

Żegluga lotnicza a wymagania dla statków powietrznych i ich załóg oraz zezwolenia na określone rodzaje lotów – wybrane zagadnienia prawne

Air Navigation and Requirements for Aircraft and their Crews and Permits for Specific Types of Flight: Selected Legal Issues

Abstract

The safety of air navigation is one of the greatest challenges and priorities facing public international law, EU law and the national law of individual countries. Undoubtedly, the elements that increase its level are uniform regulations regarding aircraft and their crews, nationality, and permits to perform specific types of flights. From this perspective, it is worth analyzing existing legal provisions – adopted within the International Civil Aviation Organization (ICAO), as well as those adopted within individual countries – and considering actions that could have further positive effects in the future.

KEYWORDS: air navigation, aircraft, Chicago Convention, International Civil Aviation Organization

SŁOWA KLUCZOWE: żegluga powietrzna, statek powietrzny, Konwencja chicagowska, Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego

MAREK PODRAZA – doktor nauk prawnych, Uniwersytet Rzeszowski,
ORCID – 0000-0002-2889-1277, mpodraza@ur.edu.pl

1 | Wstęp

Pojęcie żeglugi powietrznej rozumieć należy jako całość działania szeroko pojętego lotnictwa, które normowane jest przez prawo lotnicze. W węższym zakresie będzie to wykonywanie operacji lotniczych, a także wszelkie aspekty techniczne oraz związane z nimi kwestie bezpieczeństwa lotów^[1]. Wiele regulacji prawnych o międzynarodowym charakterze, które odpowiadają powyższej tematyce, zostało zawartych w Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym (tzw. Konwencji chicagowskiej), sporządzonej 7 grudnia 1944 r.^[2], a zwłaszcza w jej części I i tzw. załącznikach technicznych. Były one także przedmiotem zainteresowania Komisji Żeglugi Powietrznej Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego^[3]. Komisja ta powstała na podstawie art. 56 Konwencji chicagowskiej i odpowiada za kształt i treść wyżej wskazanych załączników^[4].

Jednym z nieodłącznych elementów żeglugi powietrznej jest jej bezpieczeństwo. Statek powietrzny przed dopuszczeniem do wykonywania operacji lotniczych musi być przede wszystkim zdatny do lotu, spełnić wszelkie wymogi przewidziane prawem oraz otrzymać świadectwo zdatności do lotu, wydane przez władze państwa rejestracji statku. Na część wymogów dotyczących międzynarodowej żeglugi powietrznej wskazuje sama Konwencja chicagowska. Możliwość doprecyzowania tych przepisów i ich rozszerzenia leży również po stronie państw i ich prawa wewnętrznego^[5]. Na szczególną uwagę zasługują regulacje dot. statków powietrznych i ich załóg, a także procedury dotyczące zezwoleń na określone rodzaje lotów.

Tezą niniejszego opracowania jest stwierdzenie, że międzynarodowe, unijne i krajowe regulacje w zakresie statków powietrznych, ich załóg i zezwoleń na określone loty wzmacniają bezpieczeństwo żeglugi

¹ Małgorzata Polkowska, „Wyzwania i problemy współczesnego lotnictwa cywilnego a działalność organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego – ICAO”, [w:] *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, red. Dominika Wetoszka (Warszawa: C.H. Beck, 2017), 114.

² UNTS, vol. 15, no. 105. Tekst polski Konwencji w: Małgorzata Polkowska, *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł* (Warszawa: Wydawnictwo Akademii Sztuki Wojennej, 2002), 297-333.

³ Marek Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2002), 201.

⁴ Polkowska, „Wyzwania i problemy współczesnego lotnictwa cywilnego a działalność organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego – ICAO”, 114.

⁵ Ewa Jasiuk, *Ogólne publicznoprawne uwarunkowania międzynarodowej turystyki lotniczej. Część 1* (Warszawa: Difin, 2001), 117.

powietrznej, jednak ich efektywność nie jest wystarczająca. Artykuł ma za zadanie odpowiedzieć również na następujące pytania: jak wygląda procedura nabycia przynależności państwowej statku powietrznego?; jakie dokumenty powinien posiadać statek powietrzny zaangażowany w żeglugę międzynarodową i jego załoga?; jak wygląda procedura wydawania zezwoleń na wykonywanie określonych rodzajów lotu? W pracy zastosowano metodę formalno-dogmatyczną. Celem artykułu jest przybliżenie tych zagadnień ze szczególnym uwzględnieniem aktualnych przepisów prawa międzynarodowego publicznego i prawa krajowego w tym zakresie oraz wskazanie na potencjale działania, które mają na celu podniesienie ich efektywności.

2 | Warunki wykonywania żeglugi powietrznej – wymagania dotyczące statków powietrznych i ich załóg

Cywilne statki powietrzne podlegają obowiązkowi rejestracji w państwie macierzystym, dzięki czemu nabywają one konkretną przynależność państwową. Rodzi to również obowiązki po stronie państwa przynależności, które od tego momentu odpowiada za nadzór nad ich używaniem oraz rozciąga swoją opiekę dotyczącą właściwego traktowania statku powietrznego w sferze międzynarodowej. W późniejszym czasie możliwe jest przeniesienie rejestracji z państwa macierzystego do innego państwa, a regulacje w tym zakresie określa każdorazowo prawo wewnętrzne państw^[6].

Art. 17 Konwencji chicagowskiej, sporządzonej 7 grudnia 1944 r. wskazuje, że statki powietrzne posiadają przynależność państwową państwa, w którym są zarejestrowane. Z kolei art. 1 ust. 3 polskiej Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze^[7] już na samym wstępie podkreśla, że lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego, to jest państwowych statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych, wykorzystywanych wyłącznie do startów

⁶ Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, 209.

⁷ Zob. art. 1 ust. 3 Ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, Dz. U. z 2023 r., poz. 2110.

i lądowań państwowych statków powietrznych. Zatem samolotem cywilnym będzie każdy samolot, który nie posiada statusu państwowego. Natomiast art. 2 pkt 2 wyżej wymienionej ustawy zawiera w swojej treści legalną definicję polskiego państwowego statku powietrznego. Zgodnie z nią jest to: „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 lotnictwa służb porządku publicznego)”^[8]. Doktryna wskazuje, że definicja zawarta w art. 2 pkt. 2 odnosi się do art. 3 lit. b Konwencji chicagowskiej, który wskazuje, że za statki powietrzne uznaje się statki używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej^[9]. W związku z powyższym przykładowo statek powietrzny, który jest eksploatowany przez osoby prywatne, np. w postaci spółek prawa handlowego, nie mieści się w definicji statku państwowego^[10].

