

# BEZPIECZEŃSTWO PUBLICZNE

---

Paweł BILSKI

Recenzent dr hab. Waldemar KITLER

## ASPEKT PRAWNY REAGOWANIA NA ATAK TERRORYSTYCZNY Z POWIETRZA W POLSCE

Zbliżające się Mistrzostwa Europy w piłce nożnej, a także niedawna dziesiąta rocznica ataków terrorystycznych w Nowym Jorku, to doskonała okazja do postawienia pytania, czy państwo polskie jest obecnie gotowe do odparcia ataku terrorystycznego przeprowadzonego przy użyciu uprowadzonego statku powietrznego?

Naturalnie odpowiedź na powyższy problem wymaga analizy zarówno regulacji prawnych, jak i praktycznych możliwości i ograniczeń reakcji na próbę tego rodzaju ataku. Przyjmuję jednak założenie, że kompleksowe i przystające do rzeczywistości rozwiązania prawne stanowią warunek niezbędny dla efektywnej reakcji. Wobec tego w niniejszym artykule koncentruję się na aspekcie prawnym problemu, jedynie sygnalizując – w podsumowaniu – wyzwania natury praktycznej.

Dodajmy, że rozważana w niniejszym artykule tematyka jest o tyle interesująca, że przybliży jeden z dwóch funkcjonujących w prawie polskim szczegółowych reżimów użycia Sił Zbrojnych RP w ramach bezpieczeństwa wewnętrznego państwa<sup>1</sup>.

### Wstęp

Zgodnie z art. 146 Konstytucji Rzeczypospolitej Polskiej bezpieczeństwo wewnętrzne państwa leży w gestii Rady Ministrów. W obszarze zagrożeń o charakterze terrorystycznym odpowiedzialność spoczywa głównie na dwóch struktu-

<sup>1</sup> W świetle obowiązujących w Polsce przepisów Siły Zbrojne RP mogą być wykorzystane w ramach bezpieczeństwa wewnętrznego państwa w ramach dwóch reżimów generalnych – ustawy *o Policji* i ustawy *o zarządzaniu kryzysowym* – oraz dwóch reżimów szczegółowych – ustawy *o ochronie granicy państwowej* oraz ustawie *o ochronie żeglugi i portów*. Naturalnie poruszamy się tutaj w ramach normalnego stanu funkcjonowania państwa i nie uwzględniamy przepisów wynikających z ustaw o stanach nadzwyczajnych.

rach – Policji oraz Agencji Bezpieczeństwa Wewnętrznego<sup>2</sup> – przy czym tylko ustawa o ABW mówi wprost (w art. 5) o zwalczaniu zagrożeń godzących w bezpieczeństwo wewnętrzne państwa oraz zapobieganiu przestępstwom o charakterze terrorystycznym (i ściganiu ich sprawców)<sup>3</sup>. Z tego też względu uznaje się, że w sferze przeciwdziałania terroryzmowi instytucją wiodącą jest właśnie ABW.

Zauważmy jednak, że w specyficznych sytuacjach reakcja państwa polskiego na zagrożenie terrorystyczne będzie spoczywała w zupełnie innych rękach. Taką sytuacją jest m.in. próba zamachu terrorystycznego przy użyciu statku powietrznego, gdyż tylko jedna instytucja państwa polskiego – Siły Zbrojne RP – dysponuje możliwościami odparcia takiego ataku.

## 1. Rozwiązania prawne do 2010 roku

W konsekwencji ataków terrorystycznych w Nowym Jorku w 2001 roku do polskiego ustawodawstwa wprowadzono przepisy mające uregulować kwestię postępowania z cywilnym statkami powietrznymi, które miałyby zostać użyte do ataku terrorystycznego<sup>4</sup>. Te regulacje to:

- art. 18b ustawy *o ochronie granicy państwowej wraz z rozporządzeniem wykonawczym*<sup>5</sup>;
- art. 122a *prawa lotniczego*<sup>6</sup>.

---

<sup>2</sup> W istocie należy mówić o dwóch centralnych organach administracji – Komendancie Głównym Policji i Szefie ABW.

