

**PRZEKRACZANIE POWIETRZNEJ GRANICY PAŃSTWOWEJ PRZEZ
PAŃSTWOWE I CYWILNE UPRAWNIONE ORAZ NIEUPRAWNIONE STATKI
POWIETRZNE**

**CROSSING OF THE AIR STATE BORDER BY STATE AND CIVIL AUTHORISED
AND UNAUTHORISED AIRCRAFTS**

płk rez. mgr inż. Jacek KRAWCZYK¹

jkkrawczyk2@gmail.com

Streszczenie: Celem artykułu jest przedstawienie sytuacji przekraczania powietrznej granicy państwowej przez cywilne i państwowe uprawnione oraz nieuprawnione statki powietrzne. Przedstawione są również sposoby oddziaływania na statki powietrzne, co do których istnieje prawdopodobieństwo nieautoryzowanego przekroczenia granicy państwowej. Poza tym, opisane są procedury współpracy cywilnych i wojskowych służb operacyjnych podczas realizacji misji Air POLICING. Zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym przekroczenie powietrznej granicy w przestrzeni powietrznej przez cywilny statek powietrzny jest możliwe po spełnieniu konieczności dostosowania się do wymagań przestrzeni powietrznej w której statek powietrzny wykonuje operacje lotniczą. Natomiast wlot obcych państwowych statków powietrznych w przestrzeń powietrzną jest możliwy po udzieleniu specjalnego zezwolenia i musi być zrealizowany zgodnie z warunkami takiego zezwolenia. W artykule omówione są także działania podejmowane gdy statek powietrzny przekroczył granice powietrzną w sposób niezgodny z warunkami lub wykonuje operację lotniczą niezgodnie z zezwoleniem organów służb ruchu lotniczego i mogą być zastosowane w stosunku do niego procedury przyjęte przez krajowe i międzynarodowe organizacje cywilne i wojskowe.

Słowa kluczowe: państwowe statki powietrzne, granica państwa, FIR EPWW, Air POLICING, RENEGADE.

Abstract: The aim of the article is to present the situation of crossing the state air border by civil and state authorized and unauthorized aircrafts. There are also presented ways of influencing aircraft, for which there is a probability of unauthorized crossing of the state border. In addition, there are described the procedures cooperation civil and military operational services during the Air POLICING mission. In accordance with the Convention on International Civil Aviation, crossing of the airborne border into airspace by civil aircraft is possible once the need to adapt to the requirements of the airspace in which the aircraft performs air operations is met. However, the entry of foreign state aircraft into the airspace is possible after a special permit has been granted and must be carried out in accordance with the terms of such permission. The article also discusses the actions taken when the aircraft crossed the air borders in a manner inconsistent with the conditions or performs

¹ Absolwent Wyższej Oficerskiej Szkoły Lotniczej w Dęblinie i Politechniki Warszawskiej. Zainteresowania naukowe: Transport lotniczy, Bezzałogowe Statki Powietrzne (możliwości, innowacje, wyzwania i oczekiwania), Bezpieczeństwo w przestrzeni powietrznej, Zarządzanie ruchem lotniczym, Zagrożenia ze strony Rosji, Loty lotnictwa cywilnego i państwowego nad pełnym morzem.

an air operation contrary to the permission of the air traffic services units and procedures adopted by national and international civilian and military organizations may be applied to it.

Keywords: state aircrafts, state border, FIR EPWW, Air POLICING, RENEGADE.

Wstęp

Celem artykułu jest przedstawienie sytuacji przekraczania powietrznej granicy państwowej przez cywilne i państwowe uprawnione oraz nieuprawnione statki powietrzne.

Tak sformułowany cel implikuje potrzebę rozważenia kilku kwestii cząstkowych, określonych przez następujące problemy badawcze:

- jakie akty prawne regulują taką sytuację?
- jakie obowiązują procedury?
- jakie instytucje są odpowiedzialne za proces przekraczania powietrznych granic w przestrzeni powietrznej przez cywilne i państwowe statki powietrzne?
- jakie są główne różnice w regulacjach prawnych dotyczących przekroczeń powietrznej granicy przez cywilne i wojskowe statki powietrzne?
- w jaki sposób można oddziaływać na statki powietrzne, które przekroczyły granicę państwową w przestrzeni powietrznej w nieuprawniony sposób i wykonują operacje lotnicze niezgodnie z przepisami ruchu lotniczego?
- w jaki sposób służby operacyjne wykonują swoje działania podczas misji AIR POLICING?

