

Marcin Koch*

RENEGADE – PROCEDURA PRZECIWDZIAŁAJĄCA TERRORYZMOWI LOTNICZEMU

Streszczenie: Temat terroryzmu lotniczego jest częścią składową różnych opracowań i stanowią tylko tło całości zagadnienia terroryzmu. Definicje terroryzmu lotniczego są wielorakie i zależne od miejsca i celu działania terrorystów. Jednak niewiele definicji ujmie całe spectrum zjawiska terroryzmu lotniczego. W artykule przedstawiono procedurę przeciwdziałającą zagrożeniom w przestrzeni powietrznej, wypracowaną przez NATO oraz działania Unii Europejskiej i Organizacji Narodów Zjednoczonych. Zaakceptowanie tej procedury przez polskie władze zaowocowało nowymi rozwiązaniami prawnymi. W artykule zawarto także sposób wykorzystania procedury Renegade w czasie ćwiczeń oraz wydarzeń MSE, jakimi były Szczyt NATO w Warszawie czy też Światowe Dni Młodzieży w Krakowie.

Słowa kluczowe: terroryzm lotniczy, Renegade, bezpieczeństwo lotnicze, skyjacking, hijacking, piractwo powietrzne.

Synopsis: Air terrorism is a component of various studies and is only the background to the whole issue of terrorism. The terms aviation terrorism are multifaceted and depend on where and how their actions are directed. There are many definitions, but few of them contain the full range of actions. The article presents a procedure to counter threats in airspace developed by NATO and the activities of the European Union and the United Nations. The adoption of this procedure by the Polish authorities resulted in new legal solutions. Also included was the use of the Renegade procedure during exercises and MSE events such as the NATO Summit in Warsaw or the World Youth Day in Krakow.

Keywords: aviation terrorism, renegade, air safety, skyjacking, hijacking, air piracy.

* Student, Elbląska Uczelnia Humanistyczno-Ekonomiczna, Wydział Administracji i Nauk Społecznych, studia II stopnia z administracji.

Wstęp

Terroryzm jest zjawiskiem występującym w wielu postaciach. Już samo określenie terroryzmu jedną spójną definicją jest trudne. Jako działanie asymetryczne znajduje się w życiu społeczności międzynarodowej, zagrażając jej bezpieczeństwu, które przez A. Masłowa zostało zdefiniowane jako podstawowa potrzeba każdej osoby. Wykorzystanie przez terrorystów w dobie globalizacji wszelkich metod zdobywania informacji, różnorodność środków używanych w celu pozyskania nowych członków organizacji terrorystycznych oraz metod ich szkolenia, technologia czy głęboka motywacja religijna i indoktrynacja zamachowców nastawionych na śmierć w celu pokazania własnego oddania sprawie, powoduje ciągłą ewolucję sił i środków zapobiegających aktom terrorystycznym. Szczególną rolę w zapewnieniu bezpieczeństwa spełniają organizacje międzynarodowe: Organizacja Traktatu Północnoatlantyckiego, Organizacja Narodów Zjednoczonych oraz organy Unii Europejskiej. Polska pomimo udziału w koalicji antyterrorystycznej oraz operacjach UE i NATO nie jest naczelnym celem dla organizacji radykalnych, ale z powodu nieobliczalności ich działania oraz znaczenia problemu nie można wyeliminować ataku na terenie RP. USA pomimo swej potęgi nie potrafiło uchronić się przed atakiem i to na terenie tego kraju doszło do największego zamachu terrorystycznego z wykorzystaniem samolotów. Zamach ten spowodował zmianę wielu przepisów i podejścia międzynarodowych organizacji do terroryzmu lotniczego. *Modus operandi* terrorystów się zmienia, ale cel jest ten sam – zdobyć statek powietrzny i wykorzystać go do własnych celów.

