

TADEUSZ ZIELIŃSKI<sup>1</sup>

## OCHRONA GRANICY PAŃSTWOWEJ W PRZESTRZENI POWIETRZNEJ RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ W ODNIESIENIU DO PRZECIWDZIAŁANIA STATKOM POWIETRZNYM ZAKLASYFIKOWANYM DO KATEGORII RENEGADE

### Wprowadzenie

**Z**apewnienie bezpieczeństwa obywatelom jest fundamentalnym obowiązkiem państwa, które powinno dysponować odpowiednim potencjałem gwarantującym wypełnienie tego zdania. Spektrum współczesnych zagrożeń jest na tyle szerokie, że potencjał do zapewnienia bezpieczeństwa lokuje się we wszystkich sferach funkcjonowania państwa, a więc w wymiarze politycznym, społecznym, gospodarczym, które z kolei wpływają na jego zdolności obronne. Bez wątpienia, jedną z kluczowych ról w zagwarantowaniu bezpieczeństwa obywateli będą odgrywały Siły Zbrojne Rzeczypospolitej Polskiej (dalej jako SZ RP), których głównym zadaniem jest zapewnienie bezpieczeństwa i integralności terytorialnej oraz nienaruszalności granic<sup>2</sup>. Ustawa o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej w artykule 3<sup>3</sup> wyraźnie wskazuje, że SZ RP stoją na straży suwerenności i nie-

---

<sup>1</sup> Płk dr hab. Tadeusz Zieliński — absolwent Wyższej Szkoły Oficerskiej Sił Powietrznych w Dęblinie oraz Akademii Obrony Narodowej. Absolwent studiów podyplomowych w Wyższej Szkole Policji w Szczytnie z zakresu problematyki przestępczości zorganizowanej oraz terroryzmu. Aktualnie: dziekan Wydziału Zarządzania i Dowodzenia Akademii Sztuki Wojennej. Jego działalność naukowa związana jest z szeroko rozumianą obronnością i bezpieczeństwem, a w szczególności teorią i praktyką użycia sił zbrojnych (w tym przede wszystkim sił powietrznych) oraz elementów niemilitarnych w obszarze międzynarodowego bezpieczeństwa kreowanego przez uznane podmioty międzynarodowe: Unię Europejską oraz NATO.  
*Adres do korespondencji:* <t.zielinski@akademia.mil.pl>.

<sup>2</sup> Konstytucja Rzeczypospolitej Polskiej z 2 kwietnia 1997 r. (tekst jedn. DzU z 1997 r., nr 78, poz. 483), art. 26 ust. 1.

<sup>3</sup> Ustawa z 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej (tekst jedn. DzU z 1967 r., nr 44), art. 3.

podległości narodu polskiego oraz jego bezpieczeństwa i pokoju. To z kolei generuje szereg zadań, które mogą wykonywać również w czasie pokoju — zwalczanie następstw klęsk żywiołowych, działania antyterrorystyczne, akcje poszukiwawczo-ratownicze czy realizacja zadań z zakresu zarządzania kryzysowego — to jednak tylko niewielki katalog potencjalnych misji.

Zapewnienie integralności terytorialnej i nienaruszalności granic Polski wiąże się również z jej przestrzenią powietrzną, a więc jednym z podstawowych zadań SZ RP będzie zapewnienie bezpieczeństwa obywatelom w wymiarze powietrznym. Zamachy terrorystyczne na terytorium Stanów Zjednoczonych w 2001 r. udowodniły, że zadanie to nie jest łatwe, a potencjalny katalog zagrożeń z powietrza i w powietrzu uległ od tego czasu znaczącemu rozszerzeniu. Urowadzenie cywilnego statku powietrznego i użycie go jako narzędzia ataku terrorystycznego wymusiło wypracowanie w państwach członkowskich NATO rozwiązań systemowych, które mają na celu przeciwdziałać tego rodzaju zagrożeniom. Należy zauważyć, że główny wysiłek w tych kwestiach spoczywa na SZ RP, w tym przede wszystkim siłach powietrznych (systemie obrony powietrznej), ale szerzej w zakresie ochrony granicy państwowej opiera się również na współpracy pomiędzy SZ RP a Strażą Graniczną. Dlatego też celem niniejszego artykułu jest identyfikacja aktualnych rozwiązań proceduralnych oraz podziału kompetencji pomiędzy poszczególne organy odpowiedzialne za ochronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej, wynikające z aktów prawnych, odnoszących się do ochrony granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w kontekście przeciwdziałania statkom powietrznym zaklasyfikowanym do kategorii RENEGADE.