<sup>3</sup> Właściwość Policji wynika po pierwsze z faktu, że jednym z jej zadań jest *ochrona życia i zdrowia ludzi oraz mienia przed bezprawnymi zamachami naruszającymi te dobra*, a po drugie z możliwości użycia uzbrojonych oddziałów lub pododdziałów Policji m.in. w przypadku zagrożenia przestępstwem o charakterze terrorystycznym uderzającym w bezpieczeństwo publiczne.

<sup>4</sup> Porwanie statku powietrznego w celu przeprowadzenia ataku terrorystycznego to przykład tzw. aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym. Zob. § 1 pkt 7 lit. d załącznika do rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 19 czerwca 2007 r. w sprawie *Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego realizującego zasady ochrony lotnictwa*; DzU nr 116, poz. 803.

<sup>5</sup> Artykuł 18b wprowadzony został 2 lipca 2004 r. ustawą o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej oraz niektórych innych ustaw. Do ust. 6 tego artykułu 14 grudnia 2004 r. Rada Ministrów uchwaliła rozporządzenie w sprawie *postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym*

<sup>6</sup> Na podstawie tekstu jednolitego ustawy *prawo lotnicze* z 3 lipca 2002 r. (Dz.U.2006.100.969)

Powyższe przepisy przewidywały możliwość zastosowania wobec statków powietrznych wykorzystywanych do ataku terrorystycznego szeregu działań, z zestrzeleniem włącznie. Ponadto, rozporządzenie do ustawy o ochronie granicy państwowej wprowadziło do polskiego porządku prawnego kategorię **RENEGADE**, którą określano **obcy cywilny statek powietrzny, który nie zastosował się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym i który może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza**.

Należy zaznaczyć, że zakres przedmiotowy art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej dotyczył jedynie obcych statków powietrznych, a konkretniej (zgodnie z ust. 1):

- wojskowego statku powietrzego, który przekroczył granicę państwową (granicę RP w rozumieniu ustawy) lub wykonuje lot w przestrzeni powietrznej RP bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami takiego zezwolenia;
- cywilnego statku powietrzego, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z prawem lotniczym lub umowami międzynarodowymi.

Ustawa przewidywała, że takie statki powietrzne mogą zostać wezwane do zastosowania się do zaleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (OZRL)<sup>7</sup>. W przypadku odmowy wykonania zaleceń obcy statek powietrzny mógł zostać (art. 18b ust. 2 pkt 1–3):

1. przechwycony<sup>8</sup>;
2. ostrzeżony strzałami ostrzegawczymi, a wypadku dalszego niestosowania się do zaleceń zniszczony;
3. zniszczony bez dokonywania powyższych czynności, przy czym mogło to nastąpić jedynie w trzech przypadkach (art. 18b ust. 2 pkt 3 lit. a–c):
  - a. dokonywania zbrojnej napaści lub agresji przeciwko celom położonym na terytorium RP;
  - b. nieposiadania załogi na pokładzie;
  - c. gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa, a organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane

---

<sup>7</sup> Zalecenia te, ujęte w ust. 1 artykułu 18b mówią o:

- opuszczenia przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej;
- odpowiedniej zmiany kierunku lub wysokości lotu;
- lądowania na wskazanym przez ten organ lotnisku;
- wykonania innych poleceń, mających na celu zaprzestanie naruszania przestrzeni powietrznej.

<sup>8</sup> Zgodnie z ustawą polega to na *identyfikacji statku powietrzego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku*.

przez OZRL, stwierdzi, że obcy statek powietrzny jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

Decyzję o zniszczeniu obcego statku powietrznego podejmował na mocy ustawy Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych (do 2007 decyzja należała do Dowódcy Sił Powietrznych). Wyjątkiem był trzeci przypadek – decyzja w tej materii leżała w gestii Ministra Obrony Narodowej.