Przekroczenie powietrznej granicy państwowej przez obcy państwowy statek powietrzny

Granica Rzeczypospolitej Polskiej, jest powierzchnia pionowa przechodząca przez linię graniczną, oddzielającą terytorium państwa polskiego od terytorium innych państw i od morza pełnego. Granica państwa dzieli również przestrzeń powietrzną, wody i wnętrze ziemi.

Przebieg granicy państwowej na lądzie oraz rozgraniczenia morskich wód wewnętrznych i morza terytorialnego z państwami sąsiednimi są określone w umowach międzynarodowych zawartych przez Rzeczypospolitą Polską. Granica państwowa na morzu przebiega w odległości 12 mil morskich od linii brzegowej, określonej w odrębnych przepisach.

Rzeczypospolita Polska wykonuje swoje zwierzchnictwo nad terytorium lądowym oraz wnętrzem ziemi znajdującymi się pod nim, morskimi wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym oraz dnem i wnętrzem ziemi znajdującymi się pod nimi, a także w przestrzeni powietrznej znajdującej się nad terytorium lądowym, morskim, wodami wewnętrznymi i morzem terytorialnym. Granicę państwową w przestrzeni powietrznej przekraczają cywilne i państwowe statki powietrzne. Zgodnie z Konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną 7 grudnia 1944 (Dz.U. z dnia 26 czerwca 1959 r.)² państwowymi statkami powietrznymi są statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej.

Natomiast zgodnie z Ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U 2002 Nr 130 poz. 1112) polskim państwowym statkiem powietrznym jest:

a) statek powietrzny używany przez Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (wojskowy statek powietrzny);

b) statek powietrzny używany przez jednostki organizacyjne Straży Granicznej, Policji i Państwowej Straży Pożarnej (statek powietrzny służb porządku publicznego).

Użytkownikiem statku powietrznego jest jego właściciel lub inna osoba wpisana jako użytkownik do rejestru statków powietrznych³.

Powyższe definicje wykluczają się nawzajem, ze względu na to, że konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym definiuje rodzaj statku powietrznego, ze względu na użytkownika i cel lotu, natomiast ustawa definiuje rodzaj statku powietrznego, ze względu na wpis do właściwego rejestru statków powietrznych⁴.

Zgodnie z konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym wlot obcych **państwowych** statków powietrznych w przestrzeń powietrzną jest możliwy po udzieleniu specjalnego zezwolenia i musi być zrealizowany zgodnie z warunkami takiego zezwolenia z uwzględnieniem bezpieczeństwa żeglugi powietrznej cywilnych statków powietrznych⁵.

Zgodnie z ustawą o ochronie granicy państwowej⁶ przekroczenie granicy państwowej i lot obcego **wojskowego** statku powietrznego w przestrzeni powietrznej RP może nastąpić na podstawie zezwolenia wydanego przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, udzielonego na wniosek zainteresowanego podmiotu.

² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym podpisaną 7 grudnia 1944 (Dz.U. z dnia 26 czerwca 1959 r.), http://www.ulc.gov.pl/_download/prawo/prawo_miedzynarodowe/konwencje/konwencja_1010.pdf

³ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Art 34 (Dz. U. z 2012 r., Poz. 933, z późn. Zm.)

⁴ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie..., op.cit.

⁵ Ibidem

⁶ Ustawa z dnia 12 grudnia 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U z 2009 r. Nr 12, poz. 67), <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU19900780461/U/D19900461Lj.pdf>

Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 5 stycznia 2005 r. w sprawie przekraczania granicy państwowej i lotów obcych wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej – z późniejszymi poprawkami (Dz.U. z 2015 r.. poz. 930 i 1336 oraz z 2016 poz. 904 i 1954) określa:

1. Tryb postępowania z wnioskiem o zezwolenie na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej RP;
2. Wzór wniosku o zezwolenie na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej RP;
3. Warunki wykonywania lotu przez obcy wojskowy statek powietrzny w przestrzeni powietrznej RP⁷.