### **Kwalifikacja statku powietrznego do kategorii RENEGADE**

Współcześnie wiele podmiotów użytkuje znaczną liczbę statków powietrznych, które mogą zostać pozyskane lub uprowadzone celem dokonania ataku z powietrza. Przy ich wykorzystaniu można skutecznie zaatakować prawie każdy ważny obiekt wojskowy lub cywilny<sup>4</sup> będący elementem infrastruktury krytycznej. Ocenia się, że do celów terrorystycznych mogą zostać wykorzystane w czasie pokoju m.in.: pasażerskie bądź towarowe statki powietrzne, prywatne samoloty średniej wielkości, prywatne małe samoloty, ultralekkie samoloty sterowane radiowo bądź zdalnie, bezzałogowe statki powietrzne. Z uwagi na intensywność ruchu lotniczego główne zagrożenie stanowią przede wszystkim statki powietrzne wraz z pasażerami bądź towarem na pokładzie, użyte jako narzędzie ataku terrorystycznego, powodujące znaczne szkody. Nie powinno również lekceważyć się małych i średnich samolotów (wypełnionych na przykład materiałami wybuchowymi lub substancjami chemiczno-biologicznymi), których dostępność jest powszechna.

---

<sup>4</sup> Zob. B. Hołyst, *Przestępczość drugiej połowy XX wieku*, Warszawa 1985.

Pojawienie się nowych zagrożeń z powietrza spowodowało, że państwa członkowskie Sojuszu Północnoatlantyckiego opracowały koncepcję obejmującą propozycję nowych norm prawnych oraz procedur, zgodnych z wymogami poszczególnych państw. Koncepcja stwarzała podstawy do wypracowania wspólnego podejścia do zagadnienia i zdefiniowania najodpowiedniejszych oraz najskuteczniejszych metod postępowania w przypadku pojawienia się sytuacji kryzysowej związanej z terroryzmem powietrznym. W 2002 r. zdefiniowano w *Koncepcji operacyjnego wzmocnienia obrony powietrznej Sojuszu w sytuacji wystąpienia ataków terrorystycznych (MCM-06202)* — którą Komitet Wojskowy NATO wdrożył w celu określenia procedur przeciwdziałania zagrożeniom atakami terrorystycznymi z powietrza w następstwie wydarzeń z 11 września 2001 r. — termin RENEGADE. W przedmiotowym dokumencie wyodrębniono cechy właściwe dla statków powietrznych cywilnych, używanych jako broń do przeprowadzania zamachów terrorystycznych, wraz z aspektami polityczno-wojskowymi, jakie może pociągać za sobą ich użycie. Ponadto zawarto w nim zalecenia, które należy przestrzegać w przypadku zaistnienia sytuacji kryzysowej. Był to pierwszy dokument analizujący różnorodne typologie możliwych zamachów, podkreślający w szczególności fakt, że użycie uzbrojenia, celem wyeliminowania statku powietrznego zakwalifikowanego do kategorii RENEGADE wymaga interwencji właściwych władz krajowych oraz podlega prawodawstwu danego państwa, w którego przestrzeni powietrznej w danym momencie znajduje się statek powietrzny.

Analogicznie do typologii przyjętej przez Sojusz Północnoatlantycki, w polskich aktach prawnych i dokumentach wykonawczych przyjęto definicję statku powietrznego zakwalifikowanego do kategorii RENEGADE. Dlatego przez „obiekt powietrzny typu RENEGADE należy rozumieć cywilny statek powietrzny, który przekroczył powietrzną granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia i nie zastosował się do wezwań, o których mowa w art. 18b ust. 1 ustawy<sup>5</sup>, oraz może być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym”<sup>6</sup>. W rozumieniu ustawy o ochronie granicy państwowej atakiem o charakterze terrorystycznym będzie czyn popełniony w celu: „a) poważnego zastraszania wielu osób, b) zmuszania organu władzy publicznej Rzeczypospolitej Polskiej lub innego państwa albo organu organizacji międzynarodowej do podjęcia lub zaniechania określonych czynności, c) wywołania poważnych zakłóceń w ustroju lub gospodarce Rzeczypospolitej Polskiej, innego państwa

---

<sup>5</sup> Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (tekst jedn. DzU z 1990 r., nr 78, poz. 461); przypis autora — T.Z.