Jednocześnie wspomnianą już Konwencja chicagowska w art. 18 zawiera zakaz, który wskazuje, że cywilny statek powietrzny nie może posiadać rejestracji więcej niż jednego państwa. W przypadku zmiany właściciela lub użytkownika w ramach jednego państwa fakt ten łączyć się będzie ze zmianą wpisu w rejestrze – w polskim prawie kwestię tę reguluje art. 36 ust. 2 ustawy Prawo lotnicze^[11]. Wpis, jak i wszelkie zmiany danych rejestrowych mają formę decyzji administracyjnej^[12]. Tego typu zmiany – zgodnie z art. 19 Konwencji chicagowskiej – odbywa się zgodnie z przepisami państwa rejestracji. Z kolei art. 20 nakłada na państwa obowiązek wydawania odpowiednich znaków przynależności państwowej i rejestracji w odniesieniu do zarejestrowanych w nim statków^[13]. Są one nanoszone

⁸ Ibidem, art. 2 pkt 2.

⁹ Karolina Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz* (Warszawa: C.H. Beck, 2022), 10.

¹⁰ Dariusz Pożaroszczuk, „Lot linii lotniczych Ryanair nr FR 4978. Prawne aspekty dotyczące porwania polskiego samolotu na Białorusi 23 maja 2021 roku”, [w:] *Terroryzm. Studia, analizy, prewencja* red. Damian Szlachter (Warszawa: Wydawnictwo Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, 2023), 12.

¹¹ Mateusz Osiecki, „Konwencja kapsztadzka i protokół lotniczy – analiza wybranych zagadnień” *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 4 (2016): 81.

¹² Wojciechowska, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*, 109.

¹³ Izabela Szymajda, „Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowsko-bilateralny” *Studia Iuridica*, nr 41 (2003): 272.

w jednym miejscu, tj. w dolnej części powierzchni konstrukcji skrzydła (wyjątkiem są sytuacje, w których przekraczają one szerokość całej dolnej powierzchni skrzydła), z zastrzeżeniem, że górną część liter i cyfr należy skierować ku krawędzi natarcia skrzydła. Dodatkowo powinny one zostać umieszczone również na każdym boku kadłuba – między skrzydłami a usterzeniem ogonowym lub na górnej połowie płaszczyzn pionowych usterzenia ogonowego. Jeśli konstrukcja danego statku powietrznego nie zawiera skrzydeł albo jeżeli nie ma możliwości wyróżnienia kadłuba, znaki umieszcza się w taki sposób, by można je było łatwo odnaleźć. Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), by ujednolicić ową tematykę, opracowała klasyfikację znaków przynależności państwowej, w której Polska oznaczona została znakiem „SP”^[14]. Konwencja chicagowska w art. 29 stanowi, że każdy statek powietrzny państwa ICAO zaangażowany w żeglugę międzynarodową musi posiadać określone dokumenty, w tym: swoją kartę rejestracyjną, świadectwo zdatności do lotu, odpowiednie licencje dla każdego członka załogi, swój dziennik podróży, licencję na pokładową stację radiową, jeżeli jest wyposażony w aparat radiowy, listę imienną pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia, jeżeli przewozi pasażerów, manifest i szczegółowe deklaracje towarowe, jeżeli przewozi towary. Elementarną kwestią jest to, że państwo wyładunku powinno zapoznać się z dokumentami podróży/tożsamością wszystkich osób na pokładzie i może interweniować, jeśli np. osoba jest bezprawnie przetrzymywana na pokładzie. Z kolei dziennikiem podróży zajmuje się w szczególności art. 34 Konwencji chicagowskiej. Kolejne lata przyniosły jednak znaczne uproszczenie wymagań dot. dokumentów, zgodnie z Załącznikiem 9 „Ułatwienia” do Konwencji chicagowskiej^[15]. Dodatkowe dokumenty mogą być wymagane przez Załącznik 6 „Eksplatacja statków powietrznych” do Konwencji chicagowskiej, którego istotą jest maksymalne ustandaryzowanie eksploatacji statków wykonujących międzynarodowy przewóz lotniczy. Ma to na celu zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa i wydajności^[16].

Na terenie Rzeczypospolitej Polskiej rejestr cywilnych statków powietrznych prowadzony jest przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego.

¹⁴ Henryk Jaferniki, Radosław Fellner, *Prawo i procedury lotnicze* (Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, 2015), 84-85.

¹⁵ Zak Gertler, „Amendments to the Chicago Convention: lessons from proposals that failed” *Journal Of Air Law And Commerce*, vol. 40 (1974): 238-239.

¹⁶ Filippo De Florio, *Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification and Operations* (Oxford: Oxford University Press, 2016), 10.

Rejestracji podlegają jedynie statki powietrzne, dla których Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego wydał świadectwo zdolności do lotu albo uznał tego typu świadectwo, które wydane zostało przez właściwy organ obcego państwa. Efektem wpisu do rejestru jest nadanie znaków rozpoznawczych, a potwierdzeniem wpisu wydanie świadectwa rejestracji. Dodatkowo po zakończeniu rejestracji, statek powietrzny otrzymuje indywidualną teczkę, gdzie w późniejszym czasie archiwizowane są zgromadzone dokumenty rejestracyjne, a także dokumenty, dotyczące przebiegu eksploatacji czy też kontroli w zakresie sprawności technicznej^[17].

Każdy statek powietrzny, eksploatowany w ramach międzynarodowej żeglugi powietrznej, musi posiadać świadectwo zdolności do lotu. Wydawane lub potwierdzane jest ono przez państwo, w którym doszło do rejestracji statku powietrznego. W Polsce taki nadzór nad zdolnością do lotu lub też utrzymaniem stałej zdolności statków powietrznych, które zarejestrowano w Rejestrze Cywilnych Statków Powietrznych, prowadzi w imieniu Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego Inspektorat Kontroli Cywilnych Statków Powietrznych. Świadectwo wydawane jest w wyniku ocen sprawności technicznej, które prowadzone są w trakcie obsługi technicznej m.in. na płycie postojowej i w locie lub po wnikliwej kontroli dokumentacji statku powietrznego. Świadectwo wydawane jest w oparciu o wzór formularza, który znajduje się w Załączniku 8 „Zdatność do lotu statków powietrznych” do Konwencji chicagowskiej^[18]. W celu ułatwienia operacji statków powietrznych w międzynarodowej żegludze powietrznej art. 33 Konwencji chicagowskiej nakłada na państwo rejestracji obowiązek uznania i nadania ważności świadectwa zdolności do lotu, wydanego przez inne umawiające się państwo, z zastrzeżeniem, że wymagania dotyczące zdolności do lotu, na podstawie których takie świadectwo jest wydawane lub uznawane za ważne, są równe lub wyższe od minimalnych norm określonych w Załączniku 8^[19].

