

Interpelacja nr 14331

do ministra infrastruktury

w sprawie bezpieczeństwa energetycznego Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, funkcjonowania infrastruktury krytycznej Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Warszawie oraz ryzyka powtórzenia kryzysu podobnego do zdarzeń z grudnia 2016r.

Zgłaszający: Jerzy Polaczek, Jarosław Krajewski, Piotr Król, Paulina Matysiak, Michał Połuboczek, Grzegorz Puda

Data wpływu: 19-12-2025

Szanowny Panie Ministrze,

w dniu 16 grudnia 2016 r. doszło do jednego z najpoważniejszych kryzysów w historii funkcjonowania systemu zarządzania ruchem lotniczym w Rzeczypospolitej Polskiej. W wyniku awarii zasilania w podstawowym Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym (CZRL) w Warszawie doszło do utraty zdolności operacyjnej systemów odpowiedzialnych za kontrolę ruchu lotniczego. Skutkiem tego było faktyczne zamknięcie polskiej przestrzeni powietrznej oraz Rejonu Informacji Powietrznej Warszawa, który swoim zakresem obejmuje Polską Przestrzeń Powietrzną oraz obszar powietrzny nad znaczną częścią Morza Bałtyckiego, masowe opóźnienia i odwołania lotów, sparaliżowanie ruchu lotniczego, straty finansowe dla przewoźników oraz poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa i obywateli (z doniesień prasowych, z grudnia 2016 roku, wynikało, że w tamtym czasie mogło dojść do działań o charakterze sabotażowym mających za zadanie destabilizację funkcjonowania państwa polskiego – pisano wręcz o możliwym zamachu stanu!).

Zdarzenie to ujawniło krytyczne słabości w obszarze zasilania gwarantowanego, redundancji energetycznej oraz procedur reagowania kryzysowego w PAŻP. Po awarii były formułowane zarzuty dotyczące niewłaściwego nadzoru nad infrastrukturą krytyczną, błędów organizacyjnych, kadrowych oraz niewystarczających testów systemów zasilania awaryjnego. Konsekwencją tego zdarzenia była utrata stanowiska przez ówczesne kierownictwo PAŻP, w tym przez prezesa agencji. Warto podkreślić, że w grudniu 2016 r. funkcję prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej pełniła pani Magdalena Jaworska-Maćkowiak, która obecnie ponownie zajmuje stanowisko prezesa PAŻP. Fakt ten w sposób szczególny nakazuje postawić pytania o odpowiedzialność, ciągłość nadzoru oraz rzeczywiste wyciągnięcie wniosków z kryzysu z 2016 r. Warto zauważyć, że po tym zdarzeniu nowy prezes PAŻP zlecił przeprowadzenie zewnętrznego audytu infrastruktury energetycznej CZRL przez specjalistów z branży energetycznej z Polskich Sieci Elektroenergetycznych. Na podstawie wyników z tego audytu, gdzie wykryto szereg rażących zaniedbań i nieprawidłowości w funkcjonowaniu energetyki w PAŻP, zmieniono całe kierownictwo zarządzające energetyką, a nowe kierownictwo energetyki przez 7 lat przeprowadziło szereg zmian, modernizacji i usprawniło funkcjonowanie energetyki w PAŻP. Zatrudnieni menagerowie z bogatym doświadczeniem w przemyśle i eksploatacji infrastruktury krytycznej przeprowadzili szereg znaczących usprawnień, pozyskali niezbędne do pracy i testów narzędzia, mierniki i urządzenia oraz samochody serwisowe ze specjalistycznym wyposażeniem. To skutkowało, że energetycy w PAŻP mogli własnymi siłami i środkami profesjonalnie

przeprowadzać testy i odbiory końcowe budowanej i modernizowanej infrastruktury energetycznej.

Pomimo upływu niemal dekady od tych wydarzeń obecnie docierają do nas, postów, niepokojące informacje wskazujące, że w PAŻP ponownie może dochodzić do działań zagrażających bezpieczeństwu infrastruktury krytycznej państwa. Według relacji pracowników w ostatnich latach doszło do zwolnienia przez prezesa Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej kluczowej, doświadczonej kadry odpowiedzialnej za energetykę i infrastrukturę krytyczną agencji. Na ich miejsce miały zostać powołane osoby nieposiadające wymaganych kompetencji i doświadczenia w zakresie eksploatacji instalacji niskiego napięcia, systemów UPS, agregatów prądotwórczych oraz systemów samoczynnego załączania rezerwy (SZR).

