

Warszawa, dnia 28 października 2020 r.

Poz. 176

**ZARZĄDZENIE Nr 19/MON  
MINISTRA OBRONY NARODOWEJ**

z dnia 28 października 2020 r.

**w sprawie „Szczegółowego trybu organizacji lotów najważniejszych osób w państwie realizowanych statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”**

Na podstawie art. 5 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz. U. poz. 1967) zarządza się, co następuje:

**§ 1.** Zarządzenie określa „Szczegółowy tryb organizacji lotów najważniejszych osób w państwie realizowanych statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, stanowiący załącznik do zarządzenia.

**§ 2.** Zarządzenie wchodzi w życie z dniem 31 października 2020 r.<sup>1)</sup>

Minister Obrony Narodowej: *wz. W. Skurkiewicz*

---

<sup>1)</sup> Niniejsze zarządzenie było poprzedzone decyzją Nr 146/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 24 października 2018 r. w sprawie „Instrukcji organizacji lotów z najważniejszymi osobami w państwie w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej” (Dz. Urz. Min. Obr. Nar. poz. 172), która traci moc z dniem 31 października 2020 r. zgodnie z art. 10 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz. U. poz. 1967).

**SZCZEGÓŁOWY TRYB ORGANIZACJI LOTÓW NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB  
W PAŃSTWIE REALIZOWANYCH STATKAMI POWIETRZNYMI  
WOJSKOWEGO SPECJALNEGO TRANSPORTU LOTNICZEGO LUB INNYMI  
WOJSKOWYMI TRANSPORTOWYMI STATKAMI POWIETRZNYMI SIŁ  
ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ**

**SPIS TREŚCI**

**Wykaz skrótów**

**Definicje**

**Rozdział I – Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie wojskowym specjalnym transportem lotniczym i innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej**

§ 1. Zasady ogólne

§ 2. Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW

§ 3. Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie niebezpieczne

§ 4. Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w sytuacji kryzysowej, w stanach nadzwyczajnych i w czasie wojny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej

**Rozdział II – Planowanie lotów najważniejszych osób w państwie**

§ 5. Zasady planowania lotów

§ 6. Zapotrzebowanie na catering

**Rozdział III – Zakres obowiązków stanowisk dowodzenia i służb oraz osób funkcyjnych w procesie organizacji lotów najważniejszych osób w państwie**

§ 7. Zadania osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP-DKP i jednostek podległych

§ 8. Zadania służby ruchu lotniczego

§ 9. Zabezpieczenie łączności i UL

§ 10. Zabezpieczenie meteorologiczne

§ 11. Obowiązki osób funkcyjnych oraz służb w zakresie organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW

**Rozdział IV – Zakres obowiązków realizatora lotu, personelu latającego, organizującego lot i dysponenta statku powietrznego**

§ 12. Zasady ogólne

§ 13. Obowiązki realizatora lotu

§ 14. Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego

§ 15. Obowiązki personelu pokładowego

§ 16. Obowiązki organizującego lot, koordynatora wylotu i dysponenta statku powietrznego

## **Rozdział V – Wymagania i przygotowanie statków powietrznych do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie**

§ 17. Zasady wydzielania i przygotowania statków powietrznych

§ 18. Kompetencje i obowiązki komisji weryfikacyjnych oraz komisji do weryfikacji statku powietrznego

## **Rozdział VI – Przewóz bagażu, ładunku oraz broni na pokładzie statku powietrznego wykonującego loty najważniejszych osób w państwie**

§ 19. Przewóz bagażu i ładunku

§ 20. Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego wyznaczonego do wykonania lotów najważniejszych osób w państwie

## **Rozdział VII – Ochrona statku powietrznego przeznaczonego do wykonania lotów najważniejszych osób w państwie**

§ 21. Zasady ochrony statku powietrznego

## **Rozdział VIII – Szczególne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie**

§ 22. Zasady ogólne

§ 23. Szczególne wymogi podczas realizacji lotów w rejonie niebezpiecznym, w rejonie PKW/PJW i w czasie wojny

§ 24. Zasady wyboru innych miejsc do startów i lądowań

### **Załączniki:**

Załącznik Nr 1 - Informacja o locie - wzór

Załącznik Nr 2 - Zapotrzebowanie na lot - wzór

## WYKAZ SKRÓTÓW

**AFTN** – (Aeronautical Fixed Telecommunication Network) – stała lotnicza sieć telekomunikacyjna

**AIP** – (Aeronautical Information Publication) – zbiór informacji lotniczych

**AMC Polska** – (Airspace Management Cell) – Ośrodek Zarządzania Przestrzenią Powietrzną

**ARCC** – (Aeronautical Rescue Coordination Centre) – cywilno-wojskowy Ośrodek Koordynacji Poszukiwania i Ratownictwa Lotniczego

**ASAR** – (Aeronautical Search and Rescue) – służba poszukiwania i ratownictwa lotniczego

**ATC** – (Air Traffic Control) – kontrola ruchu lotniczego

**ATM** – (Air Traffic Management) zarządzanie ruchem lotniczym

**ATS** – (Air Traffic Services) – służby ruchu lotniczego

**BOZ** – Biuro Odpraw Załóg

**CO MON** – Centrum Operacyjne Ministra Obrony Narodowej

**COP-DKP** – Centrum Operacji Powietrznych - Dowództwo Komponentu Powietrznego

**CRM** – Crew Resource Management – zarządzanie zasobami załogi

**CSAR** – (Combat Search and Rescue) - bojowe poszukiwanie i ratownictwo

**CVR** – (Cockpit Voice Recorder) – rejestrator rozmów w kabinie

**DA/DH** – (Decision Altitude/Decision Height) – wysokość bezwzględna decyzji/wysokość względna decyzji

**DG RSZ** – Dowództwo Generalne Rodzajów Sił Zbrojnych

**DML** – dyżurny meteorolog lotniska

**DO RSZ** – Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych

**DSO DG RSZ** – Dyżurna Służba Operacyjna Dowództwa Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych

**DSO DO RSZ** – Dyżurna Służba Operacyjna Dowództwa Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych

**DSO SKW** – Dyżurna Służba Operacyjna Służby Kontrwywiadu Wojskowego

**DWSZ** – Departament Wojskowych Spraw Zagranicznych

**DZB COP-DKP** – Dyżurna Zmiana Bojowa COP-DKP

**ELT** – (Emergency Locator Transmitter) – nadajnik ratunkowy

**FDR** – (Flight Data Recorder) – rejestrator parametrów lotu

**FPL** – (Filed flight plan) – zgłoszony plan lotu

**GIWL** – Szef Szefostwa Techniki Lotniczej – Główny Inżynier Wojsk Lotniczych

**HF** – (High Frequency) – wysoka częstotliwość, fale krótkie

**IMSL** – inne miejsce do startów i lądowań

**IOL** – Instrukcja organizacji lotów w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

**IOLP** – Instrukcja organizacji lotów próbnych w lotnictwie Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

**KDL** – koordynator do spraw lotniczych

**KG ŻW** – Komenda Główna Żandarmerii Wojskowej

**KOSP** – karta obsługi statku powietrznego

**KPRM** – Kancelaria Prezesa Rady Ministrów

**MDA/MDH** – (Minimum Descent Altitude /Minimum Descent Height) minimalna bezwzględna / minimalna względna wysokość zniżania podczas podejścia nieprecyzyjnego

**MJDOP** – Mobilna Jednostka Dowodzenia Operacjami Powietrznymi

**MSD** – miejsce stałej dyslokacji

**MSZ** – Ministerstwo Spraw Zagranicznych

**MZM** – mobilny zespół meteorologiczny

**NOTAM** – (Notice To Airman) – wiadomość rozpowszechniana za pomocą środków telekomunikacyjnych, zawierająca informacje o ustanowieniu, stanie lub zmianach urządzeń lotniczych, służbach, procedurach a także o niebezpieczeństwie, których znajomość we właściwym czasie jest istotna dla personelu związanego z operacjami lotniczymi

**NZP** – niebezpieczne zjawiska pogody

**ODN** – Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania

**OO SOP** – Oficer Operacyjny SOP

**OP RP** – Obrona Powietrzna Rzeczypospolitej Polskiej

**PAŻP** – Polska Agencja Żeglugi Powietrznej – instytucja zapewniająca służby ruchu lotniczego w polskiej przestrzeni powietrznej

**PKW/PJW** – Polski Kontyngent Wojskowy /Polska Jednostka Wojskowa

**PPR** – (Prior Permission Required) wymagane uprzednie uzyskanie zezwolenia

**QAR** – (Quick Acces Recorder) rejestrator szybkiego dostępu

**RODN** – Regionalny Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania

**RP** – Rzeczpospolita Polska

**RSZ** – Rodzaje Sił Zbrojnych

**SAT** – łączność satelitarna

**SIL** – Służba Inżynierjno-Lotnicza

**SKW** – Służba Kontrwywiadu Wojskowego

**SOP** – Służba Ochrony Państwa

**SPINS** – (Special Instructions) - instrukcje specjalne

**SSH SZ RP** – Szefostwo Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej

**St. ZD SSH SZ RP** – starszy zmiany dyżurnej Szefostwa Służby Hydrometeorologicznej Sił Zbrojnych RP

**STS/HEAD** – status lotu statku powietrznego, na pokładzie którego znajduje się jedna z wymienionych osób: Prezydent RP, Marszałek Sejmu RP, Marszałek Senatu RP, Prezes Rady Ministrów lub ich odpowiednicy z państw obcych, wykonywany w misji oficjalnej

**SUP ATM** – (Supervisor ATM) Kierownik Zmiany ATM

**SWW** – Służba Wywiadu Wojskowego

**SZ RP** – Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej

**TAF** – (Terminal Aerodrome Forecast) – prognoza pogody dla lotniska

**TOC PKW** – (Tactical Operation Centre) stanowisko dowodzenia PKW

**TWR** – (Aerodrome Control Tower) organ kontroli lotniska

**UL** – ubezpieczenie lotów

**UHF** - (Ultra High Frequency) – ultra wysoka częstotliwość, fale decymetrowe

**VHF** – (Very High Frequency) – bardzo wysoka częstotliwość, fale metrowe

**WA** – warunki atmosferyczne

**ŻW** – Żandarmeria Wojskowa

## DEFINICJE

**Dowódca statku powietrznego** – pilot wyznaczony przez realizatora lotów do pełnienia obowiązków, posiadający odpowiednie uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania lotów na danym typie statku powietrznego, ponoszący odpowiedzialność za bezpieczne wykonywanie lotu.

**Dysponent statku powietrznego** – wyznaczona przez dysponenta limitu nalotu osoba, której oddano do dyspozycji wojskowy statek powietrzny i załogę.

**Inne miejsce do startów i lądowań** – obszar inny niż lotnisko wpisane do rejestru lotnisk i opublikowane w AIP oraz lądowisko wpisane do ewidencji lądowisk, z którego mogą być wykonywane starty i lądowania statków powietrznych po odpowiednim jego przygotowaniu i zabezpieczeniu.

**Inne wojskowe transportowe statki powietrzne SZ RP** – wojskowe transportowe statki powietrzne SZ RP będące na wyposażeniu jednostki lotniczej, nie przeznaczonej zgodnie z dokumentami kompetencyjnymi do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie, wyznaczone i przygotowane do realizacji tych lotów w rejonie niebezpiecznym i/lub rejonie PKW/PJW.

**Jednostka lotnicza** – jednostka organizacyjna SZ RP, która posiada w swoim etacie i/lub ewidencji statki powietrzne wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub inne wojskowe transportowe statki powietrzne SZ RP.

**Kierownik Prób** – osoba funkcyjna powołana do pełnienia obowiązków na czas realizacji lotów próbnych.

**Komisja weryfikacyjna** – zespół specjalistów SIL, wyznaczony rozkazem zarządzającego loty.

**Komisja do weryfikacji statku powietrznego** – zespół specjalistów SIL, wyznaczony spośród członków Komisji weryfikacyjnej rozkazem realizatora lotu w celu przeprowadzenia procesu weryfikacji danego statku powietrznego, pod kierownictwem Przewodniczącego /Zastępcy przewodniczącego.

**Koordinator ds. lotniczych** – żołnierz zawodowy ze składu personelu latającego, wyznaczony do realizacji zadań w innym miejscu do startów i lądowań.

**Koordinator wylotu** – wyznaczona przez organizującego lot osoba odpowiedzialna za współpracę z innymi podmiotami uczestniczącymi podczas organizacji lotu, w tym w szczególności za jego planowanie i realizację w ramach obowiązków leżących po stronie organizującego lot.

**Lądowisko** – wydzielony, ujęty w ewidencji lądowisk obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni w całości lub częściowo przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i ruchu statków powietrznych na tych obszarach.

**Lot statku powietrznego** – ruch statku powietrznego w przestrzeni powietrznej liczony od momentu oderwania się od podłoża do momentu zetknięcia się statku powietrznego z podłożem.

**Lot weryfikacyjny** – lot wykonywany w celu określenia zdolności statku powietrznego do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie.

**Lotnisko** – wydzielony obszar na lądzie, wodzie lub innej powierzchni, w całości lub częściowo przeznaczony do wykonywania startów, lądowań i naziemnego lub nawodnego ruchu statków powietrznych wraz ze znajdującymi się w jego granicach obiektami i urządzeniami budowlanymi o charakterze trwałym. Lotnisko wpisane jest do rejestru lotnisk i lądowisk lotnictwa państwowego lub rejestru lotnisk cywilnych i opublikowane w cywilnym lub wojskowym AIP.

**Najważniejsze osoby w państwie** – osoby wymienione w art. 1 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz. U. poz. 1967).

**Obsługa recepcyjna** – czynności na pokładzie statku powietrznego w stosunku do pasażerów, obejmujące przygotowanie i podawanie cateringu.

**Ochrona statku powietrznego** – czynności podejmowane w celu zapobiegania dostępowi osób nieuprawnionych do statku powietrznego wyznaczonego do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie.

**Organizacja lotów** – ogół przedsięwzięć związanych z podjęciem decyzji, planowaniem, przygotowaniem do lotów, zabezpieczeniem oraz realizacją lotów najważniejszych osób w państwie.

**Organizujący lot** – szefowie: Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej, Kancelarii Senatu Rzeczypospolitej Polskiej oraz Kancelarii Prezesa Rady Ministrów zainteresowani zorganizowaniem lotu statkiem powietrznym lub osoby upoważnione pisemnie przez Szefów Kancelarii do organizacji lotu.

**Przewodniczący komisji weryfikacyjnej** – żołnierz zawodowy, specjalista SIL, wyznaczany corocznym rozkazem Dowódcy Generalnego Rodzajów Sił Zbrojnych lub rozkazem Dowódcy Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych do realizacji i koordynowania zadań związanych z weryfikacją i przygotowaniem statków powietrznych wydzielonych do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie.

**Realizator lotu** – podmiot realizujący lot – dowódca jednostki lotniczej, dowódca komponentu lotniczego lub osoba wyznaczona przez zarządzającego loty, odpowiedzialna za wszystkie fazy organizacji lotów.

**Rejon niebezpieczny** – obszar, którego terytorium w całości lub w części uznane jest za strefę działań wojennych/zbrojnych, na podstawie odrębnych przepisów, na którego terytorium występują warunki stwarzające bezpośrednie zagrożenie dla życia lub zdrowia osób znajdujących się na pokładzie statku powietrznego.

**Rejon PKW/PJW** – rejon stacjonowania i wykonywania zadań przez Polski Kontyngent Wojskowy/ Polską Jednostkę Wojskową poza granicami RP.

**Specjalista Służby Hydrometeorologicznej SZ RP** – żołnierz zawodowy posiadający udokumentowane nadanie uprawnień przez właściwy ośrodek szkoleniowy i pozytywny wynik egzaminu z wiedzy specjalistycznej na zajmowanym stanowisku.

**Status HEAD** – status lotu statku powietrznego nadany zgodnie z art. 2 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz. U. poz. 1967) oraz na podstawie art. 76 ust. 1 pkt 3 lit. a ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze (Dz. U. z 2019 r. poz. 1580 i 1495 oraz z 2020 r. poz. 284 i 1378).

**Sytuacja kryzysowa** – sytuacja występująca na terytorium RP określona w art. 3 pkt 1 ustawy z dnia 26 kwietnia 2007 r. o zarządzaniu kryzysowym (Dz. U. z 2020 r. poz. 1856).



**Weryfikacja statku powietrznego** – proces mający na celu dopuszczenie poszczególnych egzemplarzy statków powietrznych do przewozu najważniejszych osób w państwie, przeprowadzany zgodnie z kryteriami określonymi przez GIWL w stosownym biuletynie technicznym.

**Wojskowy specjalny transport lotniczy** – transportowe statki powietrzne SZ RP będące na wyposażeniu jednostki lotniczej przeznaczonej, zgodnie z dokumentami kompetencyjnymi, do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie.

**Zabezpieczenie lotów** – zespół przedsięwzięć w procesie organizacji lotów mający na celu umożliwienie sprawnego i bezpiecznego wykorzystania właściwości lotnych i taktyczno-bojowych statków powietrznych podczas realizacji celów lotów.

**Zadanie lotnicze HEAD** – lot lub kilka lotów statkiem powietrznym, z których co najmniej jeden lot będzie wykonany w celu zrealizowania przewozu najważniejszej osoby w państwie w ramach złożonego zapotrzebowania na lot.

**Zastępca przewodniczącego komisji weryfikacyjnej** – żołnierz zawodowy, specjalista SIL, wskazany w składzie komisji weryfikacyjnej pełniący obowiązki zastępcy przewodniczącego komisji weryfikacyjnej.

**Zarządzający loty** – przełożony realizatora lotu (minimum dowódca związku taktycznego lub dowódca zgrupowania, dowódca PKW/PJW).