W kwestii wymagań dotyczących załóg statków powietrznych warto zwrócić uwagę na art. 32 Konwencji chicagowskiej. Niniejsza regulacja nakłada obowiązek posiadania przez pilota i innych członków załogi eksploatacyjnej każdego statku powietrznego, używanego do żeglugi międzynarodowej, świadectwa uzdolnienia i licencji, wydanych lub

¹⁷ Tomasz Grzegorzczak, *Prawo lotnicze. Przewodnik po przepisach dla inżynierów i mechaników obsługi technicznej statków powietrznych* (Warszawa: Wydawnictwo Wojskowej Akademii Technicznej, 2021), 71.

¹⁸ Jaferník, Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, 168.

¹⁹ DeFlorio, *Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification and Operations*, 177.

potwierdzonych przez państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany. Dodatkowo każde umawiające się państwo zastrzegło sobie prawo odmowy uznania ważności, gdy chodzi o loty nad jego terytorium, świadectw uzdolnienia i licencji, przyznanych któremukolwiek z jego obywateli przez inne umawiające się państwo. Standardy i zalecane praktyki dotyczące licencjonowania personelu lotniczego zostały przyjęte przez Radę ICAO dnia 14 kwietnia 1948 r., zgodnie z postanowieniami artykułu 37 Konwencji chicagowskiej i oznaczone jako Załącznik 1 do Konwencji. Odpowiednie szkolenie personelu i licencjonowanie wzbudzają również zaufanie między państwami, prowadząc do międzynarodowego uznania i akceptacji kwalifikacji personelu, licencji oraz większego zaufania do lotnictwa ze strony pasażerów. Efektem tego jest przyjęcie w art. 33 regulacji, na mocy której świadectwa zdadności do lotu oraz świadectwa uzdolnienia i licencje, wydane lub potwierdzone przez umawiające się państwo, w którym statek powietrzny jest zarejestrowany, powinny być uznane za ważne przez inne umawiające się państwa pod warunkiem, że wymagania, które były stawiane przy wydawaniu lub potwierdzaniu wspomnianych świadectw i licencji, są równe lub wyższe od wymagań minimalnych, jakie mogą być co pewien czas ustalane na podstawie Konwencji chicagowskiej^[20]. W przypadku, gdy wymagania takie nie zostały w pełni zachowane w państwie rejestracji danego statku powietrznego, jest ono zobowiązane do zgłoszenia odchyień w zakresie swoich przepisów do regulacji Załącznika Konwencji chicagowskiej, zaś odpowiednich wpisów należy dokonać w wydany lub potwierdzonym dokumencie (art. 39). Ewentualne dopuszczenie do lotów statku powietrznego i załóg w państwie trzecim zależy od jego zgody (art. 40). Konwencja chicagowska zawiera także postanowienia w zakresie statków powietrznych oraz ich dokumentów (art. 16). Dziennik podróży jest nie tylko rejestrem lotów, lecz także rejestrem wykonanych czynności obsługowych. Zawiera on szczegóły dotyczące statku powietrznego, jego załogi, jak i każdej odbytej podróży^[21].

Znajdująca się na pokładzie statku powietrznego radiostacja wymaga, w celu jej legalnego użytkowania, posiadania następujących dokumentów: pozwolenia radiowego na używanie pokładowej stacji lotniczej (w zakresie urządzenia radiowego), a także świadectwa ogólnego operatora radio-telefonisty. Dokumenty te wydawane są zazwyczaj na wniosek osoby

²⁰ Ruwantissa Abeyratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary* (New York: Springer, 2014), 383-384.

²¹ Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, 210.

zainteresowanej – w przypadku Rzeczypospolitej Polskiej dokonuje tego Urząd Komunikacji Elektronicznej. Pozwolenie radiowe uzyskać można na okres maksymalnie 10 lat i powinno ono znajdować się w trakcie każdego lotu na pokładzie statku powietrznego – bez znaczenia, czy wykonywany jest on w ramach zarobkowego transportu lotniczego, czy w ramach lotnictwa niekomercyjnego^[22].

Na mocy art. 29 Konwencji chicagowskiej dodano również obowiązek posiadania na pokładzie statku powietrznego imiennej listy pasażerów z podaniem miejsca wejścia na pokład i miejsca przeznaczenia, jeżeli przewozi on pasażerów, lub manifestu i szczegółowych deklaracji towarowych, w przypadku przewozu towarów. Rozszerzenie przepisu w odniesieniu do tego rodzaju informacji odnosi się przede wszystkim do współczesnych wymogów bezpieczeństwa, ale czasem może również doprowadzić do niecodziennych sytuacji. W lipcu 2005 r. kontrolerzy ruchu lotniczego w Stanach Zjednoczonych zawrócili lot KLM na trasie z Amsterdamu do Mexico City, który leciał nad przestrzenią powietrzną USA. W uzasadnieniu stwierdzono, że dwie osoby z listy pasażerów przedstawionej wcześniej władzom USA znajdowały się na liście zakazu lotów. Warto podkreślić, że samolot jedynie przelatywał nad terytorium tego państwa. Co ważne, w tamtym czasie USA nie posiadały regulacji, które obejmowałyby akt odmowy wydania zezwolenia na przelot statkowi powietrznemu w tym zakresie. Skłoniło to Administrację ds. Bezpieczeństwa Transportu USA (Transportation Security Administration) do rozpoczęcia prac nad przepisami, które miały regulować tę kwestię i nakładać obowiązek weryfikacji listy pasażerów pod kątem zakazu lotów^[23]. Dane dotyczące przelotu pasażera (PNR) to temat, który również był intensywnie omawiany przez Radę ICAO. Opracowała ona wytyczne dotyczące tej tematyki i przekazała je umawiającym się państwom w celu uzyskania uwag. Natomiast manifest i szczegółowe deklaracje towarowe są dokumentami, których używa personel celny w ramach kontroli ładunków. W zakresie dokumentów posługują się nimi także m.in. kapitan statku, zarząd portu, spedytor, kapitan portu i inne uprawnione organy. Na przykład manifest zawiera informacje

²² Grzegorzczuk, *Prawo lotnicze. Przewodnik po przepisach dla inżynierów i mechaników obsługi technicznej statków powietrznych*, 74.