<sup>6</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (DzU z 2015 r., poz. 83).

lub organizacji międzynarodowej — a także groźba popełnienia takiego czynu”<sup>7</sup>.

W świetle zapisów rozporządzenia Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, cywilny statek powietrzny może zostać zakwalifikowany do trzech kategorii RENEGADE. Status „Podejrzany RENEGADE” otrzymuje „wykryty cywilny statek o nieokreślonych intencjach albo spełniający dwa lub więcej z poniżej wymienionych warunków:

- a) narusza plan lotu,
- b) odmawia wykonania lub nie reaguje na polecenia państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego lub organów dowodzenia obroną powietrzną,
- c) niespodziewanie zmienia parametry lotu,
- d) nastąpiła przerwa w korespondencji radiowej, szczególnie w połączeniu ze zmianą parametrów lotu,
- e) nastąpiła zmiana kodów transpondera radaru wtórnego lub nadmierne wykorzystywanie sygnału identyfikacji, bez uprzedniej zgody państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,
- f) załoga używa niestandardowej terminologii lub odnotowano inne niezgodne z procedurą zmiany w korespondencji radiowej,
- g) nastąpił wybór w modzie 3/A kodu 7500 (uprowadzony statek powietrzny), 7600 (utrata łączności), 7700 (sytuacja awaryjna),
- h) nastąpił przekaz radiowy nie dotyczący procedur lotniczych,
- i) nastąpiło przerwianie lub zaprzestanie emitowania sygnałów z transpondera radaru wtórnego,
- j) otrzymano zawiadomienie od innych organów władzy publicznej, państw sąsiednich lub organizacji międzynarodowych albo instytucji pozarządowych o zamiarach statku powietrznego,
- k) otrzymano nieokreśloną groźbę użycia przemocy za pośrednictwem strony trzeciej,
- l) otrzymano zawiadomienie o umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia, substancji lub innego materiału niebezpiecznego, które mogą zostać użyte do ataku o charakterze terrorystycznym”<sup>8</sup>.

Zakwalifikowanie cywilnego statku powietrznego do kategorii „Prawdopodobny RENEGADE” następuje w przypadku gdy<sup>9</sup>:

- a) wykryto również inne statki powietrzne, które nie wykonują poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym,

<sup>7</sup> Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 18b ust. 2b.

<sup>8</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu..., wyd. cyt., § 6 ust. 1 pkt 1.

<sup>9</sup> Tamże, § 6 ust. 1 pkt 2.

- b) cywilny statek powietrzny zakwalifikowany jako „Podejrzany RENEGADE” w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym lub organów dowodzenia obroną powietrzną,
- c) cywilny statek powietrzny odmawia wykonania poleceń lub nie reaguje na polecenia i przekazywane znaki dowódcy statku przechwytyjącego. Kategorię „Potwierdzony RENEGADE” nadaje się „w przypadku gdy spełnia on jednocześnie niżej wymienione kryteria:
  - a) przechwycony i rozpoznany cywilny statek powietrzny w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń dowódcy statku przechwytyjącego, państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz organów dowodzenia obroną powietrzną,
  - b) posiadane informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że cywilny statek powietrzny ma być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym”<sup>10</sup>.

