

Martyna Jedut

Zasoby obronne lotnictwa cywilnego

Obronność - Zeszyty Naukowe Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii
Obrony Narodowej nr 3, 80-92

2012

Artykuł został opracowany do udostępnienia w internecie przez Muzeum Historii Polski w ramach prac podejmowanych na rzecz zapewnienia otwartego, powszechnego i trwałego dostępu do polskiego dorobku naukowego i kulturalnego. Artykuł jest umieszczony w kolekcji cyfrowej bazhum.muzhp.pl, gromadzącej zawartość polskich czasopism humanistycznych i społecznych.

Tekst jest udostępniony do wykorzystania w ramach
dozwolonego użytku.

AUTOR

mgr Martyna Jedut

RECENZENT

prof. dr hab. Stanisław Zajas

ZASOBY OBRONNE LOTNICTWA CYWILNEGO

Wprowadzenie

Przełom XX i XXI wieku był okresem znacznych zmian w globalnym środowisku bezpieczeństwa, co wpłynęło również na zewnętrzne uwarunkowania bezpieczeństwa Polski. Przystąpienie do Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (NATO) i Unii Europejskiej niewątpliwie przyczyniło się do poprawy pozycji Polski na arenie międzynarodowej. W konsekwencji Polska nie jest obecnie zagrożona konfliktem zbrojnym o dużej skali, istnieje jednakże prawdopodobieństwo wybuchu konfliktu o charakterze lokalnym. Zasadne jest zatem utrzymywanie stałej gotowości obronnej państwa, również ze względu na konieczność dostosowania systemu obronnego państwa do wymagań sojuszniczych. W tym znaczeniu obronność traktować należy jako dziedzinę bezpieczeństwa narodowego, która stanowi sumę cywilnych i wojskowych działań zorientowanych na przeciwdziałanie zagrożeniom o charakterze militarnym i niemilitarnym. Służy temu System Obronny Państwa, na który składa się podsystem kierowania obronnością państwa oraz dwa podsystemy wykonawcze: militarny i niemilitarny.

Zasoby lotnictwa cywilnego mogą mieć znaczny wpływ na stan gotowości obronnej państwa, gdyż są w stanie wypełnić lukę w zasobach wojskowych. Stąd też następuje potrzeba identyfikacji tych elementów, które są zdolne do wykonywania zadania na rzecz obronności państwa. **Celem badań, których rezultaty przedstawione są w niniejszym artykule jest identyfikacja i charakterystyka zasobów obronnych lotnictwa cywilnego.**

Problem główny postawiono w formie pytania:

Jakie są zasoby obronne lotnictwa cywilnego?

Z głównego problemu badawczego sformułowano następujące problemy szczegółowe:

1. Jakie są zadania podsystemu niemilitarnego w systemie obronnym państwa?
2. Jakie są rola i zadania lotnictwa cywilnego w podsystemie niemilitarnym systemu obronnego państwa?
3. Jaki jest podział oraz charakterystyka poszczególnych zasobów lotnictwa cywilnego, które mogą zostać użyte na potrzeby obronne państwa?

Na podstawie badań wstępnych oraz określonych problemów szczegółowych sformułowano następujące hipotezy robocze:

1. Podsystem niemilitarny jest jednym z podsystemów wykonawczych systemu obronnego państwa. Do jego głównych zadań należy zarówno zapewnienie bezpiecznego funkcjonowania państwa, jak i zagwarantowanie zabezpieczenia zasobów materiałowych i ludzkich na potrzeby Sił Zbrojnych RP.

2. Lotnictwo cywilne umiejscowiono w dziale transport podsystemu niemilitarnego systemu obronnego państwa. Transport lotniczy wraz z infrastrukturą wykorzystywany jest w obszarze przedsięwzięć organizacyjno-gospodarczych, których zasadniczy cel stanowi podwyższanie gotowości obronnej państwa.

3. Zasoby obronne lotnictwa cywilnego pogrupować można w cztery zasadnicze kategorie, do których należy infrastruktura lotnictwa cywilnego, środki przewozu, organizacje i przedsiębiorstwa lotnicze oraz system zarządzania przestrzenią powietrzną.

Najbardziej przydatne pozycje literatury w zakresie funkcjonowania Systemu Obronnego Państwa to *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej* oraz informacje zawarte na stronie internetowej Urzędu Lotnictwa Cywilnego dotyczące zasobów obronnych lotnictwa cywilnego. Do podstawowych metod badawczych zaliczyć należy przede wszystkim analizę i syntezę dostępnej literatury, a ponadto porównanie, uogólnianie i wnioskowanie.