Podstawą do wykonania operacji powietrznej przez państwowy statek powietrzny w przestrzeni powietrznej innego państwa jest złożenie Wniosku Dyplomatycznego z prośbą o wydanie pozwolenia na wykonanie operacji powietrznej w przestrzeni powietrznej państwa na trasie przelotu państwowego statku powietrznego lub państwa docelowego. Wniosek Dyplomatyczny wysyłany jest przez oficjalnych przedstawicieli państw w którym zarejestrowany jest statek powietrzny lub na korzyść którego wykonywana jest operacja lotnicza do właściwej komórki organizacyjnej za pomocą której wydana będzie zgoda na przekroczenie granicy państwowej w przestrzeni powietrznej.

Zezwolenie dyplomatyczne wydawane jest przez komórki organizacyjne wyznaczone do wydawania tego typu zezwoleń w imieniu państwa. Na przekroczenie granicy w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej zgodę wydaje Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych. Wnioskodawca otrzymuje zezwolenie lub odmowę zezwolenia w określonym terminie. W imieniu Rzeczypospolitej Polskiej Wnioskodawca otrzymuje zezwolenie lub odmowę na wlot w polską przestrzeń powietrzną na co najmniej 1 dzień roboczy przed określonym we wniosku terminie wlotu obcego wojskowego statku powietrznego.

Przekraczanie powietrznej granicy państwowej przez nieuprawnione statki powietrzne

⁷Rozporządzenie Ministra Obrony Narodowej z dnia 5 stycznia 2005 r. w sprawie przekraczania granicy państwowej i lotów obcych wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej – z późniejszymi poprawkami (Dz.U. z 2015 r.. poz. 930 i 1336 oraz z 2016 poz. 904 i 1954), <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/download.xsp/WDU20050110080/O/D20050080.pdf>

Zgodnie z konwencją o międzynarodowym lotnictwie cywilnym *Art. 3c. żaden państwowy statek powietrzny Umawiającego się Państwa nie może przelatywać nad terytorium innego Państwa ani lądować nad nim bez zezwolenia udzielonego w drodze specjalnego porozumienia lub w inny sposób albo niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia*⁸.

W przypadku braku powyższego zezwolenia, mogą mieć zastosowania zapisy ustawy z dnia 12 grudnia 1990 r. o ochronie granicy państwowej Art. 18b. 1. mówiące, że obcy cywilny i wojskowy statek powietrzny może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym (Polska Agencja Żeglugi Powietrznej PAŻP) do: opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu, lądowania na wskazanym lotnisku lub wykonywania innych poleceń mających na celu zaprzestanie naruszania przestrzeni powietrznej⁹.

W przypadku niezastosowania się do któregośkolwiek z wezwań, statek powietrzny może być przechwycony przez wojskowy statek powietrzny i poddany identyfikacji oraz próbie nawiązania łączności radiowej oraz kontaktu wzrokowego w celu naprowadzenia statku powietrznego na właściwy kierunek lub wysokość lub wymuszenia lądowania na wskazanym lotnisku. Jeżeli obcy wojskowy statek powietrzny nie dostosuje się do któregośkolwiek z wezwań i poleceń, wówczas może być ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi a jeżeli w dalszym ciągu nie będzie się stosował do poleceń załogi statku powietrznego przechwytyjącego, może zostać zniszczony. Przedmiotowa regulacja ma zastosowanie w stosunku do obcego cywilnego statku powietrznego, na którego pokładzie znajdują się wyłącznie osoby zamierzające użyć statku powietrznego jako środka ataku o charakterze terrorystycznym.

Należy założyć, że dowódca statku powietrznego musi mieć dostarczoną jednoznaczną decyzję dotyczącą użycia uzbrojenia, a osoba reprezentująca właściwy urząd w państwie musi posiadać pełne i jasne uprawnienia do wydania decyzji o zastosowaniu uzbrojenia w stosunku do wszystkich statków powietrznych, co do których zachodzą przesłanki, że mogą być użyte jako środki ataku terrorystycznego.