Przedstawiona powyżej klasyfikacja statków powietrznych zaliczonych do kategorii RENEGADE, opierająca się aktualnie na doświadczeniach wielu państw członkowskich NATO, jest kompromisem osiągniętym w toku wieloletniego procedowania właściwych dokumentów normatywnych i niesie ze sobą adekwatny sposób reagowania na pojawienie się sytuacji kryzysowej. Należy podkreślić, że początkowe zapisy zawarte w ustawie o ochronie granicy państwowej przyjętej w 2005 r. były w wielu miejscach niedoprecyzowane, stąd każde niezgodne z prawem posłużenie się cywilnym statkiem powietrznym spełniało przesłankę uzasadniającą zniszczenie tego statku (o ile tylko wskazywały na to względy „bezpieczeństwa państwa”). Dotyczyć to mogło przewożenia statkiem powietrznym niedozwolonych towarów lub produktów, zmiany kierunku lotu, przewożenia nielegalnych imigrantów, itp. Kategoria „działań niezgodnych z prawem” odsyłała bowiem do całości systemu prawnego i zawartych tam wielu zakazów odnoszących się do różnych dóbr prawnych i prawnie chronionych interesów. Tym samym zakres swobody pozostawiony ministrowi obrony narodowej w podjęciu decyzji o zniszczeniu cywilnego statku powietrznego pozostawał w sprzeczności z wymogami wynikającym z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP w związku z art. 38 Konstytucji RP. W konsekwencji, stosowne zapisy zostały zaskarżone do Trybunału Konstytucyjnego. W wyroku z 30 września 2008 r.<sup>11</sup> Trybunał Konstytucyjny orzekł, że art. 122a ustawy z 3 lipca 2003 r. — Prawo lotnicze jest niezgodny z art. 2, art. 30 i art. 38 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. Zakwestionowany przepis upoważniał ministra obrony narodowej do podjęcia decyzji o zniszczeniu cywilnego statku powietrznego — także z pasażerami na pokładzie — jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa, a statek został użyty do działań sprzecznych z prawem, w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza. Przedstawiona w orzeczeniu Trybunału

<sup>10</sup> Tamże, § 6 ust. 1 pkt 3.

<sup>11</sup> Wyrok TK z 30 września 2008 r., sygn. K 44/07 (DzU z 2008 r., nr 177, poz. 1095).

Konstytucyjnego argumentacja spowodowała, że w nowelizacji ustawy — Prawo lotnicze, art. 122a został wykreślony.

### **Aktualny stan prawny i proceduralny związany z przeciwdziałaniem statkom powietrznym zaklasyfikowanym do kategorii RENEGADE w ramach ochrony granicy państwowej**

W czasie pokoju SZ RP, w zakresie ochrony granicy państwowej, współdziałają ze Strażą Graniczną, co zostało usankcjonowane w porozumieniu pomiędzy dowódcą operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych (dalej jako DO RSZ) a komendantem głównym Straży Granicznej, podpisanym 14 grudnia 2014 r. Porozumienie dotyczy zapewnienia nienaruszalności i bezpieczeństwa granicy państwowej na lądzie i na morzu. Z kolei, za ochronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w polskim systemie prawnym odpowiada minister obrony narodowej<sup>12</sup>. W jego imieniu zadanie to wykonuje DO RSZ przy pomocy organu dowodzenia obroną powietrzną, Centrum Operacji Powietrznych — Dowództwo Komponentu Powietrznego (dalej jako COP-DKP)<sup>13</sup>. W szerszym ujęciu zagwarantowanie nienaruszalności przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej będzie zapewniane w ramach działania systemu Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej (dalej jako system OP RP) odpowiedzialnego za ochronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej oraz przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w czasie pokoju.

System Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej stanowi część składową systemu obronnego państwa. Przez system OP RP rozumie się „zorganizowane w określoną strukturę siły i środki wydzielone w celu zapewnienia bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności osłony ważnych obiektów polityczno-administracyjnych, militarnych, infrastruktury obronnej i krytycznej oraz wojsk i ludności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przed ich rozpoznaniem i atakiem z powietrza”<sup>14</sup>. Za zapewnienie funkcjonowania systemu OP RP odpowiada DO RSZ. Do jego kompetencji należy również dowodzenie i kierowanie siłami i środkami wydzielonymi przez dowódcę generalnego RSZ (dalej jako DG RSZ) do pełnienia dyżurów bojowych w systemie OP RP oraz wskazywania potrzeb i wymagań kształtujących zdolności operacyjne systemu OP RP. Dowódca operacyjny RSZ współpracuje także z szefem Obrony Cywilnej Kraju w zakresie funkcjonowania podsystemu ostrzegania i alarmowania wojsk i ludności cywilnej przed zagrożeniami

<sup>12</sup> Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 7 ust. 2.