Zadania podsystemu niemilitarnego w Systemie Obronnym Państwa

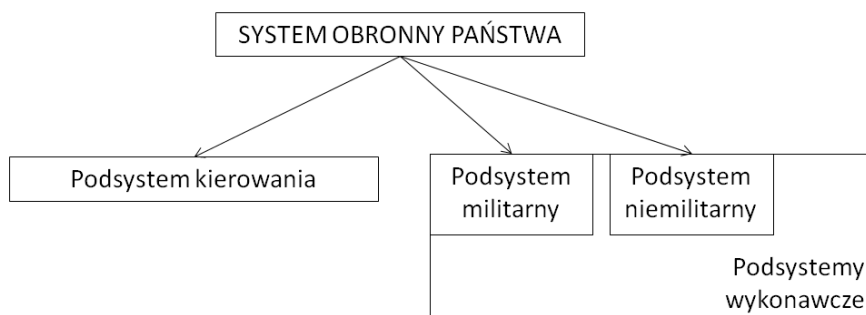
Bezpieczeństwo narodowe określane jest jako pewien stan uzyskany poprzez odpowiednio zorganizowaną obronę przed zagrożeniami wewnętrznymi oraz zewnętrznymi, który określa się stosunkiem potencjału obronnego do skali zagrożeń. Potencjał obronny jest z kolei sumą materialnych i moralnych możliwości państwa, które mogą zostać wykorzystane w okresie zagrożenia. Wynika stąd, iż potencjał obronny lub też zasoby obronne w postaci środków materialnych i niematerialnych mają zasadniczy wpływ na stopień bezpieczeństwa, a tym samym i obronności państwa, a wręcz go warunkują. Poprzez pojęcie obronności państwa rozumie się bowiem *jedną z podstawowych dziedzin działalności państwa, mającą na celu przeciwdziałanie wszelkiego rodzaju zagrożeniom*¹. Z tą definicją ściśle związany jest termin systemu obronnego państwa. W *Słowniku terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego* AON zamieszczono określenia systemu obronnego państwa, systemu obronnego RP oraz systemu obron-

¹ J. Pawłowski, *Słownik terminów z zakresu bezpieczeństwa narodowego*, AON, Warszawa 2002, s. 77.

ności państwa². Analiza tychże pojęć wskazuje, iż system bezpieczeństwa państwa (SOP) jest zbiorem elementów materialnych i niematerialnych, ściśle ze sobą powiązanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa wewnętrznego i zewnętrznego państwa. Należy przyjąć, iż lotnictwo cywilne jest jednym z instrumentów pozwalających osiągnąć powyższe cele.

Funkcjonowanie SOP scharakteryzowane zostało w *Strategii Obronności Rzeczypospolitej Polskiej*. Strategicznym celem Rzeczypospolitej Polskiej jest zapewnienie bezpieczeństwa i korzystnych warunków realizacji interesów narodowych. Na rzecz jego osiągnięcia niezbędna jest eliminacja wewnętrznych i zewnętrznych zagrożeń, szacowanie wyzwań, redukcja ryzyka oraz korzystanie z pojawiających się szans. W obszarze obronności natomiast najważniejszymi celami strategicznymi są: zagwarantowanie nienaruszalności granic RP, jej niepodległości, integralności oraz suwerenności, ochrona obywateli, zachowanie trwałości funkcjonowania administracji publicznej i innych jednostek ważnych z punktu widzenia bezpieczeństwa państwa.

System obronny państwa składa się z podsystemu kierowania obronnością państwa oraz dwóch podsystemów wykonawczych: militarnego i niemilitarnego.



Źródło: opracowanie własne na podstawie: M. Kulickowski (red.), *Administracja publiczna i przedsiębiorcy w obszarze pozamilitarnych przygotowań obronnych państwa, Wybrane zagadnienia teorii i praktyki*, AON, Warszawa 2011, s. 34.

Rys. 1. Struktura Systemu Obronnego Państwa

Podsystem kierowania obronnością państwa stanowi zasadniczy element podsystemu kierowania bezpieczeństwem. Składa się z organizacyjnie i informacyjnie powiązanych organów władzy i administracji publicznej, włączając w to obsługujące je urzędy i infrastrukturę. Tworzą go również kierownicy jednostek organizacyjnych wykonujących zadania na rzecz obronności i organy dowodzenia Sił Zbrojnych RP. Z uwagi na możliwość

² Ibidem.

użycia lotnictwa cywilnego na potrzeby obronne państwa, najistotniejszy jest tu Urząd Lotnictwa Cywilnego z Prezesem na czele nadzorowany przez ministra właściwego do spraw transportu. Przeznaczeniem podsystemu kierowania obronnością państwa jest zapewnienie warunków do sprawnego podejmowania decyzji, trwałej i ciągłej koordynacji działań przez organy władzy i administracji publicznej na wszystkich szczeblach oraz organy dowodzenia Sił Zbrojnych RP w czasie pokoju, kryzysu a ponad wszystko wojny. Zarówno trwałe, jak i doraźne struktury zarządzania kryzysowego (centra i zespoły) przeznaczone są do rozwijania składowych podsystemu kierowania obronnością państwa.