W ustawie o ochronie granicy państwowej znajduje się zapis mówiący, że państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym może przystąpić do czynności o których mowa w Art. 18b. 1. w stosunku do obcego cywilnego statku powietrznego, który przekroczył granicę

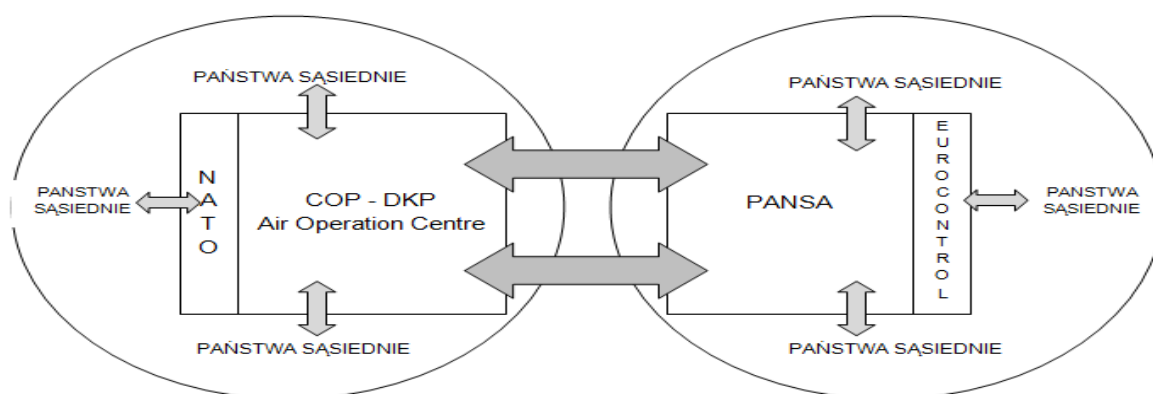
⁸ Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym..., op.cit.

⁹ Ustawa z dnia 12 grudnia 1990 r. o ochronie granicy państwowej ..., op.cit.

państwową¹⁰ niezgodnie z przepisami ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze lub umowami międzynarodowymi. Wobec powyższego, powstaje kwestia dotycząca możliwości oddziaływania na statek powietrzny, który wystartował z terytorium Polski i nie stosuje się do poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym.

KOORDYNACJA MISJI AIR POLICING

Misja Air POLICING jest szczególnym rodzajem działań w czasie pokoju i kryzysu, realizowana przez załogi samolotów sił dyżurnych Obrony Powietrznej NATO w celu zapewnienia nienaruszalności przestrzeni powietrznej NATO, ochrony ludności i sił zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielania pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie. Podczas jej realizacji współdziałają ze sobą służby operacyjne Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu Powietrznego (COP - DKP) oraz Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Osoby funkcyjne wymieniają pomiędzy sobą informacje lub upoważniają do współpracy podległy im personel. Wymiana informacji o realizacji misji Air POLICING odbywa się wyłącznie za pomocą dedykowanych do prowadzenia korespondencji łączy. W przypadku ich awarii korespondencja realizowana jest według wcześniej ustalonej procedury.



Rys. nr 1. Wymiana informacji pomiędzy służbami państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz organem dowodzenia obroną powietrzną.

Źródło: opracowanie własne.

¹⁰ Ibidem

System Zarządzania Ruchem Lotniczym Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Polish Air Navigation Services Agency - PANSAs) w zakresie realizacji misji Air POLICING ściśle współpracuje z Systemem Dowodzenia Obroną Powietrzną RP (COP-DKP) co przedstawiono na rys. nr 1. Służby operacyjne przekazują sobie informacje dotyczące niebezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej, sytuacji radiolokacyjnej, złożonych FPL (Flight Plan), bieżących zmianach operacyjnych, strukturach przestrzeni powietrznej oraz przepływie ruchu lotniczego.

PAŻP poprzez współpracę z Ośrodkami Zarządzania Ruchem Lotniczym państw sąsiednich otrzymuje informacje o statkach powietrznych, które mają nadany status RENEGADE (termin służący do określenia statku powietrznego, który może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza) lub co do których istnieje prawdopodobieństwo nadania takiego statusu, i wykonują lot w kierunku polskiej przestrzeni powietrznej. Informacja o ww. locie statku powietrznego dostarczana jest natychmiast do Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwa Komponentu Powietrznego, który po konsultacji z przedstawicielami NATINADS (NATO Integrated Air Defense System) dokonuje optymalnego wariantu realizacji misji Air POLICING.