**Rozdział I**  
**OGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ORGANIZACJI LOTÓW**  
**NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE WOJSKOWYM SPECJALNYM**  
**TRANSPORTEM LOTNICZYM I INNYMI WOJSKOWYMI TRANSPORTOWYMI**  
**STATKAMI POWIETRZNYMI SIŁ ZBROJNYCH RZECZYPOSPOLITEJ**  
**POLSKIEJ**

**§ 1. Zasady ogólne**

1. „Szczegółowy tryb organizacji lotów najważniejszych osób w państwie realizowanych statkami powietrznymi wojskowego specjalnego transportu lotniczego lub innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej”, zwany dalej „Szczegółowym trybem organizacji”, określa zasady organizacji lotów najważniejszych osób w państwie, wykonywanych w misji oficjalnej, realizowanych przy użyciu wojskowego specjalnego transportu lotniczego i innych wojskowych transportowych statków powietrznych SZ RP.
2. Organizując lot najważniejszych osób w państwie, spośród wszystkich uwarunkowań dotyczących lotu (finansowych, potrzeb politycznych oraz rygorów bezpieczeństwa), za najważniejsze uznaje się rygor bezpieczeństwa.
3. Osoby biorące udział w organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonach PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych zobowiązane są do nieudostępniania jakichkolwiek informacji uzyskanych podczas wykonywania zadań służbowych osobom trzecim oraz niewykorzystywania tych informacji w celach innych niż organizacja lotów. W przypadku przetwarzania informacji niejawnych w ramach organizowania lotów najważniejszych osób w państwie zastosowanie mają przepisy o ochronie informacji niejawnych.
4. Status HEAD dla lotów realizowanych przy użyciu wojskowego specjalnego transportu lotniczego i innych wojskowych transportowych statków powietrznych SZ RP, nadaje Komendant SOP, który informuje PAŻP, organizującego lot oraz realizatora lotu o statkach powietrznych wykonujących lot o tym statusie. Informacje o osobach znajdujących się na pokładzie statku powietrznego przekazują do Komendanta SOP - organizujący lot i realizator lotu nie później niż 1 dzień przed planowanym lotem.
5. Tryb przyznawania limitów nalotu w przypadku lotów najważniejszych osób w państwie określają odrębne przepisy.
6. Dowódca Generalny RSZ poprzez Inspektora Sił Powietrznych realizuje zadania koordynacji wykorzystania wojskowego specjalnego transportu lotniczego do przewozu najważniejszych osób w państwie.
7. W przypadku występowania rozbieżności między potrzebami organizujących loty, a możliwościami ich realizacji Dowódca Generalny RSZ lub Dowódca Operacyjny RSZ (stosownie do posiadanego limitu nalotu) powiadamia o zaistniałej sytuacji Szefa KPRM i Ministra Obrony Narodowej. Na podstawie otrzymanej informacji Szef KPRM podejmuje stosowne działania koordynujące.
8. Wykaz osób mogących towarzyszyć najważniejszym osobom w państwie podczas lotu zawarty jest w art. 3 ustawy z dnia 30 sierpnia 2019 r. o lotach najważniejszych osób w państwie (Dz. U. poz. 1967).

9. Operacje startów i lądowań statków powietrznych wykonujących loty najważniejszych osób w państwie w misji oficjalnej można wykonywać:

1) na samolotach i śmigłowcach - z lotnisk;

2) na śmigłowcach - z lądowisk;

3) na śmigłowcach - z IMSL - nie dotyczy rejonów niebezpiecznych i rejonów PKW/PJW.

10. Organizacja przylotu/wylotu statku powietrznego wykonującego zadanie lotnicze HEAD, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania lotniska lub lądowiska należy do zarządzającego lotniskiem lub lądowiskiem. Organizacja przylotu/wylotu odbywa się we współpracy z realizatorem lotu, SOP, organizującym lot, a także pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w przygotowaniu i organizacji zadania lotniczego HEAD.

11. Organizacja przylotu/wylotu, niezbędnego zabezpieczenia logistycznego oraz odpowiedniego przygotowania IMSL dla statku powietrznego realizującego zadanie lotnicze HEAD, odbywa się na zasadach określonych w § 24.

12. Podczas przygotowania i realizacji zadania lotniczego HEAD na IMSL poza terenem jednostek wojskowych:

1) za przygotowanie i realizację operacji lotniczej oraz ochronę statku powietrznego odpowiada realizator lotu;

2) za zabezpieczenie IMSL w zakresie zapobiegania dostępowi osób nieupoważnionych do strefy przebywania osoby objętej ochroną SOP, odpowiada SOP na podstawie odrębnych przepisów.

13. Po otrzymaniu informacji o czasowej rezygnacji z ochrony, o której mowa w art. 5 ustawy z dnia 8 grudnia 2017 r. o Służbie Ochrony Państwa (Dz. U. z 2020 r. poz. 384, 695 i 1610), zwanej dalej „ustawą o SOP”, lotu na IMSL nie realizuje się. W takiej sytuacji Dowódca Generalny RSZ przedstawia organizującemu lot propozycję realizacji lotu na najbliższe lotnisko cywilne lub lotnisko/lądowisko wojskowe.

14. Podczas organizacji lotów najważniejszych osób w państwie z lądowaniem i/lub startem z lądowiska lub IMSL znajdującego się na terenie jednostki wojskowej, realizator lotu występuje do Komendanta Głównego ŻW o realizację przedsięwzięć prewencyjnych w zakresie ochrony statku powietrznego oraz lądowiska/IMSL.

15. Za zorganizowanie zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego na lądowisku lub IMSL odpowiada realizator lotu we współpracy z zarządzającym lądowiskiem lub zarządzającym obszarem stanowiącym IMSL, a także pozostałymi podmiotami uczestniczącymi w przygotowaniu i organizacji zadania lotniczego HEAD. W przypadku braku możliwości zorganizowania takiego zabezpieczenia na wybranym lądowisku lub IMSL, zadania lotniczego HEAD nie realizuje się.

16. Zapewnienie służb ruchu lotniczego statkom powietrznym SZ RP wykonującym loty najważniejszych osób w państwie, w polskiej przestrzeni powietrznej, należy do kompetencji cywilnych i wojskowych organów ATS w ich obszarach odpowiedzialności.

17. Zabezpieczenie lotów o statusie HEAD jest realizowane w ramach ASAR przez ARCC oraz wydzielone z SZ RP Lotnicze Zespoły Poszukiwawczo-Ratownicze (LZPR).

18. Wykonywanie lotów najważniejszych osób w państwie z wykorzystaniem transportowych statków powietrznych SZ RP w polskiej przestrzeni powietrznej jest nadzorowane przez DZB COP-DKP.

19. Wykonywanie lotów najważniejszych osób w państwie z wykorzystaniem transportowych statków powietrznych SZ RP poza granicami kraju jest monitorowane:

1) przez DZB COP-DKP, zgodnie z obowiązującymi procedurami utrzymywania łączności oraz wymiany informacji z załogą, zgodnie z § 8;

2) przez DSO DO RSZ w przypadku lotów wykonywanych w rejonie PKW/PJW.

20. DZB COP-DKP nadzoruje lot statku powietrznego z wykorzystaniem dostępnych środków łączności. Zbiera dane o wykonanych etapach lotu, zmianach dotyczących realizowanego lotu oraz przekazuje załodze niezbędne informacje.

21. Nadzorowanie realizowane jest poprzez przekazywanie załodze statku powietrznego otrzymanych informacji meteorologicznych, rozpoznawczych i innych, koniecznych do bezpiecznego wykonania zadania lotniczego HEAD.

22. DSO DG RSZ monitoruje proces realizacji lotów najważniejszych osób w państwie statkami powietrznymi SZ RP na podstawie informacji przekazywanych przez DZB COP-DKP, DSO DO RSZ oraz służby dyżurne jednostek podległych.

23. W przypadkach mających zasadniczy wpływ na realizację lotu DZB COP-DKP informuje niezwłocznie DSO DG RSZ i DSO DO RSZ o sytuacji, następnie DSO DG RSZ (lub DSO DO RSZ) powiadamia Dowódcę Generalnego RSZ (odpowiednio Dowódcę Operacyjnego RSZ), OO SOP, CO MON oraz organizującego lot.

24. W przypadku konieczności wprowadzenia niezbędnych zmian do zaplanowanych lotów, podjęte przez Dowódcę Generalnego RSZ decyzje DSO DG RSZ przekazuje organizującemu lot, DZB COP-DKP, DSO DO RSZ, OO SOP, St. ZD SSH SZ RP i CO MON oraz nadzoruje ich realizację.

25. DSO DO RSZ odpowiada za przekazywanie załogom wykonującym lot do rejonu PKW/PJW, poprzez DZB COP-DKP, informacji dotyczących sytuacji powietrznej z rejonu PKW/PJW, wpływających na bezpieczeństwo lotu.

26. SOP, w przypadku czasowej rezygnacji z ochrony, o której mowa w art. 5 ustawy o SOP, związanej z realizacją lotów najważniejszych osób w państwie transportowymi statkami powietrznymi SZ RP, informuje o tym fakcie realizatora lotu, organizującego lot, Dowódcę Generalnego RSZ oraz Komendanta Głównego ŻW.

27. W sytuacji kryzysowej, w stanach nadzwyczajnych i w czasie wojny na terytorium RP loty najważniejszych osób w państwie organizuje się zgodnie z § 4.

28. Zapewnienie najwyższego poziomu bezpieczeństwa oraz poufności lotów najważniejszych osób w państwie podczas realizacji tych lotów stanowi priorytet dla SZ RP.

29. Uprawnienia podmiotów i instytucji biorących udział w organizowaniu i zabezpieczeniu lotów najważniejszych osób w państwie nie wyłączają uprawnień SKW w związku z ochroną kontrywiadowniczą statków powietrznych i ich personelu.

30. W przypadku stwierdzenia przez organizującego lot, realizatora lotu, SOP, ŻW lub którykolwiek z innych podmiotów uczestniczących w organizacji zadania lotniczego HEAD okoliczności, które nie gwarantują bezpiecznej organizacji takiego zadania, operacji lotniczej nie realizuje się.

## **§ 2. Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW**

1. Loty najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW realizowane są przy użyciu:
  - 1) wojskowego specjalnego transportu lotniczego;
  - 2) innych wojskowych transportowych statków powietrznych SZ RP.
2. Koordynującym loty najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW jest Dowódca Operacyjny RSZ.
3. Realizatorem lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW jest dowódca PKW/PJW posiadający na stanie etatowym inne wojskowe transportowe statki powietrzne SZ RP lub osoba wyznaczona przez dowódcę PKW/PJW odpowiedzialna za organizację lotów.
4. CO MON, DWSZ, SKW, SWW, SOP oraz inne instytucje wojskowe i cywilne zobowiązane są, w zakresie swoich kompetencji, do udzielania niezbędnej pomocy oraz przekazywania Dowódcy Operacyjnemu RSZ wszelkich niezbędnych informacji, dotyczących organizacji lotów w rejonie PKW/PJW.
5. Loty w rejonie PKW/PJW można wykonywać wyłącznie zgodnie z AIP państwa, na którego terytorium funkcjonuje PKW/PJW i/lub obowiązującymi procedurami operacyjnymi, określającymi reguły organizacji lotów i zasady korzystania z przestrzeni powietrznej.
6. Dowódca Operacyjny RSZ koordynuje organizację lotów najważniejszych osób w państwie, współpracując w tym zakresie z Dowódcą Generalnym RSZ oraz dowódcą PKW/PJW.
7. Dowódca Operacyjny RSZ przed lotami najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW dokonuje analizy zagrożeń i przesyła wnioski dotyczące realizacji lotu do Komendanta SOP oraz organizującego lot.
8. Dowódca Operacyjny RSZ każdorazowo przekazuje Komendantowi SOP oraz organizującemu lot informację dotyczącą typów statków powietrznych wydzielanych z PKW/PJW do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie.
9. Dowódca PKW/PJW opracowuje standardowe procedury operacyjne, zwane dalej „SPO”, wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW, innymi wojskowymi transportowymi statkami powietrznymi SZ RP, określając specyfikę sytuacji operacyjno-taktycznej, występujące zagrożenia, infrastrukturę lotniskową, zadania podległych sił i środków w zakresie zabezpieczenia lotów i inne czynniki mające wpływ na bezpieczeństwo lotów. Dowódca PKW/PJW przesyła SPO do SOP poprzez DO RSZ.
10. Nie wykonuje się lotu najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW w przypadku negatywnej oceny Dowódcy Operacyjnego RSZ lub Komendanta SOP dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.

## **§ 3. Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie niebezpieczne**

1. Loty najważniejszych osób w państwie w rejonie niebezpieczne realizowane są przy użyciu:
  - 1) wojskowego specjalnego transportu lotniczego;
  - 2) innych wojskowych transportowych statków powietrznych SZ RP.
2. CO MON, DO RSZ, SOP, MSZ, SKW, SWW oraz inne instytucje wojskowe i cywilne zobowiązane są, w zakresie swoich kompetencji, do udzielania niezbędnej pomocy oraz

przekazywania Dowódcy Generalnemu RSZ (Dowódcy Operacyjnemu RSZ, Naczelnemu Dowódcy Sił Zbrojnych - stosownie do kompetencji) wszelkich dostępnych informacji, materiałów i danych rozpoznawczych, mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo planowanego lotu.

3. Dowódca Generalny RSZ we współpracy z Dowódcą Operacyjnym RSZ (Naczelnym Dowódcą Sił Zbrojnych) dokonuje analizy możliwych zagrożeń i przesyła do Komendanta SOP oraz organizującego lot wnioski dotyczące organizacji lotów.

4. Realizator lotu przed planowanymi lotami w rejonie niebezpiecznym dokonuje szczegółowej analizy zagrożeń oraz ryzyka zadania lotniczego HEAD na podstawie obowiązujących w tym zakresie instrukcji.

5. Nie realizuje się lotu najważniejszych osób w państwie w rejonie niebezpiecznym, w przypadku negatywnej oceny Dowódcy Generalnego RSZ (Dowódcy Operacyjnego RSZ, Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych - stosownie do kompetencji) lub Komendanta SOP dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.

#### **§ 4. Ogólne wymogi dotyczące organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w sytuacji kryzysowej, w stanach nadzwyczajnych i w czasie wojny na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej**

1. W sytuacji kryzysowej za organizację lotów najważniejszych osób w państwie odpowiada Dowódca Generalny RSZ we współpracy z Dowódcą Operacyjnym RSZ.

2. W czasie wojny za koordynację lotów najważniejszych osób w państwie odpowiada Naczelnemu Dowódcy Sił Zbrojnych. Do czasu mianowania Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych za koordynację lotów najważniejszych osób w państwie odpowiada Dowódca Operacyjny RSZ.

3. W czasie wojny na terytorium RP loty najważniejszych osób w państwie organizowane są zgodnie z obowiązującymi procedurami operacyjnymi, określającymi reguły i zasady korzystania z przestrzeni powietrznej.

4. Naczelnemu Dowódcy Sił Zbrojnych dokonuje analizy możliwości wykonania lotu, możliwych zagrożeń i przesyła wnioski do Komendanta SOP oraz organizującego lot.

5. Realizator lotu przed planowanymi lotami dokonuje szczegółowej analizy zagrożeń oraz ryzyka zadania lotniczego HEAD na podstawie obowiązujących w tym zakresie instrukcji. W wyniku analizy podejmuje działania mające na celu zminimalizowanie ryzyka wykonania zadania lotniczego HEAD. W przypadku stwierdzenia zagrożenia realizacji zadania lotniczego HEAD powiadamia o tym przełożonego.

6. Szczególne wymogi dotyczące realizacji lotów w rejonach niebezpiecznych określa § 23.

7. Dopuszcza się wykonanie lotu najważniejszej osoby w państwie na pokładzie innego wojskowego transportowego statku powietrznego SZ RP. Decyzję o realizacji takiego lotu podejmuje, w uzgodnieniu z organizującym lot oraz Komendantem SOP:

- 1) w czasie wojny – Naczelnemu Dowódcy Sił Zbrojnych;
- 2) w sytuacji kryzysowej – Dowódcy Generalnemu RSZ;
- 3) w stanach nadzwyczajnych – Dowódcy Generalnemu RSZ.

8. Nie wykonuje się lotu najważniejszych osób w państwie w sytuacji kryzysowej, w stanach nadzwyczajnych i w czasie wojny na terytorium RP, w przypadku negatywnej oceny dokonanej

przez jedną z wymienionych osób: Naczelnego Dowódcę SZ (Dowódcę Generalnego RSZ, Dowódcę Operacyjnego RSZ – stosownie do kompetencji) lub Komendanta SOP dotyczącej zachowania wymogów bezpieczeństwa.

## **Rozdział II**

### **PLANOWANIE LOTÓW NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE**

#### **§ 5. Zasady planowania lotów**

1. Organizujący lot najważniejszej osoby w państwie składa w formie pisemnej informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot do Dowódcy Generalnego RSZ oraz do wiadomości Szefa KPRM, Komendanta SOP, Szefa SSH SZ RP i realizatora lotu. Wzór informacji o locie oraz wzór zapotrzebowania na lot określają odpowiednio załączniki Nr 1 i 2 do Szczegółowego trybu organizacji.

2. Dowódca Generalny RSZ dokonuje analizy otrzymanych od organizującego lot dokumentów, o których mowa w ust. 1, dokonuje niezbędnych uzgodnień z organizującym lot i rozpoczyna proces planowania i przygotowania do realizacji i zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie. Podjętą decyzję dotyczącą realizacji zadania lotniczego HEAD przekazuje wraz z dokumentami, o których mowa w ust. 1, do zarządzającego loty, Dowódcy Operacyjnego RSZ, DZB COP-DKP i Szefa SSH SZ RP.

