



**Minister
Spraw Wewnętrznych i Administracji**

BMP-0724-926/07/RC

Biuro Prasowe Senatu
wpłynęło dn. 16.03.07
nr. 23.55 podpis. Marzur

Warszawa, dn. 15 marca 2007 r.

GABINET MARSZAŁKA SENATU

wpłynęło dn. 15.03.07
nr. 1809 podpis.

BPS

**Pan
Bogdan BORUSEWICZ
Marszałek Senatu
Rzeczypospolitej Polskiej**

Stanisław Koguta
Prez. Marszałek Senatu

Nawiązując do pisma z dnia 1 lutego 2007 r. (sygn. BPS/DSK-043-079/07) przekazującego oświadczenie Senatora RP Pana Stanisława Koguta złożone podczas 26. posiedzenia Senatu RP w dniu 25 stycznia 2007 r. w sprawie *lotnictwa służb porządku publicznego*, uprzejmie przedstawiam następujące informacje.

Odnosząc się do zarzutu Pana Senatora wobec służby „Lotnictwo Policji” sugerującego naruszanie zasad określonych w rozporządzeniu WE nr 1592/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 15 lipca 2002 r. należy stwierdzić, iż z uwagi na brzmienie art. 1 ust. 2 ww. rozporządzenia, zgodnie z którym nie ma ono zastosowania, gdy produkty, części, wyposażenie, osoby i instytucje wymienione w ust.1 tego rozporządzenia znajdują się w gestii służb militarnych, celnych, policyjnych lub podobnych, domniemane naruszenie standardów prawa europejskiego w dziedzinie bezpieczeństwa lotniczego określonego w przedmiotowym rozporządzeniu nie miało miejsca. Ponadto, zgodnie ze wskazaniem zdania drugiego ust. 2 cyt. rozporządzenia, Komendant Główny Policji dokłada wszelkich starań, aby wypełnić w jak najszerszym zakresie jego postanowienia oraz postanowienia zawarte w ustawie z dnia 23 lipca 2003 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2006 r. Nr 100, poz. 696 z późn. zm.), która przekazuje nadzór w zakresie bezpieczeństwa lotów w lotnictwie służb porządku publicznego Komisji Badania Wypadków Lotniczych Lotnictwa Państwowego (MON).

Dodatkowo pragnę podkreślić, iż o zachowaniu wysokich wymogów w zakresie bezpieczeństwa lotniczego świadczą następujące przesłanki i rygory, jakim poddawany jest personel i sprzęt lotniczy Lotnictwa Policji:

- personel lotniczy posiada potwierdzone, niezbędne do eksploatacji danego typu sprzętu lotniczego, szkolenie lotnicze lub techniczne zdobyte w cywilnych lub wojskowych ośrodkach szkolenia;
- personel latający posiada niezbędne uprawnienia do wykonywania lotów i prowadzenia łączności radiowej w polskiej przestrzeni powietrznej (świadczenia ogólne operatora radiotelegrafisty) oraz jest szkolony

w trybie ciągłym przez uprawnionych specjalistów Agencji Ruchu Lotniczego;

- system wewnętrznego szkolenia oraz nieograniczony dostęp do wydawnictwa „AIP Polska” zapewnia możliwość uaktualniania wiedzy na temat obowiązujących przepisów odnośnie korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej;
- wymagania stawiane pilotom w Lotnictwie Policji są wielokrotnie wyższe niż analogiczne dla pilotów zawodowych w lotnictwie ogólnym (specjalistyczne programy szkolenia);
- eksploatowane typy statków powietrznych dopuszczone są do użytku zarówno w lotnictwie cywilnym, jak i wojskowym;
- utrzymywany jest ścisły kontakt z krajowymi producentami sprzętu lotniczego poprzez zawarte wieloletnie umowy serwisowe, wszystkie poważne przeglądy i obsługi specjalne wykonywane są przez certyfikowane zakłady remontowe lub produkcyjne;
- Lotnictwo Policji zaopatrywane jest w niezbędną dokumentację techniczną i biuletyny przez producenta, ponadto korzysta z doświadczeń i wiedzy wojskowych ośrodków eksploatujących, remontowych i badawczych w stosunku do statków powietrznych typów, które nie są eksploatowane w krajowym lotnictwie cywilnym;
- na bieżąco wykonywane są zalecenia profilaktyczne producenta oraz KBWL LP dotyczące eksploatowanego sprzętu lotniczego;
- w eksploatacji stosowane są wyłącznie wyroby i materiały z odpowiednimi atestami bezpieczeństwa wg wymogów określonych przez producenta sprzętu lotniczego, certyfikowane organizacje remontowe oraz właściwe organy władz lotniczych.

Jednocześnie należy podkreślić, iż utworzenie lotnictwa służb porządku publicznego w roku 1996 oraz jego rozbudowa w latach 2000-2001 odbywały się w oparciu o inne, niż obowiązujące w chwili obecnej, rozwiązania prawne (ustawa Prawo lotnicze z dnia 31 maja 1962 r.), które pozwalały na funkcjonowanie lotnictwa służb porządku publicznego w oparciu o przepisy obowiązujące w lotnictwie cywilnym. Z chwilą wejścia w życie ustawy Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r., lotnictwo to stało się częścią składową lotnictwa państwowego i zostało wyłączone spod jurysdykcji ww. ustawy za wyjątkiem przepisów enumeratywnie wymienionych w art. 1 ust. 4. Pragnę zaznaczyć, że lotnictwo państwowe z przyczyn formalno-prawnych, a także w związku ze szczególną specyfiką zadań operacyjnych nie może podporządkować się wymogom stawianym lotnictwu cywilnemu, które certyfikowane jest według przepisów PART-145 i PART-147.

Uprzejmie informuję ponadto, iż ze względu na powyższe Prezes ULC – w piśmie skierowanym do Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji (sygn. ULC-LTT-109/2007 z dnia 11 stycznia 2007 r.) – wypowiedział z dniem 28 marca 2007 r. sprawowanie czynności nadzoru nad statkami powietrznymi i personelem lotniczym lotnictwa służb porządku publicznego.

Biorąc pod uwagę powyższe pragnę poinformować, iż jedyną możliwość uregulowania prawnego funkcjonowania lotnictwa służb porządku publicznego

w ramach lotnictwa państwowego jest przyjęcie stosownej ustawy o lotnictwie służb porządku publicznego.

Jednocześnie pragnę poinformować, że odbyły się również spotkania przedstawicieli MSWiA z Prezesem ULC, z udziałem także przedstawicieli lotnictwa służb porządku publicznego, w tym m.in. funkcjonariuszy Komendy Głównej Straży Granicznej i Komendy Głównej Policji, mające na celu wypracowanie formy porozumienia, które mogłoby w sposób tymczasowy – do chwili uchwalenia stosownej ustawy – regulować kwestie związane z nadzorem nad lotnictwem służb porządku publicznego.

2. wypracowanie porozumienia

MINISTER
SPRAW WEWNĘTRZNYCH I ADMINISTRACJI
z up. MARKUSZ JORSMACZ
Sekretarz Stanu