

Bezpieczeństwo państwa przede wszystkim

#Strategia i polityka 22 listopada 2012

Wczoraj w Pałacu Kultury i Nauki w Warszawie odbyła się wystawa i konferencja: *Cło i granica bez granic 2012*. Organizatorami byli Agencja Lotnicza ALTAIR i Zarząd Targów Warszawskich.



Już po raz osiemnasty przedstawiciele Wojska Polskiego, Służby Celnej, Straży Granicznej, Policji i innych służb ochrony osób i mienia mieli okazję do wymiany doświadczeń oraz zapoznania się z ofertami sprzętu i usług, które mogą ułatwić i usprawnić ich pracę

Już po raz osiemnasty przedstawiciele Wojska Polskiego, Służby Celnej, Straży Granicznej, Policji i innych służb ochrony osób i mienia mieli okazję do wymiany doświadczeń oraz zapoznania się z ofertami sprzętu i usług, które mogą ułatwić i usprawnić ich pracę ([Informacja najważniejszym orężem bezpieczeństwa](#), 2011-11-11). Obecna podczas tegorocznej wystawy konferencja zdominowana była zdobytymi podczas organizacji i przebiegu EURO 2012. I nic dziwnego, bo jak podkreślali przedstawiciele służb, zdobyte podczas tej imprezy doświadczenia, oraz zmiany prawne i wykonane inwestycje już procentują ([Polskie lotniska gotowe na EURO 2012](#), 2012-03-27).

Konferencja *Bezpieczeństwo państwa przede wszystkim* składała się z trzech sesji. Pierwsza z nich nosiła długi i wielowątkowy tytuł: *Europa bez granic w świetle aktualnych zagrożeń politycznych, społecznych i ekonomicznych. Swobodny przepływ ludzi, kapitału i towarów czy wzmożona kontrola jako odpowiedź na zagrożenia w czasie kryzysu*.

Druga sesja miała tytuł *Nowoczesne rozwiązania wobec nowych wyzwań*, a ostatnia – *Obywatele wobec ich poczucia bezpieczeństwa*.

Konferencję otworzył gen. dyw. pil. dr Leszek Cwojdzński dyrektor Departamentu Polityki Zbrojeniowej MON, wykładem *Prawne aspekty wykorzystania statków bezzałogowych dla bezpieczeństwa i obronności państwa*. Generał zwrócił już na wstępie uwagę na zbyt wąskie określenie systemu bsl (UAV). Jego zdaniem system powinien obejmować nie tylko statek powietrzny, systemy techniczne i infrastrukturę

wykorzystywaną do jego użytkowania, ale również ludzi (pilotów-operatorów i inne osoby odpowiedzialne za realizację misji) oraz stosowane przez nich procedury operacyjne.

Szacuje się, że obecnie na świecie występuje już ponad 250 typów bezzałogowych statków powietrznych wielu klas – od miniaturowych aparatów wypuszczanych z ręki, przez taktyczne, zaprojektowane do operowania na małych i średnich wysokościach, do najbardziej zaawansowanych technologicznie konstrukcji, zdolnych do długotrwałego wykonywania lotów w stratosferze ([7500 amerykańskich bsl](#), 2012-11-05; [2 mld GBP na brytyjskie bezzałogowce](#), 2012-09-29). Systematyczny wzrost liczebny bezzałogowego sprzętu lotniczego i coraz powszechniejsze jego zastosowanie sprawia, że bsl stają się już zauważalnymi użytkownikami przestrzeni powietrznej. Według obecnych szacunków, w ciągu 15-20 lat loty bezzałogowców będą miały co najmniej kilkunastoprocentowy udział w ruchu lotniczym. Tym bardziej, że coraz częściej będą wykorzystywane do zadań cywilnych.

Rodzi to problem bezpiecznego współdzielenia w tym samym czasie przestrzeni powietrznej przez załogowe statki latające (samoloty załogowe, szybowce, paralotnie, balony i sterowce) i bsl.