<sup>13</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu..., wyd. cyt., § 3, ust. 1.

<sup>14</sup> Decyzja nr 416/MON ministra obrony narodowej z 23 grudnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania systemu Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej w czasie pokoju oraz podziału kompetencji pomiędzy szefem Sztabu Generalnego Wojska Polskiego, dowódcą operacyjnym Rodzajów Sił Zbrojnych oraz dowódcą generalnym Rodzajów Sił Zbrojnych w tym zakresie.

z powietrza, jak również realizuje zadania związane z zobowiązaniami sojuszniczymi, koalicyjnymi i międzynarodowymi dotyczącymi obrony powietrznej, zgodnie z zakresem działania<sup>15</sup>.

Funkcjonowanie systemu OP RP związanego z obroną i ochroną granicy państwowej zapewnia się przez pełnienie całodobowych dyżurów bojowych przez dyżurne siły i środki. Muszą one posiadać zdolności do przeciwdziałania statkom powietrznym naruszającym granicę państwową lub przepisy wykonywania lotów w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. Przede wszystkim sprowadza się to do ciągłego monitorowania (rozpoznania radiolokacyjnego) przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej i podejść do jej granic, opracowywania i dystrybucji obrazu sytuacji powietrznej, identyfikacji obiektów powietrznych, alarmowania i powiadamiania o zagrożeniach z powietrza, a także udzielania pomocy załogom statków powietrznych będących w niebezpieczeństwie oraz prowadzenia akcji poszukiwawczo-ratowniczych.

Kluczowym elementem w systemie OP RP jest COP-DKP, gdzie pełnione są dyżury bojowe, którymi kieruje dyżurny dowódca Obrony Powietrznej (dalej jako DD OP). Podlega on podczas pełnienia dyżuru dowódcy COP-DKP i wykonuje zadania związane z zachowaniem ciągłości dowodzenia i kierowania podległymi organami dowodzenia oraz podporządkowanymi siłami i środkami, z wyjątkiem sytuacji, która wymaga zastosowania rozwiązań siłowych. Dlatego decyzję o przechwyceniu obcego statku powietrznego, ostrzeżenia strzałami ostrzegawczymi czy zniszczeniu podejmuje DO RSZ<sup>16</sup>, z którym DD OP utrzymuje stały kontakt. Należy również nadmienić, że DD OP wykonuje obowiązki narodowego przedstawiciela władz państwowych (ang. *National Governmental Authority* — NGA) w Zintegrowanym Systemie Obrony Powietrznej i Przeciwrakietowej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego (ang. *NATO Integrated Air and Missile System Defence System* — NATINAMDS)<sup>17</sup>, którego system OP RP stanowi integralną część.

Szczegółowy zakres obowiązków DD OP został zawarty w *Instrukcji organizacji i pełnienia dyżurów bojowych w systemie Obrony Powietrznej*. W czasie pokoju jest on przede wszystkim odpowiedzialny za kierowanie, koordynowanie i nadzorowanie działań w ramach nadzoru przestrzeni powietrznej (*Air Policing*). Współpracuje w tym zakresie z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej<sup>18</sup>, a w sytuacjach szczególnych również z innymi krajowymi podmiotami odpowiedzialnym za zapewnienie bezpieczeństwa wewnętrznego (Agencją Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Służba

<sup>15</sup> Tamże.

<sup>16</sup> Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 18b, ust. 3, 2, 2a i 2c.

<sup>17</sup> Decyzja nr 416/MON ministra obrony narodowej z 23 grudnia 2013 r. w sprawie funkcjonowania systemu..., wyd. cyt.

<sup>18</sup> Zob. rozporządzenie ministra obrony narodowej z 13 czerwca 2008 r. w sprawie sposobu współdziałania instytucji zapewniającej służby ruchu lotniczego z Siłami Powietrznymi Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej (DzU z 2008 r., nr 117 poz. 741).