²³ Abeyaratne, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*, 351-353.

o produktach, w których wskazuje się na ich liczbę, wartość, pochodzenie czy też miejsce przeznaczenia^[24].

Należy zauważyć, że to do obowiązków pilota zalicza się weryfikacja obecności na pokładzie wymaganych dokumentów oraz aktualności ich wpisów, dopuszczeń i ograniczeń oraz poświadczenia w dziennikach pokładowych^[25].

Istotnym wydarzeniem, wpływającym na podniesienie poziomu bezpieczeństwa lotniczego w Europie, mającym podstawowe znaczenie dla europejskiego systemu prawnego w tym zakresie było utworzenie Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA). Stanowi ona jeden z fundamentów europejskiego systemu bezpieczeństwa lotniczego. Do jej zadań należy m.in. zwiększanie poziomu bezpieczeństwa w zakresie żeglugi powietrznej, certyfikacja statków powietrznych w zakresie zdolności do lotu, licencjonowanie personelu lotniczego, czy też wsparcie instytucji unijnych – w tym przede wszystkim Komisji Europejskiej – w obszarze legislacyjnym, odnoszącym się do bezpieczeństwa w lotnictwie. Polega ono przede wszystkim na opracowywaniu propozycji przepisów wykonawczych do tzw. rozporządzenia bazowego, którym jest rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylającego rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91^[26]. Zostały w nim zawarte załączniki odnoszące się do wymagań z zakresu zdadności do lotu, licencjonowania pilotów w odniesieniu do organizacji szkolenia lotniczego oraz centrum medycyny lotniczej, operacji lotniczych, lotnisk czy też wymagania dotyczące służb żeglugi powietrznej w odniesieniu do instytucji zapewniających służby

²⁴ Justyna Stochaj, Anna Stromecka, Joanna Śliżewska i Aleksandra Zielińska, *Organizacja i prowadzenie prac związanych z przeładunkiem oraz magazynowaniem towarów i ładunków w portach i terminalach* (Warszawa: WSiP Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, 2019), 416.

²⁵ Eugeniusz Zabłocki. *Lotnictwo cywilne, Lotnictwo Służb Porządku Publicznego. Klasyfikacja, funkcje, struktury, operacje* (Warszawa: Akademia Obrony Narodowej. Wydział Wydawniczy, 2006), 187.

²⁶ Zob. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX:32018R1139>. [dostęp: 09.3.2025].

żeglugi powietrznej oraz organizacji szkolenia lotniczego prowadzących szkolenia pracowników instytucji zapewniających służby żeglugi. Z kolei wymagania zasadnicze, wynikające z rozporządzenia bazowego, zostały ujęte i doprecyzowane w ramach rozporządzeń wykonawczych Komisji Europejskiej^[27]. EASA – na wniosek Komisji Europejskiej i na podstawie art. 76 ww. rozporządzenia bazowego – opracowuje wnioski w zakresie wymaganych zmian w jego zakresie, a także projekty aktów wykonawczych i delegowanych, które są przyjmowane na jego podstawie. Zgodnie ze zmianami, wprowadzonymi w lipcu 2018 r. na mocy rozporządzenia bazowego 2018/1139 EASA, ujednolicone zostało podejście do zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym, a sama agencja posiada prawo do cyklicznego kontrolowania poziomu implementacji przepisów lotniczych UE w krajach członkowskich^[28].

3 | Zezwolenia na określone rodzaje lotów

Obecny międzynarodowy przewóz lotniczy nie przewiduje uznanej powszechnie wolności żeglugi powietrznej. Klasyczny dostęp do rynku przewozów lotniczych ograniczony jest poprzez trzy płaszczyzny: krajową, bilateralną i multilateralną. Pomimo dość dużych nadziei, pokładanych w konferencji chicagowskiej, wszelkie próby szerokiej liberalizacji usług przewozów lotniczych w tym zakresie zakończyły się niepowodzeniem. W zakresie ekonomicznej regulacji przewozów lotniczych podkreślić należy m.in. art. 5, 6 i 7 Konwencji chicagowskiej. Pierwszy z nich odnosi się do prawa nieregularnego przelotu, zakładając, że statki powietrzne, które eksploatowane są w ramach nieregularnej służby powietrznej, korzystać będą z prawa przelotu i lądowania w celach niehandlowych i z racji tego nie będą musiały uprzednio uzyskiwać zezwolenia, jeżeli będą przestrzegać pozostałych postanowień Konwencji chicagowskiej i prawa państwa, nad terytorium, którego się znajdują (np. żądania lądowania). Art. 6 odnosi się z kolei do kwestii regularnej międzynarodowej służby powietrznej.

²⁷ Anna Konert, Piotr Kasprzyk, Piotr Łaciński, „Podstawy prawne zarządzania bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym”, [w:] *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*, red. Katarzyna Łuczak (Katowice: Uniwersytet Śląski, 2016), 16-18.

²⁸ Jaferník, Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, 17-19.

Jej wykonywanie obwarowane zostało posiadaniem specjalnego zezwolenia lub też innego rodzaju upoważnienia państwa, do którego wykonywany jest dany przewóz. Ostatni z nich – art. 7 – zawiera obowiązek zapewnienia przez wszystkie państwa jednakowych i równych zasad w odniesieniu do wyrażania zgody na kabotaż (tj. przewóz wykonywany w ramach jednego państwa)^[29]. Biorąc pod uwagę przede wszystkim art. 5 i 6 Konwencji chicagowskiej należy stwierdzić, że wolności wynikające z powyższego dokumentu są mocno ograniczone i obejmują jedynie w danym zakresie loty sporadyczne, tj. loty nieregularne, z wykluczeniem odpłatnych przewozów^[30]. Z racji tego w Konwencji chicagowskiej przyznano wzajemnie jedynie prawa wolności technicznych (pierwszej i drugiej) w zakresie lotów nieregularnych, a pozostałe wolności (handlowe) dla lotów nieregularnych zostały uzależnione od potencjalnej zgody państwa, w zakresie którego mają być wykorzystywane. Natomiast wolności techniczne i handlowe dla służb regularnych wprowadzono na mocy układów o dwóch i o pięciu wolnościach, pod którymi jednak nie podpisały się wszystkie państwa^[31].