Służby operacyjne PAŻP, w celu wypracowania optymalnego zarządzania bieżącą żeglugą powietrzną analizują aktualną sytuację w przestrzeni powietrznej, przepływ ruchu lotniczego oraz możliwości zapewnienia służb nawigacji lotniczej.

Posiadając informacje z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, służby operacyjne mają komfort optymalnego wyboru lotniska lądowania samolotu z nadanym statusem RENEGADE oraz miejsca jego przechwycenia przez przechwytyjące statki powietrzne. Bez względu na to, czy decyzja podejmowana jest w deficycie czasu lub w terminie umożliwiającym swobodne podjęcie odpowiednich decyzji, Służby Operacyjne COP - DKP - współpracują z właściwymi służbami państwa w zakresie reagowania kryzysowego oraz ze służbami operacyjnymi NATO.

Jeżeli cywilny statek powietrzny przekroczył powietrzną granicę państwową, albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej RP bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia i nie zastosował się do wezwań, o których mowa w art. 18 b ust. 1 Ustawy o ochronie granicy państwowej i może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza może on być uznany za statek powietrzny kategorii RENEGADE.

Kwalifikacji statku powietrznego do kategorii RENEGADE dokonuje Dyżurny Dowódcę Obrony Powietrznej (DDOP), stosownie do spełnienia przez obcy cywilny statek powietrzny poniższych kryteriów. Statek powietrzny o którym mowa powyżej może zostać zakwalifikowany do trzech następujących kategorii: Podejrzany RENEGADE, Prawdopodobny RENEGADE lub Potwierdzony RENEGADE po spełnieniu następujących kryteriów:

Kategorię „**Podejrzany RENEGADE**” nadaje się w przypadku wykrycia cywilnego statku powietrznego o nieokreślonych intencjach albo spełniającego dwa lub więcej z niżej wymienionych warunków:

- narusza reżimów FPL;
- odmawia wykonania lub nie reaguje na polecenia państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służb ruchu lotniczego lub organów dowodzenia obroną powietrzną;
- niespodziewanie zmienia parametry lotu;
- nastąpiła przerwa w korespondencji radiowej, szczególnie w połączeniu ze zmianą parametrów lotu;
- nastąpiła zmiana kodów transpondera radaru wtórnego lub nadmierne wykorzystywanie sygnału identyfikacji, bez uprzedniej zgody państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym;
- załoga używa niestandardowej frazeologii lub odnotowano inne niezgodne z procedurą zmiany w korespondencji radiowej;
- nastąpił wybór w Modzie 3/A kodu 7500 (uprowadzenie statku powietrznego), 7600 (utrata łączności) lub 7700 (sytuacja awaryjna);
- nastąpił przekaz radiowy nie dotyczący procedur lotniczych;
- nastąpiło przerywanie lub zaprzestanie emitowania sygnałów z transpondera radaru wtórnego;
- otrzymano zawiadomienie od innych organów władzy publicznej, państw sąsiednich lub organizacji międzynarodowych albo instytucji pozarządowych o zamiarach statku powietrznego;
- otrzymano nieokreśloną groźbę użycia przemocy za pośrednictwem strony trzeciej;
- otrzymano zawiadomienie o umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia, substancji lub innego materiału niebezpiecznego, które mogą zostać użyte do ataku o charakterze terrorystycznym.

- „**Prawdopodobny RENEGADE**” - w przypadku, gdy:
 - wykryto również inne statki powietrzne, które nie wykonują poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym;
 - cywilny statek powietrzny zakwalifikowany jako „Podejrzany RENEGADE” w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym lub Organu Dowodzenia Obroną Powietrzną;
 - cywilny statek powietrzny zakwalifikowany jako „Podejrzany RENEGADE” odmawia wykonania poleceń lub nie reaguje na polecenia i przekazywane znaki dowódcy statku przechwytyjącego.
- „**Potwierdzony RENEGADE**” - w przypadku, gdy spełnia on jednocześnie niżej wymienione kryteria:
 - przechwycony i rozpoznany cywilny statek powietrzny w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń dowódcy statku przechwytyjącego, państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz organów dowodzenia obroną powietrzną;
 - posiadane informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że cywilny statek powietrzny ma być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym.