Terroryzm lotniczy i terroryzm powietrzny

Badacze terroryzmu przedstawiają go jako jedną z form działalności terrorystycznej. Informacje z zakresu terroryzmu lotniczego są składową różnych opracowań i stanowią tylko tło całości zagadnienia terroryzmu. Dzieląc terroryzm na grupy przynależące do obszarów działania, otrzymujemy ataki terrorystyczne na morzu, lądzie i powietrzu. Często określenie „terroryzm lotniczy” jest wymiennie używane z „terroryzm powietrzny”, co nie jest do końca prawidłowe. Terroryzm lotniczy to „akty terrorystyczne skierowane przeciwko żegludze powietrznej oraz innym zasobom lotnictwa i zagrażające jej bezpieczeństwu”¹.

¹ K. Liedel, *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawne międzynarodowe*, Warszawa 2013, s. 12.

Termin „terroryzm powietrzny” jest pojęciem określającym bezpośrednio miejsce zamachu terrorystycznego, czyli przestrzeń powietrzną. Określeniem zawierającym całościowe zagadnienie dotyczące aktów terroru zarówno w przestrzeni powietrznej (przeciwko statkom powietrznym), jak i na ziemi (przeciwko infrastrukturze naziemnej związanej z lotnictwem) jest więc „terroryzm lotniczy”.

W historii wielokrotnie dochodziło do aktów przemocy związanych z lotnictwem. Aby akt przemocy mógł zostać określony jako terroryzm lotniczy, musi spełnić warunki zawarte w ogólnej definicji terroryzmu. Podstawowym jest to, że akt przemocy musi mieć charakter polityczny, a nie np. kryminalny lub osobisty. Uwzględniając powyższe wykluczone zdarzenia, powstała definicja, która mówi, że: „terroryzm lotniczy są to celowe, czasem masowe akty przemocy, skierowane przeciwko cywilnym/komercyjnym samolotom i/lub przeciwko pasażerom i/lub załodze na pokładzie, popełniane przez pojedyncze osoby, tajnych agentów lub grupy subnarodowe w celu promowania celów politycznych, ale nie dążące do osiągnięcia korzyści osobistych”². Definicja ta nie jest pełna, gdyż w świetle obowiązujących aktów prawnych nie obejmuje przemocy skierowanej przeciwko naziemnej infrastrukturze lotniczej.

W międzynarodowych regulacjach prawnych ogólnym terminem określającym różnego rodzaju czyny przestępcze godzące w bezpieczeństwo żeglugi powietrznej jest „bezprawna ingerencja”. Pojęcie to określane jest w dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO) jako próby dokonania aktów mających na celu narażenie lotnictwa cywilnego i transportu lotniczego na niebezpieczeństwo. Termin „akt bezprawnej ingerencji” jest pojęciem powszechnie stosowanym w aktach prawnych, międzynarodowych konwencjach oraz innych dokumentach dotyczących bezpieczeństwa lotniczego³.

² „Aviation terrorism is a deliberately violent act, sometimes indiscriminate, aimed at a commercial/civilian aircraft and/or against passengers and/or crew on board, conducted by individuals, clandestine agents or sub-national groups in order to promote general political objectives but not to fulfill personal benefits”, w: H. Avihai, *Aviation Terrorism – Evolution*, VDM Verlag 2009, s. 35–36.

³ Występuje on w aktach prawnych i specjalistycznych dokumentach Międzynarodowej Organizacji Lotnictwa Cywilnego (ICAO), Europejskiej Konferencji Lotnictwa Cywilnego (ECAC), Unii Europejskiej (EU) oraz w polskich przepisach regulujących zagadnienia ochrony lotnictwa cywilnego, np. konwencje: Tokijska, Haska, Montrealska, Załącznik 17 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, ECAC Doc.No.30, Rozporządzenie Rady Ministrów w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego.