Kolejnym z podsystemów SOP jest podsystem militarny, a tworzą go Siły Zbrojne RP, których zasadniczym przeznaczeniem jest obrona i ochrona interesów państwa. Wykorzystuje się je do odstraszania, wymuszania oraz utrzymywania pokoju, a w razie konieczności również do prowadzenia walki zbrojnej. Siły Zbrojne przygotowane są w szczególności do pełnienia trzech rodzajów misji, wynikających z zagrożeń bezpieczeństwa sformułowanych w Strategii Bezpieczeństwa Narodowego RP. Jest to po pierwsze – przeciwstawianie się agresji i zagwarantowanie obrony państwa, po drugie – wsparcie bezpieczeństwa wewnętrznego i pomoc dla społeczeństwa, po trzecie – czynny udział w procesach stabilizacji sytuacji międzynarodowej, w operacjach reagowania kryzysowego a w szczególności w operacjach humanitarnych.

Każdy z trzech podsystemów SOP realizuje istotne funkcje, jednakże ze względu na możliwość użycia lotnictwa cywilnego na potrzeby obronne państwa, najistotniejszą rolę pełni podsystem niemilitarny, którego lotnictwo cywilne jest integralną częścią. Na pozamilitarne obronne struktury państwa składa się administracja rządowa, samorząd terytorialny i inne podmioty, a ponadto przedsiębiorcy zobligowani do wykonywania zadań na rzecz obronności państwa. Zadania podsystemu niemilitarnego skupione są na zapewnieniu bezpiecznego i sprawnego funkcjonowania państwa, wydzielaniu zasobów ludzkich i materiałowych na rzecz Sił Zbrojnych RP oraz innych jednostek organizacyjnych, pełnieniu obowiązków państwa-gospodarza, a także ochronie ludności. W zakresie zadań obronnych państwa szczególnie istotne znaczenie przypisuje się infrastrukturze transportowej pozwalającej na właściwy przepływ dóbr i usług, zwłaszcza w odniesieniu do zabezpieczenia logistycznego.

Kategorie zadań obronnych obejmują zadania obronne o charakterze przygotowawczym, zadania informacyjne, dyplomatyczne, zadania ochronne i gospodarczo-obronne³. Jedną z form realizacji zadań obronnych są porozumienia cywilno-wojskowe realizowane na różnych płaszczyznach.

³ *Strategia Obronności Rzeczypospolitej Polskiej, Strategia sektorowa do Strategii Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej*, Ministerstwo Obrony Narodowej, Warszawa 2009.

Rola i zadania lotnictwa cywilnego w podsystemie niemilitarnym Systemu Obronnego Państwa

Lotnictwo cywilne w podsystemie niemilitarnym może realizować lub wspierać realizację zadań gospodarczo-obronnych, ochronnych oraz informacyjnych. Zadania gospodarczo-obronne mają na celu zapewnienie podstaw materialnych do realizacji zadań obronnych. Zalicza się do nich utrzymanie mocy produkcyjnych i remontowych oraz przygotowanie do produkcji i świadczenia usług, oraz wykonywania zadań ujętych w Programie Mobilizacji Gospodarki (PMG). W kwestii lotnictwa cywilnego ma to odniesienie zwłaszcza do przedsiębiorstw zajmujących się produkcją części zamiennych do statków powietrznych oraz wykonujących remonty i prowadzących serwis. Zadania ochronne służyć mają z kolei zagwarantowaniu właściwego funkcjonowania państwa, którego istota w tym przypadku sprowadza się do zabezpieczenia osób, budynków, obiektów, dóbr kultury, transportu, bezpieczeństwa i porządku publicznego, ochrony przeciwpożarowej, ale dodatkowo również zapewnienia przestrzegania przepisów prawa w okresie trwania stanu wojennego. Należy pamiętać, iż w okresie pokoju zadania te wykonuje lotnictwo policji, wspierane niekiedy przez przedsiębiorstwa przystosowane do wykonywania podobnych zadań. Konieczne jest jednak posiadanie przez te przedsiębiorstwa certyfikatu usług lotniczych. Dodatkowo, lotnictwo cywilne realizować może zadania związane z zaopatrywaniem ludności w wodę, alarmowaniem, ratownictwem, ewakuacją oraz przewożeniem towarów i pasażerów. Kolejną grupę zadań stanowią zadania informacyjne, których zasadniczym celem jest ochrona i propagowanie polskich interesów, osłabienie informacyjne nieprzyjaciela, umacnianie determinacji obronnej, woli, wytrwałości i morale społeczeństwa. Tego typu zadania mogą być realizowane w szczególności poprzez statki powietrzne aeroklubów, zdolne do wykonywania chociażby zadań kolportażowych.