Statki powietrzne pełniące dyżur **bojowy** w polskiej przestrzeni powietrznej w misji AIR POLICING wykonują operacje lotnicze w strefach **ALFA** (realnie) i **TANGO** (treningowo). Strefa ALFA jest o wymiarach 1 stopień długości geograficznej na 0,5 stopnia szerokości geograficznej, zwane strefami ALFA. O aktywowaniu i dezaktywowaniu stref ALFA decyduje St. DO COP-DKP lub St. Oficer COP-DKP w porozumieniu z SUP ATM. Strefa ALFA znajdująca się w przestrzeni kontrolowanej jest aktywna, gdy wszystkie statki powietrzne w ruchu kontrolowanym zostaną wyprowadzone poza jej granice poziome lub pionowe w celu podjęcia w tej strefie działań QRA(I) (Quick Reaction Alert Interceptor) na sygnał ALFA SCRAMBLE. Aktywne strefy ALFA są przestrzenią powietrzną niesklasyfikowaną.

Strefy TANGO są wykorzystywane w ramach misji Air POLICING. Są one zbudowane na bazie stref TSA¹¹ w niesklasyfikowanej¹² klasie przestrzeni powietrznej. TSA określone granicami poziomymi i pionowymi są do wyłącznego wykorzystania przez konkretnego użytkownika w określonym czasie i przedziale wysokości. Realizacja misji Air

¹¹ TSA - Temporary Segregated Area.

¹²TSA - niesklasyfikowana struktura przestrzeni powietrznej w której za bezpieczeństwo i dowodzenie działaniami odpowiedzialny jest organizator lub właściwe terytorialnie stanowisko dowodzenia Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, w tym organy naprowadzania i dowodzenia.

POLICING w TSA jest wykonywana na podstawie bieżącej koordynacji przestrzeni powietrznej w relacji służby COP - DKP i PAŻP.

Po zakwalifikowaniu statku powietrznego do kategorii RENEGADE, służby operacyjne z COP - DKP i PAŻP podejmują współpracę w celu zapewnienia bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej oraz na ziemi. Statek powietrzny ze statusem RENEGADE jest obserwowany i na bieżąco dokonywana jest analiza, dotycząca podjęcia właściwych decyzji w stosunku do przeciwdziałaniu zagrożeniu z powietrza. Informowane są wojskowe, pozamilitarne i cywilne służby o możliwości ich użycia oraz stanie bieżącego zagrożenia. Służby ruchu lotniczego oraz zarządzania przestrzenią powietrzną PANSA zabezpieczają przestrzeń powietrzną w taki sposób, aby optymalnie odizolować pozostały ruch lotniczy od statku powietrznego z kategorią RENEGADE na kierunku jego lotu oraz w przestrzeni powietrznej, gdzie prawdopodobnie może on wykonywać operacje lotnicze, w tym procedurę podejścia do lądowania. Informowane są również władze miast w których uruchamiana jest procedura przeciwdziałania zagrożeniom z powietrza.

Podsumowanie

Na podstawie Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, państwowy statek powietrzny przekraczający powietrzną granicę państwowej musi posiadać stosowne zezwolenie otrzymane od właściwych władz państwowych, na podstawie złożonego Wniosku Dyplomatycznego. Przedmiotowy dokument musi być złożony z odpowiednim wyprzedzeniem czasowym, w którym są podane niezbędne informacje dotyczące terminu przekroczenia granicy państwowej, typu statku powietrznego, lotnisk zapasowych i docelowych oraz przewożonego ładunku. Właściwe komórki organizacyjne w imieniu państwa wydają taką zgodę lub jej nie wydają w terminie pozwalającym organizatorowi operacji lotniczej na przygotowanie się do lotu, zmianę trasy lub złożenia nowego Wniosku Dyplomatycznego.

Jeżeli obcy statek powietrzny nie będzie wykonywał operacji powietrznej zgodnie z warunkami otrzymanego zezwolenia mogą być w stosunku do niego rozpoczęte procedury opisane w „Porozumieniu o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwem Komponentu Powietrznego w zakresie wykonywania misji AIR POLICING”.