Ustawa o ochronie granicy państwowej nie regulowała kwestii postępowania m.in. z polskim cywilnym statkiem powietrznym lub takim, który poruszałby się wyłącznie w przestrzeni powietrznej RP. Zniszczenie takich statków powietrznych było możliwe na podstawie artykułu 122a prawa lotniczego właściwego dla lotnictwa cywilnego (polskiego lub obcego w zakresie ustalonym przez ustawę), a w niektórych sytuacjach (art. 1 ust. 4) również lotnictwa państwowego (w tym wojskowego). Artykuł 122a przewidywał możliwość zniszczenia cywilnego statku powietrznego na zasadach określonych w ustawie o ochronie granicy państwowej, w przypadku spełnienia takiej samej przesłanki jak w art. 18b ust. 2 pkt 3 lit. c tej ustawy, z tą różnicą, że takiego działania musiały wymagać względy bezpieczeństwa państwa, a nie bezpieczeństwa w ogóle.

Tak skonstruowane przepisy wzbudzały szereg kontrowersji. Wyraził je m.in. L. Gardocki, Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, zwracając się we wrześniu 2007 roku do Trybunału Konstytucyjnego z wnioskiem o orzeczenie niezgodności artykułu 122a prawa lotniczego z Konstytucją RP (artykuły 2, 26, 30, 31 ust. 3 oraz 38). W uzasadnieniu wnioskodawca wskazywał na m.in. następujące aspekty:

- nakaz umyślnego pozbawienia życia osób nie będących agresorami narusza ochronę prawa do życia zagwarantowaną w art. 38 Konstytucji RP oraz ochronę godności człowieka wyrażoną w art. 30 Konstytucji;
- treść artykułu 122a wskazuje, że przesłanką zniszczenia statku powietrznego są bliżej nieokreślone działania sprzeczne z prawem<sup>9</sup> (narusza to tym samym zasadę dostatecznej określoności prawa wynikającą z art. 2 Konstytucji) co umożliwia poświęcenie życia ludzkiego dla ochrony dóbr o niższej wartości (co narusza art. 31 ust. 3 Konstytucji RP<sup>10</sup>);

---

<sup>9</sup> Co ciekawe, wnioskodawca zwraca uwagę, że sformułowanie „działania sprzeczne z prawem” zostało wprowadzone do treści art. 122a na etapie poprawek senackich i ustawodawca nie zdawał sobie sprawy z merytorycznego znaczenia powyższej zmiany.

<sup>10</sup> Wnioskodawca podkreślił dodatkowo fakt, że zestrzelenie cywilnego statku powietrznego jest możliwe bez uprzedniego przechwycenia takiego statku przez wojskowy statek powietrzny, bez oddania strażów ostrzegawczych i bez wcześniejszego bezskutecznego wezwania przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym.

- zgodnie z rozporządzeniem wykonawczym do ustawy o ochronie granicy państwowej możliwe jest zniszczenie statku powietrznego nawet jeżeli nie ma pewności, że zostanie on użyty jako środek ataku terrorystycznego<sup>11</sup>, przy czym rozporządzenie dotyczy tylko sytuacji ataku terrorystycznego (a nie innych sytuacji ‚sprzecznych z prawem’), a jednocześnie nie jest jasne czy odesłanie do zasad z ustawy o ochronie granicy państwowej zawarte w art. 122a prawa lotniczego w ogóle to rozporządzenie obejmuje;
- Siły Zbrojne RP działające w ramach artykułu 122a na podstawie decyzji ministra ON wykraczają poza swoje konstytucyjne obowiązki wynikające z art. 26 Konstytucji RP;

Warto również podkreślić, że Pierwszy Prezes SN nie zwrócił się z wnioskiem o stwierdzenie niekonstytucyjności art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej. Mogło to wynikać przede wszystkim z faktu regulowania przez ten przepis postępowania zarówno z cywilnymi, jak i wojskowymi statkami powietrznymi, i to w kontekście ochrony granicy państwowej, a więc jednego z głównych obowiązków SZ RP.