Przygotowanie obronne państwa w zakresie podsystemu niemilitarnego obejmuje takie przedsięwzięcia jak mobilizacja gospodarki, militaryzacja, ochrona obiektów szczególnie ważnych dla obronności i bezpieczeństwa państwa, ochrona i eksploatacja transportu, opiera się ponadto o rezerwy państwowe, potencjał naukowy i przemysłowy.

Transport wraz z infrastrukturą wykorzystywany jest do realizacji przedsięwzięć o charakterze organizacyjno-gospodarczym. Dotyczą one w znacznej mierze planowania świadczenia usług przewozowych, przygotowania transportu, w tym również lotniczego, oraz do osłony i ochrony technicznej infrastruktury. Zasoby transportowe przeznaczane są na potrzeby Sił Zbrojnych RP również w zakresie wsparcia przez siły sojusznicze, jednostki organizacyjne zmilitaryzowane podlegające ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych oraz formacje obrony cywilnej.

Lotnictwo cywilne, jak wcześniej wspomniano, stanowi jedną ze składowych działu transportu w podsystemie niemilitarnym SOP. Jego rola jest nieodzowna do przygotowania cywilnej infrastruktury, środków transportu oraz lotniczych urządzeń naziemnych na potrzeby obronne państwa, wynikające również z zobowiązań sojuszniczych. Lotnictwo cywilne realizować może także zadania wynikające z obowiązku wsparcia państwa-gospodarza oraz zamierzeń Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej i NATO. Dodatkowo zdolne jest do wykonywania zadań poprzez podmioty lotnictwa cywilnego, dla których podstawę stanowi *Ustawa o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców*⁴.

Podział i charakterystyka zasobów obronnych lotnictwa cywilnego

Zasoby obronne lotnictwa cywilnego należy rozumieć jako materialne i niematerialne elementy lotnictwa cywilnego, które mogą zostać wykorzystane na potrzeby obronne państwa. Pogrupować je można w cztery zasadnicze kategorie, do których należą: infrastruktura lotnictwa cywilnego, środki przewozu, organizacje i przedsiębiorstwa lotnicze oraz system zarządzania przestrzenią powietrzną.

Infrastruktura transportu lotniczego składa się z elementów punktowych i liniowych. Na elementy punktowe składają się lotniska, lądowiska, porty lotnicze i międzynarodowe porty lotnicze. Elementy liniowe z kolei to drogi lotnicze wyznaczone przez punkty nawigacyjne, a ich funkcjonowanie wiąże się ściśle z systemem zarządzania przestrzenią powietrzną. Lotnisko to wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub części przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych obejmujący znajdujące się w jego granicach obiekty i urządzenia budowlane o charakterze trwałym, wpisany do rejestru lotnisk⁵. Przez lądowisko rozumie się natomiast obszar na lądzie, wodzie bądź innej powierzchni, który może być w całości lub w części wykorzystywany do startów i lądowań, naziemnego albo też nawodnego ruchu statków powietrznych⁶. Poprzez pojęcie port lotniczy rozumieć należy z kolei każdy obszar dostępny dla handlowej eksploatacji transportu lotniczego⁷. Międzynarodowy port lotniczy, zgodnie z definicją ICAO, to *każdy port lotniczy*

⁴ Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców (Dz.U. z 2001 r. Nr 122, poz. 1320).

⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112) art. 2, ust. 4.

⁶ Ibidem, art. 2, ust. 5.

⁷ Rozporządzenie Rady Nr 2408/92/EWG z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie dostępu przewoźników lotniczych Wspólnoty do wewnątrzwspólnotowych tras lotniczych (Dz.U. L240 z 24.08.1992 r., s. 8) art. 2.

wyznaczony przez Umawiające się Państwo i znajdujący się na jego terytorium, służący do obsługi przylotów i odlotów statków powietrznych w międzynarodowym ruchu powietrznym oraz, w którym przeprowadzane są formalności dotyczące odprawy celnej, kontroli imigracyjnej, zdrowia publicznego, kwarantanny zwierząt i roślin oraz podobnych procedur⁸.

Wyżej wymienione punktowe elementy infrastruktury transportu lotniczego mają charakter strategiczny, bowiem zabezpieczają działania rozpoznawcze, łącznikowe oraz logistyczne.

Zgodnie z brzmieniem *Rozporządzenia Ministra Infrastruktury*⁹ lotniska dzieli się z uwzględnieniem kryteriów ogólnych i technicznych. Biorąc pod uwagę ich funkcje obronne, zasadne jest przedstawienie tylko części z nich. W zakresie kryteriów ogólnych to:

- zakres ruchu statków powietrznych (międzynarodowe, krajowe),
- dostępność dla użytkowników (użytku publicznego, wyłącznego),
- właściciel (państwowe, komunalne, prywatne).