Szczególnie alarmujące są informacje dotyczące modernizacji układu zasilania podstawowego CZRL przy ul. Wieżowej 8 w Warszawie oraz jej odbiorów technicznych przeprowadzonych w połowie 2025 r. **Z relacji pracowników wynika, że pomimo formalnego odbioru zadania inwestycyjnego nie przeprowadzono pełnego zakresu wymaganych testów funkcjonalnych, w tym testów symulujących zanik dwóch niezależnych źródeł zasilania i automatyczne uruchomienie agregatów prądotwórczych. Oznacza to realne ryzyko, że w sytuacji kryzysowej system zasilania może nie zadziałać prawidłowo, co bezpośrednio zagraża ciągłości zarządzania ruchem lotniczym nad terytorium RP.**

Kolejnym sygnałem alarmowym jest przeprowadzana w drugiej połowie 2025 roku wymiana jednego z dwóch układu zasilania bezprzerwowego (UPS), tj. UPS ABC – postępowanie nr 031/MZP/2025/P/KBO „Dostawa UPS ABC i 6kVA“ z marca 2025 roku. Jest to część układu zasilania bezprzerwowego głównych systemów operacyjnych w CZRL w Warszawie, odpowiedzialnego m.in. za zasilanie systemu operacyjnego PEGASUS 21 – główny system zarządzania ruchem lotniczym w RP. W świetle powyższych informacji istnieje uzasadniona obawa, że to zadanie również zostało nieprofesjonalnie odebrane i przekazane do eksploatacji.

Tego rodzaju działania lub zaniechania należy rozpatrywać w kontekście przepisów o ochronie infrastruktury krytycznej, ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym, a także potencjalnej odpowiedzialności karnej funkcjonariuszy publicznych za niedopełnienie obowiązków służbowych, jeżeli swoim działaniem lub zaniechaniem narażają bezpieczeństwo powszechne.

Należy podkreślić, że ewentualne zamknięcie polskiej przestrzeni powietrznej w wyniku krytycznej awarii energetycznej CZRL – Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym miałoby obecnie skutki nieporównywalnie poważniejsze niż w 2016 r. Polska pełni kluczową rolę jako główny europejski hub logistyczny dla wsparcia Ukrainy, a transport lotniczy – zarówno cywilny, jak i realizowany we współpracy z podmiotami państwowymi, wojskowymi, w tym międzynarodowymi siłami NATO – stanowi jeden z filarów utrzymania ciągłości dostaw sprzętu, pomocy humanitarnej oraz elementów infrastruktury krytycznej. Paraliż ruchu lotniczego nad terytorium RP oznaczałby nie tylko straty finansowe linii lotniczych i destabilizację rynku przewozów cywilnych, lecz również realne zagrożenie dla zdolności państwa do wywiązywania się z międzynarodowych zobowiązań sojuszniczych.

W tym kontekście bezpieczeństwo energetyczne CZRL należy postrzegać również przez pryzmat współpracy cywilno-wojskowej w zakresie ochrony polskiego nieba. Utrata ciągłości działania

systemów zarządzania ruchem lotniczym w sytuacji podwyższonego napięcia międzynarodowego mogłaby istotnie ograniczyć zdolności reagowania państwa, koordynację działań z Siłami Zbrojnymi RP oraz bezpieczeństwo operacji lotniczych o charakterze wojskowym i sojuszniczym.

W związku z powyższym zachodzi pilna potrzeba uzyskania od Pana Ministra jednoznacznych, szczegółowych i udokumentowanych wyjaśnień od właściwych organów państwa, gdyż opisane działania i zaniechania noszą znamiona rażącego naruszenia zasad należytej staranności w zarządzaniu infrastrukturą krytyczną.

1. Jaki był zakres testów funkcjonalnych przeprowadzonej modernizacji układu zasilania podstawowego w Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Warszawie, w szczególności systemu samoczynnego załączania rezerwy (SZR), której odbiory miały miejsce w połowie 2025 roku?
2. Jakie testy funkcjonalne w rzeczywistości zostały przeprowadzone po tej modernizacji? Proszę o przedstawienie szczegółowego scenariusza testów wraz z wynikami popartymi dowodami z pomiarów parametrów elektrycznych i czasowych oraz dokumentacją potwierdzającą sprawdzenie projektowych parametrów układu SZR.
3. Jaki był zakres testów funkcjonalnych przeprowadzonej modernizacji układu zasilania bezprzerwowego UPS ABC w Centrum Zarządzania Ruchem Lotniczym w Warszawie, której odbiory miały miejsce w grudniu 2025 roku?
4. Jakie testy funkcjonalne w rzeczywistości zostały przeprowadzone po tej modernizacji? Proszę o przedstawienie szczegółowego scenariusza testów wraz z wynikami, popartymi dowodami z pomiarów parametrów elektrycznych i środowiskowych, trendów dla stanów statycznych oraz przebiegów oscyloskopowych dla stanów dynamicznych poszczególnych jednostek i pracy równoległej oraz dokumentacją potwierdzającą sprawdzenie wszystkich wymaganych funkcjonalności i parametrów systemu UPS.
5. Kto sprawował nadzór inwestorski, techniczny i merytoryczny nad realizacją przedmiotowego zadania oraz kto dopuścił instalację do odbioru pomimo – według relacji pracowników – nieprzeprowadzenia pełnych testów funkcjonalnych?
6. Jakie konsekwencje służbowe, dyscyplinarne lub prawne zostały lub zostaną wyciągnięte wobec osób, które swoim działaniem lub zaniechaniem mogły doprowadzić do powstania zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego?
7. Czy Minister Infrastruktury miał wiedzę o zwolnieniu przez panią prezes PAŻP kluczowej kadry zarządzającej energetyką PAŻP oraz o przekazaniu odpowiedzialności za infrastrukturę krytyczną osobom bez udokumentowanego doświadczenia w tym obszarze?