Ostatecznie, 30 września 2008 roku TK wydał wyrok, w którym stwierdził **niezgodność art. 122a prawa lotniczego z art. 2, 30 i 38 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP**, tym samym uznając dużą część argumentacji Pierwszego Prezesa SN. W swoim uzasadnieniu TK podkreślił przede wszystkim:

- priorytet dla ochrony życia i godności człowieka, zaznaczając, że art. 122a prawa lotniczego nie daje się pogodzić z przesłankami pozwalającymi na ograniczenie konstytucyjnej ochrony prawa do życia<sup>12</sup>;
- naruszenie zasady przyzwoitej legislacji, wynikające z niejasnego odesłania do ustawy o ochronie granicy państwowej oraz użycia sformułowań dających zbyt dużą swobodę interpretacyjną (np. atak terrorystyczny czy działania sprzeczne z prawem).

Wyrok TK zawiera także kilka innych elementów interesujących rozważanego w tym artykule zagadnienia:

- TK uznał za zbędne rozstrzyganie o relacji art. 122a prawa lotniczego z art. 26 Konstytucji<sup>13</sup>;

---

<sup>11</sup> Rozporządzenie wprowadzało trzy kategorie obiektów RENEGADE – podejrzany, prawdopodobny i potwierdzony, przy czym zniszczenie nie było uzależnione od nadania statkowi powietrznemu statusu potwierzonego RENEGADE.

<sup>12</sup> Dodatkowo, TK zwrócił uwagę na fakt, że wiele elementów decyzji o zniszczeniu statku powietrznego zostało uregulowanych w akcie prawnym stojącym w hierarchii niżej niż ustawa.

<sup>13</sup> Zauważmy, że zgodnie z tym artykułem Siły Zbrojne RP służą *ochronie niepodległości państwa i niepodzielności jego terytorium oraz zapewnieniu bezpieczeństwa i nienaruszalności jego*

- TK zwrócił uwagę na normy prawa międzynarodowego, regulujące kwestię aktu bezprawnej ingerencji w lotnictwie cywilnym, szczególnie tzw. konwencji chicagowskiej, której art. 3 bis mówi o powstrzymaniu się od użycia broni przeciwko cywilnemu statkowi powietrznemu w locie;
- przepisy umożliwiające zniszczenie statku powietrznego z pasażerami na pokładzie wprowadzone zostały także m.in. w Niemczech i zostały przez tamtejszy TK zakwestionowane jako łamiące konstytucję;
- zgodnie z polskim ustawodawstwem prawo do ochrony życia i godności nie może zostać ograniczone w przypadku wprowadzenia stanu nadzwyczajnego;
- orzeczenie TK nie oznacza, że nie ma żadnego instrumentu prawnego umożliwiającego działanie w sytuacji zagrożenia opisanej w powyższym artykule. TK wskazał jako takie instrumenty stan wyższej konieczności oraz – gdy na pokładzie znajdują się sami terroryści – instytucję obrony koniecznej. Jednocześnie TK zaznaczył, że zastosowanie takich instrumentów wymaga podjęcia indywidualnej decyzji, a prawo może wyjątkowo depenalizować skutki takiego działania (nie może zaś legalizować mechanizmu pozbawienia życia niewinnych osób).

Interesujące są także uwagi na temat rozporządzenia do ustawy o ochronie granicy państwowej, zawarte zarówno we wniosku Pierwszego Prezesa SN jak i wyroku TK. Podkreślił, że zgodnie z definicją zawartą w rozporządzeniu do ustawy o ochronie granicy państwowej obiektem RENEGADE może być tylko obcy cywilny statek powietrzny. Co więcej, można dodatkowo założyć, że musi on przekroczyć granicę państwową niezgodnie z prawem lotniczym lub umowami międzynarodowymi. Założenie to wynika z faktu, że taki jest zakres artykułu 18b usta-