W zakresie kryteriów technicznych wyróżnia się:

- umiejscowienie (naziemne, nawodne, na obiektach),
- rodzaj nawierzchni wykorzystywanej do startów i lądowań (z drogą startową o nawierzchni sztucznej, bez nawierzchni sztucznej),
- kategoria podejścia do lądowania (z drogą startową nieprzyszytą, z drogą startową przyszytą z podejściem nieprecyzyjnym lub precyzyjnym),
- kategoria ochrony przeciwpożarowej (od 1 do 10 dla samolotów, od H1 do H3 dla śmigłowców),
- wymagania techniczne – zależne od kodu referencyjnego ICAO.

Jednym z wymienianych kryteriów technicznych jest kod referencyjny lotniska. Opisuje on zależności pomiędzy parametrami technicznymi lotniska i statku powietrznego. Kategoria ochrony przeciwpożarowej uzależniona jest z kolei od takich czynników, jak: szerokość i długość kadłuba największych samolotów, a także obsługiwanych śmigłowców.

W chwili obecnej w *Rejestrze Lotnisk Cywilnych*¹⁰ wydawanym przez Urząd Lotnictwa Cywilnego widnieją 54 lotniska, w tym 12 dużych portów lotniczych. Obecnie również w 18 polskich lotniskach zlokalizowano przejścia graniczne, a tym samym możliwy jest tam ruch międzynarodowy. Biorąc pod uwagę kryterium własności, 19 lotnisk to lotniska publiczne, pozostałe natomiast to lotniska niepubliczne zarządzane z reguły przez prywatne przedsiębiorstwa oraz aerokluby.

⁸ Załącznik 9 do Konwencji o Międzynarodowym Lotnictwie Cywilnym, Ułatwienia, Wydanie Dwunaste – Lipiec 2005 r.

⁹ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 30 kwietnia 2004 r. w sprawie klasyfikacji lotnisk i rejestru lotnisk cywilnych (Dz.U. z 2004 r. Nr 122, poz. 1273), art. 4, pkt 1.

¹⁰ Rejestr lotnisk cywilnych, dostępny w Internecie: http://www.ulc.gov.pl/index.php?option=com_content&task=view&id=37&Itemid=140, [dostępne: 22.02.2012].

Z punktu widzenia funkcji obronnych, jakie lotnictwo cywilne może pełnić, niezmiernie istotną kwestią jest rozmieszczenie lotnisk. Należy zauważyć, że tereny wschodnie pozbawione są całkowicie dostępu do lotnisk kontrolowanych. Stanowi to znaczne utrudnienie, gdyż wykorzystanie dużych transportowych i pasażerskich samolotów jest tam ograniczone ze względu na brak właściwej infrastruktury. Na obszarze Polski do województw pozbawionych dostępu do lotnisk kontrolowanych zalicza się województwa opolskie, podlaskie, świętokrzyskie oraz warmińsko-mazurskie. Zlokalizowano tam 11 lotnisk niekontrolowanych, w tym 10 na obszarze Polski wschodniej.

Istotne kryterium charakteryzujące lotniska stanowi kod referencyjny ICAO określający parametry drogi startowej. Pozwala to na rozróżnienie typów samolotów mogących wykonywać operacje na danym lotnisku. Poniżej przedstawiono tabelę zawierającą parametry składające się na kod referencyjny lotniska z uwzględnieniem wartości, jakie go warunkują.

Tabela 1. Kod referencyjny lotniska

Pierwszy element kodu		Drugi element kodu		
Cyfra kodu	Referencyjna długość startu samolotu	Litera kodu	Rozpiętość skrzydeł	Całkowity rozstaw zewnętrznych kół podwozia głównego
1	> 800 m	A	> 15 m	> 4,5 m
2	≤ 800 m > 1200 m	B	≤ 15 m > 24 m	≤ 4,5 m > 6 m
3	≤ 1200 m > 1800 m	C	≤ 24 m > 36 m	≤ 6 m > 9 m
4	≤ 1800 m	D	≤ 36 m > 52 m	≤ 9 m > 14 m
		E	≤ 52 m > 65 m	≤ 9 m > 14 m
		F	≤ 65 m > 80 m	≤ 14 m > 16 m

Źródło: opracowanie własne na podstawie: Załącznika 14 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, Lotniska, tom I, *Projektowanie i eksploatacja lotnisk*.

Obecnie w Polsce jedno lotnisko posiada kod 4E (Warszawa), jedno kod 2B (Łódź–Lublinek), zamknięte obecnie lotnisko w Szczytnie charakteryzuje się kodem 3C, a pozostałym nadano kod 4D (Kraków-Balice, Katowice-Pyrzowice, Wrocław-Starachowice, Poznań-Ławica, Gdańsk-Rębiechowo, Szczecin-Goleniów, Bydgoszcz-Szwederowo, Rzeszów-Jasionka, Zielona Góra-Babimost).