W koordynację działań służb operacyjnych po nadaniu statkowi powietrznemu kategorii RENEGADE zaangażowane są służby wojskowe, układu pozamilitarnego oraz

cywilne. Ponadto, w proces koordynacji włączane są instytucje zagraniczne cywilne i wojskowe oraz służby operacyjne państw sąsiednich. Aby tego typu przedsięwzięcia, mogły być szybko i bezpiecznie koordynowane, koniecznym jest przeprowadzanie cyklicznych ćwiczeń i treningów, stosowanie odpowiednich procedur oraz analizowanie przypadków z wyciągnięciem wniosków z zaistniałych wcześniej tego typu zdarzeń.

Ponadto, w celu dążenia do minimalizacji przedsięwzięć związanych z misjami Air POLICING w celu zachowania właściwego poziomu bezpieczeństwa zarówno w powietrzu jak również na ziemi koniecznym jest, aby załogi lotnicze wykonywały operacje lotnicze zgodnie z warunkami otrzymanego zezwolenia oraz zgodnie ze złożonym FPL. Pozwoli to zapewnić płynną żeglugę powietrzną przez organa do tego wyznaczone oraz wojskowym organom na właściwe i bezpieczne podejmowanie decyzji.

LITERATURA

1. PANSA, AIP Polska - Aeronautical Information Publication – Poland, Warszawa 2018.
2. International Civil Aviation Convention signed on 7 December 1944. (OJ of 26 June 1959).
3. ICAO, Annex 2 Air Traffic Regulations, Tenth Edition, July 2005.
4. ICAO, Annex 11 Air Traffic Services. Eighth Edition, July 2004.
5. ICAO, Annex 12 Search and Rescue, Eighth Edition, July 2004.
6. ICAO, Annex 13 Aircraft Accident Investigation, Eleventh Edition, July 2016.
7. ICAO, Annex 15 Air Information Services, Fifteenth Edition, July 2016.
8. ICAO, ULC, DOC 9756, Manual of Aircraft Accident and Incident Investigation, Warsaw, 2015.
9. Eurocontrol, Airspace management - Single European SKY (SES) Regulation, Eurocontrol Final Report on European Commission's Mandate, Released Issue Edition 1.0, 30 December 2004.
10. Act of 3 July , 2002 Aviation Law (Journal of Laws of 2012, pos. 933, as amended.)
11. The act of 30 July 2011 amending the Aviation Law act and some other acts. Journal of Laws No 170 item 1015.
12. Ustawa o ochronie granicy państwowej z dnia 12 października 1990 (t.j. Dz. U. z 2017 poz.660);
13. Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. 2006.249.1829);
14. EUROCONTROL, Airspace management - Single European SKY (SES) Regulation, EUROCONTROL Final Report on European Commission's Mandate, Released Issue Edition 1.0, 30 December 2004.
15. EUROCONTROL, Concept of the Flexible Use of Airspace (FUA). December 2004.
16. Act of 3rd July 2002 – Aviation Law (OJ 2017.959) as amended.
17. ICAO, Zarządzanie Ruchem Lotniczym Doc. 4444. Załącznik do wytycznych Nr 8 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 26 sierpnia 2015 r.
18. Regulation of the Minister of Infrastructure dated November 25, 2008 on the structure of Polish airspace and detailed conditions and manner of using that space. (Journal of the Laws of 28 November 2008, item.1324 as amended).

19. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 8 marca 2004 r. w sprawie podziału i szczegółowych zasad korzystania z polskiej przestrzeni powietrznej oraz sposobów współdziałania państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym z cywilnymi i wojskowymi lotniskowymi organami służb ruchu lotniczego (Dz. U Nr 44, Poz. 413).
20. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie szczegółowych i technicznych przepisów ruchu lotniczego (Dz. U Nr 44, Poz. 414).
21. Ministra Infrastruktury z dnia 11 marca 2004 r. w sprawie zasad działania służb ruchu lotniczego (Dz. U Nr 44, Poz. 415).
22. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 11 czerwca 2010 r. w sprawie zakazów lub ograniczeń lotów na czas dłuższy niż 3 miesiące [Regulation of the Minister of Infrastructure of 11 June 2010 on the ban or restrictions concerning flights for the period longer than 3 months] (Dz. Nr 106, Poz. 678).
23. Porozumienie o współpracy operacyjnej pomiędzy Polską Agencją Żeglugi Powietrznej a Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwem Komponentu Powietrznego w zakresie wykonywania misji AIR POLICING.