Kontrwywiadu Wojskowego, Policją, Strażą Graniczną, Biurem Ochrony Rządu, Dyżurną Służbą Operacyjną DO RSZ) oraz sojuszniczymi (NATINAMDS). Ponadto nadzoruje pełnienie dyżurów bojowych w systemie OP RP, a także współdziała z dyżurnymi służbami operacyjnymi państw sąsiednich, które nie są członkami NATO. Do jego kompetencji należy także wprowadzanie sygnałów alarmowych dla sił dyżurnych, określanie stopni zagrożenia oraz wybór i aktywacja lotnisk interwencyjnych, na które sprowadzane są cywilne i wojskowe statki powietrzne zmuszone do lądowania przez przechwytyjące statki powietrzne. Posiada również uprawnienia do nadawania lub zmiany kategorii statku powietrznego zakwalifikowanego jako RENEGADE.

Zakwalifikowanie statku powietrznego do odpowiedniej kategorii RENEGADE skutkuje możliwością stosowania siłowych środków wobec naruszciciela polskiej przestrzeni powietrznej. O ich zastosowaniu decyduje DO RSZ. Zgodnie z zapisami prawnymi obcy statek powietrzny może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym lub organ dowodzenia obroną powietrzną do opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, zmiany kierunku lub wysokości lotu, lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku lub wykonania innych poleceń, mających na celu przywrócenie stanu zgodnego z prawem<sup>19</sup>. W przypadku zakwalifikowania statku powietrznego do kategorii „Podejrzany RENEGADE” procedura zakłada jego przechwycenie w celu nawiązania łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzenia go na właściwy kierunek i wysokość lotu albo wymuszenia lądowania na wskazanym lotnisku<sup>20</sup>. Z kolei zakwalifikowanie statku powietrznego do kategorii „Prawdopodobny RENEGADE” pozwala na oddanie strzałów ostrzegawczych<sup>21</sup>. Niestosowanie się statku powietrznego do poleceń i zakwalifikowanie do kategorii „Potwierdzony RENEGADE” pozwala DO RSZ na podjęcie decyzji o zniszczeniu cywilnego statku powietrznego, który nie posiada żadnych osób na pokładzie lub na pokładzie znajdują się tylko osoby zamierzające użyć tego statku powietrznego jako narzędzia ataku o charakterze terrorystycznym<sup>22</sup>. W przypadku przewożenia pasażerów statek przechwytyjący eskortuje obcy cywilny statek powietrzny do czasu jego lądowania lub opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej.

W odniesieniu do wojskowych statków powietrznych, które przekroczyły granicę państwową albo wykonują lot w przestrzeni powietrznej

---

<sup>19</sup> Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 18b ust. 1.

<sup>20</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu..., wyd. cyt., § 7 ust. 1; ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 18b ust. 2.

<sup>21</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu..., wyd. cyt., § 7 ust. 2 oraz ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 18b ust. 2a pkt 1.

<sup>22</sup> Ustawa z 12 października 1990 r. o ochronie..., wyd. cyt., art. 18b ust. 2a pkt 2 ppkt b i c.



Rzeczypospolitej Polskiej bez właściwego zezwolenia lub niezgodnie z otrzymanym zezwoleniem, procedury są mniej skomplikowane. Przede wszystkim nie stosuje się zasady nienaruszania bezpieczeństwa osób będących na pokładzie<sup>23</sup> oraz nie nadaje się kategorii RENEGADE. Zastosowanie mają te same środki przymusu jak w przypadku cywilnych statków powietrznych. W pierwszej kolejności załoga statku powietrznego naruszającego polską przestrzeń powietrzną jest wzywana do zachowania zgodnego z prawem. Następnie DO RSZ może podjąć decyzję o zastosowaniu środków siłowych polegających na przechwyceniu przez dyżurny wojskowy statek powietrzny, oddania strzałów ostrzegawczych i ostatecznie zniszczenia obcego wojskowego statku powietrznego, jeżeli ten konsekwentnie nie będzie stosował się do kolejnych wezwań i poleceń. Możliwe jest również zniszczenie statku powietrznego naruszającego polską przestrzeń powietrzną na podstawie decyzji dowódcy załogi statku przechwytyjącego. Jednakże muszą być spełnione określone warunki. Po pierwsze, w ramach samoobrony, gdy jest atakowany przez obcy wojskowy statek powietrzny i po drugie w sytuacji braku łączności z organem dowodzenia obroną powietrzną i atakowania przez naruszydca obiektów naziemnych położonych na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej<sup>24</sup>. Ogólny schemat postępowania dyżurnej służby operacyjnej ze statkiem powietrznym naruszającym przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej przedstawia rysunek 1.