Analizując infrastrukturę lotnictwa cywilnego w Polsce, należy zwrócić uwagę na obsługę ładunków. Na podstawie informacji zawartych w *Koncepcji Lotniska Centralnego dla Polski*¹¹ można zauważyć, iż całkowita przestrzeń ładunkowa równa jest 25 000m², w tym 47% zlokalizowano w Warszawie.

¹¹ *Koncepcja Lotniska Centralnego dla Polski, Prace analityczne, Raport cząstkowy 3, Ocena obecnych i przyszłych potrzeb w zakresie przepustowości infrastruktury lotniskowej*, 26 czerwca 2010.

Lotnisko to i lotnisko w Poznaniu są jedynymi portami lotniczymi oferującymi pełen zakres usług w kwestii obsługi ładunków. Zarówno przestrzeń ładunkowa, jak i możliwości przeładunkowe mają istotne znaczenie dla obronności, jako że warunkują sprawny przepływ zaopatrzenia.

Kolejny element infrastruktury lotnictwa cywilnego to lądowiska. Podlegają one znacznie niższym wymaganiom niż lotniska, stąd też prowadzi się jedynie ich ograniczoną ewidencję. Obecnie widnieje w niej 95 lądowisk. Największa ich liczba znajduje się w województwie wielkopolskim (18), mazowieckim (12) i łódzkim (10). Najmniej lądowisk zlokalizowano w Polsce wschodniej. W województwach lubuskim, opolskim, podlaskim i warmińsko-mazurskim znajdują się po dwa lądowiska, natomiast województwo zachodniopomorskie posiada jedno lądowisko. Przynajmniej 2 lądowiska znajdują się w rękach prywatnych, a ponadto nie wszystkie są czynne, co stwarzać może oczywiste zagrożenie w przypadku konieczności lądowania awaryjnego. Trzeba brać także pod uwagę fakt, że 57 lądowisk przeznaczonych jest dla śmigłowców, a tym samym nie posiadają one pasa startowego. Pozostałe ze względu na niewielkie natężenie ruchu lotniczego wyposażone są zazwyczaj w jeden pas startowy.

W aspekcie obronności państwa właściwe jest dodatkowo uwzględnienie innych miejsc przeznaczonych do startów i lądowań oraz Drogowych Odcinków Lotniskowych. Te pierwsze są zazwyczaj terenami wiejskimi, gdzie bez przeszkód może wylądować samolot. Śmigłowce lądować mogą także w terenie miejskim, gdzie funkcję lądowiska pełnić może dach budynku. Miejsca te nie podlegają ewidencji ani rejestracji. Drogowe Odcinki Lotniskowe z kolei powstały z myślą o działaniach ściśle wojennych, umożliwiając bowiem szybki start i lądowanie. Na chwilę obecną odcinki te nie pełnią już jednak swoich funkcji.

Kolejnym z zasobów obronnych lotnictwa cywilnego są środki przewozu lotniczego. Urząd Lotnictwa Cywilnego prowadzi rejestr¹², zgodnie z którym obecnie w Polsce zarejestrowanych jest 2215 statków powietrznych, a 628 widnieje w ewidencji. Rejestr uwzględnia samoloty, śmigłowce, szybowce, motoszybowce, sterowce oraz balony. Do ewidencji z kolei wpisano zarówno samoloty ultralekkie (125 sztuk), motolotnie (471 sztuk), paralotnie (23 sztuki), wiatrakowce (7 sztuk), jak i szybowce ultralekkie (2 sztuki). Ich cechy charakterystyczne to przede wszystkim małe rozmiary, lekkość, niewielka wysokość i prędkość lotu. Statki powietrzne tego typu mają zastosowanie zwłaszcza w zadaniach rozpoznawczych i patrolowych.

Wśród samolotów największą grupę (265 sztuk) stanowią samoloty szkolno-turystyczne marki Cessna (modele 150, 152, 172, 175, 177). Mogą one latać z prędkością do 280 km/h, a ich zasięg waha się od 600 do 1200 km.

¹² *Rejestr Cywilnych Statków Powietrznych 2010*, Urząd Lotnictwa Cywilnego, s. 12.

Godnym uwagi samolotem jest także PZL-104 Wilga produkowany w Polsce. Jego charakterystyka zbliżona jest do wcześniej omawianej Cessny.

W rejestrze widnieje ponadto 186 śmigłowców należących głównie do prywatnych przedsiębiorstw oraz Lotniczego Pogotowia Ratunkowego. W tej grupie najliczniejszą podgrupą są śmigłowce francusko-niemieckiej firmy EUROCOPTER (55 sztuk) w wersjach EC 120, 130, 135 i 145. Śmigłowce te mogą zabrać na pokład od 4 do 11 osób lub też od 700 do 1800 kg ładunków. Masa startowa w zależności od modelu wynosi od 1715 do 3500 kg. Śmigłowce poza patrolowaniem terenu, transportem osób i ładunków, dokonywaniem zrzutów żywności i wody oraz ewakuacją mogą także brać udział w akcjach gaszenia pożarów. Poza samolotami i śmigłowcami w rejestrze widnieje dodatkowo 21 motoszybowców i 752 szybowce należące głównie do aeroklubów. Szybowce z uwagi na swoją konstrukcję użyte mogą zostać jedynie do zadań rozpoznawczych lub patrolowych. Podobne zadanie wykonywać mogą także balony.