---

*granic. Działania Sił Zbrojnych RP na terytorium RP w ramach artykułu 122a, a więc np. przeciwko polskiemu statkowi powietrznemu poruszającemu się wyłącznie w polskiej przestrzeni powietrznej – Pierwszy Prezes SN uznał za wykraczające poza konstytucyjne zadania Sił Zbrojnych. Zauważmy jednak, że w polskim prawie funkcjonuje jeden reżim prawny (z wyłączeniem stanów nadzwyczajnych) dopuszczający wykorzystanie SZ RP w formie interwencyjnej przeciwko zagrożeniom wewnętrznym (w tym o charakterze terrorystycznym) – jest to art. 18 ustawy o Policji. Takie użycie SZ RP wymaga decyzji Prezydenta RP na wniosek Prezesa Rady Ministrów i może nastąpić jeśli wcześniejsze użycie Policji okazało się niewystarczające. Niemniej jednak, zgodnie z ust. 4 powyższego artykułu, SZ RP mogą działać samodzielnie jeśli Policja nie dysponuje możliwością skutecznego przeciwdziałania zagrożeniu (w przypadku zagrożenia terrorystycznego z powietrza ten warunek jest spełniony w zasadzie automatycznie), a po drugie w przypadkach niecierpiących zwłoki decyzję o użyciu SZ RP może podjąć minister ON na wniosek ministra właściwego ds. wewnętrznych. Abstrahując zatem od innych kontrowersji, wydaje się, że użycie SZ RP przeciwko zagrożeniom terrorystycznym z powietrza na podstawie art. 122a nie jest sprzeczne z art. 26 Konstytucji, stanowiąc szczególnie przykład użycia SZ RP w ramach bezpieczeństwa wewnętrznego.*

wy o ochronie granicy państwowej na podstawie którego uchwalono przedmiotowe rozporządzenie. **Innymi słowy, nie każdy cywilny statek powietrzny zniszczony na podstawie art. 122a prawa lotniczego byłby obiektem RENEGADE.**

### 3. Aktualna sytuacja prawna

Orzeczenie TK spowodowało uchylenie art. 122a prawa lotniczego, natomiast art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej pozostał niezmienny, co doprowadziło do niejasnej sytuacji jeżeli chodzi o możliwość reakcji na zagrożenia typu RENEGADE.

Sytuacja uległa pewnej zmianie dopiero w styczniu 2011 roku, gdy uchwalona została nowelizacja ustawy o ochronie granicy państwowej, zmieniająca w sposób istotny art. 18b. W nowym brzmieniu art. 18b – obcy statek powietrzny (zarówno wojskowy jak cywilny), który nie zastosował się do wcześniejszych wezwań OZRL może zostać przechwycony przez wojskowy statek przechwytyjący (art. 18b ust. 2). Działanie w przypadku dalszego niestosowania się do wezwań OZRL oraz poleceń dowódcy statku przechwytyjącego zależy od tego czy mamy do czynienia ze statkiem wojskowym czy cywilnym.

W przypadku statku wojskowego (tzw. naruszydca) rozporządzenie przewiduje możliwość zastosowania następujących środków (art. 18b ust. 2a):

1. strzały ostrzegawcze i zniszczenie w przypadku dalszego niestosowania się do wezwań,
2. zniszczenie bez strzałów ostrzegawczych.

Najbardziej restrykcyjna opcja, a więc natychmiastowe zniszczenie bez strzałów ostrzegawczych, jest możliwa w trzech przypadkach:

- dokonywania zbrojnej napaści lub agresji przeciwko celom położonym na terytorium RP;
- braku osób na pokładzie;
- użycia jako środka ataku terrorystycznego.

W przypadku obcego statku cywilnego, art. 18b również przewiduje możliwość zastosowania środków z art. 18b ust. 2a, przy czym **są one możliwe tylko wobec statku pozbawionego załogi lub na pokładzie którego znajdują się wyłącznie osoby zamierzające użyć tego statku jako środka ataku terrorystycznego z powietrza.**

Poza wymienionymi możliwościami działania wobec statków powietrznych nowa wersja ustawy zawiera także kilka innych zapisów interesujących z punktu widzenia omawianej tematyki. Biorąc pod uwagę przepisy obowiązujące przed nowelizacją:

- zakres przedmiotowy art. 18b pozostał ten sam – podkreślmy, że obejmuje on jedynie obce statki powietrzne, zarówno wojskowe jak i cywilne, a w przypadku cywilnych jedynie takie, które przekroczyły granicę państwową;
- przesłanką zniszczenia statku powietrznego jest obecnie użycie go jako środka ataku terrorystycznego, nie zaś jak w poprzednim brzmieniu działania sprzeczne z prawem gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa (art. 18b ust. 2 pkt 3 lit. c); definiując atak terrorystyczny, ustawa przewiduje, że jest to czyn popełniony w jednym z trzech celów (są identyczne z zawartymi w art. 115 ust. 20 Kodeksu karnego definiującym przestępstwo o charakterze terrorystycznym);<sup>14</sup>
- ustawa mówi (w art. 18b ust. 6) o zastosowaniu środków z art. 18b ust. 2 tylko w przypadku braku możliwości innego wymuszenia przestrzegania prawa polskiego;
- ustawa wprowadza zapis określający organ dowodzenia obroną powietrzną (ODOP) jako wspomagający Dowódcę Operacyjnego SZ przy wypełnianiu zadań ministra ON w zakresie ochrony granicy państwowej w powietrzu. Dowódca Operacyjny SZ podejmuje decyzję o zniszczeniu statku powietrznego (w każdym przypadku i bez względu rodzaj statku powietrznego);
- zgodnie z upoważnieniem zawartym w art. 18b ust. 6 ustawy 2 listopada 2011 r. Rada Ministrów uchwaliła rozporządzenie określające ODOP oraz tryb postępowania przy użyciu środków z art. 18b ust. 2 ustawy<sup>15</sup> – tym samym rozporządzenie z 2004 r. przestało obowiązywać.

Rozporządzenie to zawiera następujące ustalenia związane z omawianym tutaj problemem:

- OZRL jest Polska Agencją Żeglugi Powietrznej (PAŻP), zaś ODOP to Centrum Operacji Powietrznych (COP);
- zmianie ulega definicja RENEGADE – zgodnie z art. 2 ust. 3 rozporządzenia obiektem takim jest każdy (a więc nie tylko obcy) cywilny statek powietrzny, który przekroczył granicę państwową lub też wykonuje lot w przestrzeni powietrznej RP bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia i nie zastosował się do wezwań OZRL oraz może zostać użyty jako środek ataku terrorystycznego<sup>16</sup>;

---

<sup>14</sup> Dodajmy, że ustawa nie zawiera wzmianki o charakterze przestępstwa (czyn zabroniony zagrożony karą pozbawienia wolności o górnej granicy minimum 5 lat), o którym mówi Kodeks karny.

<sup>15</sup> DzU z 2011 r., nr 254, poz. 1522.

<sup>16</sup> Zaznaczmy, że w projekcie w dalszych artykułach jest już mowa o obcym statku powietrznym.



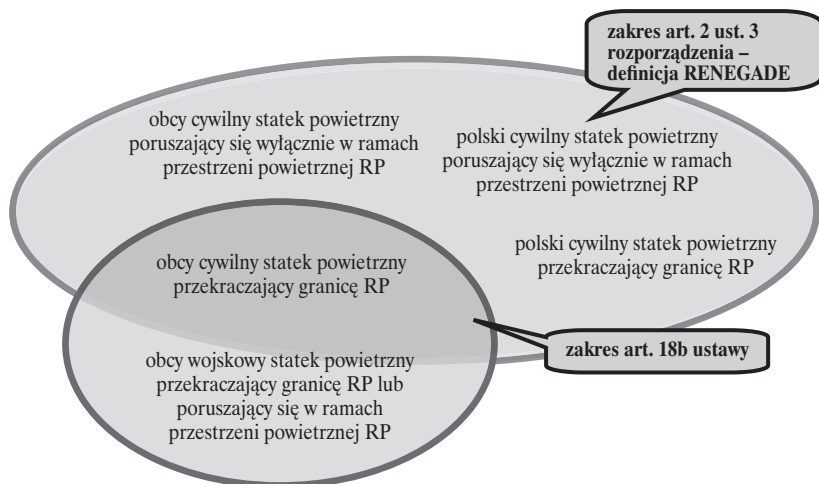
- projekt przewiduje trzy kategorie RENEGADE (znane z dotychczas obowiązującego rozporządzenia): podejrzany (suspected), prawdopodobny (probable) i potwierdzony (confirmed), przy czym zniszczenie jest możliwe tylko w przypadku nadania statkowi powietrznemu statusu potwierdzonego RENEGADE;
- pomimo definicji z art. 2 ust. 3 zapisy rozporządzenia traktujące o kategoriach RENEGADE i kryteriach ich nadawania (art. 6) oraz trybie postępowania wobec obiektów RENEGADE (art. 7) wyraźnie stanowią, że **chodzi wyłącznie o obce statki powietrzne**.