3. Zarządzający loty, po otrzymaniu zadania od Dowódcy Generalnego RSZ, zarządza w formie pisemnej wykonanie lotów najważniejszej osoby w państwie zgodnie z obowiązującą IOL.

4. W przypadku lotów zagranicznych informacje o planowanym locie, w tym w szczególności informację o locie, zapotrzebowanie na lot, listy pasażerów oraz informacje o zmianach w tych dokumentach organizujący lot przekazuje również do Straży Granicznej oraz SKW (tylko w zakresie informacji lub zapotrzebowania na lot).

5. Informacja o locie jest składana:

- 1) z wyprzedzeniem nie krótszym niż 48 godzin przed lotem krajowym (zadaniem lotniczym HEAD);
- 2) z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium państw tranzytowych i docelowych lub z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych - przy lotach zagranicznych, zgodnie z ust. 22;
- 3) w sytuacjach, w których nie jest możliwe złożenie informacji o locie na piśmie, informację taką przekazuje się telefonicznie i/lub pocztą elektroniczną z obowiązkiem niezwłocznego potwierdzenia w formie pisemnej.

Informacja o locie nie jest wymagana, jeżeli organizujący lot złoży zapotrzebowanie na lot w terminie wskazanym w pkt 1 i 2.

6. Informacja o locie w rejon PKW/PJW najważniejszej osoby w państwie jest składana z wyprzedzeniem określonym zgodnie z wymaganiami obowiązującymi na terytorium danego państwa, procedurami sił sojuszniczych oraz zasadami zamawiania przestrzeni powietrznej, z uwzględnieniem podjętych uzgodnień dyplomatycznych.

7. Informacja o locie, określa:

- 1) datę wylotu/przylotu z określeniem pory doby;
- 2) miejsce docelowe (miejsce celu wizyty najważniejszej osoby w państwie);
- 3) liczbę pasażerów;
- 4) osobę wyznaczoną przez organizującego lot na koordynatora wylotu.



8. Zapotrzebowanie na lot jest przekazywane nie później niż 24 godziny przed lotem (zadaniem lotniczym HEAD) i określa:

- 1) typ statku powietrznego;
- 2) lotnisko, lądowisko, inne miejsce do startów i lądowań lub miejsce będące celem wizyty określone adresem lub współrzędnymi geograficznymi;
- 3) datę i godzinę startów i/lub lądowań (czasu lokalnego);
- 4) dysponenta statku powietrznego;
- 5) liczbę pasażerów oraz ładunek (jeśli ma wpływ na osiągi statku powietrznego);
- 6) osobę wyznaczoną przez organizującego lot na koordynatora wylotu.

9. W przypadkach nagłych dopuszcza się złożenie zapotrzebowania, o którym mowa w ust. 8, w terminie krótszym niż 24 godziny (np. pocztą elektroniczną), umożliwiającym bezpieczne przygotowanie zadania lotniczego HEAD i zabezpieczenie wizyty przez SOP, przy spełnieniu następujących warunków:

- 1) realizacja zapotrzebowania na lot następuje z uwzględnieniem czasu określonego przez realizatora lotu i SOP niezbędnego do przygotowania i wykonania zadania;
- 2) miejscem lądowania będzie lotnisko kontrolowane zgodnie ze zbiorem informacji lotniczych AIP, MIL AIP POLSKA oraz lądowiska będące w dyspozycji Kancelarii Prezydenta Rzeczypospolitej Polskiej zgodnie z ich instrukcjami operacyjnymi;
- 3) organizujący lot w treści zapotrzebowania na lot wskaże, że jest to sytuacja nagła.

Przesłanie zapotrzebowania na lot w dni powszednie pomiędzy godz. 15:30 – 7:30 dnia następnego oraz w soboty i w dni ustawowo wolne od pracy od godziny 15:30 dnia poprzedzającego sobotę lub dzień ustawowo wolny od pracy do godz. 7:30 pierwszego dnia roboczego, organizujący lot każdorazowo potwierdza telefonicznie w DSO DG RSZ;

- 4) w przypadku realizacji lotu poza granice kraju po uzyskaniu wymaganej zgody dyplomatycznej na trasie przelotu oraz w kraju docelowym zgodnie z prawem wewnętrznym państw, w których przestrzeni powietrznej lot będzie realizowany.

10. W przypadkach, o których mowa w ust. 9, nie stosuje się ust. 5 pkt 1-3.

11. Realizator lotu uzgadnia z organizującym lot miejsce startu i/lub lądowania oraz lotniska/lądowiska zapasowe, uwzględniając bezpieczeństwo wykonywanych operacji lotniczych oraz odległość od celu wizyty najważniejszej osoby w państwie i przekazuje informacje do SOP, organizującego lot oraz Szefa SSH SZ RP.

12. Realizator lotu przesyła do SOP informację o planowanych lotniskach/lądowiskach zapasowych nie później niż 48 godzin przed lotem. W przypadkach, o których mowa w ust. 9, realizator lotu informacje o lotniskach/lądowiskach zapasowych przesyła niezwłocznie.

13. W przypadku nagłej konieczności zmiany lotniska zapasowego (np. ze względu na niesprzyjające warunki atmosferyczne lub NOTAM uniemożliwiające lądowanie na danym lotnisku), w okresie poniżej 48 godzin przed lotem, realizator lotu zobowiązany jest do natychmiastowego poinformowania o tym SOP oraz organizującego lot.

14. Dysponent statku powietrznego realizuje obowiązki zgodnie z § 16.

15. Organizacja lotów najważniejszych osób w państwie przy użyciu statków powietrznych PKW/PJW odbywa się na podstawie:

- 1) otrzymanych od organizującego lot i przesłanych przez Dowódcę Generalnego RSZ do Dowódcy Operacyjnego RSZ dokumentów, o których mowa w ust. 1 i 2;

- 2) zarządzenia operacyjnego Dowódcy Operacyjnego RSZ w sprawie realizacji lotów z wykorzystaniem transportowych statków powietrznych podległych dowódcy PKW/PJW;
- 3) rozkazu dowódcy PKW/PJW.

16. Dowódca PKW/PJW, po otrzymaniu zarządzenia operacyjnego od Dowódcy Operacyjnego RSZ, przekazuje informację o wizycie najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW oraz o planowanym locie do dowództwa sił sojusznicych.

17. Ewidencję złożonych zapotrzebowań na lot i wykonanych lotów prowadzą odpowiednio Dowódca Generalny RSZ oraz Dowódca Operacyjny RSZ.

18. Proces planowania, przygotowania oraz realizacji lotu najważniejszych osób w państwie podlega dokumentowaniu zgodnie z obowiązującymi w lotnictwie SZ RP przepisami.

19. Na każdy lot najważniejszych osób w państwie wymagane jest złożenie planu lotu.

20. Za wypełnienie oraz złożenie FPL (z wpisanym w polu 18 oznaczeniem statusu lotu STS/HEAD - zgodnie z otrzymanym zapotrzebowaniem na lot, numerem zgody dyplomatycznej oraz innymi niezbędnymi do realizacji zadania lotniczego HEAD informacjami - np. numerem PPR) do BOZ lotniska startu lub innego właściwego, jeśli na lotnisku, lądowisku, innym miejscu do startów i lądowań BOZ nie funkcjonuje, odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.

21. W przypadku niedostępności terminala AFTN lub jego awarii dopuszcza się przesyłanie wypełnionego FPL faksem do najbliższego BOZ. W sytuacjach wyjątkowych dopuszcza się przedyktowanie treści FPL telefonicznie.

22. Dowódca Operacyjny RSZ jest zobowiązany do dnia 31 grudnia każdego roku przekazywać do organizującego lot, Komendanta SOP, Dowódcy Generalnego RSZ wykazu stałych zgód dyplomatycznych na następny rok oraz wykazu państw, wraz z obowiązującymi na dany rok minimalnymi terminami składania wniosków o zgody dyplomatyczne na przelot i lądowanie statków powietrznych SZ RP. W przypadku zaistnienia zmian w wykazach Dowódca Operacyjny RSZ powyższe informacje przesyła niezwłocznie zainteresowanym instytucjom.

23. Dowódca Generalny RSZ oraz Dowódca Operacyjny RSZ zobowiązani są do przesłania do organizującego lot oraz Komendanta SOP wykazu telefonów i adresów kontaktowych, niezbędnych w zakresie planowania i realizacji lotów najważniejszych osób w państwie, a także ich aktualizacji niezwłocznie po zaistnieniu zmian.

24. Organizujący lot oraz Komendant SOP przesyłają pisemnie do Dowódcy Generalnego RSZ oraz Dowódcy Operacyjnego RSZ niezbędne informacje dotyczące danych kontaktowych osób upoważnionych w zakresie planowania i zabezpieczenia lotów.

## **§ 6. Zapotrzebowanie na catering**

1. Za złożenie zapotrzebowania na catering dla pasażerów i członków załogi oraz inne niż standardowe wyposażenie pokładowe statku powietrznego odpowiedzialny jest organizujący lot.

2. Realizator lotu we własnym zakresie dokonuje zamówienia cateringu dla pasażerów i członków załogi oraz innego niż standardowe wyposażenia pokładowego statku powietrznego, zgodnie z otrzymanym zapotrzebowaniem na lot.

3. Koszty zamówienia, o którym mowa w ust. 2, ponosi organizujący lot.

4. Za pobranie cateringu i wyposażenia pokładowego przed lotem oraz jego rozliczenie po locie odpowiada szef pokładu (starszy członek personelu pokładowego) lub, w sytuacji jego braku, dowódca statku powietrznego.

5. Szef pokładu (starszy członek personelu pokładowego) lub, w sytuacji jego braku, dowódca statku powietrznego ze względu na bezpieczeństwo realizacji zadania lotniczego HEAD ma prawo odmówić przyjęcia dodatkowego – innego niż standardowe – wyposażenia statku powietrznego.

### **Rozdział III**

## **ZAKRES OBOWIĄZKÓW STANOWISK DOWODZENIA I SŁUŻB ORAZ OSÓB FUNKCYJNYCH W PROCESIE ORGANIZACJI LOTÓW NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE**

### **§ 7. Zadania osób funkcyjnych stanowisk dowodzenia COP-DKP i jednostek podległych**

1. Zabezpieczenie lotów najważniejszych osób w państwie, realizowanych przy użyciu wojskowego specjalnego transportu lotniczego i innych wojskowych transportowych statków powietrznych SZ RP, realizują DZB COP-DKP i jednostki podległe (22. ODN, 1. RODN, MJDOP).

2. Do zadań DZB COP-DKP i jednostek podległych w zakresie zabezpieczenia lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie należy:

- 1) nadzór przebiegu wszystkich lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie w polskiej przestrzeni powietrznej oraz monitorowanie takich lotów poza granicami kraju, w tym w rejonach niebezpiecznych;
- 2) stała znajomość statusu lotnisk i lądowisk przystosowanych do operacji startu i lądowania, z uwzględnieniem tych, które mogą być wykorzystywane jako lotniska zapasowe oraz ich gotowości do zabezpieczenia lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie na terytorium RP;
- 3) znajomość stanu i prognozowanych zmian WA, wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody i WA zagrażających bezpieczeństwu lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie oraz ograniczeń z nich wynikających;
- 4) podczas wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie w rejon PKW/PJW zapewnienie, z wykorzystaniem istniejących relacji łączności, bieżącego przekazywania załogom aktualnych informacji rozpoznawczych oraz danych o sytuacji powietrznej z rejonu PKW/PJW otrzymanych od DSO DO RSZ, a pozyskanych z TOC PKW;
- 5) współpraca z Kierownikiem Zmiany ATM (SUP ATM), DSO DG RSZ i DSO DO RSZ, OO SOP w zakresie zabezpieczenia lotów oraz informowania o stanie realizacji lotu statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;
- 6) wprowadzenie gotowości nr 1 dla statków powietrznych pełniących dyżury w ramach ASAR, dyslokowanych w rejonie lub na trasie lotu statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;
- 7) zapewnienie sprawnego obiegu informacji w czasie trwania lotu, a w szczególności w przypadku wystąpienia sytuacji zagrożenia dla statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;
- 8) uruchomienie i nadzorowanie przebiegu akcji ratowniczej w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego z udziałem statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;
- 9) prowadzenie nasłuchu częstotliwości ratowniczych i informowanie organów dowodzenia ASAR o odebranych sygnałach niebezpieczeństwa;
- 10) analiza strefy rozpoznania radiolokacyjnego pod kątem zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie;

- 11) podejmowanie decyzji o włączeniu dodatkowych środków radiolokacyjnych w celu zapewnienia ciągłej strefy rozpoznania radiolokacyjnego do zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie;
- 12) terminowe wykrywanie, identyfikacja oraz śledzenie statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie;
- 13) współpraca z wojskowymi oraz cywilnymi organami ATS zapewniającymi służby ruchu lotniczego w zakresie wymiany informacji o lotach statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie;
- 14) prowadzenie dokumentacji obiektywnej kontroli lotu, zwanej dalej „OKL”, dotyczącej realizacji lotu najważniejszych osób w państwie.

## **§ 8. Zadania służby ruchu lotniczego**

1. Wojskowe i cywilne organy ATS zapewniają służby ruchu lotniczego dla statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie, zgodnie z przepisami właściwymi dla określonego rodzaju i klasy przestrzeni powietrznej.
2. Wojskowe i cywilne organy ATS wymieniają się informacjami mającymi wpływ na przebieg lotu statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie.
3. Informację o planowanym locie statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie, cywilnym organom ATS przekazuje Komendant SOP.
4. Informację o planowanym locie statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie wojskowym organom ATS danego lotniska przekazuje DZB COP-DKP.
5. DZB COP-DKP współpracuje bezpośrednio z SUP ATM w zakresie zapewnienia służb ruchu lotniczego oraz wymiany informacji o statku powietrznym SZ RP wykonującym lot najważniejszych osób w państwie przez cywilne organy ATS.
6. Organy ATC lotniska wojskowego zapewniają służby ruchu lotniczego statkowi powietrznemu SZ RP wykonującemu lot najważniejszych osób w państwie, zgodnie z wytycznymi Szefa Szefostwa Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej w sprawie ujednoczenia procedur operacyjnych dla służb ruchu lotniczego.
7. Organy ATC lotniska wojskowego w czasie zabezpieczenia lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie:
  - 1) współpracują z DZB COP-DKP oraz funkcjonariuszem SOP w zakresie wymiany informacji o locie statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie i jego przebiegu, w szczególności dotyczących:
    - a) przewidywanych lub zaistniałych opóźnień startów lub lądowań wynikłych z przyczyn operacyjnych lub spowodowanych warunkami atmosferycznymi (np. opad śniegu, spadek widzialności lub nagłe załamanie pogody),
    - b) wszystkich istotnych sytuacji mających lub mogących mieć wpływ na bezpieczeństwo lotu,
    - c) ograniczeń związanych z operacyjnym wykorzystaniem lotniska wojskowego;
  - 2) współpracują z cywilnymi i innymi wojskowymi organami ATS w zakresie wymiany informacji dotyczących realizacji lotu statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;

3) TWR współpracuje z funkcjonariuszem SOP w zakresie związanym z bezpieczeństwem operacji statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie na polu manewrowym lotniska wojskowego.

8. Do obowiązków personelu BOZ lotniska wojskowego należy:

- 1) współpraca z organami ATS oraz organami systemu dowodzenia OP RP w zakresie związanym z realizacją lotu statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;
- 2) współpraca z AMC Polska w zakresie dotyczącym aktualnych i planowanych ograniczeń w dostępności przestrzeni powietrznej.

## **§ 9. Zabezpieczenie łączności i UL**

1. Zabezpieczenie łączności i UL statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie realizowane jest na podstawie oficjalnych i aktualnie obowiązujących publikacji oraz informacji dotyczących:

- 1) cywilnych oraz wojskowych lotnisk krajowych;
- 2) cywilnych oraz wojskowych lotnisk zagranicznych;
- 3) lądowisk;
- 4) IMSL.

2. Zasady wykorzystania oraz organizacji systemu lotniczej łączności radiowej zawarte są w obowiązującej Instrukcji organizacji lotniczej łączności radiowej Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, zwanej dalej „IOLLR”.

3. Radiostacje lotnicze wyznaczone do prowadzenia korespondencji radiowej z załogą statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie powinny posiadać możliwość pracy w pasmach VHF/UHF. Wymagane jest zapewnienie rejestracji prowadzonej korespondencji i czasu.

4. Podczas wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie poza granice kraju do prowadzenia korespondencji radiowej z załogami samolotów w ramach realizowanego nadzoru przez DZB COP-DKP wykorzystuje się radiostacje HF. Zasady wykorzystania łączności HF określone są w obowiązującej IOLLR oraz w Procedurach funkcjonowania systemu łączności radiowej HF z samolotami realizującymi loty poza granicami kraju. Łączność HF z załogami podlega rejestracji.

5. W przypadku braku możliwości nawiązania łączności poprzez środki łączności radiowej HF wykorzystuje się terminale satelitarne SAT (w przypadku dostępności na statku powietrznym), zgodnie z zasadami określonymi w obowiązujących Procedurach wykorzystania środków łączności satelitarnej do łączności z samolotami realizującymi loty poza granicami kraju.

## **§ 10. Zabezpieczenie meteorologiczne**

1. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie zapewnia:

- 1) wojskowa służba meteorologiczna na lotniskach SZ RP, lotniskach współużytkowanych na terenie RP oraz Międzynarodowym Porcie Lotniczym im. F. Chopina w Warszawie;
- 2) właściwe komórki służby meteorologicznej na cywilnych lotniskach krajowych i lotniskach zagranicznych.

2. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie organizowane jest po otrzymaniu:

- 1) zadania od Dowódcy Generalnego RSZ;
- 2) informacji o locie/zapotrzebowania na lot.

3. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie realizuje St. ZD SSH SZ RP w swoim rejonie odpowiedzialności.

4. Do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie należy:

- 1) opracowanie prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotów;
- 2) opracowanie ostrzeżeń o NZP lub WA zagrażających bezpieczeństwu lotów i przekazywanie ich DZB COP-DKP, DSO DG RSZ oraz dowódcy statku powietrznego poprzez DML lub specjalistę Służby Hydrometeorologicznej SZ RP;
- 3) kierowanie zabezpieczeniem meteorologicznym przez zaangażowanie do tego zadania zmian dyżurnych wojskowych komórek meteorologicznych lub wyznaczonych specjalistów Służby Hydrometeorologicznej SZ RP;
- 4) przeprowadzanie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu lotów;
- 5) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego poprzez DML, specjalistę Służby Hydrometeorologicznej SZ RP lub innymi dostępnymi środkami łączności;
- 6) współpraca z krajowymi cywilnymi komórkami służby meteorologicznej w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów.

5. Do obowiązków DML (startu) w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie należy:

- 1) znajomość planów lotów;
- 2) przeprowadzenie z dowódcą statku powietrznego konsultacji meteorologicznej i określenie sposobu powiadamiania o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
- 3) przekazanie dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez St. ZD SSH SZ RP;
- 4) przekazanie St. ZD SSH SZ RP potwierdzenia otrzymania i przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji, o której mowa w pkt 3.

6. Do obowiązków dowódcy statku powietrznego w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie, należy:

- 1) posiadanie i przeanalizowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego;
- 2) zapoznanie się i przeanalizowanie dodatkowych danych meteorologicznych;
- 3) przeprowadzenie telefonicznej konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP;
- 4) jeżeli start odbywa się z lądowiska/IMSL, na którym nie ma możliwości odebrania w formie elektronicznej lub faksem dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub

komunikatu meteorologicznego na lot - przeprowadzenie szczegółowej telefonicznej konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP.

7. Do obowiązków DZB COP-DKP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotów należy:

- 1) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP;
- 2) w przypadku otrzymania informacji o nagłym pogorszeniu się warunków atmosferycznych lub wystąpieniu NZP na trasie lotu lub na lądowisku/IMSL natychmiastowe przekazanie jej dowódcy statku powietrznego dostępnymi środkami łączności, wraz z aktualnymi warunkami atmosferycznymi na najbliższych lotniskach zapasowych.

8. W celu pozyskania danych i informacji meteorologicznych z lotnisk/lądowisk poza granicami kraju mają zastosowanie poniższe procedury pozyskiwania informacji meteorologicznych w zakresie niezbędnym do realizacji lotów:

- 1) po otrzymaniu informacji o locie, Szef SSH SZ RP sprawdza dostępność danych meteorologicznych niezbędnych do zabezpieczenia meteorologicznego lotu na lotniska podane w zgłoszeniu;
- 2) w przypadku braku danych z lotnisk/lądowisk docelowych i zapasowych (lotnisk/lądowisk międzylądowania) w sieciach wymiany danych meteorologicznych Szef SSH SZ RP pozyskuje niezbędne informacje meteorologiczne, ze stanowisk dowodzenia państw sąsiednich niebędących w NATO, przy współpracy z DZB COP-DKP;
- 3) w przypadku braku możliwości pozyskania danych meteorologicznych, dowódca jednostki realizującej lot, na wniosek Szefa SSH SZ RP, występuje do organizującego lot z propozycjami zmiany lotnisk/lądowisk, z powiadomieniem Dowódcy Generalnego RSZ;
- 4) w przypadku braku zgody organizującego lot na propozycję zmiany lotniska/lądowiska lądowania lotu się nie realizuje.

9. Podczas organizacji i realizacji zabezpieczenia meteorologicznego dla wyznaczonych do przyjęcia statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie lotnisk i lądowisk lub IMSL, na których nie ma etatowego personelu służby meteorologicznej, na terytorium RP obowiązują następujące zasady:

- 1) w celu realizacji zadań związanych z zabezpieczeniem lotów Szef SSH SZ RP wyznacza MZM. W uzasadnionych przypadkach wnioskuje do dowódców jednostek wojskowych posiadających w etacie specjalistów Służby Hydrometeorologicznej SZ RP o wyznaczenie MZM;
- 2) za zabezpieczenie meteorologiczne lotów statku powietrznego wykonującego loty najważniejszych osób w państwie, ze startem i lądowaniem na lądowisku lub IMSL, odpowiada St. ZD SSH SZ RP przy współpracy z:
  - a) dowódcą statku powietrznego realizującego lot,
  - b) DZB COP-DKP,
  - c) KDL (jeśli został wyznaczony),
  - d) DML (startu),
  - e) specjalistą Służby Hydrometeorologicznej SZ RP na IMSL;
- 3) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego w czasie planowania lotu należy:



- a) opracowanie prognozy pogody niezbędnej do podjęcia decyzji o realizacji lotu,
  - b) przeprowadzenie, na żądanie, konsultacji meteorologicznej z realizatorem lotu;
- 4) do obowiązków St. ZD SSH SZ RP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego w czasie bezpośredniego przygotowania do lotu należy:
- a) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu meteorologicznym lotu,
  - b) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego przez specjalistę Służby Hydrometeorologicznej SZ RP środkami łączności ustalonymi z dowódcą statku powietrznego podczas konsultacji meteorologicznej,
  - c) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych, w stosunku do wcześniej prognozowanych, lub wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu na trasie lotu lub na lądowisku/IMSL, natychmiastowe przekazanie tej informacji do: DZB COP-DKP, KDL, specjalisty Służby Hydrometeorologicznej SZ RP, DSO DG RSZ oraz OO SOP i koordynatora wylotu,
  - d) jeżeli start odbywa się z lądowiska/IMSL, na które nie ma możliwości przekazania (w formie elektronicznej lub faksem) dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego na lot, udzielenie szczegółowej telefonicznej konsultacji meteorologicznej dowódcy statku powietrznego i odnotowanie tego faktu w książce udzielonych i otrzymanych informacji;
- 5) do obowiązków DML (startu) w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotu statku powietrznego wykonującego lot najważniejszych osób w państwie z lądowaniem na lotnisku, lądowisku lub IMSL, na których nie ma etatowego personelu służby meteorologicznej, należy:
- a) realizowanie wszystkich poleceń St. ZD SSH SZ RP w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotu,
  - b) przekazanie dowódcy statku powietrznego otrzymanej drogą elektroniczną (faksem) od St. ZD SSH SZ RP dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego,
  - c) udostępnienie na wniosek dowódcy statku powietrznego zobrazowania dodatkowych danych meteorologicznych,
  - d) odnotowanie w książce udzielonych i otrzymanych informacji faktów dotyczących przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego, a także dodatkowych danych meteorologicznych, z którymi był zapoznany,
  - e) przekazanie St. ZD SSH SZ RP potwierdzenia otrzymania i przekazania dowódcy statku powietrznego dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego;
- 6) do obowiązków KDL w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotu statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie, należy:
- a) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP,
  - b) znajomość stanu warunków atmosferycznych na lądowisku/IMSL przekazywanych przez specjalistę Służby Hydrometeorologicznej SZ RP,

c) w przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych lub wystąpienia niebezpiecznych zjawisk pogody, które nie były prognozowane dla lotniska, lądowiska lub innego miejsca do startów i lądowań, natychmiastowe telefoniczne przekazanie informacji do DZB COP-DKP;

7) do obowiązków specjalisty Służby Hydrometeorologicznej SZ RP w zakresie realizacji zabezpieczenia meteorologicznego lotu statku powietrznego SZ RP wykonującego lot najważniejszych osób w państwie, należy:

- a) wykonywanie wszystkich poleceń St. ZD SSH SZ RP w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotu,
- b) określanie stanu WA na lądowisku lub IMSL,
- c) przeprowadzenie konsultacji meteorologicznej ze St. ZD SSH SZ RP,
- d) niezwłoczne przekazywanie do KDL otrzymanych od St. ZD SSH SZ RP ostrzeżeń o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu,
- e) przekazywanie St. ZD SSH SZ RP informacji meteorologicznych uzyskanych od załóg statków powietrznych realizujących loty,
- f) przekazywanie dowódcy statku powietrznego niezbędnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez St. ZD SSH SZ RP.

10. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów najważniejszych osób w państwie wykonujących lot do rejonu PKW/PJW oraz do rejonów niebezpiecznych realizowane jest przez zmianę dyżurną SSH SZ RP.

11. Za zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW na lotniskach i lądowiskach, na których pełnią służbę komórki służby meteorologicznej SZ RP, odpowiada szef danej komórki.

12. Do obowiązków szefa komórki meteorologicznej w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW należy:

- 1) realizacja zabezpieczenia meteorologicznego;
- 2) znajomość planu lotu statku powietrznego wykonującego lot najważniejszych osób w państwie;
- 3) opracowanie lotniczej prognozy pogody do podjęcia decyzji o realizacji lotu;
- 4) ostrzeżenie o NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu;
- 5) przeprowadzanie konsultacji meteorologicznej z osobami funkcyjnymi biorącymi udział w zabezpieczeniu lotów;
- 6) opracowanie dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego i przekazanie ich dowódcy statku powietrznego dostępnymi środkami łączności;
- 7) współudział w zabezpieczeniu meteorologicznym lotu najważniejszych osób w państwie w przypadku wyznaczenia statku powietrznego i załogi przynależnej do innego państwa;
- 8) współpraca z odpowiednimi służbami meteorologicznymi sił sojusznicych oraz z cywilnymi służbami danego państwa w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów najważniejszych osób w państwie.

13. W przypadku nagłego pogorszenia się warunków atmosferycznych, w stosunku do wcześniej prognozowanych, lub wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu na

trasie lotu lub na lotnisku/lądowisku, każdy organ biorący udział w zabezpieczeniu lotów zobowiązany jest natychmiast przekazać tę informację do organów utrzymujących łączność z załogą, przedstawiciela SOP i koordynatora wylotu.

14. Zabezpieczenie meteorologiczne lotów statków powietrznych SZ RP wykonujących loty najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW organizowane jest na podstawie otrzymanej od służb operacyjnych informacji o locie.

15. W zależności od lotniska lądowania prognozy pogody TAF są opracowywane przez uprawnione komórki meteorologiczne:

- 1) PKW/PJW;
- 2) wojsk sojuszniczych;
- 3) państwa gospodarza ze względu na usytuowanie lotniska (lądowiska).

16. W sprawach nieunormowanych w Szczegółowym trybie organizacji obowiązują przepisy zawarte w obowiązującej Instrukcji meteorologicznego zabezpieczenia lotów lotnictwa SZ RP.

## **§ 11. Obowiązki osób funkcyjnych oraz służb w zakresie organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW**

1. Dowódca Operacyjny RSZ odpowiada za:

- 1) przekazanie otrzymanych od Dowódcy Generalnego RSZ oraz pozyskanych od organizującego lot informacji w zakresie planowanego lotu do dowódcy PKW/PJW;
- 2) postawienie zadania dowódcy PKW/PJW w formie zarządzenia operacyjnego dotyczącego realizacji lotów przy użyciu statków powietrznych znajdujących się w podporządkowaniu dowódcy PKW/PJW;
- 3) monitorowanie realizacji lotów w rejonie PKW/PJW;
- 4) akceptację projektu planu wizyty oraz szczegółowego planu lotów w rejonie PKW/PJW, przekazanych przez dowódcę PKW/PJW;
- 5) współpracę z osobami i instytucjami odpowiedzialnymi za organizację lotów;
- 6) nadzór nad pozyskaniem materiałów rozpoznawczych z rejonu PKW/PJW i przekazanie do SOP oraz Dowódcy Generalnego RSZ, w przypadku wykonywania lotów w rejon PKW/PJW statkami powietrznymi będącymi w jego dyspozycji;
- 7) rekomendowanie możliwości realizacji lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW organizującemu lot oraz SOP w zależności od występujących w danym czasie zagrożeń;
- 8) ubezpieczenie załóg statków powietrznych wykonujących lot w rejon PKW/PJW, na podstawie pisemnego zgłoszenia przez właściwego dowódcę jednostki.

2. Dowódca PKW/PJW odpowiada za:

- 1) poinformowanie właściwego dowództwa sił sojuszniczych o planowanej wizycie i locie najważniejszych osób w państwie w rejonie działania PKW/PJW oraz prowadzenie uzgodnień w sprawie organizacji lotów najważniejszych osób w państwie;
- 2) opracowanie projektu planu wizyty i szczegółowego planu lotów w rejonie PKW/PJW oraz przesłanie do Dowódcy Operacyjnego RSZ do akceptacji;
- 3) realizację zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW, w tym wykonywanie zadań wynikających z obowiązków realizatora lotów określonych w § 13;

- 4) zapewnienie realizacji zadań w przestrzeni powietrznej;
- 5) postawienie zadań podległym osobom funkcyjnym w zakresie użycia sił i środków w celu zabezpieczenia lotów;
- 6) nadzór nad działalnością podległych sił i środków w zakresie zabezpieczenia lotów w rejonie PKW/PJW;
- 7) monitorowanie oraz przekazywanie bieżącej informacji o stanie realizacji lotów najważniejszych osób w państwie do DSO DO RSZ;
- 8) natychmiastowe przekazywanie informacji do właściwych przełożonych, przedstawicieli SOP oraz organizującego lot w przypadku zaistnienia zdarzenia lotniczego;
- 9) przekazanie do Dowództwa Operacyjnego RSZ materiałów rozpoznawczych, aktualnych SPINS, danych o właściwych dla lotniska/lądowiska/IMSL siłach i środkach CSAR oraz obowiązujących procedur lotniczych w rejonie PKW/PJW;
- 10) organizację zabezpieczenia meteorologicznego lotu w rejonie PKW/PJW (jeśli występuje podległa służba meteorologiczna);
- 11) organizację współdziałania z przedstawicielami SOP oraz organizującym lot.

## Rozdział IV

### ZAKRES OBOWIĄZKÓW REALIZATORA LOTU, PERSONELU LATAJĄCEGO, ORGANIZUJĄCEGO LOT I DYSPOWENTA STATKU POWIETRZNEGO

#### § 12. Zasady ogólne

1. Za organizację lotów najważniejszych osób w państwie w jednostce lotniczej odpowiada realizator lotu.
2. W skład personelu latającego wykonującego czynności lotnicze związane z wykorzystaniem statku powietrznego do realizacji lotu najważniejszych osób w państwie wchodzi personel kabinowy oraz personel pokładowy, razem stanowiące załogę statku powietrznego, zwaną dalej „załogą”.
3. W czasie wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie w skład załogi mogą wchodzić również inni specjaliści wyznaczeni przez realizatora lotu lub dowódcę PKW/PJW do realizacji zadania lotniczego HEAD.
4. Personel latający do wykonywania czynności lotniczych na pokładach statków powietrznych z najważniejszymi osobami w państwie wyznacza realizator lotu w rozkazie w sprawie organizacji szkolenia lotniczego, biorąc pod uwagę wymagania określone w ust. 9 i 10.
5. Realizator lotu wyznacza skład załogi, w tym dowódcę statku powietrznego, zgodnie z obowiązującym Regulaminem lotów lotnictwa Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, zwanym dalej „RL”.
6. Realizator lotu wyznacza i powiadamia w sposób ustalony załogi do lotów z najważniejszymi osobami w państwie z odpowiednim wyprzedzeniem i w terminie zapewniającym właściwe ich przygotowanie, z zachowaniem najwyższych standardów wynikających z zasad CRM.
7. W celu zapewnienia bezpieczeństwa lotu oraz bezpieczeństwa i porządku na pokładzie statku powietrznego dowódca statku powietrznego jest upoważniony do:
  - 1) zobowiązania, w razie konieczności, innych członków załogi do wykonywania czynności nienależących do ich zakresu obowiązków, pod warunkiem, że ich wiedza i umiejętności pozwalają na wykonywanie takich czynności;
  - 2) wydawania poleceń wszystkim osobom znajdującym się na pokładzie statku powietrznego - niezależnie od ich stopnia wojskowego/resortowego oraz statusu.
8. Wszystkie osoby obecne na pokładzie statku powietrznego, niezależnie od ich stopnia wojskowego/resortowego oraz statusu, są zobowiązane wypełniać polecenia dowódcy statku powietrznego.
9. Do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie wyznacza się tylko załogi w pełnym składzie, posiadające ważne pozytywne orzeczenia lotniczo-lekarskie o zdolności do służby w powietrzu, ważne komisyjnie zdane egzaminy z wiedzy stosowanej, uprawnienia, dopuszczenia i kontrole w locie, zgodnie z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami oraz ważne wykonane treningi wysokościowo-ratownicze.
10. Załoga wyznaczona do wykonania lotu z najważniejszymi osobami w państwie musi spełniać następujące warunki:
  - 1) dowódca statku powietrznego:

- a) posiadać co najmniej 1 klasę pilota na samolotach lub śmigłowcach (odpowiednio),
- b) posiadać nalot na typie statku powietrznego przeznaczanego do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie – co najmniej 250 godzin,
- c) posiadać odpowiednie predyspozycje osobowościowe do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie;

2) drugi pilot:

- a) posiadać co najmniej 2 klasę pilota na samolotach lub śmigłowcach (odpowiednio),
- b) posiadać nalot na typie statku powietrznego przeznaczanego do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie – co najmniej 150 godzin,
- c) posiadać odpowiednie predyspozycje osobowościowe do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie;

3) pozostali członkowie załogi:

- a) posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego,
- b) posiadać odpowiednie predyspozycje osobowościowe do realizacji lotów najważniejszych osób w państwie.