Zadania obronne realizowane są przez przedsiębiorców na podstawie *Ustawy o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców*¹³. Zgodnie z jej treścią jedyną linią lotniczą mogącą wykonywać zadania na rzecz obronności kraju są Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A. Zgodnie z rejestrem LOT jest obecnie w posiadaniu 56 samolotów, choć w marcu 2012 r. na oficjalnej stronie przewoźnika deklarowano, iż jest ich 50. PLL LOT posiada statki powietrzne o zróżnicowanych parametrach lotu, a należą do nich Boeing 767-300 ER, Boeing 737-500, Boeing 737-400, Embraer 195, Embraer 175, Embraer 170, ATR 72 i ATR 42-500. Samoloty te posiadają zasięg do ponad 11 tys. km, a ich prędkość dochodzi do 900 km/h. Maksymalny udźwig równy jest natomiast 20 tys. kg. Należy jednak pamiętać, że to samoloty pasażerskie, a towary przewożone są w lukach bagażowych. Istnieje jednakże możliwość dostosowania ich do przewozu większej ilości towarów poprzez chociażby wymontowanie siedzeń z kabiny pasażerskiej. Dzięki temu samoloty polskiego przewoźnika zdolne są do przewozu pasażerów i towarów na znaczne odległości.

Ważną częścią zasobów obronnych lotnictwa cywilnego są organizacje i przedsiębiorstwa lotnicze. Ich szczegółowy wykaz zawarto w *Rozporządzeniu Rady Ministrów*¹⁴, a znalazło się w nim 17 przedsiębiorstw cywilnych produkujących części zamienne oraz świadczących usługi na rzecz cywilnych statków powietrznych, portów lotniczych oraz urządzeń naziemnych. Pogrupować je można w kategorie na podstawie profilu ich działalności. Należą do nich przedsiębiorstwa produkcyjno-serwisowe, organizacje naukowo-badawcze i przedsiębiorstwa transportowe. Obecnie na liście znajdu-

¹³ Ustawa z dnia 23 sierpnia 2001 r. o organizowaniu zadań na rzecz obronności państwa realizowanych przez przedsiębiorców (Dz.U. z 2001 r. Nr 122, poz. 1320).

¹⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 4 października 2010r. w sprawie wykazu przedsiębiorców o szczególnym znaczeniu gospodarczo-obronnym (Dz.U. Nr 198, poz. 1314).

je się siedem cywilnych przedsiębiorstw produkcyjno-serwisowych (EADS PZL „WARSZAWA-OKECIE” S.A. w Warszawie, „PZL-Wrocław” Sp. z o.o. we Wrocławiu, Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-RZESZÓW” S.A. w Rzeszowie, Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-ŚWIDNIK” S.A. w Świdniku, Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-WARSZAWA II” S.A. w Warszawie, Wytwórnię Sprzętu Komunikacyjnego „PZL-KALISZ” S.A. w Kaliszu i Polskie Zakłady Lotnicze Sp. z o.o. w Mielcu.), które zajmują się produkcją statków powietrznych, elementów konstrukcyjnych i części zamiennych. Dodatkowo świadczą usługi gwarancyjne i pogwarancyjne, dokonują także remontów i przeglądów technicznych statków powietrznych. Poza spółkami cywilnymi, funkcjonują również cztery Wojskowe Zakłady Lotnicze, które świadczą usługi na rzecz obronności państwa. W okresie zagrożenia przedstawiają produkcję z cywilnej na wojskową z uwzględnieniem najistotniejszych potrzeb. Wśród przedsiębiorstw naukowo-badawczych wyróżnić można Instytut Lotnictwa w Warszawie oraz Instytut Techniczny Wojsk Lotniczych w Warszawie. Jednostki te prowadzą badania nad nowoczesnymi technologiami, uzbrojeniem, infrastrukturą i konstrukcjami statków powietrznych na rzecz obronności państwa. Przedsiębiorstwa transportowe z kolei to Polskie Linie Lotnicze „LOT” S.A., Polska Agencja Żeglugi Powietrznej, Przedsiębiorstwo Państwowe Porty Lotnicze i Port Lotniczy „Rzeszów-Jasionka” Sp. z o.o. Przedsiębiorstwa te realizują zadania obronne zwłaszcza poprzez udostępnianie infrastruktury i środków przewozu niezbędnych dla realizacji zadań obronnych.