Należy zaznaczyć, że procedury związane z ochroną granicy państwowej, w tym alarmowanie ludności o potencjalnym użyciu cywilnego statku powietrznego jako narzędzia aktu terrorystycznego, są przedmiotem cyklicznego ćwiczenia pod kryptonimem RENEGADE/SAREX. Uczestniczą w nim przedstawiciele wielu służb odpowiedzialnych za zapewnienie bezpieczeństwa (w zależności od scenariusza ćwiczenia), w tym: Straży Granicznej, Policji, Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej, Państwowej Straży Pożarnej, Lotniczego Pogotowia Ratunkowego, Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Rządowego Centrum Bezpieczeństwa, wybranych portów lotniczych, aeroklubów, a także przedstawiciele urzędów wojewódzkich, których dana edycja ćwiczenia dotyczy. Ćwiczenie ma na celu sprawdzenie procedur współdziałania sił zbrojnych z układem pozamilitarnym przy neutralizacji zagrożeń terrorystycznych z wykorzystaniem statku powietrznego, a także procedur ratowania zdrowia i życia ludzkiego w obszarze morskim i lądowym po katastrofie lotniczej. Wnioski z ćwiczeń są wdrażane, dzięki czemu poprawiana jest efektywność systemu funkcjonowania obrony powietrznej w czasie pokoju.

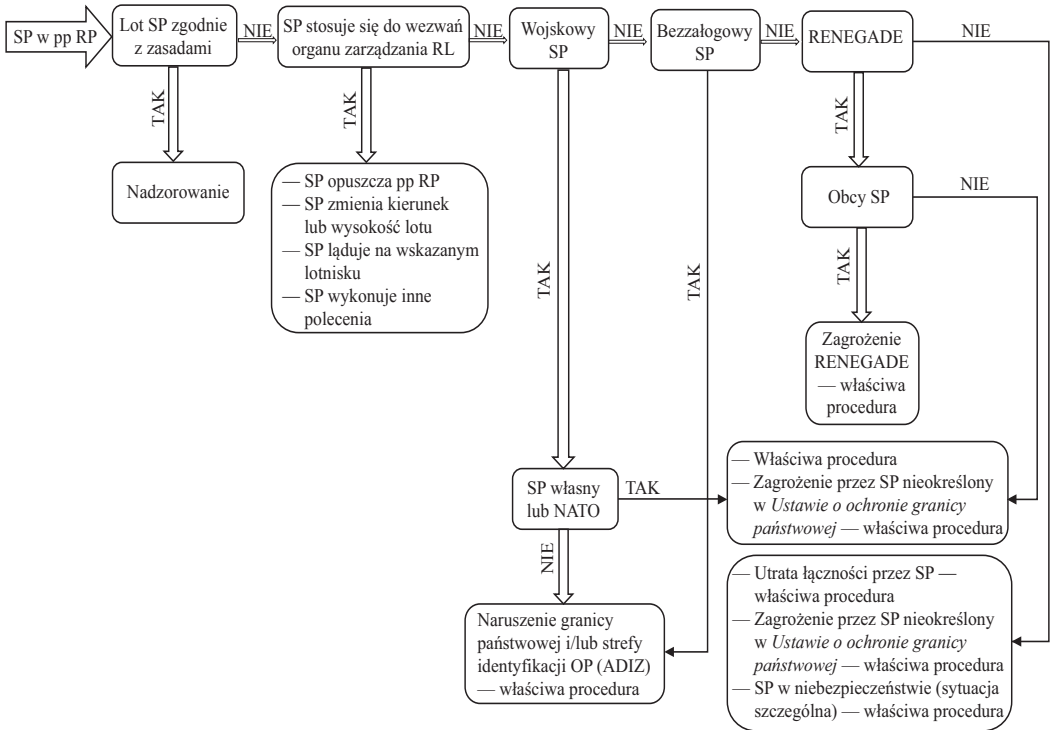
---

<sup>23</sup> Ustawa z 3 lipca 2002 r. — Prawo lotnicze (DzU 2002, nr 130, poz. 1112 z późn. zm.) art. 122, ust. 3.