Aktualnie kwestia zezwoleń na lot w dużej mierze zależy od danej części świata. W wielu przypadkach również umowy dwustronne regulują potencjalny obowiązek posiadania upoważnienia i konkretnych dokumentów, a także procedur, jakie są potrzebne, by wykonywać operacje lotnicze do innych państw. Określane są one mianem umów bilateralnych i w dalszym ciągu stanowią najczęściej wykorzystywane narzędzie do regulowania praw przelotu^[32]. Dodatkowo, jak słusznie zauważa Marek Żylicz

Poza wymaganiem w zasadzie (z wyraźnie ustalonymi wyjątkami) zezwoleniem na wykonywanie w przestrzeni państwa wszelkich lotów międzynarodowych przez obce statki powietrzne, prawo lotnicze przewiduje również konieczność uzyskiwania zezwoleń władzy lotniczej na wykonywanie lotów statków powietrznych krajowych i obcych w określonych warunkach, np. w razie niespełnienia niektórych, normalnie stosowanych wymagań

²⁹ Agnieszka Kunert-Diallo, *Dostęp do rynku i konkurencja w transporcie lotniczym w UE i regulacjach krajowych na tle przemian globalnych* (Warszawa: Wolters Kluwer, 2018), 79.

³⁰ Jasiuk, *Ogólne publicznoprawne uwarunkowania międzynarodowej turystyki lotniczej*. Część 1, 87.

³¹ Szymajda, „Publicznoprawne”, 276-277.

³² Jaferník, Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*, 246-247.

technicznych, w lotach bez załogi lub z niebezpiecznym ładunkiem albo dla innych określonych celów, jak przewóz handlowy, czy inne usługi lotnicze^[33].

Przykładowo państwa-sygnatariusze Konwencji chicagowskiej w odniesieniu do operacji bezzałogowych wprowadziły liczne ograniczenia dotyczące ich poruszania się – także w kwestii przestrzeni międzynarodowej, która z zasady nie jest objęta zwierzchnictwem żadnego państwa. Owe ograniczenia wprowadzone zostały na mocy poprawki nr 43, która została przyjęta przez Radę ICAO 07.03.2012 r.^[34] i weszła w życie 16.07.2012 r. Jej dużym osiągnięciem było wprowadzenie m.in. definicji bezzałogowego statku powietrznego, będącego pilotowanym ze stacji zdalnego pilotowania statkiem powietrznym. Postanowieniami dotyczącymi międzynarodowej żeglugi powietrznej tzw. dronów szczegółowo zajął się natomiast dodatek 4. Należy podkreślić, że wykonując operację bezzałogowym statkiem powietrznym, nawet w międzynarodowej przestrzeni powietrznej, należy wcześniej uzyskać zezwolenie od państwa, z terytorium którego następuje start bezzałogowca. Zakazane jest również wykonywanie operacji nad otwartym morzem bez wcześniejszych uzgodnień z odpowiednią władzą, wyznaczoną przez państwo, która odpowiada za zapewnienie służb ruchu lotniczego w danej przestrzeni powietrznej. W zakresie lotów nad morzem pełnym, opracowano także regionalne porozumienia żeglugi powietrznej, które następnie zostały zatwierdzone przez Radę ICAO. Wskazują one m.in. państwo, które przyjmuje odpowiedzialność w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego^[35]. Natomiast tematyka wykonywania operacji w przestrzeni, która objęta jest suwerennością, zawarta została w art. 8 Konwencji chicagowskiej. Podkreśla on, że

Statek powietrzny nadający się do lotu bez pilota może bez pilota przeleatywać nad terytorium Umawiającego się Państwa tylko za specjalnym upoważnieniem ze strony tego państwa i zgodnie z warunkami takiego upoważnienia. Każde umawiające się państwo zobowiązuje się zapewnić kontrolę lotów statków powietrznych bez pilota w rejonach otwartych dla

³³ Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, 209.

³⁴ Adoption of Amendment 43 to Annex 2, doc. AN 13/1.1-12/19 10 Aprli 2012.

³⁵ Ksawery Garapich, „Prawnomiędzynarodowe zagadnienie korzystania przez bezzałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, red. Elżbieta Dynia, Lidia Brodowski, (Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2017), 104-105.

cywilnych statków powietrznych w taki sposób, by uniknąć niebezpieczeństwa dla cywilnych statków powietrznych^[36].

A więc pomimo tego, że bezzałogowy statek powietrzny stanowi statek powietrzny, to wykonywane przez niego operacje zdecydowanie oddzielono od lotów „cywilnych statków powietrznych”. Pierwszą cechą odmienną jest wspominany już obowiązek uzyskania każdorazowego specjalnego upoważnienia państwa, z którego następuje start, na wykonywanie międzynarodowych operacji, co wyłącza je z możliwości skorzystania z zawartych w Konwencji chicagowskiej „wolności lotniczych”, będących podstawą międzynarodowej komunikacji lotniczej. Drugą różnicą jest fakt, że nawet operacje wykonywane na terytorium jednego państwa powinny być wykonywane w warunkach, które nie powodują zagrożenia dla bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego^[37]. Zarówno upoważnienie, jak i wszelkiego rodzaju uzgodnienia z odpowiednią władzą państwową należy uzyskać przed startem i wykonywaniem operacji z użyciem bezzałogowych statków powietrznych. Z racji tego, pomimo wspomnianej zasady wolności lotów w międzynarodowej przestrzeni powietrznej, istnieją regulacje ruchu lotniczego, które wprowadzają obostrzenia w stosunku do bezzałogowych statków powietrznych^[38].

W aspekcie operacji powietrznych, wykonywanych przez państwowe statki powietrzne, podstawą do ich wykonywania w ramach przestrzeni powietrznej innego państwa będzie złożenie Wniosku Dyplomatycznego, który zawiera prośbę o wydanie stosownego pozwolenia. Zgodnie z formalną procedurą jest on wysyłany przez oficjalnych przedstawicieli państwa, w którym zarejestrowany został dany statek powietrzny lub na korzyść którego wykonywana jest konkretna operacja lotnicza. Kierowany on jest do odpowiedniej komórki organizacyjnej, która następnie w imieniu państwa może wydać zgodę w zakresie przekroczenia granicy państwowej w przestrzeni powietrznej. Polska ustawa o ochronie granicy państwowej z 12 grudnia 1990 r.^[39] wskazuje, że przekroczenie granicy

³⁶ Anna Konert, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne* (Warszawa: C.H. Beck, 2020), 11.

³⁷ Piotr Kasprzyk, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezzałogowego* (Warszawa, C.H. Beck, 2021), 54.

³⁸ Garapich, „Prawnomiędzynarodowe zagadnienie korzystania przez bezzałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej”, 105.