Nad przepisami dotyczącymi różnych aspektów użytkowania bezzałogowych statków latających pracują obecnie nie tylko państwowe organy administracji lotnictwa cywilnego, ale także liczne organizacje międzynarodowe (ICAO, Eurocontrol, NATO, EDA). Za pomocą działań legislacyjnych próbuje się osiągnąć taki poziom bezpieczeństwa, który zapewni, że loty bsl w przestrzeniach ATS nie stworzą większego zagrożenia dla osób i mienia w powietrzu oraz na ziemi, niż powodowane przez załogowe statki powietrzne równoważnej klasy i kategorii. W pracach grup roboczych i zespołów zadaniowych utworzonych w ramach tych organizacji biorą udział przedstawiciele państw członkowskich, reprezentujący władze lotnictwa cywilnego i państwowego, instytucje zapewniające służby żeglugi powietrznej, przewoźników lotniczych, przemysł oraz ośrodki badawczo-rozwojowe. Od kilku miesięcy w większości komisji biorą udział również pracownicy Departamentu Polityki Zbrojeniowej ([Przyszłość bezzałogowców dla WP](#), 2012-04-05; [MON stawia na bezzałogowce](#), 2012-07-22).

Przepisy lotnicze są ujednolicane w skali globalnej na mocy *Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym*. Międzynarodowe normy i zalecone metody postępowania w tej dziedzinie (SARP) przyjmuje i aktualizuje Rada ICAO, ustalając je jako załączniki do wymienionej konwencji. Organizacja ta publikuje także liczne dokumenty normatywne, zawierające m.in. procedury służb żeglugi powietrznej. Zgodnie z art. 3 konwencji chicagowskiej, jej postanowienia stosuje się wyłącznie do lotnictwa cywilnego (załogowego), nie dotyczą one natomiast państwowych statków

powietrznych, tj. używanych w służbie wojskowej, celnej i policyjnej. Państwa-strony tej konwencji zobowiązały się jednak, że przy ustalaniu przepisów dotyczących swoich państwowych statków powietrznych, będą uwzględniały bezpieczeństwo żeglugi cywilnych statków powietrznych. W praktyce, międzynarodowe loty wojskowych statków powietrznych wykonywane są zgodnie z przepisami ICAO.

Nasze polskie prawo lotnicze zawiera dwa przepisy dotyczące bezpośrednio problematyki bezzałogowych statków powietrznych. Art. 126 zezwala na wykonywanie w polskiej przestrzeni powietrznej lotów bsl na podstawie złożonego planu lotu i pod warunkiem, że są one wyposażone w takie same urządzenia umożliwiające lot, nawigację i łączność jak załogowy statek powietrzny wykonujący lot z widocznością (VFR) lub według wskazań przyrządów (IFR) w określonej klasie przestrzeni powietrznej. Loty bezzałogowych statków powietrznych nieposiadających wymaganego wyposażenia mogą być wykonywane tylko w strefach wydzielanych z ogólnodostępnej dla lotnictwa przestrzeni powietrznej.

W ust. 5 tego artykułu zawarte jest upoważnienie dla ministra właściwego ds. transportu i Ministra Obrony Narodowej do określenia, w drodze rozporządzenia, szczegółowego sposobu i warunków wykonywania lotów przez bezzałogowe statki powietrzne w polskiej przestrzeni powietrznej oraz procedur współpracy operatorów tych statków z instytucjami zapewniającymi służby ruchu lotniczego, z uwzględnieniem zasad bezpiecznego korzystania z przestrzeni powietrznej.

Natomiast w art. 149 ustawodawca ustalił, zgodnie z wykładnią art. 8 Konwencji Chicagowskiej, że: wykonywanie lotów międzynarodowych przez obce, cywilne, bezzałogowe statki powietrzne wymaga zezwolenia udzielonego przez Prezesa Urzędu w porozumieniu z właściwymi organami wojskowymi. Ponieważ poza wymienionymi regulacjami nie ustanowiono dotychczas żadnych innych przepisów wykonawczych, praktycznie brakuje podstaw prawnych zezwalających na loty bezzałogowców w przestrzeniach służb ruchu lotniczego w rejonie informacji powietrznej FIR Warszawa. Zgodnie z zasadami użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej loty statków tej kategorii mogą być wykonywane wyłącznie wewnątrz struktur niesklasyfikowanych, zarządzanych przez AMC Polska, czyli w strefach niebezpiecznych (D) – nad poligonami artyleryjskimi, morskimi i lotniczymi lub w strefach czasowo wydzielonych (TSA), a więc na podobnych zasadach, jakie obowiązują w innych krajach europejskich.

Powyższe zapisy pojawiły się w ustawie Prawo lotnicze po nowelizacji z dnia 30 czerwca 2011 (Dz. U. Nr 170, poz. 1015), która weszła w życie 18 września 2011. Przed nowelizacją, prawo zabraniało wykonywania przez jakikolwiek statek powietrzny lotów bezzałogowych w kontrolowanej przestrzeni powietrznej bez uprzedniego zezwolenia Prezesa Urzędu.