<sup>24</sup> Rozporządzenie Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu..., wyd. cyt., § 8 ust. 4 i 5.

Rysunek 1

**Algorytm postępowania ze statkiem powietrznym naruszającym przestrzeń powietrzną Rzeczypospolitej Polskiej\***



\*SP — statek powietrzny, pp — przestrzeń powietrzna, RL — ruch lotniczy, ADIZ — strefa identyfikacji obrony powietrznej (ang. *Air Defence Identification Zone*)

*Źródło:* opracowanie własne na podstawie rozporządzenia Rady Ministrów z 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych nie stosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (DzU z 2015 r., poz. 83)

## Podsumowanie

Zagrożenia związane z wykorzystaniem cywilnego statku powietrznego jako narzędzia ataku terrorystycznego wymusiły opracowanie procedur, w tym prawodawstwa, dzięki którym można tego rodzaju sytuacjom kryzysowym zapobiegać lub je neutralizować. Nie są to narzędzia doskonałe, ale pozwalają ograniczać potencjalne skutki niedozwolonego naruszenia polskiej przestrzeni powietrznej. Dowódca operacyjny RSZ wykonuje zadania ministra obrony narodowej, związane z ochroną granicy państwowej w przestrzeni Rzeczypospolitej Polskiej, będąc jednocześnie organizatorem

systemu Obrony Powietrznej. Współdziała w tym zakresie ze Zintegrowanym Systemem Obrony Powietrznej i Przeciwrakietowej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego. System Obrony Powietrznej stanowi zasadniczy element w czasie pokoju, odpowiedzialny za ochronę i obronę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. Jego siły i środki mają na celu reagowanie na naruszenia w polskiej przestrzeni powietrznej, zarówno przez cywilne, jak i wojskowe statki powietrzne. Dowódca operacyjny RSZ dowodzi wydzielonymi siłami i środkami do systemu Obrony Powietrznej poprzez Centrum Operacji Powietrznych — Dowództwo Komponentu Powietrznego.

Dylematy związane z ewentualną koniecznością zestrzelenia cywilnego statku powietrznego zostały rozstrzygnięte w wyroku Trybunału Konstytucyjnego z 2008 r., co skutkowało również zmianami w ustawowych aktach prawnych. Aktualnie podstawowym aktem prawnym regulującym przedmiotową problematykę jest ustawa o ochronie granicy państwowej, która określa kompetencje oraz zasady działania w zakresie ochrony i obrony granicy państwowej w przestrzeni Rzeczypospolitej Polskiej.

**Słowa kluczowe:** ochrona granicy państwowej, system Obrony Powietrznej RP, RENEGADE, dowódca operacyjny RSZ, Air Policing

**Keywords:** protection of state's border, Air Defence system, RENEGADE, Operational Commander of Branches of Armed Forces, Air Policing

**Streszczenie:** Zapewnienie nienaruszalności i integralności przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej to jedno z podstawowych zadań, które zostało przypisane do kompetencji ministra obrony narodowej. Ochrona granicy państwowej w polskiej przestrzeni powietrznej ma na celu zapobieganie jej naruszeniom przez wojskowe oraz cywilne statki powietrzne, które mogą zostać użyte jako narzędzie aktu terrorystycznego. Cywilne statki powietrzne są wówczas klasyfikowane do odpowiedniej kategorii RENEGADE.

W artykule przedstawiono procedury oraz zakres kompetencji poszczególnych organów, wynikające z obowiązujących aktów prawnych, odpowiedzialnych za ochronę granicy państwowej, ze szczególnym uwzględnieniem przeciwdziałania zagrożeniom związanym z wykorzystaniem statków powietrznych zakwalifikowanych do kategorii RENEGADE.

**Summary:** Ensuring inviolability and integrity of the airspace of the Republic of Poland is one of the basic tasks that has been assigned to the competence of the Minister of National Defence. Protection of the state border in Polish airspace is aimed at preventing its violation by military and civilian aircraft, which can be used as a tool for a terrorist act. Civil aircraft are then classified in the relevant RENEGADE category.

The content of the article presents procedures and scope of competences of individual bodies, resulting from legal acts in force, responsible for the protection of the state border, with particular emphasis on counteracting risks associated with the use of aircraft classified as RENEGADE.