Oceny predyspozycji osobowościowych personelu latającego dokonuje organ właściwy do spraw orzecznictwa lotniczo-lekarskiego:

- 1) przed pierwszym wyznaczeniem do lotów z najważniejszymi osobami w państwie;
- 2) okresowo co 5 lat;
- 3) na wniosek realizatora lotu.

Szczegółowe wymagania dla personelu latającego określa realizator lotów w Instrukcji Operacyjnej jednostki lotniczej.

11. W przypadku wdrożenia do użytkowania w SZ RP nowego typu statku powietrznego, przeznaczanego do wykonywania lotów jako wojskowy specjalny transport lotniczy, decyzję o dodatkowych wymogach oraz wyższym, minimalnym nalocie członków załogi na nowym typie statku powietrznego podejmuje Dowódca Generalny RSZ.

12. Do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie niebezpiecznym realizator lotu wyznacza załogi mające największe doświadczenie lotnicze oraz przygotowanie taktyczno-bojowe.

13. Do wykonywania lotów z najważniejszymi osobami w państwie w rejonie i w rejonie PKW/PJW uznanych za strefę działań wojennych, poza wymogami zawartymi w ust. 10, realizator lotu wyznacza załogi zgrane i mające doświadczenie w lotach bojowych.

14. Każdy członek załogi jest odpowiedzialny za osobiste przygotowanie do lotu, zgodnie z zasadami określonymi w obowiązującej IOL oraz należyte wykonywanie powierzonych mu obowiązków.

15. Każdy członek załogi musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie lotnicze HEAD.

16. W czasie realizacji zadania lotniczego HEAD, członkowie załogi nie mogą oddalać się od miejsca pełnienia swoich obowiązków bez wiedzy i zgody dowódcy statku powietrznego.

17. Przed przystąpieniem do wykonywania czynności lotniczych (służbowych) i w czasie realizacji zadania lotniczego związanego z wykonywaniem lotu kategorycznie zabrania się

załodze spożywania jakichkolwiek napojów alkoholowych, środków odurzających oraz innych środków zaburzających świadomość, a także przebywania pod ich wpływem.

18. Załodze zabrania się zabierania na pokład statku powietrznego jakichkolwiek listów, paczek oraz innych przedmiotów, niewykazanych w zapotrzebowaniu na lot i niebędących bagażem podręcznym.

19. Zabrania się wejścia pasażerów na pokład statku powietrznego, jeżeli na pokładzie nie ma członków załogi.

20. Wstęp do kabiny pilotów mają tylko członkowie personelu kabinowego i szef pokładu.

### **§ 13. Obowiązki realizatora lotu**

1. Realizator lotu wykonuje swoje obowiązki zgodnie z obowiązującą w lotnictwie SZ RP IOL.

2. Realizator lotu dokonuje niezbędnych uzgodnień z organizującym lot, SOP oraz innymi instytucjami, w zakresie realizacji i zabezpieczenia lotów, a w szczególności:

1) uzgadnia i przekazuje w formie pisemnej/elektronicznej lotniska/lądowiska startu i lądowania, inne miejsce do startów i lądowań oraz proponuje lotniska/lądowiska zapasowe;

2) przesyła do SOP imienny wykaz członków załogi oraz skład MZM przekazany przez Szefa SSH SZ RP wraz z numerami PESEL.

3. Realizator lotu dokonuje każdorazowo analizy ryzyka planowanego lotu najważniejszych osób w państwie. Przypadki, w których należy opracować kartę szacowania ryzyka, oraz osoby funkcyjne zatwierdzające ten dokument w zależności od poziomu ryzyka realizator lotu określa w deklaracji polityki bezpieczeństwa lotów na dany rok.

4. Podczas planowania lotów w rejonie niebezpieczne i PKW/PJW realizator lotu występuje do przełożonego, w celu pozyskania materiałów rozpoznawczych niezbędnych w procesie planowania i przygotowania lotów, a także współpracuje z DO RSZ, SOP, SKW oraz innymi instytucjami w powyższym zakresie.

5. W przypadku planowania lotów w rejonie PKW/PJW realizator lotu przesyła do Dowództwa Operacyjnego RSZ zgłoszenie członków załogi do ubezpieczenia.

6. Realizator lotu, w zakresie przedsięwzięć związanych z lotami najważniejszych osób w państwie, odpowiada za:

1) określenie w Instrukcji Operacyjnej jednostki lotniczej szczegółowych wymogów dla personelu latającego w zakresie doświadczenia lotniczego i predyspozycji osobowościowych oraz zasad i terminów wyznaczania załóg;

2) wyznaczenie załogi z odpowiednim wyprzedzeniem i w terminie zapewniającym właściwe jej przygotowanie;

3) zapewnienie warunków do właściwego przygotowania się załogi do lotu;

4) przygotowanie statku powietrznego (zasadniczego i zapasowego), z uwzględnieniem § 17;

5) bezpośrednio przygotowanie sił i środków do realizacji lotu;

6) organizację niezbędnego zabezpieczenia ratowniczo-gaśniczego oraz ochrony statku powietrznego we współpracy z organizującym lot oraz SOP podczas realizacji zadania lotniczego HEAD na IMSL/lądowisku poza terenem jednostek wojskowych;

- 7) organizację współpracy z właściwymi służbami zabezpieczenia lotów oraz z ŻW, w zakresie organizacji przedsięwzięć prewencyjnych i ochrony IMSL oraz statku powietrznego podczas realizacji zadania lotniczego HEAD na terenach jednostek wojskowych;
  - 8) nadzór nad realizacją postawionych zadań i przedsięwzięć związanych z zabezpieczeniem lotów przez podległe siły i środki;
  - 9) znajomość stanu i prognozowanych zmian warunków atmosferycznych, wystąpienia NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu na trasie lotu statku powietrznego oraz ograniczeń z nich wynikających;
  - 10) terminowe przesłanie do DO RSZ wniosków o wydanie zgód dyplomatycznych w przypadku planowania lotów poza granice RP;
  - 11) dokonanie analizy możliwości realizacji lotu w rejon niebezpieczny na podstawie pozyskanych materiałów i informacji rozpoznawczych;
  - 12) podjęcie decyzji o możliwości i sposobie wykonania lotu na podstawie:
    - a) zapotrzebowania na lot i informacji otrzymanych od przełożonego,
    - b) dostępności statków powietrznych,
    - c) analizy możliwości wykonania zadań przez personel latający oraz statek powietrzny,
    - d) możliwości czasowych wykonania zadania,
    - e) oceny warunków atmosferycznych,
    - f) wpływu ukształtowania terenu,
    - g) dostępności elementów przestrzeni powietrznej,
    - h) możliwości nawigatorskiego zabezpieczenia lotów,
    - i) występujących zagrożeń dla realizacji lotów,
    - j) otrzymanych zgód dyplomatycznych i zezwoleń;
  - 13) wydanie rozkazu do wykonania zadania lotniczego HEAD;
  - 14) dokumentowanie procesu planowania, przygotowania i realizacji lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
  - 15) utrzymanie zapasowego statku powietrznego w MSD (zgodnie z decyzją zarządzającego loty) w gotowości do lotu najważniejszych osób w państwie, przez co najmniej 1 godzinę od startu zasadniczego statku powietrznego do lotu.
7. Realizator lotu odpowiada za opracowanie odrębnych procedur (instrukcji) postępowania personelu pokładowego na pokładach samolotów (śmigłowców) danej jednostki lotniczej.
8. Podczas organizacji lotów w rejonie PKW/PJW realizator lotu poza obowiązkami określonymi w ust. 6, dodatkowo odpowiada za:
- 1) współpracę i koordynację z właściwymi komórkami organizacyjnymi zabezpieczenia lotów w PKW/PJW oraz z organami lotniczymi sił sojusznicznych;
  - 2) uaktualnienie materiałów rozpoznawczych, SPINS, danych o właściwych dla lotniska/lądowiska/IMSL siłach i środkach CSAR oraz procedur lotniczych w rejonie PKW/PJW;
  - 3) podjęcie decyzji o możliwości i sposobie wykonania lotu najważniejszych osób w państwie na podstawie:
    - a) zapotrzebowania na lot i informacji otrzymanych od Dowódcy Operacyjnego RSZ lub dowódcy PKW/PJW,



- b) zadań postawionych dowódcy PKW/PJW,
- c) analizy materiałów rozpoznawczych z rejonu PKW/PJW,
- d) oceny zagrożeń oddziaływania środkami ogniowymi.

9. W uzasadnionych przypadkach realizator lotu rekomenduje wprowadzenie zmian lub odstępianie od realizacji lotu, z powiadomieniem przełożonego, organizującego lot oraz SOP. W przypadku lotów w rejonie PKW/PJW osobą koordynującą w zakresie zmian w planie lotów jest Dowódca Operacyjny RSZ.

10. Podczas organizacji lotów najważniejszych osób w państwie w sytuacji kryzysowej i w stanach nadzwyczajnych realizator lotu stosuje wymogi określone w § 4.

#### **§ 14. Prawa i obowiązki dowódcy statku powietrznego**

1. Dowódca statku powietrznego ponosi odpowiedzialność za wykonanie postawionego zadania, a także za bezpieczeństwo statku powietrznego oraz znajdujących się na jego pokładzie osób i rzeczy.

2. Dowódca statku powietrznego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone w procedurach operacyjnych dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie.

3. Obowiązkiem dowódcy statku powietrznego jest sprawdzenie przygotowania do lotu poszczególnych członków załogi oraz niedopuszczenie do wykonywania obowiązków na pokładzie statku powietrznego przez osobę nieprzygotowaną lub niezdolną do ich realizacji.

4. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest do przestrzegania czasu startowego, nalotu i odpoczynku członków załogi zgodnie z obowiązującym RL.

5. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest utrzymywać łączność z właściwymi organami ATS lub organami dowodzenia od chwili pierwszego nawiązania łączności przed uruchomieniem silnika (silników) do jego (ich) wyłączenia po zakończeniu lotu, z wyjątkiem braku zasięgu łączności z organami ATS oraz lotów, dla których określono inne procedury utrzymania łączności.

6. Dowódca statku powietrznego zobowiązany jest:

- 1) znać możliwości lotno-techniczne pilotowanego statku powietrznego wraz z jego wyposażeniem i uzbrojeniem;
- 2) użytkować i pilotować statek powietrzny zgodnie z instrukcją jego użytkowania w locie;
- 3) udzielać (zlecać udzielenie) pasażerom instruktażu z zakresu niezbędnych zasad bezpieczeństwa i posługiwania się urządzeniami tlenowymi i ratowniczymi na pokładzie statku powietrznego;
- 4) posiadać niezbędne dane dotyczące użytkowania lotniska startu, lotniska lądowania i lotnisk zapasowych;
- 5) dopilnować, aby członkowie załogi wykonywali czynności na pokładzie statku powietrznego zgodnie z zakresem ich obowiązków;
- 6) podejmować decyzje wynikające z oceny warunków atmosferycznych mających wpływ na wykonanie lotu, umieć rozpoznawać NZP i znać zasady postępowania w przypadku ich napotkania w locie;

7) odtwarzać, nadzorować lub zlecać nadzorowanie odtwarzania gotowości do lotu statku powietrznego na lotnisku (ładowisku, IMSL), na którym brak wyspecjalizowanego personelu w zakresie obsługi danego typu statku powietrznego.

7. Dowódca statku powietrznego w zakresie zabezpieczenia meteorologicznego lotów najważniejszych osób w państwie ma obowiązek:

- 1) ocenić, na podstawie uzyskanych informacji meteorologicznych, wpływ stanu i prognozowanych zmian WA na planowany lot i ustalić warianty działania w razie nagłego pogorszenia się pogody na trasie lotu i w rejonie miejsca lądowania;
- 2) zapoznać się z aktualną prognozą pogody na lot oraz WA po jego trasie przekazaną przez St. ZD SSH SZ RP (wykorzystując dostępne środki łączności), a jeżeli istnieje taka możliwość - odebrać dokumentację dostępnymi środkami łączności;
- 3) w przypadku startu z lotniska cywilnego pobrać dokumentację lotniczo-meteorologiczną na lot z komórki cywilnej służby meteorologicznej oraz dokonać konsultacji telefonicznej ze St. ZD SSH SZ RP;
- 4) określić stan WA po starcie i na podejściu do lądowania oraz na żądanie przekazać TWR oraz KDL;
- 5) w trakcie lotu analizować wszystkie otrzymane informacje meteorologiczne i oceniać ich wpływ na bezpieczeństwo lotu, a informacje o zauważonych NZP i WA zagrażających bezpieczeństwu lotu niezwłocznie przekazywać na stanowisko kierowania, z którym aktualnie utrzymuje łączność;
- 6) znać zasady postępowania w przypadku wejścia statku powietrznego w strefę NZP lub WA zagrażających bezpieczeństwu lotu.

8. W czasie lotu na prostej do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest:

- 1) przerwać zniżanie w przypadku:
  - a) niedokładnego obliczenia do lądowania i niemożliwości jego poprawienia,
  - b) pojawienia się w pobliżu statku powietrznego albo na drodze startowej (polu wzlotów) przeszkody zagrażającej bezpieczeństwu lądowania,
  - c) osiągnięcia wysokości decyzji DA/DH (przy podejściu precyzyjnym), minimalnej wysokości zniżania MDA/MDH (przy podejściu nieprecyzyjnym) i gdy nie jest osiągnięta wymagana widoczność terenu,
  - d) anulowania wydanego wcześniej zezwolenia na lądowanie lub otrzymania instrukcji od organów ATC;
- 2) zdecydować o wykonaniu powtórnego manewru lub odejściu na lotnisko zapasowe, gdy warunki lotu lub zjawiska pogody nie gwarantują bezpiecznego lądowania.

9. Przed rozpoczęciem podejścia do lądowania dowódca statku powietrznego zobowiązany jest upewnić się na podstawie dostępnych mu informacji, że warunki atmosferyczne w miejscu planowanego lądowania umożliwiają bezpieczne podejście, lądowanie lub wykonanie procedury po nieudanym podejściu.

10. W przypadku, gdy statkowi powietrznemu grozi niebezpieczeństwo, dowódca statku powietrznego jest zobowiązany zastosować wszelkie niezbędne środki w celu ratowania pasażerów oraz załogi.

11. W razie uszkodzenia statku powietrznego lub przymusowego lądowania dowódca statku powietrznego wykonuje wszelkie czynności, jakie uzna za konieczne dla zabezpieczenia statku powietrznego oraz zapewnienia bezpieczeństwa pasażerów, załogi i ładunku.

12. Dowódca statku powietrznego decyduje o:

1) konieczności użycia, przez inne osoby niż funkcjonariusze SOP oraz żołnierze ŻW wykonujący zadania ochronne, środków przymusu bezpośredniego w stosunku do osób niewykonujących jego poleceń albo w inny sposób zagrażających bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie statku powietrznego, o czym informuje funkcjonariusza SOP, żołnierza ŻW - dowódcę ochrony;

2) zatrzymaniu do czasu przekazania właściwym organom osoby podejrzanej o popełnienie przestępstwa na pokładzie statku powietrznego albo osoby zagrażającej w inny sposób bezpieczeństwu lotu lub porządkowi na pokładzie.

13. Dowódca statku powietrznego jest uprawniony do nakazania usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która w jego opinii może stwarzać potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie.

14. Dowódca statku powietrznego ma prawo odmowy przewozu statkiem powietrznym osoby, wobec której istnieje uzasadnione przypuszczenie, że jest pod wpływem alkoholu lub innych środków odurzających, jeżeli bezpieczeństwo statku powietrznego lub znajdujących się na nim osób może być zagrożone.

15. W przypadku niewłaściwego zachowania się, naruszenia przepisów przez członków załogi lub pasażerów oraz przy zaistniałych nieprawidłowościach w zabezpieczeniu lotów, dowódca statku powietrznego jest zobowiązany do złożenia pisemnego meldunku realizatorowi lotu.

16. W przypadku złego samopoczucia lub choroby członka załogi dowódca statku powietrznego niezwłocznie melduje o tym realizatorowi lotu, a w przypadku braku możliwości wykonania zadania realizowanego poza MSD – również dysponentowi statku powietrznego lub przedstawicielowi dysponenta statku powietrznego odpowiedzialnemu za organizację lotów. Zadanie realizowane może być po wyznaczeniu i przygotowaniu nowego członka załogi lub po pełnym powrocie do sprawności psychofizycznej niedysponowanego członka załogi.

17. Jeżeli dowódca statku powietrznego nie może podczas lotu wykonywać swoich funkcji osobiście, powinien je przekazać:

1) rezerwowemu dowódcy statku powietrznego – jeżeli na pokładzie statku powietrznego znajduje się rezerwowa załoga (zadania, odpowiedzialność i uprawnienia rezerwowej załogi określa realizator lotu w Instrukcji Operacyjnej jednostki lotniczej);

2) drugiemu pilotowi;

3) innemu pilotowi, który posiada uprawnienia do wykonywania lotów na tym typie statku powietrznego, a w razie braku takiego pilota – innemu członkowi załogi, którego doświadczenie uzna za najbardziej predysponujące go do pełnienia funkcji dowódcy statku powietrznego.

18. Jeżeli lot statku powietrznego został przerwany z powodu wypadku lotniczego lub innej przyczyny, dowódca statku powietrznego pełni swoje funkcje nadal, chyba że realizator lotu zwolni go z tego obowiązku.

19. Jeżeli wskutek wypadku lotniczego dowódca statku powietrznego nie może wykonywać swoich funkcji na ziemi, odpowiednio stosuje się ust. 17-18.

20. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom podczas realizacji zadań przewozu pasażerów, dowódca statku powietrznego powinien:

- 1) podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego przed lotem:
  - a) nakazać udzielenie instruktażu pasażerom w zakresie procedur bezpieczeństwa na pokładzie oraz zasad zachowania się obowiązujących w trakcie lotu,
  - b) wstrzymać procedurę kołowania w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń załogi,
  - c) uzgodnić sposób kontaktu pomiędzy załogą w kokpicie a personelem pokładowym w przypadku zagrożenia bezpieczeństwa lotu lub pasażerów;
- 2) podczas wykonywania czynności na pokładzie statku powietrznego w trakcie lotu:
  - a) utrzymywać drzwi od kokpitu (jeżeli statek powietrzny jest wyposażony w drzwi od kokpitu) w pozycji ZAMKNIĘTE - od rozpoczęcia kołowania, aż do zatrzymania statku powietrznego na stoisku (o ile nie jest to sprzeczne z dokumentacją statku powietrznego),
  - b) okresowo składać meldunki o przebiegu lotu do DZB COP-DKP z wykorzystaniem środków łączności radiowej i satelitarnej, jeśli określone środki łączności występują w wyposażeniu (znajdują się na pokładzie) statku powietrznego, zgodnie z § 9 ust. 3-5,
  - c) zabraniać wstępu do kokpitu osobom nieuprawnionym,
  - d) w przypadku niezastosowania się pasażerów do poleceń dowódcy statku powietrznego podczas lotu, gdy zagraża to bezpieczeństwu załogi, statku powietrznego lub pozostałych pasażerów, poinformować o zaistniałej sytuacji dysponenta statku powietrznego oraz pasażerów, lądować na najbliższym dogodnym lotnisku, po czym złożyć meldunek do DZB COP- DKP, w celu przekazania informacji do SOP, DSO DG RSZ oraz realizatorowi lotu,
  - e) zezwalać na otwarcie drzwi kokpitu oraz wejście szefa pokładu lub innej osoby z załogi tylko w sytuacjach tego wymagających (np. pogorszenie się stanu zdrowia pasażerów, sytuacja szczególna na pokładzie statku powietrznego).

21. Dowódca statku powietrznego nie rozpoczyna lotu, jeśli stwierdzi, że:

- 1) członkowie personelu kabinowego i/lub personelu pokładowego nie mogą pełnić swojej funkcji;
- 2) statek powietrzny nie jest odpowiednio przygotowany do wykonania postawionego zadania;
- 3) na pokładzie statku powietrznego nie znajduje się kompletne wyposażenie wysokościowo-ratownicze oraz inne wyposażenie specjalistyczne, związane z miejscem, czasem, porą roku i sytuacją taktyczną;
- 4) na pokładzie brakuje kompletnej i aktualnej dokumentacji organizacyjnej, nawigacyjnej i meteorologicznej oraz zgód i zezwoleń, niezbędnych do wykonania lotu zgodnie z obowiązującymi przepisami;
- 5) WA lub inne czynniki (np. taktyczne) uniemożliwiają bezpieczną realizację zadania lotniczego HEAD zgodnie z obowiązującymi przepisami.

## **§ 15. Obowiązki personelu pokładowego**

1. Do wykonania lotów z najważniejszymi osobami w państwie wojskowym specjalnym transportem lotniczym wyznacza się personel pokładowy w liczbie niezbędnej do zabezpieczenia i obsługi wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów (zgodnie z obowiązującymi przepisami oraz instrukcją użytkownika w locie statku powietrznego).
2. Spośród członków personelu pokładowego wyznacza się szefa pokładu (starszego członka personelu pokładowego).
3. Szef pokładu jest przełożonym wszystkich członków personelu pokładowego. Organizuje i kieruje ich pracą na pokładzie statku powietrznego podczas całego lotu. Upoważniony jest do wydawania poleceń w imieniu dowódcy statku powietrznego całemu personelowi pokładowemu.
4. Każdy członek personelu pokładowego powinien posiadać ważne uprawnienia i dopuszczenia do wykonywania czynności lotniczych na pokładzie statku powietrznego zgodnie z obowiązującymi programami szkolenia i instrukcjami.
5. Każdy członek personelu pokładowego musi znać i stosować zasady współpracy w załodze oraz procedury określone w procedurach operacyjnych dla typu statku powietrznego, na którym wykonuje zadanie lotnicze HEAD.
6. Każdy członek personelu pokładowego, podczas wykonywania czynności służbowych na pokładzie statku powietrznego, musi mieć na sobie ubiór służbowy oraz identyfikator osobowy.
7. Szczegółowe wymagania i obowiązki personelu pokładowego określają odrębne procedury (instrukcje) regulujące zasady postępowania personelu pokładowego na pokładach samolotów (śmigłowców) danej jednostki lotniczej.
8. W celu zapewnienia bezpieczeństwa pasażerom oraz komfortu pracy załogom podczas przewozu pasażerów, szef pokładu, w trakcie wykonywania przed lotem czynności na pokładzie statku powietrznego, powinien:
  - 1) sprawdzić listę pasażerów;
  - 2) zabezpieczyć bagaż (ładunek) przed przemieszczeniem się;
  - 3) udzielić pasażerom szczegółowego instruktażu dotyczącego warunków bezpieczeństwa, wykorzystania sprzętu ratowniczego, wyjść awaryjnych, sposobu postępowania w sytuacjach awaryjnych, zachowania podczas startu i lądowania, czasu lotu i innych informacji według potrzeb;
  - 4) udzielić instruktażu również w języku angielskim w przypadku obecności pasażerów innych narodowości;
  - 5) informować o obowiązku zapięcia pasów bezpieczeństwa od chwili rozpoczęcia kołowania do osiągnięcia poziomu przelotowego oraz od momentu rozpoczęcia zniżania, w celu wykonania procedury podejścia do lądowania, do momentu zatrzymania statku powietrznego na stoisku, a także w sytuacjach tego wymagających (turbulencja, gwałtowne zniżanie lub wznoszenie statku powietrznego, itp.).
9. Na statkach powietrznych bez personelu pokładowego za realizację czynności wymienionych w ust. 8 odpowiada dowódca statku powietrznego.
10. Na taktycznych transportowych statkach powietrznych SZ RP zadania personelu pokładowego związane z bezpieczeństwem pasażerów oraz postępowaniem w sytuacjach

szczególnych na pokładzie, zgodnie z instrukcją danego typu statku powietrznego, realizowane są przez specjalistów zajmujących się załadunkiem.

11. Podczas lotów w rejonach niebezpiecznych, w rejonach PKW/PJW oraz w rejonach prowadzenia działań wojennych, decyzję o realizacji obsługi recepcyjnej podejmuje organizujący lot po uzyskaniu opinii realizującego lot.

## **§ 16. Obowiązki organizującego lot, koordynatora wylotu i dysponenta statku powietrznego**

1. Organizujący lot:

- 1) terminowo składa informację o locie oraz zapotrzebowanie na lot;
- 2) ustala listy pasażerów;
- 3) uzgadnia prawo do lądowania oraz wskazuje podmiot kontaktowy/osobę kontaktową ze strony zarządzającego obszarem stanowiącym IMSL, a także przekazuje wstępne informacje w zakresie potrzeb dotyczących zabezpieczenia operacji lotniczej, wynikających z obowiązków innych podmiotów biorących udział w realizacji zadania lotniczego HEAD;
- 4) uzgadnia sprawy organizacyjne w miejscu wylotu i przylotu.

2. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu zamiaru podróży, niezależnie od terminów, o których mowa w § 5 ust. 5-6 i ust. 8-10 oraz § 22 ust. 1, przekazuje odpowiednio do Dowódcy Generalnego RSZ, Komendanta SOP oraz do wiadomości Szefa KPRM i realizatora lotu przewidywane miejsca docelowe i terminy lotów.

3. W czasie wojny organizujący lot składa zapotrzebowanie na lot do Naczelnego Dowódcy Sił Zbrojnych zgodnie z § 4.

4. Do zadań koordynatora wylotu należy:

- 1) utrzymywanie stałego kontaktu z realizatorem lotu w sprawach związanych z planowanym lotem;
- 2) współpraca z dysponentem statku powietrznego w sprawach związanych z planowanym lotem;
- 3) zgłaszanie realizatorowi lotu wszelkich odstępstw od danych zawartych w złożonym zapotrzebowaniu w czasie umożliwiającym wprowadzenie niezbędnych korekt;
- 4) współpraca z DSO DG RSZ, DZB COP-DKP, OO SOP, DSO DO RSZ, DSO SKW oraz St. ZD SSH SZ RP w zakresie dotyczącym realizacji lotu;
- 5) realizacja zadań dysponenta statku powietrznego, o których mowa w ust. 5, w przypadku kiedy pełni on jednocześnie jego funkcję.

Dopuszcza się wyznaczenie dwóch lub więcej osób pełniących funkcję koordynatora wylotu statku powietrznego, przy czym każdemu z nich organizujący lot określa czas i miejsce pełnienia tej funkcji.

5. Dysponent statku powietrznego, za pośrednictwem koordynatora wylotu, odpowiada za:

- 1) uzgodnienie z dowódcą statku powietrznego szczegółów dotyczących czasu odpoczynku załogi;
- 2) zapewnienie czasu niezbędnego na przygotowanie się załogi do wykonywania lotu w przypadku konieczności wprowadzenia korekty do zadania lotniczego HEAD (zmiana czasu startu, lądowania) z zachowaniem nieprzerwanego czasu odpoczynku załogi;

3) aktualizację listy pasażerów.

6. Organizujący lot ma obowiązek w szczególności:

- 1) wskazać dysponenta statku powietrznego oraz wyznaczyć koordynatora wylotu;
- 2) składać informację o locie i zapotrzebowanie na lot, w formie i terminach określonych w § 5;
- 3) udzielać pomocy realizatorowi lotu w zakresie dokonywania uzgodnień dyplomatycznych z przedstawicielami kraju, do którego wykonywany będzie lot, w sprawie możliwości realizacji lotu najważniejszych osób w państwie;
- 4) współpracować w zakresie planowanego lotu z Dowódcą Generalnym RSZ, realizatorem lotu, Komendantem SOP, a w przypadku lotów w rejonie PKW/PJW - również z Dowódcą Operacyjnym RSZ i Szefem SKW;
- 5) niezwłocznie powiadamiać Dowódcę Generalnego RSZ, Dowódcę Operacyjnego RSZ, Komendanta SOP, DZB COP-DKP, SKW, SWW, KG ŻW, realizatora lotu, a w przypadku wylotów w rejon PKW/PJW również DSO DO RSZ o zaistniałych zmianach w planowanym locie. Przekazanie informacji o zaistniałych zmianach nie powoduje konieczności korekty informacji o locie oraz korekty zapotrzebowania na lot, o których mowa w § 5 ust. 5-9 oraz, o ile nie ma wpływu na bezpieczeństwo i prawidłowy przebieg organizacji i realizacji lotu, może następować w terminie krótszym niż 24 godziny przed lotem.

7. Osoby wykonujące czynności, o których mowa w ust. 4 i 5, w przypadku stwierdzenia okoliczności, które mogłyby wpłynąć na prawidłowy przebieg realizacji zadania lotniczego HEAD (w szczególności podczas czynności wykonywanych w miejscu startu i lądowania), mogą podjąć decyzję o czasowym wstrzymaniu realizacji startu statku powietrznego, o czym informują realizatora lotu i SOP.

## **Rozdział V**

### **WYMAGANIA I PRZYGOTOWANIE STATKÓW POWIETRZNYCH DO WYKONYWANIA LOTÓW NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE**

#### **§ 17. Zasady wydzielania i przygotowania statków powietrznych**

1. Statki powietrzne przeznaczone do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie podlegają szczególnej selekcji i weryfikacji.
2. Dowódca Generalny RSZ w corocznym rozkazie na wniosek zarządzającego loty określa typy statków powietrznych przeznaczonych do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie oraz wyznacza przewodniczących komisji weryfikacyjnych. Powyższy rozkaz przesyłany jest do Dowódcy Operacyjnego RSZ, GIWL, zarządzającego loty, jednostki lotniczej wydzielającej statki powietrzne oraz Szefa SKW.
3. Dowódca Operacyjny RSZ, na podstawie rozkazu Dowódcy Generalnego RSZ, w swoim rozkazie określa typy statków powietrznych będących w wyposażeniu PKW/PJW, przeznaczonych do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie oraz wyznacza przewodniczących komisji weryfikacyjnych. Rozkaz przesyłany jest do Dowódcy Generalnego RSZ, GIWL, zarządzającego loty, jednostki lotniczej wydzielającej statki powietrzne oraz Szefa SKW.
4. GIWL, w uzgodnieniu z organem Inspektoratu Sił Powietrznych DG RSZ właściwym do spraw lotnictwa, w biuletynie technicznym, określa kryteria dopuszczenia oraz ramowy zakres czynności weryfikacyjnych w procesie wydzielania i przygotowywania statków powietrznych do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie. Szczegółowy zakres czynności weryfikacyjnych określony jest w standardowych procedurach operacyjnych jednostki lotniczej realizującej loty i podlega on uzgodnieniu z GIWL.
5. Lot weryfikacyjny przeprowadza się na każdym wyselekcjonowanym egzemplarzu statku powietrznego przed dopuszczeniem go do lotów najważniejszych osób w państwie, po spełnieniu przez niego kryteriów dopuszczenia. Skład załogi do wykonania lotu weryfikacyjnego ustala każdorazowo realizator lotu zgodnie z obowiązującymi zapisami w RL oraz IOLP. Zasady organizacji i realizacji oraz opracowania, uzgadniania i zatwierdzania dokumentacji lotu weryfikacyjnego określa IOLP. Okres ważności lotu weryfikacyjnego określa GIWL w biuletynie technicznym.
6. Statek powietrzny uzyskuje gotowość do realizacji lotu najważniejszych osób w państwie:
  - 1) po wykonaniu nakazanych czynności weryfikacyjnych, sporządzeniu protokołu weryfikacyjnego i jego zatwierdzeniu przez GIWL;
  - 2) po wykonaniu sprawdzeń naziemnych i sporządzeniu protokołu naziemnego sprawdzenia gotowości statku powietrznego, w trakcie ważności lotu weryfikacyjnego.
7. Każdorazowo przed zadaniem lotniczym HEAD z MSD przewodniczący/z-ca przewodniczącego komisji weryfikacyjnej wypełnia protokół naziemnego sprawdzenia gotowości statku powietrznego, w którym umieszcza informacje z analizy materiałów OKL oraz KOSP, poświadczając tym gotowość statku powietrznego do wykonania lotu oraz składa meldunek realizatorowi lotu.
8. Protokoły weryfikacyjne oraz protokoły naziemnego sprawdzenia gotowości statku powietrznego wraz z orzeczeniami laboratoryjnymi dotyczącymi paliwa są przechowywane w jednostce lotniczej i podlegają archiwizacji na zasadach określonych dla KOSP.



9. Wzory protokołu naziemnego sprawdzenia gotowości statku powietrznego oraz protokołu weryfikacyjnego, o których mowa w ust. 7 i 8 GIWL, określa w biuletynie technicznym.
10. Wykonanie następujących po sobie zadań lotniczych HEAD poza MSD nie powoduje utraty gotowości statku powietrznego do rozpoczęcia kolejnych zadań lotniczych HEAD. Okres ważności gotowości statku powietrznego do realizacji zadań lotniczych HEAD poza MSD oraz zasady jej odtworzenia GIWL określa w biuletynie technicznym.
11. Do zabezpieczenia lotów najważniejszych osób w państwie wyznacza się dwa statki powietrzne: zasadniczy i zapasowy.
12. W sytuacji, gdy na wyposażeniu jednostki lotniczej wyznaczonej do realizacji lotu najważniejszych osób w państwie dostępny jest tylko jeden sprawny technicznie statek powietrzny, dopuszcza się odstępstwo od postanowień ust. 11 i rezygnację z wyznaczania zapasowego statku powietrznego. Informację o braku zapasowego statku powietrznego realizator lotu przekazuje do organizującego lot, zarządzającego loty oraz OO SOP.
13. W przypadku organizacji lotów w rejonie niebezpieczne, w rejonie PKW/PJW oraz w rejonie działań wojennych ust. 12 nie ma zastosowania. Zapasowy statek powietrzny wraz z załogą utrzymywany jest w gotowości przez cały czas lotu zasadniczego statku powietrznego.
14. Bezpośrednie przygotowanie statku powietrznego przeznaczonego do wykonania zadania lotniczego HEAD, w MSD realizuje personel SIL jednostki wojskowej. Odpowiedzialnym za statek powietrzny po jego bezpośrednim przygotowaniu do lotu jest dowódca statku powietrznego, który potwierdza jego przyjęcie podpisem w KOSP.
15. Podczas wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie realizowanych poza MSD, obsługi techniczne statku powietrznego wykonywane są przez załogę, zgodnie z obowiązującą dokumentacją techniczną. Ostateczną decyzję o dopuszczeniu statku powietrznego do lotu podejmuje dowódca statku powietrznego.
16. Na każdym statku powietrznym przeznaczonym do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie, powinien się znajdować zestaw narzędzi i materiałów niezbędnych do wykonania wymaganych usług.
17. W przypadku wystąpienia niesprawności statku powietrznego lub innych przyczyn uniemożliwiających realizację lotu najważniejszych osób w państwie realizator lotu powiadamia o zaistniałej sytuacji zarządzającego loty, organizującego lot oraz Komendanta SOP.
18. Komendant SOP ma prawo zażądać od realizatora lotu informacji o wykorzystaniu statku powietrznego do innych zadań wykonywanych przed planowanym lotem tego statku powietrznego, przeznaczonego do przewozu najważniejszych osób w państwie.
19. Statki powietrzne przeznaczone do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie powinny być wyposażone w ELT, FDR, QAR oraz CVR.
20. Statek powietrzny wykonujący lot najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW, w rejonach niebezpiecznych oraz w rejonie działań wojennych, w przypadku możliwości wystąpienia zagrożenia atakiem powietrznym i/lub przez naziemne środki obrony powietrznej, powinien być uzbrojony w środki samoobrony (pułapki termiczne i radiolokacyjne itp.). Decyzję o wykonaniu lotu najważniejszych osób w państwie w rejonie PKW/PJW oraz w rejonach niebezpiecznych i w rejonie działań wojennych statkiem powietrznym

nieuzbrojonym w środki samoobrony podejmuje odpowiednio Dowódca Operacyjny RSZ/ Naczelny Dowódca Sił Zbrojnych/Dowódca Generalny RSZ.