³⁹ Dz.U. z 1990 r., nr 78 poz. 461.

państwowej oraz lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej RP może zostać zrealizowany na podstawie zezwolenia, które wydaje Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych. Jest on udzielany na wniosek zainteresowanego podmiotu^[40]. Wyjątkiem, w którym nie są wymagane wyżej wymienione zezwolenia, są sytuacje, gdy wykonywane są loty obcych wojskowych statków powietrznych co do wykonywania zadań wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego. Dodatkowo jak zauważa Stefan Korycki

Zezwolenie nie jest wymagane wobec obcego, wojskowego statku powietrznego, gdy: 1) na jego pokładzie znajduje się przedstawiciel obcego państwa składający oficjalną wizytę w Polsce; 2) stanowi on honorową eskortę tego statku powietrznego; 3) wykonuje on lot w przestrzeni powietrznej RP podyktowany szczególnymi okolicznościami, głównie o charakterze ratowniczo-pomocowym: a) lot związany z prowadzeniem akcji poszukiwawczo-ratowniczej w celu udzielenia pomocy ludziom albo statkowi powietrznemu lub statkowi morskemu znajdującemu się w niebezpieczeństwie b) lot związany z niesieniem pomocy medycznej lub technicznej albo pomocy w sytuacji klęski żywiołowej lub zagrożenia środowiska, c) lot związany z realizacją zadań wynikających z postanowień umów międzynarodowych, którymi Polska jest związana, jeżeli obowiązek udostępnienia przestrzeni powietrznej naszego kraju wynika z tych umów, d) gdy statek powietrzny znajduje się w niebezpieczeństwie lub gdy wykonuje lot w celu uniknięcia niebezpieczeństwa (art. 18a ust. 3 o.g.p.)^[41].

Nieco inaczej wygląda kwestia wykonywania operacji przez wojskowy statek powietrzny, który przewozi materiał niebezpieczny. Tego typu sformułowanie zostało zawarte w Instrukcjach Technicznych Bezpiecznego Transportu Materiałów Niebezpiecznych Drogą Powietrzną ICAO. Oznacza ono „artykuły lub substancje, które mogą stanowić zagrożenie dla zdrowia, mienia lub środowiska oraz które są wymienione na liście towarów niebezpiecznych w niniejszych Instrukcjach lub które są klasyfikowane

⁴⁰ Jacek Krawczyk, „Przekraczanie powietrznej granicy państwowej przez państwowe i cywilne uprawnione oraz nieuprawnione statki powietrzne” *Przegląd Nauk o Obronności*, nr 6 (2018): 19-20.

⁴¹ Stefan Korycki, „Podstawy prawnoorganizacyjne ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej i kontroli ruchu granicznego” *Państwo Prawne*, nr 1 (2018): 133-134.

zgodnie z niniejszymi Instrukcjami”. Ich przewóz jest dozwolony w przypadku zachowania odpowiedniego poziomu bezpieczeństwa. Oznacza to, że zarówno statek powietrzny, jego użytkownicy, jak i środowisko nie mogą być zagrożeni wystąpieniem zdarzenia z udziałem wyżej wskazanych materiałów. Należy zauważyć, że istnieją także materiały, których przewóz drogą lotniczą został kategorycznie zakazany^[42]. W przypadku Rzeczypospolitej Polskiej taki przewóz musi uzyskać zezwolenie na lot/lądowanie od Dowódcy Sił Powietrznych oraz dodatkowo oddzielne zezwolenie na przewóz materiałów niebezpiecznych, które wydawane jest po zgłoszeniu noty dyplomatycznej wraz ze specyfikacją ładunku, który jest przewożony na pokładzie statku powietrznego. Jak zauważa Telesfor M. Markiewicz

Lot, na który Dowódca Sił Powietrznych udzielił zezwolenia, może być wykonany w przestrzeni powietrznej dostępnej dla ruchu lotniczego, zgodnie z zasadami korzystania z tej przestrzeni, określonymi w ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, a także określonymi w ratyfikowanych przez Rzeczpospolitą Polską umowach międzynarodowych. Przed wykonaniem lotu, na który Dowódca Sił Powietrznych udzielił zezwolenia, dowódca obcego wojskowego statku powietrznego składa polskiemu państwowemu organowi zarządzania ruchem lotniczym plan lotu sporządzony zgodnie z zasadami ustalonymi w Zbiorze Informacji Lotniczej (AIP Polska). W planie lotu zamieszcza się również dane dot. zezwolenia^[43].

4 | Efektywność regulacji w zakresie statków powietrznych

Z pewnością jednym z największych problemów związanych z obowiązywaniem międzynarodowych regulacji w zakresie statków powietrznych jest ich efektywność oraz zasięg. Postęp międzynarodowego prawa lotniczego

⁴² Karolina Kafara, Maciej Kędziora, „Transport materiałów niebezpiecznych statkami powietrznymi” *Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy*, nr 33 (2019): 118.

⁴³ Telesfor Marek Markiewicz, „Problemy cywilno-wojskowej koordynacji międzynarodowych i krajowych ćwiczeń lotniczych w polskiej przestrzeni powietrznej” *Zeszyty Akademii Obrony Narodowej*, nr 1 (2009): 96-97.

opiera się na dwóch głównych źródłach: wspomnianej już Konwencji chicagowskiej oraz Rezolucjach przyjętych przez Zgromadzenie ICAO. Te dwa źródła dają początek pomocniczym wskazówkom, opracowywanym w formie Załączników do Konwencji i podręczników, które dotyczą międzynarodowego lotnictwa cywilnego. Jednakże nie ma spójnego powiązania pomiędzy tymi dwoma źródłami, a także nie ma formalnego uznania przez ICAO statusu prawnego Rezolucji Zgromadzenia, chociaż takie rezolucje są przyjmowane na każdym Zgromadzeniu ICAO. Do tego problemu dochodzi brak jasności w interpretacji samej Konwencji, która upoważnia Radę ICAO do przyjmowania Załączników do Konwencji, jednocześnie pomijając wszelkie prawne zobowiązania Państw członkowskich do przestrzegania norm zawartych w Załącznikach^[44].