Niestety choć nowe przepisy otwierają dostęp do polskiej przestrzeni powietrznej dla użytkowników białej to i tak nie można z nich skorzystać, ponieważ nie ma jeszcze koniecznego rozporządzenia określającego szczegółowy sposób i warunki wykonywania lotów przez bezzałogowe statki latające.

Tomasz Michalak dyrektor Departamentu Służby Celnej zwrócił natomiast uwagę na zdobyte dzięki organizacji przez Polskę EURO 2012 doświadczenia w organizacji ruchu granicznego na zewnętrznej granicy UE z Ukrainą.

Wspólne kontrole czterech służb celnych i granicznych w jednym miejscu po stronie polskiej granicy znacznie przyspieszyły odprawy celne. Jego zdaniem ta forma odpraw powinna stać się normą na polsko-ukraińskiej granicy. Potrzebne są zmiany w kodeksie granicznym Schengen i infrastrukturze danego przejścia. Niestety to nie zależy tylko od nas. Warto jednak choćby czasowo np. podczas świąt, kiedy jest wzmożony ruch, wrócić do praktyk z EURO 2012. Udało się wtedy zmniejszyć czas odprawy z kilku godzin do 30 minut.

Kolejnym pozytywnym doświadczeniem, było uruchomienie e-Booking BUS, systemu internetowej rezerwacji terminu odpraw autobusów. System ten można rozpowszechnić wśród organizatorów komunikacji i wycieczek. Zdaniem Tomasza Michalaka, rozwiązanie to można wykorzystać także do zarządzania oporami towarowymi. Podczas EURO 2012 w ten sposób odprawiane były transporty towarowe UFA w ramach systemu e-Booking TRUCK. Nic nie stoi na przeszkodzie, żeby odpowiednio z certyfikowane przedsiębiorstwa transportowe, były odprawiane w podobny sposób.

Kamery internetowe pokazujące obraz drogi dojazdowej do przejścia granicznego i wirtualny asystent przekraczania granicy, to również rozwiązanie, które pozwoli przygotować się do przekroczenia granicy i oszczędzi czas.

Innym rozwiązaniem, które poznaliśmy dzięki EURO 2012 to tablice świetlne na wszystkich pasach prowadzących do odprawy, mobilne budki kontrolerskie, zielony pas, zielony korytarz dla nie mających nic do oclenia. Okazuje się, że przy dobrej woli i nie wielkich w końcu środkach można sprawić, że odprawy graniczne na zewnętrznej granicy UE będą odpowiadały standardom europejskim.

Stefan Dziewulski ekspert ds. bezpieczeństwa w Spółce PL.2012 zwrócił uwagę na niezwykle ważny fakt, że organizacja i sam przebieg EURO 2012 nauczyły nas, że wszelkie działania trzeba uzgadniać ze wszystkimi służbami, które uczestniczą we wspólnym przedsięwzięciu. Co nie jest niestety łatwe, ze względu na chęć zachowania przez nie autonomii.

Powiązane wiadomości

Bezpieczeństwo państwa przede wszystkim (2012-11-22)
Informacja najważniejszym orężem bezpieczeństwa (2011-11-11)
Polskie lotniska gotowe na Euro 2012 (2012-03-27)
Przyszłość bezzałogowców dla WP (2012-04-05)
Taktyczne bsl – więcej szczegółów (2010-02-01)
Taktyczne bsl dla PKW-A po raz czwarty (2009-12-16)
Bsl dla MON wybrany (2010-02-01)
Seryjne FlyEye dostarczone (2010-12-11)
MON stawia na bezzałogowce (2012-07-22)
2 mld GBP na brytyjskie bezzałogowce (2012-09-29)
Kolejnych 40 mln GBP na Taranisa (2011-12-25)
Herti nad Afganistanem (2007-11-08)
Uzbrojony bezpilotowiec BAE Systems (2008-06-12)
Premiera Taranisa (2010-07-12)
Porozumienie w sprawie rozwoju bsl (2012-07-26)
7500 amerykańskich bsl (2012-11-05)
RQ-170 w rękach Iranu (2011-12-09)
RQ-170 ujawniony (2009-12-09)
Irańczycy zestrzelili RQ-170? (2011-12-05)
Iran buduje kopię RQ-170 (2012-04-22)
Zginął Osama bin Laden (2011-05-02)
Irańczycy zestrzelili RQ-170? (2011-12-05)
RQ-170 w rękach Iranu (2011-12-09)
Seria ataków bsl USA w Pakistanie (2012-06-05)
Amerykanie zabili 26 pakistańskich żołnierzy (2011-11-26)