### **§ 18. Kompetencje i obowiązki komisji weryfikacyjnych oraz komisji do weryfikacji statku powietrznego**

1. Zarządzający loty przedstawia Dowódcy Generalnemu RSZ oraz Dowódcy Operacyjnemu RSZ kandydatów na przewodniczących komisji weryfikacyjnych spośród kierowniczego personelu bezpośrednio podległego dowódcy jednostki lotniczej, na wyposażeniu której znajdują się statki powietrzne, o których mowa w § 17.

2. Na podstawie rozkazu Dowódcy Generalnego RSZ, o którym mowa w § 17 ust. 2, oraz rozkazu Dowódcy Operacyjnego RSZ, o którym mowa w § 17 ust. 3, zarządzający loty corocznym rozkazem powołują zastępcę/ów przewodniczącego komisji weryfikacyjnych i żołnierzy uprawnionych do prac w komisjach weryfikacyjnych. Rozkaz przesyłany jest do wiadomości stosownie do Dowódcy Generalnego RSZ lub Dowódcy Operacyjnego RSZ oraz do GIWL.

3. Nadzór nad działalnością komisji weryfikacyjnych sprawuje zarządzający loty oraz GIWL w zakresie i obszarach określonych w stosownym biuletynie technicznym.

4. Kandydaci na przewodniczących komisji weryfikacyjnych muszą:

- 1) zdać pisemny egzamin przed GIWL ze znajomości zasad organizacji i realizacji lotów weryfikacyjnych oraz przepisów zawartych w Szczegółowym trybie organizacji oraz dokumentów wydanych przez GIWL regulujących przedmiotowy obszar działalności;
- 2) posiadać aktualne dopuszczenia Kierownika Prób uzyskane na zasadach określonych w IOLP.

5. Przewodniczący komisji weryfikacyjnej jest zobowiązany do:

- 1) corocznego zdania pisemnego egzaminu przed GIWL ze znajomości zasad organizacji i realizacji lotów weryfikacyjnych, przepisów zawartych w Szczegółowym trybie organizacji oraz dokumentów wydanych przez GIWL regulujących przedmiotowy obszar działalności, w przypadku kontynuacji sprawowania tej funkcji w kolejnych latach;
- 2) uczestnictwa w szkoleniach Kierowników Prób i zdania egzaminów na zasadach określonych w IOLP;
- 3) przeprowadzania corocznego szkolenia zakończonego pisemnym egzaminem dla członków komisji weryfikacyjnej, z zakresu znajomości zasad organizacji i realizacji lotów weryfikacyjnych, przepisów zawartych w Szczegółowym trybie organizacji oraz dokumentów wydanych przez GIWL regulujących przedmiotowy obszar działalności;
- 4) prowadzenia ewidencji statków powietrznych dopuszczonych do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie, poprzez aktualizację danych w odpowiednim systemie informatycznym (np. SI SAMANTA).

6. Zastępcy przewodniczącego komisji weryfikacyjnej mogą pełnić jego obowiązki w przypadku:

- 1) nieobecności przewodniczącego komisji weryfikacyjnej;
- 2) gdy zachodzi konieczność wykonania czynności weryfikacyjnych na wielu statkach powietrznych jednocześnie;

3) gdy przewodniczący komisji weryfikacyjnej nie posiada aktualnego upoważnienia do bezpośredniej obsługi weryfikowanego typu statku powietrznego.

7. Do składu komisji do weryfikacji statku powietrznego oraz na zastępców przewodniczącego komisji do weryfikacji statku powietrznego, powołuje się personel, który:

1) posiada aktualne upoważnienie do bezpośredniej obsługi danego typu statku powietrznego, nadane zgodnie z obowiązującą Instrukcją szkolenia i upoważniania specjalistów służby inżyniersko-lotniczej do bezpośredniego obsługiwanego sprzętu lotniczego w Siłach Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej;

2) posiada co najmniej 3-letnie doświadczenie w eksploatacji statków powietrznych;

3) ukończył z wynikiem pozytywnym szkolenie dla członków komisji do weryfikacji statku powietrznego, przeprowadzone przez przewodniczącego komisji weryfikacyjnej, zakończone pisemnym egzaminem, ze znajomości zasad organizacji i realizacji lotów weryfikacyjnych oraz dokumentów wydanych przez GIWL regulujących przedmiotowy obszar działalności.

8. Przewodniczący komisji do weryfikacji statku powietrznego:

1) po wykonaniu nakazanych czynności weryfikacyjnych:

a) wyselekcjonowaniu statku powietrznego,

b) wykonaniu lotu weryfikacyjnego,

c) analizie materiałów OKL (FDR, QAR, CVR),

d) ocenie stanu technicznego statku powietrznego

– rekomenduje i przedstawia GIWL do zatwierdzenia protokołów weryfikacji statku powietrznego, który po jego zatwierdzeniu stanowi podstawę planowania wykorzystania statku powietrznego do wykonywania lotów najważniejszych osób w państwie;

2) po otrzymaniu zadania na wykonanie lotu najważniejszych osób w państwie – osobiście lub przez wyznaczonego członka komisji do weryfikacji statku powietrznego – nadzoruje przygotowanie zasadniczego i zapasowego statku powietrznego, sporządza protokół sprawdzenia gotowości statku powietrznego oraz składa meldunek realizatorowi lotu o gotowości do wykonania zadania.

9. Przewodniczący lub wyznaczony członek komisji do weryfikacji statku powietrznego, po wykonanych czynnościach w ramach przygotowania statku powietrznego do lotu najważniejszych osób w państwie, nadzoruje plombowanie i przekazanie pod ochronę statku powietrznego w MSD.

10. W przypadku konieczności wykonania doraźnych obowiązków (czynności) na pokładzie statku powietrznego podczas lotu weryfikacyjnego przez członka/członków komisji do weryfikacji statku powietrznego (w przypadku określenia takiej potrzeby przez przewodniczącego tej komisji), mogą one być realizowane na podstawie zapisów obowiązującego RL i IOLP, zgodnie z postawionym zadaniem, po uprzednim ich przeszkoleniu przez realizatora lotu.

11. W przypadku udziału członka komisji do weryfikacji statku powietrznego w locie weryfikacyjnym, nie może on jednocześnie na weryfikowanym statku powietrznym wykonywać obsługi technicznej lub jej nadzorować w ramach bezpośredniego przygotowania go do lotu. Członek komisji do weryfikacji statku powietrznego, który bierze udział w locie

weryfikacyjnym na pokładzie statku powietrznego ma obowiązek uczestniczenia w odprawie przedlotowej prowadzonej przez Kierownika Prób zgodnie z zasadami opisanymi w IOLP.

## **Rozdział VI**

### **PRZEWÓZ BAGAŻU, ŁADUNKU ORAZ BRONI NA POKŁADZIE STATKU POWIETRZNEGO WYKONUJĄCEGO LOTY NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE**

#### **§ 19. Przewóz bagażu i ładunku**

1. Zezwala się wnosić bagaż podręczny na pokład statku powietrznego wyznaczonego do wykonania lotów najważniejszych osób w państwie.
2. Za prawidłowe rozmieszczenie bagażu oraz ładunku odpowiedzialny jest dowódca statku powietrznego.
3. Ładunek oraz bagaż muszą być rozmieszczone w taki sposób, aby nie powodowały utrudnień w ewakuacji awaryjnej oraz nie pogarszały możliwości obserwacji kabiny przez członków załogi.
4. Podczas lotów w rejonach niebezpiecznych, w tym w rejonie PKW/PJW i w strefie działań wojennych oraz możliwego oddziaływania ogniowego na statek powietrzny należy ograniczyć przewóz bagażu podręcznego do niezbędnego minimum. Rozmieszczenie bagażu musi umożliwiać swobodę działania wszystkich członków załogi, w tym strzelców pokładowych oraz możliwość ciągłej obserwacji przestrzeni powietrznej wokół statku powietrznego.
5. O ciężarze ładunku zabieranego na pokład statku powietrznego decyduje dowódca statku powietrznego, z uwzględnieniem możliwości statku powietrznego, miejsca wykonywania lotów, warunków atmosferycznych oraz aktualnej sytuacji taktycznej.
6. W celu prawidłowego i bezpiecznego rozmieszczenia bagażu oraz ładunku należy:
  - 1) każdą rzecz przewożoną w kabinie umieszczać tylko w takim miejscu, które zapewni jej unieruchomienie;
  - 2) nie przekraczać ograniczeń wymiarów i masy ustalonych dla określonego miejsca załadowania;
  - 3) nie wykorzystywać przestrzeni pod siedzeniem fotela, chyba że jest on wyposażony w listwę ograniczającą, a rozmiar bagażu jest taki, że tego rodzaju zabezpieczenie skutecznie go unieruchomi;
  - 4) nie umieszczać przedmiotów w toaletach lub przy ściankach, jeśli nie zapobiegają ich przemieszczaniu się;
  - 5) nie umieszczać bagażu i ładunku w schowkach o rozmiarach, które uniemożliwią skuteczne zamknięcie zamka w drzwiczkach;
  - 6) nie umieszczać bagażu i ładunku w miejscach blokujących dostęp do wyposażenia awaryjnego, przejść i wyjść awaryjnych.
7. Przed startem i lądowaniem oraz zawsze, kiedy dowódca statku powietrznego włącza napisy nakazu zapięcia pasów, lub poleca to w inny sposób, musi być przeprowadzone sprawdzenie, czy rozmieszczenie bagażu nie utrudni ewakuacji lub nie spowoduje uszkodzeń ciała przez jego przemieszczenie się.
8. Mieszany przewóz ludzi i żywych zwierząt jest niedozwolony, z wyjątkiem przewozu małych zwierząt domowych, psów służbowych oraz psów przewodników osób niepełnosprawnych. Za zapewnienie bezpieczeństwa przy tego rodzaju przelocie ludziom i zwierzętom odpowiada osobiście właściciel lub opiekun zwierzęcia.

9. Ciężar ładunku przewożonego w kabinie pasażerskiej nie może przekraczać ograniczeń konstrukcyjnych obciążeń podłogi lub siedzeń.
10. Przewóz ładunków – innych niż bagaż pasażerów – musi być uzgodniony z dysponentem statku powietrznego oraz realizatorem lotu.

## **§ 20. Zasady wnoszenia broni i materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego wyznaczonego do wykonania lotów najważniejszych osób w państwie**

1. Zabrania się wnoszenia i używania przez pasażerów wszelkiego rodzaju broni oraz materiałów niebezpiecznych na pokład statku powietrznego SZ RP przeznaczonego i przygotowanego do wykonania lotów najważniejszych osób w państwie.
2. Zakaz, o którym mowa w ust. 1, ma zastosowanie także do urządzeń, środków i substancji mogących stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa lotów lub pasażerów.
3. Zasad zawartych w ust. 1 i 2 nie stosuje się do funkcjonariuszy SOP i żołnierzy ŻW, którzy odbyli szkolenie, o którym mowa w art. 116 ust. 3 pkt 3 ustawy z dnia 3 lipca 2002 r. – Prawo lotnicze, wykonujących zadania służbowe oraz do załogi, a także ochrony wyznaczonej ze składu PKW/PJW w czasie lotów w rejonie PKW/PJW.
4. Funkcjonariusze SOP i żołnierze ŻW, o których mowa w ust. 3, którzy podczas wykonywania obowiązków służbowych odbywają lot, mają prawo do użycia na pokładzie statku powietrznego broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego, o których mowa w art. 12 ust. 1 pkt 1-4, pkt 7, pkt 11 i pkt 13 ustawy z dnia 24 maja 2013 r. o środkach przymusu bezpośredniego i broni palnej (Dz. U. z 2019 r. poz. 2418), na zasadach i w sposób określony w tej ustawie.
5. Każdy ładunek niebezpieczny przewożony na pokładzie statku powietrznego musi posiadać odpowiednie dopuszczenie do przewożenia drogą powietrzną.
6. Broń przewożona na pokładzie statku powietrznego, nie znajdująca się na wyposażeniu osobistym osób wymienionych w ust. 3, musi być w stanie zabezpieczonym, bez wprowadzonego naboju do komory naboju i w miejscu uniemożliwiającym jej dobytek przez osoby postronne w miejscach konstrukcyjnie przeznaczonych do przewozu broni, o ile statek powietrzny został w takie wyposażony.
7. Środki przymusu bezpośredniego przewożone na pokładzie statku powietrznego muszą być przechowywane w miejscu uniemożliwiającym ich użycie przez osoby postronne.
8. Realizator lotu informuje Komendanta SOP oraz Komendanta Głównego ŻW (według potrzeb) o członkach załogi posiadających broń w czasie lotu.
9. W przypadku realizacji lotów w rejonie PKW/PJW mogą obowiązywać inne ustalenia oraz odrębne zasady przewożenia broni na pokładzie statku powietrznego, uzgodnione pomiędzy Dowódcą Operacyjnym RSZ, Komendantem Głównym ŻW i Komendantem SOP.
10. Warunkiem wniesienia broni palnej lub środków przymusu bezpośredniego na pokład statku powietrznego podczas zadania lotniczego HEAD przez uprawnionych i przeszkolonych funkcjonariuszy SOP oraz żołnierzy ŻW jest przekazanie przez Komendanta SOP realizatorowi lotu informacji w formie papierowej lub elektronicznej, nie później niż na dwa dni przed planowanym terminem wylotu, obejmujących:
  - 1) imię i nazwisko oraz nazwę, serię i numer dokumentu tożsamości funkcjonariuszy SOP i żołnierzy ŻW;

2) dane dotyczące liczby i typu broni wnoszonej na pokład;

3) dane dotyczące rodzajów środków przymusu bezpośredniego wnoszonych na pokład.

11. W przypadkach nagłych, gdy nie ma możliwości przekazania informacji z zachowaniem terminów zgodnie z ust. 10, przekazuje się ją telefonicznie, a następnie niezwłocznie potwierdza w postaci papierowej lub elektronicznej.

12. Realizator lotu przekazuje dowódcy statku powietrznego dane w zakresie osób uprawnionych do przewożenia broni na pokładzie statku powietrznego.

13. Dowódca statku powietrznego w trakcie przygotowania do lotu informuje uczestniczących w danym locie - funkcjonariuszy SOP i żołnierzy ŻW - o przebywaniu na pokładzie statku powietrznego pozostałych osób uprawnionych posiadających broń palną lub środki przymusu bezpośredniego.

## Rozdział VII

### OCHRONA STATKU POWIETRZNEGO PRZEZNACZONEGO DO WYKONANIA LOTÓW NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE

#### § 21. Zasady ochrony statku powietrznego

1. Statek powietrzny przeznaczony do wykonania lotów najważniejszych osób w państwie podczas wykonywania lotu oraz postoju na lotnisku, lądowisku lub innym miejscu do startu i lądowania podlega szczególnej ochronie.
2. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku organizuje zarządzający lotniskiem w odniesieniu do lotnisk cywilnych<sup>2)</sup> i lotnisk lotnictwa służb porządku publicznego oraz dowódca jednostki wojskowej w odniesieniu do lotnisk wojskowych, współużytkowanych i Międzynarodowego Portu Lotniczego im. F. Chopina w Warszawie, a w przypadku realizacji zadania lotniczego HEAD na IMSL, ochrona realizowana jest zgodnie z § 1 ust. 12.
3. Podczas realizacji lotów najważniejszych osób w państwie, poza granicami RP, SOP podejmuje działania zmierzające do zapewnienia ochrony statku powietrznego na lądowiskach oraz IMSL.
4. Ochronę statku powietrznego podczas postoju na lotnisku zarządzanym przez dowódcę PKW/PJW organizuje dowódca PKW/PJW.
5. W przypadku lądowania statku powietrznego na lotniskach/lądowiskach sojusznicznych w rejonie PKW/PJW ochronę statku powietrznego realizuje dowódca PKW/PJW własnymi siłami lub - po uzgodnieniu z właściwym dowódcą sił sojusznicznych - wydzielonymi siłami sojusznicznymi, o czym powiadamia funkcjonariuszy SOP.
6. W czasie postoju statku powietrznego na lotnisku jego drzwi oraz zewnętrzne włązy techniczne zamyka się i plombuje lub okleja plombami w sposób zabezpieczający przed dostępem osób nieupoważnionych oraz prowadzi się rejestr plomb w kartach kontrolnych plomb. Dodatkowo uruchamia/uzbraja się systemy monitorujące ruch wewnątrz i na zewnątrz statku powietrznego, jeśli na pokładzie statku powietrznego taki system jest zabudowany. Za wykonanie tych czynności odpowiada dowódca statku powietrznego.
7. Dowódca jednostki wojskowej odpowiedzialnej za ochronę lotniska wojskowego rejestruje czynności, o których mowa w ust. 6, na kartach kontrolnych plomb będących w posiadaniu dowódcy statku powietrznego.
8. W przypadku lotniska współużytkowanego lub lotniska cywilnego czynności, o których mowa w ust. 6, rejestruje podmiot określony w umowie<sup>3)</sup>.
9. Przed przygotowaniem statku powietrznego do lotu dowódca statku powietrznego przeprowadza jego kontrolę uwzględniającą sprawdzenie zgodności plomb z numerami zapisanymi w kartach kontrolnych plomb oraz systemów monitorujących ruch wewnątrz i na zewnątrz statku powietrznego (jeśli są zamontowane). W przypadku stwierdzenia naruszenia plomby lub niezgodności numeru plomby z zapisami w karcie kontrolnej plomb, zadania lotniczego HEAD tym statkiem powietrznym nie realizuje się. Informacja o tym fakcie jest

---

<sup>2)</sup> Jest to traktowane jako usługa odpłatna, zlecana i opłacana przez realizatora lotu.