8. Czy w ocenie Ministra Infrastruktury aktualny sposób zarządzania energetyką PAŻP spełnia wymagania wynikające z przepisów o ochronie infrastruktury krytycznej państwa?
9. Czy po odbiorach modernizacji układu zasilania CZRL w 2025 r. przeprowadzono niezależny audyt techniczny, bezpieczeństwa energetycznego lub audyt zgodności z wymaganiami infrastruktury krytycznej? Jeżeli nie – dlaczego zaniechano takiego audytu?
10. Czy Ministerstwo Infrastruktury zamierza zlecić pilny, zewnętrzny audyt systemów zasilania podstawowego i awaryjnego CZRL obejmujący pełnoskalowe testy zaniku wszystkich źródeł zasilania?
11. Czy w PAŻP są realizowane obowiązki wynikające z ustawy o zarządzaniu kryzysowym, w szczególności w zakresie identyfikacji zagrożeń, planów ciągłości działania (BCP) oraz cyklicznych testów scenariuszy awaryjnych dla infrastruktury krytycznej?
12. Kto personalnie odpowiada w PAŻP za zapewnienie ciągłości działania infrastruktury krytycznej w obszarze energetyki i czy te osoby posiadają stosowne upoważnienia, certyfikaty i doświadczenie wymagane prawem?
13. Czy Ministerstwo Infrastruktury analizowało możliwość wystąpienia odpowiedzialności karnej z art. 231 Kodeksu karnego (niedopełnienie obowiązków przez funkcjonariusza publicznego) lub innych przepisów karnych w związku z dopuszczeniem do odbiorów infrastruktury krytycznej bez pełnych testów funkcjonalnych?
14. Czy do prokuratury, ABW lub Rządowego Centrum Bezpieczeństwa przekazano informacje o potencjalnym zagrożeniu dla infrastruktury krytycznej PAŻP wynikającym z opisanych działań kadrowych i technicznych?
15. Czy prawdą jest, że decyzje kadrowe w obszarze energetyki PAŻP były podejmowane z pominięciem standardowych procedur naboru i weryfikacji kompetencji, a jeżeli tak – kto ponosi za to odpowiedzialność?
16. Czy Minister Infrastruktury bierze pod uwagę możliwość czasowego wstrzymania eksploatacji zmodernizowanego układu zasilania CZRL do czasu przeprowadzenia pełnych, udokumentowanych testów funkcjonalnych pod nadzorem niezależnych ekspertów?
17. Jakie konkretne działania naprawcze i organizacyjne zostaną podjęte, aby zapobiec powtórzeniu się sytuacji analogicznej do kryzysu z grudnia 2016 r.?
18. Czy w świetle opisanych okoliczności Minister Infrastruktury uznaje, że obecne kierownictwo PAŻP daje rękojmię należytego wykonywania obowiązków w zakresie bezpieczeństwa infrastruktury krytycznej państwa?
19. Czy i kiedy Sejm RP otrzyma pełną, niezanonimizowaną informację o stanie bezpieczeństwa energetycznego CZRL oraz o ryzykach systemowych, jakie mogą

zagrozić ciągłości zarządzania ruchem lotniczym nad terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, wraz ze wskazaniem osób odpowiedzialnych za ewentualne nieprawidłowości?

20. Czy Minister Infrastruktury potwierdza, że dopuszczenie do eksploatacji infrastruktury krytycznej bez przeprowadzenia pełnych testów funkcjonalnych może stanowić bezpośrednie narażenie życia i zdrowia ludzi oraz bezpieczeństwa powszechnego?
21. Czy w przypadku potwierdzenia nieprawidłowości Minister Infrastruktury zobowiąże się do niezwłocznego skierowania zawiadomień do prokuratury w sprawie podejrzenia popełnienia przestępstw polegających na niedopełnieniu obowiązków służbowych i sprowadzeniu zagrożenia dla bezpieczeństwa ruchu lotniczego?
22. Czy Minister Infrastruktury rozważy zawieszenie lub odwołanie osób pełniących funkcje kierownicze w PAŻP, które podejmowały decyzje kadrowe i techniczne w obszarze energetyki, do czasu pełnego wyjaśnienia sprawy?
23. Czy w świetle powtarzalności zdarzeń oraz analogii do kryzysu z 2016 r. Minister Infrastruktury nie uznaje, że mamy do czynienia z trwałą niewydolnością systemu nadzoru właścicielskiego nad PAŻP?