Na etapie opracowywania tekstu Konwencji Załączniki nie otrzymały mocy obowiązującej, nie wskazano także jakichkolwiek ograniczeń ilościowych w zakresie ich przyjmowania w przyszłości. Oznacza to, że państwa nie są zobowiązane do ich implementacji i mogą przyjmować własne krajowe regulacje w tym zakresie, które bardziej odpowiadają im potrzebom. Sama Konwencja nie określa jednoznacznego charakteru prawnego Załączników, jednak jak powszechnie wiadomo ich charakter nie jest równoznaczny z charakterem prawnym samej Konwencji. Jak zauważa Izabela Kraśnicka

Zasadne wydaje się przyjęcie stanowiska, że Załączniki jako takie nie stanowią integralnej części Konwencji. Za Z. Galickim powtórzyć należy, że Załączniki są aktami o specyficznym, odrębnym od umowy charakterze. W świetle specyfiki instrumentów w nich zawartych – trudno argumentować za przyznaniem im mocy równej samej Konwencji, a zatem wiążącej państwa członkowskie ICAO i posiadające zasadniczy wpływ na ich krajowe porządki prawne^[45].

Wskazuje się, że Załączniki posiadają charakter techniczny, zaś ich liczba wzrastała na przestrzeni ostatnich osiemdziesięciu lat, z kolei wraz z rozwojem lotnictwa cywilnego i zapewne tendencja ta utrzyma się w przyszłości. Należy również podkreślić, że Konwencja chicagowska nie przewiduje

⁴⁴ Ruwantissa Abeyratne, „Current Legal Problems in Interpreting International Civil Aviation Law” *Frontiers in Law*, nr 2 (2023): 57.

⁴⁵ Izabela Kraśnicka, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)* (Warszawa: C.H. Beck, 2019): 185-187.

jakichkolwiek sankcji za ich naruszenie. Zauważalna jest jednak praktyka nadawania im przez niektóre państwa statusu prawa wewnętrznego lub też nakładania na odpowiednie organy krajowe upoważnień do wydania obowiązujących w swoim państwie norm prawnych, które będą miały spójny charakter z postanowieniami przedmiotowych załączników^[46].

Pomimo wszystko powyższy status prawny Załączników do Konwencji chicagowskiej należy ocenić jednoznacznie negatywnie. Biorąc pod uwagę kwestie, które są w nich zawierane i regulowane (takie jak np. znaki przynależności państwowej oraz rejestracyjne, licencjonowanie personelu, czy eksploatacja statków powietrznych), a przede wszystkim szerszy zakres, odnoszący się do żeglugi lotniczej i w wielu przypadkach jej bezpieczeństwa oraz skalę rozwoju lotnictwa cywilnego wydaje się być słusznym, a nawet obligatoryjnym nadanie wyżej wymienionym elementom Konwencji chicagowskiej charakteru wiążącego. Należy jednocześnie podkreślić, że wspomniana Konwencja jest najważniejszym aktem międzynarodowego prawa lotniczego, który podjął próbę kompleksowego uregulowania przepisów lotniczych w tym zakresie. Każdy z Załączników jest niejako odpowiedzią na potrzeby rozszerzenia czy doprecyzowania owych regulacji, wynikających z rozwoju lotnictwa cywilnego, które niewątpliwie będzie postępować w najbliższych dziesięcioleciach.

5 | Podsumowanie

Kwestia bezpieczeństwa operacji lotniczych jest jednym z najważniejszych problemów współczesnego lotnictwa. Powinna być ona omawiana z uwzględnieniem współpracy na płaszczyźnie międzynarodowej, m.in. w ramach działalności takich organizacji jak ICAO, a nie tylko poprzez pryzmat działań pojedynczych państw w tym zakresie. Ramy prawne dotyczące bezpieczeństwa są ujęte zarówno w formie wiążących uzgodnień międzynarodowych, jak np. Konwencja chicagowska, ale również na podstawie prawa Unii Europejskiej czy bilateralnych umów pomiędzy

⁴⁶ Anna Chochowska, Krzysztof Chochowski, „Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego wobec zagrożenia terroryzmem”, [w:] *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, red. Ewa Jasiuk, Kamil Sikora (Warszawa: Wydawnictwo Uczelni Łazarskiego, 2021), 94.

państwami. Podstawowy ład bezpieczeństwa lotniczego jest warunkiem koniecznym do bezpiecznego wykonywania działalności lotniczej przez poszczególne podmioty^[47].

Aktualne regulacje w tym zakresie odnoszą się również do kwestii statków powietrznych, ich załóg i zezwoleń na wykonywanie określonych rodzajów lotów. Większość przepisów o charakterze ogólnym została wprowadzona przez Konwencję chicagowską z 7 grudnia 1944 r. Z pewnością ich ujednolicenie na płaszczyźnie międzynarodowej sprzyja nie tylko spójności, ale przede wszystkim wzmacnia bezpieczeństwo żeglugi międzynarodowej. Na uwagę zasługuje również prawny obowiązek rejestracji statków cywilnych i posiadanie przez nie konkretnej przynależności państwowej. Wynika z tego również prawny obowiązek poszczególnych państw co do odpowiedzialności za nadzór nad ich używaniem. Wskazanie konkretnego podmiotu, na którym ciążyą takie zadania, należy rozpatrywać w kategoriach jedynie pozytywnych. Na uwagę zasługuje również fakt ujednolicenia dokumentów, które powinien posiadać statek powietrzny oraz członkowie jego załogi. Dodatkowym elementem, wpływającym na bezpieczeństwo operacji lotniczych, jest potrzeba uzyskania odpowiednich zezwoleń w ramach wykonywania określonych rodzajów lotów – np. operacji wykonywanych przez bezzałogowe statki powietrzne lub lotów statków powietrznych, przewożących materiały niebezpieczne.

Z pewnością w przyszłości krokiem w dobrą stronę byłoby zacieśnienie współpracy w ramach Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego. Ujednolicenie zasad w zakresie kolejnych obszarów związanych z żeglugą powietrzną pozwoliłoby na zwiększenie jej bezpieczeństwa. Jednak na obecnym etapie rozwoju lotnictwa cywilnego obligatoryjnym powinno stać się nadanie mocy wiążącej Załącznikom do Konwencji chicagowskiej. Biorąc pod uwagę spectrum tematyczne i ich liczbę, a także wagę spraw, które poruszają, trudno zgodzić się z dotychczasową praktyką w tym zakresie. Wpływa to nie tylko na brak jednolitości w obszarze tworzenia i stosowania przepisów lotniczych w poszczególnych państwach, ale osłabia również samą pozycję Konwencji, która w pierwotnym brzmieniu przyjęta została ponad 80 lat temu. Jej Załączniki miały za zadanie dostosowywanie Konwencji do obecnych czasów, a także doprecyzowanie w celu lepszej interpretacji zawartych w niej przepisów. Do tego potrzebna jest jednak zgoda państw-sygnatariuszy Konwencji chicagowskiej, którą nie

⁴⁷ Grzegorz Zajac, *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie* (Warszawa: Wydawnictwo Rambler, 2016), 297-298.

zawsze łatwo jest uzyskać. Nie wszystkie państwa bowiem chętnie oddają swoje kompetencje na rzecz organizacji międzynarodowych, a jeśli już, to dokonują tego w najbardziej ogólnych kwestiach.