<sup>3)</sup> Wymaga to zawarcia umowy z zarządzającym lotniskiem, agentem obsługi naziemnej lub innym podmiotem odpowiedzialnym za obsługę naziemną na lotnisku.



niezwłocznie przekazywana przez realizatora lotu do SOP, organizującego lot i Dowództwa Generalnego RSZ.

10. W przypadku zagrożenia aktem bezprawnego działania na statku powietrznym w czasie jego postoju, podmiot, o którym mowa w ust. 7 albo ust. 8, podejmuje działania zgodne z planem postępowania w sytuacjach kryzysowych, informując dowódcę statku powietrznego o podjętym postępowaniu.

## **Rozdział VIII**

### **SZCZEGÓLNE WYMOGI DOTYCZĄCE ORGANIZACJI LOTÓW NAJWAŻNIEJSZYCH OSÓB W PAŃSTWIE**

#### **§ 22. Zasady ogólne**

1. Organizujący lot niezwłocznie po podjęciu decyzji o danym locie, nie później jednak niż 24 godziny przed planowanym lotem, przekazuje do SOP, realizatora lotu oraz DZB COP-DKP, a w przypadku wylotów w rejon PKW/PJW również do DSO DO RSZ - listę zawierającą imiona i nazwiska pasażerów oraz inne dane niezbędne do organizacji lotów i wizyty, z zastrzeżeniem § 5 ust. 9.
2. Organizujący lot, tworząc listę pasażerów, uwzględnia następujące zasady i ograniczenia:
  - 1) na pokładzie tego samego statku powietrznego nie mogą przebywać w czasie lotu jednocześnie:
    - a) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Marszałek Sejmu Rzeczypospolitej Polskiej,
    - b) Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej i Prezes Rady Ministrów,
    - c) Prezes Rady Ministrów i wszyscy wiceprezesi Rady Ministrów;
  - 2) na pokładzie tego samego statku powietrznego nie może przebywać w trakcie jednego lotu więcej niż połowa:
    - a) członków: Rady Ministrów, Rady Bezpieczeństwa Narodowego, Kolegium do spraw Służb Specjalnych,
    - b) dowódców wojskowych, do których zalicza się: Szefa Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, Dowódcę Generalnego RSZ, Dowódcę Operacyjnego RSZ oraz Dowódcę Wojsk Obrony Terytorialnej.
3. SOP przekazuje organizującemu lot listę funkcjonariuszy SOP uczestniczących w locie niezwłocznie po otrzymaniu informacji o locie. Organizujący lot włącza do listy pasażerów funkcjonariuszy SOP.
4. W przypadku lotu z udziałem osoby, w stosunku do której ŻW wykonuje czynności ochronne, imiona i nazwiska żołnierzy ŻW uczestniczących w locie przekazywane są do organizującego lot. Organizujący lot włącza do listy pasażerów żołnierzy ŻW.
5. W nagłych przypadkach wymagających dokonania zmian na liście pasażerów, o której mowa w ust. 1 oraz § 1 ust. 4, zaktualizowaną listę pasażerów przekazuje się niezwłocznie po jej ustaleniu.
6. Sprawdzenia listy funkcjonariuszy SOP uczestniczących w locie dokonuje, bezpośrednio przed startem statku powietrznego, przedstawiciel SOP. Informację o sprawdzeniu listy funkcjonariuszy SOP, wraz z informacją o zgodności listy lub ewentualnych zmianach, przekazuje się koordynatorowi wylotu lub, w przypadku nieobecności koordynatora wylotu w miejscu startu, innej osobie wyznaczonej przez organizującego lot.
7. Ostatecznego sprawdzenia listy pasażerów dokonuje, bezpośrednio przed startem statku powietrznego, koordynator wylotu lub, w przypadku nieobecności koordynatora wylotu w miejscu startu, inna osoba wyznaczona przez organizującego lot.
8. Przedstawiciel organizującego lot lub osoba przez niego upoważniona jest obecny w miejscu wylotu i przekazuje niezwłocznie informację o imionach i nazwiskach pasażerów statku powietrznego do OO SOP lub funkcjonariuszowi SOP nieuczestniczącemu w locie oraz do DZB COP-DKP, lub realizatora lotu - w przypadku lotów zaczynających się w kraju, lub

przedstawicielowi placówki dyplomatycznej - w przypadku lotów rozpoczynających się za granicą RP. W uzasadnionych przypadkach, jeśli nie ma możliwości zagwarantowania obecności przedstawiciela organizującego lot, lub osoby przez niego upoważnionej w miejscu wylotu, lub w przypadkach, gdy organizujący lot podejmie decyzję o braku konieczności obecności takiej osoby, informację o imionach i nazwiskach pasażerów statku powietrznego organizujący lot, lub osoba przez niego upoważniona, przekazuje w możliwie najszybszy sposób do OO SOP oraz do DZB COP-DKP, lub realizatora lotu. W przypadku przekazania informacji tylko do realizatora lotu, realizator lotu jest zobowiązany przekazać ją do DZB COP-DKP.

9. Realizator lotu, najpóźniej na 2 dni robocze przed wykonaniem lotu lub niezwłocznie po otrzymaniu informacji o locie, przekazuje do Komendanta SOP listę z danymi członków załogi, podając:

- 1) stopień;
- 2) imię (imiona) i nazwisko, numer PESEL;
- 3) funkcję pełnioną na pokładzie.

10. Podczas realizacji lotu najważniejszych osób w państwie zakazuje się:

- 1) wykonywania szkoleń w czasie lotu;
- 2) wykonywania przelotu w tzw. nagłej sytuacji przez realizatora lotu, który nie spełnił wymagań określonych w Szczegółowym trybie organizacji.

11. Funkcjonariusze SOP i żołnierze ŻW są uprawnieni do przewożenia broni służbowej, amunicji, wyposażenia służbowego oraz psów służbowych, zgodnie z zasadami określonymi w § 19 i § 20.

12. Każdorazowo, co najmniej 2 godziny przed planowanym czasem startu, realizator lotu udostępnia statek powietrzny i zapewnia obsługę techniczną do realizowania czynności ochronnych przez funkcjonariuszy SOP, w miejscu podstawienia statku powietrznego dla wejścia pasażerów lub w innym miejscu i czasie uzgodnionym z SOP. Dostęp do statku powietrznego jest możliwy wyłącznie dla załogi, personelu pokładowego, organizującego lot lub osoby przez niego upoważnionej oraz – na żądanie dowódcy statku powietrznego – dla personelu technicznego.

13. Podczas realizacji zadania lotniczego HEAD na pokładzie statku powietrznego poza załogą mogą przebywać żołnierze i pracownicy resortu obrony narodowej oraz funkcjonariusze SOP realizujący zabezpieczenie tego zadania. Przewóz takich osób podlega uzgodnieniu z SOP oraz organizującym lot.

### **§ 23. Szczególne wymogi podczas realizacji lotów w rejonie niebezpiecznym, w rejonie PKW/PJW i w czasie wojny**

1. Do realizacji lotu najważniejszych osób w państwie w rejonie niebezpiecznym, w rejonie PKW/PJW i w czasie wojny przygotowuje się minimum dwa statki powietrzne (zasadniczy i zapasowy).

2. W trakcie realizacji lotu najważniejszych osób w państwie zapasowy statek powietrzny wraz z załogą utrzymuje się w gotowości do startu.

3. Loty na śmigłowcach mogą być wykonywane minimum w składzie pary (śmigłowiec z jedną z najważniejszych osób w państwie na pokładzie i śmigłowiec osłony uzbrojony w broń strzelecką lub niekierowane pociski raketowe) z zachowaniem maskowania operacyjnego.
4. Dowódcą ugrupowania jest dowódca statku powietrznego, na którego pokładzie znajduje się najważniejsza osoba w państwie lub dowódca statku powietrznego wyznaczony w rozkazie do wykonania zadania lotniczego HEAD.
5. W czasie lotu, w rejonach gdzie występuje zagrożenie oddziaływaniem środków bojowych na statek powietrzny, pasażerowie muszą mieć założoną kamizelkę kuloodporną oraz założony i zapięty hełm.
6. W rejonie działania PKW/PJW za wyposażenie pasażerów w kamizelki kuloodporne i hełmy, z wyjątkiem osób ochranianych przez SOP i ŻW, odpowiedzialny jest realizator lotu (dowódca PKW/PJW, dowódca jednostki).
7. O ciężarze ładunku i jego rozmieszczeniu na pokładzie decyduje dowódca statku powietrznego z uwzględnieniem możliwości transportowych oraz warunków atmosferycznych i geograficznych.

#### **§ 24. Zasady wyboru innych miejsc do startów i lądowań**

1. Proces wyboru i przygotowania do lotów najważniejszych osób w państwie z wykorzystaniem IMSL obejmuje:
  - 1) wskazanie przez organizującego lot, w porozumieniu z realizatorem lotu, miejsca startu i lądowania lub miejsca będącego celem wizyty najważniejszej osoby w państwie, przy czym organizujący lot, dokonując wyboru miejsca startu lub lądowania, w pierwszej kolejności uwzględnia teren jednostek wojskowych lub jednostek podległych ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych;
  - 2) uzgodnienie przez organizującego lot prawa do lądowania na wskazanym miejscu, wskazanie podmiotu kontaktowego/osoby kontaktowej ze strony zarządzającego obszarem stanowiącym IMSL i przekazanie tych danych realizatorowi lotu, a także przekazanie wstępnych informacji o potrzebach w zakresie zabezpieczenia operacji lotniczej, wynikających z obowiązków innych podmiotów biorących udział w realizacji zadania lotniczego HEAD;
  - 3) rekonesans lotniczy z lądowaniem i startem we wskazanym w informacji o locie lub zapotrzebowaniu na lot miejscu, a w przypadku braku możliwości wykonania rekonesansu z użyciem śmigłowca - rozpoznanie naziemne wykonane przez jednostkę wojskową wskazaną przez Inspektora Sił Powietrznych;
  - 4) rozpoznanie pod kątem możliwości przeprowadzenia działań ochronnych realizowanych przez SOP; w przypadku prowadzenia działań ochronnych na terenie jednostek wojskowych są one realizowane zgodnie z rozporządzeniem Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2018 r. w sprawie osób, w stosunku do których Żandarmeria Wojskowa wykonuje czynności ochronne, oraz zakresu i trybu współdziałania Żandarmerii Wojskowej ze Służbą Ochrony Państwa (Dz. U. z 2019 r. poz. 92) w uzgodnieniu z realizatorem lotu;

5) akceptację przez SOP wskazanego miejsca do startu i lądowania na terytorium RP, pod względem możliwości prowadzenia działań ochronnych, realizowanych na podstawie odrębnych przepisów, w porozumieniu z realizatorem lotu;

6) udział KDL wraz z wyposażeniem<sup>4)</sup>, uprawnionego do:

- a) dokonania ostatecznej akceptacji miejsca lądowania z uwzględnieniem aktualnych i prognozowanych WA oraz stanu płaszczyzny lądowania,
- b) oznakowania miejsca przyziemienia,
- c) przekazania z wykorzystaniem środków łączności radiowej informacji do lądowania i startu na wniosek dowódcy statku powietrznego oraz przekazania informacji o istnieniu zagrożenia do wykonania startu i lądowania,
- d) użycia wyposażenia umożliwiającego sygnalizowanie załodze braku zgody na start lub lądowanie w przypadku niesprawności środków łączności radiowej,
- e) przekazania z wykorzystaniem środków łączności do DZB COP-DKP (DZB COP-DKP do DZB ODN/MJDOP/RODN) informacji o lądowaniu, starcie statku powietrznego lub informacji o istnieniu zagrożenia do wykonania lądowania, lub startu;

7) udział w zabezpieczeniu miejsca startu i lądowania specjalisty Służby Hydrometeorologicznej SZ RP merytorycznie podlegającego St. ZD SSH SZ RP, wyposażonego w mobilny (przenośny) automatyczny system pomiarów meteorologicznych, do którego podstawowych obowiązków należy:

- a) wykonywanie pomiarów i obserwacji meteorologicznych w terminach oraz z częstotliwością nakazaną przez St. ZD SSH SZ RP,
- b) przekazywanie otrzymanych od St. ZD SSH SZ RP ostrzeżeń prognostycznych dowódcy statku powietrznego i KDL,
- c) przekazywanie St. ZD SSH SZ RP informacji meteorologicznych uzyskanych od załogi wykonującej zadanie lotnicze HEAD w powietrzu,
- d) przekazywanie dowódcy statku powietrznego niezbędnej dokumentacji lotniczo-meteorologicznej lub komunikatu meteorologicznego opracowanego przez St. ZD SSH SZ RP.

2. Zasady wyznaczania oraz obowiązki KDL określa zarządzający loty w odrębnym dokumencie.

3. W przypadku wykorzystania IMSL nie wykonuje się lądowań w nocy.

4. Podczas lotów na lądowiska w uzasadnionych sytuacjach (np. ograniczonego wyposażenia lądowiska, niedogodnego położenia, prognozowanego pogorszenia WA itp.) na wniosek realizatora lotu wykonuje się wybrane przedsięwzięcia wymienione w ust. 1.

---

<sup>4)</sup> W skład wyposażenia wchodzi: telefon komórkowy, przenośna radiostacja lotnicza, świetlne środki sygnalizacyjne (np. pistolet sygnałowy), wyposażenie do oznakowania miejsca przyziemienia, laptop z modemem internetowym, inne, w zależności od potrzeb zgłoszonych po rekonesansie miejsca lądowania/startu.

## WZÓR

## INFORMACJA O LOCIE

Warszawa, dn. ....

**DOWÓDCA GENERALNY  
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH**  
faks: 261 825 030

e-mail:.....

do wiadomości:\*

**KOMENDANT  
SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA**  
faks: (022) 987 65 43

e-mail: .....

**SZEF KANCELARII  
PREZESA RADY MINISTRÓW**  
faks: (022) 123 45 67

e-mail: .....

**DOWÓDCA 1. BAZY LOTNICTWA  
TRANSPORTOWEGO\*\***  
faks: 261 456 789

e-mail: .....

**SZEF SZEFOSTWA SŁUŻBY  
HYDROMETEOROLOGICZNEJ  
SIŁ ZBROJNYCH RP**  
fax: 261 828 272

e-mail: .....

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego/innych wojskowych  
transportowych statków powietrznych SZ RP\*\*\*

Informuję, że ..... zamierza udać się z ..... do .....

Wstępne informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

1	Data wylotu	
2	Data przylotu	
3	Status lotu	HEAD
4	Pora doby/ godzina startu	
5	Miejsce docelowe wizyty	
6	Liczba pasażerów	
7	Osoba wyznaczona do kontaktów - koordynator wylotu	
8	Inne informacje	Np. dane osoby do kontaktu w IMSL

*imię i nazwisko osoby upoważnionej*

\* Wpisać również innych adresatów, w zależności od realizowanego zadania, np. SG, SKW, itd. -  
z aktualnym numerem faksu i/lub adresem e-mail adresata.

\*\* Do wiadomości dowódcy jednostki realizującej lot.

\*\*\* niepotrzebne wykreślić.

WZÓR

## ZAPOTRZEBOWANIE NA LOT

Warszawa, dn. ....

**DOWÓDCA GENERALNY  
RODZAJÓW SIŁ ZBROJNYCH**

faks: 261 825 030

e-mail:.....

do wiadomości:\*

**KOMENDANT****SŁUŻBY OCHRONY PAŃSTWA**

faks: (022) 987 65 43

e-mail: .....

**SZEF KANCELARII****PREZESA RADY MINISTRÓW**

faks: (022) 123 45 67

e-mail: .....

**DOWÓDCA 1. BAZY LOTNICTWA  
TRANSPORTOWEGO\*\***

faks: 261 456 789

e-mail: .....

**SZEF SZEFOSTWA SŁUŻBY****HYDROMETEOROLOGICZNEJ****SIŁ ZBROJNYCH RP**

fax: 261 828 272

e-mail: .....

z wykorzystaniem wojskowego specjalnego transportu lotniczego/innych wojskowych  
transportowych statków powietrznych SZ RP\*\*\*

Informuję, że ..... zamierza udać się z ..... do .....

Szczegółowe informacje dotyczące planu podróży przedstawiam poniżej.

Dysponent statku powietrznego:	Liczba pasażerów:	Limit nalotu:	Typ statku powietrznego:
Lotnisko (lądowisko) startu:		Lotnisko (lądowisko) lądowania:	
Data wylotu:		Data przylotu:	
Godzina startu:	Godzina lądowania:	Godzina startu:	Godzina lądowania:
Trasa lotu:			
Koordynator wylotu:			
Inne informacje: np. status HEAD, dane kontaktowe osoby w IMSL			

*imię i nazwisko osoby upoważnionej*

\* Wpisać również innych adresatów, w zależności od realizowanego zadania, np. SG, SKW, itd. - z aktualnym numerem faksu i/lub adresem e-mail adresata.

\*\* Do wiadomości dowódcy jednostki realizującej lot.

\*\*\* niepotrzebne wykreślić.