Oznacza to przeniesienie niektórych uprawnień państwa wynikających ze zwierzchnictwa w przestrzeni powietrznej na organizację międzynarodową. A zatem w celu uzyskania pełnego członkostwa w organizacji Eurocontrol Polska zobowiązana jest złożyć dokumenty ratyfikacyjne do międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej oraz podpisać i złożyć dokumenty ratyfikacyjne protokołu ujednocniającego międzynarodową konwencję Eurocontrol oraz protokołu o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do tejże konwencji. Wobec tego chcę poinformować, że protokoły wskazane przeze mnie powyżej zostały podpisane przez sekretarza stanu w Ministerstwie Infrastruktury pana Andrzeja Piłata dnia 17 listopada 2003 r. w Brukseli. W końcowej fazie akty ratyfikacji konwencji i protokołów powinny być złożone na przechowanie w tym samym czasie rządowi Królestwa Belgii, jako depozytariuszowi wszystkich dokumentów.

Panie Przewodniczący, Panie i Panowie, omówienie skutków finansowych związanych z przystąpieniem Polski do organizacji Eurocontrol wolałbym pozostawić, zgodnie z podziałem kompetencji, panu prezesowi i przedstawicielowi Ministerstwa Infrastruktury.

Zmiany w wydatkach z budżetu państwa związane z członkostwem Polski w tej organizacji dotyczą przede wszystkim, zgodnie z dostępnymi nam informacjami, zasad pobierania opłat nawigacyjnych ściśle określonych przez tę organizację.

A zatem kończąc, prosiłbym w imieniu ministra spraw zagranicznych o akceptację zaproponowanego trybu wiązania się przez Polskę konwencją oraz protokołami, czyli dokonania ratyfikacji za uprzednią zgodą wyrażoną w ustawie. Dziękuję bardzo, Panie Przewodniczący.

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Dziękuję bardzo.

Ja miałbym jeszcze tylko jedną uwagę do szanownych członków komisji – to moje niedopatrzenie, za które przepraszam. Otóż musimy jeszcze przegłosować –

w związku z poprzednim punktem porządku obrad – kto jest za przyjęciem naszego stanowiska, stanowiska komisji, czyli przyjęciem uchwały wraz z poprawkami, bo nie zapytałem o to.

Kto w takim razie jest za?

Jednogłośnie za. Dziękuję bardzo.

Dziękuję również tutaj panu dyrektorowi za prezentację.

Czy byłyby może jakieś pytania dotyczące tej ratyfikacji? Ja rozumiem, że to jest w pewnym sensie materiał obszerny, nawet dla zajmujących się tym specjalistów. Dlatego trudno byłoby wyłapać tu coś takiego, co akurat by nas...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak jest. No, dałoby się, ale wtedy rząd musiałby chyba po kolei ustosunkować się akurat do naszej poprawki, którą byśmy ewentualnie tutaj zgłosili.

Jeżeli więc nie ma uwag, to rozumiem, że jutro w odpowiednim momencie się skrzyknjemy: o godzinie 11.00 mamy posiedzenie Senatu, o 10.00 jest posiedzenie klubu SLD...

(Głos z sali: O godzinie 9.45.)

Czy zdążymy za piętnaście dziesiąta albo za piętnaście jedenasta? To zależy, czy zdążymy... To co, za piętnaście dziesiąta byłoby dobrze? Tak, przed spotkaniem klubu. Czy moglibyśmy spotkać się jutro za piętnaście dziesiąta i wtedy ewentualnie wrócilibyśmy do tego punktu: czy trzeba by było dodać, dołożyć...

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Powinien to dzisiaj uchwalić, a jeżeli nie, to oczywiście nie będziemy się w tym momencie zbierać.

(Głos z sali: W której sali się zbieramy?)

(Głos z sali: Sala nr 176.)

Jutro w sali nr 176 o godzinie 9.45.

Serdecznie dziękuję wszystkim państwu.

Ogłaszam przerwę w posiedzeniu komisji.

(Przerwa w posiedzeniu w dniu 20 kwietnia o godzinie 15 minut 44)

(Wznowienie posiedzenia w dniu 21 kwietnia o godzinie 9 minut 48)

Przewodniczący Jerzy Suchański:

Witam na posiedzeniu Komisji Skarbu Państwa i Infrastruktury.

W nawiązaniu do wczorajszej części posiedzenia komisji, analizy punktów, które są przedmiotem rozpatrzenia przez Senat na najbliższym, dzisiejszym posiedzeniu, dotyczącym ratyfikacji Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej Eurocontrol, sporządzonej w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., zmienionej protokołem dodatkowym, jak również ratyfikacji Protokołu z dnia 27 czerwca 1997 r., ujednolicającego Międzynarodową konwencję o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej Eurocontrol, podpisaną w Brukseli dnia 13 grudnia 1960 r., z późniejszymi zmianami, jak również ratyfikacji Protokołu z dnia 8 października 2002 r. o przystąpieniu Wspólnoty Europejskiej do Międzynarodowej konwencji o współpracy w dziedzinie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej Eurocontrol, ujednoliconej przez Protokół z dnia 27 czerwca 1997 r.

Mam pytanie do Wysokiej Komisji: czy są uwagi? Nie ma.

(Wypowiedź poza mikrofonem)

Tak, Sejm to uchwalił, mam już druki.

Kto jest za przyjęciem tych uchwał, proszę o podniesienie ręki.

Jednomyślnie za. (6)

Dziękuję bardzo.

Na sprawozdawcę komisji w sprawie wszystkich tych trzech ustaw proponuję kolegę Józefa Sztorca. Dziękuję bardzo.

Chciałbym poinformować...

Tak? Proszę bardzo.

(Senator Józef Sztorc: Bo my wczoraj nie dopowiedzieliśmy... Jeszcze w sprawie prawa lotniczego.)

Jeżeli chodzi o wczorajszą sprawę, to wyjaśnimy to sobie za chwileczkę z Biurem Legislacyjnym...

(Wypowiedzi w tle nagrania)

(Głos z sali: Poprawka trzecia, czwarta, piąta, szósta – za. Czy mamy uzgodnione pierwszą i drugą?)

Pierwszą i drugą uzgodnimy zaraz po...

(Głos z sali: Można to zrobić zaraz po debacie plenarnej.)

(Głos z sali: Można znieść poprawkę. Tylko kto to zrobi?)

Kolega Józef Sztorc by to zgłosił, ale rozumiem, że ta sprawa między Biurem Legislacyjnym a ministerstwem nie została jeszcze wyjaśniona, tak?

(Wypowiedzi w tle nagrania)

Prosimy więc do nas, do komisji. Zaraz to wyjaśnimy.

Chciałbym poinformować, że na wczorajszym posiedzeniu komisja regulaminowa opowiedziała się za likwidacją naszej komisji. Mówię o tym, żeby była jasność. Jeżeli Wysoka Komisja uważa, że nie może się zgodzić z tym stanowiskiem, to proszę działać w tak zwanym terenie głębokim i nie popierać tego wniosku, oczywiście jeżeli jest taka wola członków komisji.

(Głos z sali: Ona jest, Panie Przewodniczący.)

Dziękuję bardzo.

Zamykam posiedzenie komisji.

(Koniec posiedzenia o godzinie 9 minut 51)

Kancelaria Senatu

Opracowanie: Anna Namysł

Publikacja: Biuro Prac Senackich, Dział Stenogramów

Druk: Biuro Administracyjne, Dział Wydawniczy

Nakład: 5 egz.

ISSN 1643-2851