Bibliografia

- Abeyratne Ruwantissa, *Convention on International Civil Aviation. A Commentary*. New York: Springer, 2014.
- Abeyratne Ruwantissa, „Current Legal Problems in Interpreting International Civil Aviation Law” *Frontiers in Law*, nr 2 (2023).
- Chochowska Anna, Krzysztof Chochowski, „Bezpieczeństwo lotnictwa cywilnego wobec zagrożenia terroryzmem”, [w:] *Prawne aspekty bezpieczeństwa transportu lotniczego*, red. Ewa Jasiuk, Kamil Sikora. Warszawa: Wydawnictwo Uczelni Łazarskiego, 2021.
- De Florio Filippo, *Airworthiness: An Introduction to Aircraft Certification and Operations*. Oxford: Oxford University Press, 2016.
- Garapich Ksawery, „Prawnomiędzynarodowe zagrożenie korzystania przez bezałogowe statki powietrzne z przestrzeni powietrznej”, [w:] *Prawo lotnicze i kosmiczne oraz technologie*, red. Elżbieta Dynia, Lidia Brodowski. Rzeszów: Wydawnictwo Uniwersytetu Rzeszowskiego, 2017.
- Gertler Zak, „Amendments to the Chicago Convention: lessons from proposals that failed” *Journal of Air Law and Commerce*, vol. 40 (1974).
- Grzegorzczak Tomasz, *Prawo lotnicze. Przewodnik po przepisach dla inżynierów i mechaników obsługi technicznej statków powietrznych*. Warszawa: Wydawnictwo Wojskowej Akademii Technicznej, 2021. <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/pl/TXT/?uri=CELEX:32018R1139>.
- Jafernik Henryk, Radosław Fellner, *Prawo i procedury lotnicze*. Gliwice: Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, 2015.
- Jasiuk Ewa, *Ogólne publicznoprawne uwarunkowania międzynarodowej turystyki lotniczej. Część 1*. Warszawa: Difin, 2001.
- Kafara Karolina, Maciej Kędziora, „Transport materiałów niebezpiecznych statkami powietrznymi” *Zeszyty Naukowe Państwowej Wyższej Szkoły Zawodowej im. Witelona w Legnicy*, nr 33 (2019): 117-131.
- Kasprzyk Piotr, *Bezałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Rozwój regulacji prawnych dotyczących bezpieczeństwa lotnictwa bezałogowego*. Warszawa: C.H. Beck, 2021.

- Konert Anna, *Bezzałogowe statki powietrzne. Nowa era w prawie lotniczym. Zagadnienia cywilnoprawne*. Warszawa: C.H. Beck, 2020.
- Korycki Stefan, „Podstawy prawnoorganizacyjne ochrony granicy państwowej Rzeczypospolitej Polskiej i kontroli ruchu granicznego” *Państwo Prawne*, nr 1 (2018): 122-137.
- Krawczyk Jacek, „Przekraczanie powietrznej granicy państwowej przez państwowe i cywilne uprawnione oraz nieuprawnione statki powietrzne” *Przegląd Nauk o Obronności*, nr 6 (2018): 13-28.
- Kraśnicka Izabela, *Standardy żeglugi powietrznej w działalności Organizacji Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO)*. Warszawa: C.H. Beck, 2019.
- Kunert-Diallo Agnieszka, *Dostęp do rynku i konkurencja w transporcie lotniczym w UE i regulacjach krajowych na tle przemian globalnych*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2018.
- Łuczak Katarzyna, *Zarządzanie bezpieczeństwem w lotnictwie cywilnym*. Katowice: Uniwersytet Śląski, 2016.
- Markiewicz Telesfor Marek, „Problemy cywilno-wojskowej koordynacji międzynarodowych i krajowych ćwiczeń lotniczych w polskiej przestrzeni powietrznej” *Zeszyty Akademii Obrony Narodowej*, nr 1 (2009): 77-101.
- Osiecki Mateusz, „Konwencja kapsztadzka i protokół lotniczy – analiza wybranych zagadnień” *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, nr 4 (2016): 77-88.
- Polkowska Małgorzata, *Prawo międzynarodowe i organizacje. Wybór źródeł*. Warszawa: Wydawnictwo Akademii Sztuki Wojennej, 2002.
- Polkowska Małgorzata, „Wyzwania i problemy współczesnego lotnictwa cywilnego a działalność organizacji międzynarodowego lotnictwa cywilnego – ICAO”, [w:] *Prawo transportowe. Morze. Ląd. Powietrze*, red. Dominika Wetoszka. 111-122. Warszawa: C.H. Beck, 2017.
- Pożaroszczuk Dariusz, „Lot linii lotniczych Ryanair nr FR 4978. Prawne aspekty dotyczące porwania polskiego samolotu na Białorusi 23 maja 2021 roku”, [w:] *Terroryzm. Studia, analizy, prewencja* red. Damian Szlachter. 9-37. Warszawa: Wydawnictwo Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego, 2023.
- Stochaj Justyna, Anna Stromecka, Joanna Śliżewska, Aleksandra Zielińska, *Organizacja i prowadzenie prac związanych z przeładunkiem oraz magazynowaniem towarów i ładunków w portach i terminalach*. Warszawa: WSiP Wydawnictwa Szkolne i Pedagogiczne, 2019.
- Szymajda Izabela, „Publicznoprawne zagadnienia międzynarodowej żeglugi powietrznej – system chicagowsko-bilateralny” *Studia Iuridica*, nr 41 (2003): 269-291.

- Wojciechowska Karolina, *Prawo lotnicze. Ustawa o szczególnych zasadach przygotowania i realizacji inwestycji w zakresie lotnisk użytku publicznego. Komentarz*. Warszawa: C.H. Beck, 2022.
- Zabłocki Eugeniusz, *Lotnictwo cywilne, Lotnictwo Służb Porządku Publicznego. Kłasyfikacja, funkcje, struktury, operacje*. Warszawa: Akademia Obrony Narodowej. Wydział Wydawniczy, 2006.
- Zajac Grzegorz, *Podstawy prawne i funkcjonowanie przewoźników lotniczych i lotnisk w Europie*. Warszawa: Wydawnictwo Rambler, 2016.
- Żylicz Marek, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*. Warszawa: Wolters Kluwer, 2002.