Ostatnim z wyróżnionych zasobów obronnych lotnictwa cywilnego jest system zarządzania przestrzenią powietrzną. Zgodnie z treścią *Ustawy Prawo Lotnicze*¹⁵ zadania odnośnie zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej (wyłączając czynności obronne) wykonywane są przez ministra właściwego do spraw transportu. Organem wykonawczym natomiast jest Polska Agencja Żeglugi Powietrznej (PAŻP). Jej zadaniem jest zapewnienie *bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi powietrznej w polskiej przestrzeni powietrznej*¹⁶ dzięki służbom żeglugi powietrznej, zarządzaniu przestrzenią powietrzną oraz zarządzaniu przepływem ruchu lotniczego. Agencja zapewnia służby ruchu lotniczego oraz służby żeglugi powietrznej w tym nawigacji, łączności, dozoru i informacji lotniczej. Jej obszarem działalności jest polska przestrzeń powietrzna, a dokładniej Rejon Informacji Powietrznej Warszawa (FIR Warszawa). Organem wojskowym zarządzającym ruchem lotniczym w strukturach wojskowych jest Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP. Do jego najistotniejszych zadań zalicza się planowanie, organizowanie, kierowanie oraz szkolenie służb ruchu

¹⁵ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. *Prawo lotnicze* (Dz.U. z 2002 r. Nr 130, poz. 1112).

¹⁶ Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. *o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej* (Dz.U. z 2006 r. Nr 249, poz. 1829).

lotniczego Sił Zbrojnych RP. W swych działaniach Szefostwo SRL SZ RP współpracuje ściśle z Urzędem Lotnictwa Cywilnego, Polską Agencją Żeglugi Powietrznej, organizacjami zagranicznymi i międzynarodowymi organizacjami lotniczymi. Zasadniczym celem współpracy jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w okresie zagrożenia państwa, sprawne i niezakłócone przejęcie zwierzchnictwa w zarządzaniu ruchem lotniczym przez Ministra Obrony Narodowej. W strukturze PAŻP funkcjonuje cywilno-wojskowy organ odpowiedzialny za operacje powietrzne, którego około połowę pracowników stanowią pracownicy wojskowi.

Podsumowanie

Zasoby obronne lotnictwa cywilnego funkcjonują jako element podsystemu niemilitarnego w Systemie Obronnym Państwa. System ten składa się ponadto z systemu kierowania obronnością państwa oraz podsystemu niemilitarnego. Każdy z trzech podsystemów pełni istotne funkcje, jednakże ze względu na użycie zasobów obronnych lotnictwa cywilnego najistotniejszym z nich jest podsystem niemilitarny. W jego ramach lotnictwo cywilne realizuje trzy kategorie zadań, do których należą zadania o charakterze gospodarczo-obronnym, ochronnym oraz informacyjnym. Lotnictwo cywilne zdolne jest do realizacji zadań związanych z transportem pasażerów i ładunków, zadań rozpoznawczych, patrolowych, ewakuacji medycznej, gaszenia pożarów oraz działań kolportażowych.

Zasoby obronne lotnictwa cywilnego należy rozumieć jako zespół materialnych i niematerialnych elementów wchodzących w skład lotnictwa cywilnego, które mogą zostać wykorzystane na potrzeby obronne państwa. Należą do nich przede wszystkim infrastruktura, środki przewozu lotniczego, organizacje i przedsiębiorstwa lotnicze oraz system zarządzania przestrzenią powietrzną. Zasoby te mogą w każdej chwili zostać wykorzystane na rzecz obronności państwa na podstawie istniejących przepisów prawa. W okresie zagrożenia państwa zdolne są do uzupełnienia zasobów wojskowych, które wydają się niewystarczające zwłaszcza w zakresie braków infrastrukturalnych. Analiza rozmieszczenia lotnisk wojskowych¹⁷ wykazała, iż obecnie w Polsce znajduje się 16 takich lotnisk, które położone są w centralnej oraz północno-wschodniej części kraju. Stąd też istotne jest ewidencjonowanie pozostałych lotnisk i lądowisk wypełniających lukę w rozmieszczeniu lotnisk wojskowych.

¹⁷ Lotniska wojskowe, dostępny w Internecie: http://lotniska.dlapilota.pl/wyszukiwanie-lotnisk?term_node_tid_depth%5B%5D=4 [dostępne: 21.06. 2012].

DEFENCE RESOURCES OF CIVIL AVIATION

Abstract: Civil aviation is intended and used to carry passengers and cargo. It possesses a unique feature in relation to other means of transport, i.e. speed and thus the speed of transport. This characteristic is vital in the area of defence tasks that civil aviation is able to perform for the defence of the state. Civil aviation resources may be complementary to military resources in such areas as infrastructure, means of transport, aviation organizations and companies and airspace management system. Civil aviation can carry out tasks of search and rescue, reconnaissance, distribution, transport (cargo and passengers), alarm, fire extinguishing and other character.