## Wnioski

Analiza aktualnych obowiązujących i proponowanych regulacji prawnych prowadzi do interesujących wniosków, które koncentrują się wokół:

- definicji obiektu RENEGADE w świetle zakresu przedmiotowego art. 18b ustawy,
- możliwości działania poszczególnych rodzajów statków powietrznych (cywilnych i wojskowych) użytych do ataku terrorystycznego.

Pierwszą kwestię obrazuje poniższy schemat pokazujący różnice w zakresie przedmiotowym art. 18b ustawy oraz definicji RENEGADE z art. 2 ust. 3 rozporządzenia.



Jak widać obiektem RENEGADE może być tylko cywilny statek powietrzny. Co istotne, **definicja z art. 2 ust. 3 rozporządzenia wykracza poza zakres przewidziany w art. 18b ustawy**, bowiem ten nie dotyczy polskich cywilnych statków powietrznych i tych statków powietrznych, które poruszają się wyłącznie w ramach polskiej przestrzeni powietrznej. Na to nakłada się jeszcze niejasność w art. 6 i 7 rozporządzenia, które wbrew definicji obiektu RENEGADE, dotyczą jedynie obcych cywilnych statków powietrznych.

Patrząc na drugą kwestię, a więc możliwość działania wobec poszczególnych rodzajów statków powietrznych użytych do ataku terrorystycznego należy podkreślić, że:

- ustawa nie sankcjonuje zestrzelenia samolotu cywilnego porwanego w celu przeprowadzenia zamachu terrorystycznego, jeśli znajdują się na jego pokładzie osoby nie będące terrorystami;
- w przypadku próby przeprowadzenia ataku terrorystycznego przy użyciu wspomnianego powyżej samolotu cywilnego wydaje się, że w świetle wyroku TK **zniszczenie takiego statku powietrznego jest teoretycznie możliwe w ramach stanu wyższej konieczności lub instytucji obrony koniecznej i wymaga indywidualnej decyzji**.

Nie da się zatem ukryć, że mamy do czynienia z chaosem prawnym, który powoduje, że przepisy de facto nie uwzględniają sytuacji ataku terrorystycznego przez polski statek powietrzny poruszający się wyłącznie w ramach terytorium RP. Siły Zbrojne RP teoretycznie mogą podjąć działania wobec takiego statku jednak nie jest jasne na podstawie jakich przepisów. Zauważmy przy tym, że ograniczony zakres art. 18b ustawy o ochronie granicy państwowej specjalnie nie dziwi, ponieważ jest logiczną konsekwencją faktu, że artykuł ten jest częścią ustawy **o ochronie granicy**.

Tak jak to zostało podkreślone na wstępie, w niniejszym artykule rozważam jedynie problemy natury prawnej. Należy jednak podkreślić, że reagowanie na atak terrorystyczny z powietrza niesie za sobą poważne wyzwania praktyczne, związane przede wszystkim z koniecznością błyskawicznego podejmowania decyzji, a także zagrożenie ze strony statków powietrznych poruszających się w ramach niekontrolowanej przestrzeni powietrznej (tzw. klasy G – do wysokości ok. 3000 m). Trudno oczekiwać poradzenia sobie z tymi wyzwaniami bez precyzyjnych i przystających do rzeczywistości rozwiązań prawnych.