Pojęcie to dotyczy całości postępowań zmierzających przeciwko bezpieczeństwu żeglugi powietrznej lotnictwa cywilnego⁴. Kolejnymi terminami określającymi akty przemocy w lotnictwie są „skyjacking”, „hijacking” i piractwo powietrzne. Pojęcie „piractwo powietrzne” to subiektywny przykład angielskiego określenia „hijacking”, występuje bardzo często w Polsce i stanowi odniesienie do bezprawnych uprowadzeń statków powietrznych, bez względu na motywy i cele sprawców. Odpowiednikiem „piractwa powietrznego” w USA jest określenie „aircraft piracy”, który opisywany jest jako „zawładnięcie lub sprawowanie kontroli nad statkiem powietrznym za pomocą siły, przemocy, groźby użycia siły lub przemocy, albo za pomocą innej formy zastraszania i w niezgodnych z prawem intencjach⁵.

Terminy „skyjacking” i „hijacking” to określenia, które są obecnie stosowane alternatywnie. Definicja, którą się posługuje K. Załęski to „bezprawne działanie terrorystów (sprawców lub/i grup) w lotnictwie (w powietrzu i na ziemi), zmierzające do zastraszenia ludności, zmuszenia rządów albo organizacji lotniczych do określonego działania lub zaniechania takich działań w celu zdestabilizowania podstaw politycznych, ekonomicznych lub społecznych struktur państwa albo organizacji lotniczej. Akty terroryzmu powietrznego są atakami przeciwko jednostce ludzkiej, mającymi na celu stworzenie zagrożenia życia, porwania i wzięcia zakładników, spowodowanie zniszczeń w sprzęcie lotniczym i infrastrukturze towarzyszącej w lotnictwie, a także spowodowanie strat państwa w infrastrukturze publicznej oraz w systemie transportowym, w systemach teleinformatycznych i innych⁶. Nie jest to wyczerpująca definicja.

Pojęcie „terroryzmu” nigdy nie otrzymało takiego samego brzmienia na całym świecie. Jedna z najkrótszych definicji mówi: „terroryzm to przemoc motywowana ideologicznie lub religijnie⁷”. Tak samo jak definicja „terroryzmu”, także pojęcie „terroryzm lotniczy” nie ma jednolitego brzmienia na całym świecie i każde państwo czy organizacja określa je samodzielnie.

⁴ Z zakresu działania wszystkich trzech konwencji dotyczących zwalczania terroryzmu lotniczego zostały wyłączone statki powietrzne używane w służbie wojskowej, celnej i policyjnej (art. 1 ust. 4 Konwencji Tokijskiej, art. 3 ust. 2 Konwencji Haskiej i art. 4 ust. 1 Konwencji Montrealskiej).

⁵ Za: <https://www.law.cornell.edu/uscode/text/49/46502> (dostęp: 17.11.2017).

⁶ K. Załęski, *Terroryzm powietrzny-wyzwaniem dla lotnictwa i jego zagrożeniem*, „Kwartalnik Bellona” 2012, XCIV (VI), nr 2, s. 15.

⁷ W.J. Janik, *Bezzałogowe aparaty latające (BAL) w przeciwdziałaniu terroryzmowi lotniczemu – wybrane aspekty prawne działań antyterrorystycznych*, „Acta Elbingesia” 2015, t. XXIV, nr 1.

Zamiast stworzyć jedno określenie, co byłoby bardzo trudnym zadaniem, skupiono się na regulacjach prawnych dotyczących jego przejawów. W ten sposób powstały konwencje sektorowe (tokijska, haska, montrealaska oraz protokół dodatkowy), zawierające wyszczególnienie aktów przemocy, które można nazwać aktami terroryzmu lotniczego. W miarę upływu czasu i nowych form oraz przestępstw o charakterze terrorystycznym spis ten się powiększał o kolejne przepisy.

Procedura RENEGADE w organizacjach międzynarodowych. Działania organizacji międzynarodowych – NATO, ONZ i UE

Działania NATO

W obliczu tych zagrożeń członkowie Sojuszu Północnoatlantyckiego, pełniący rolę głównego gwaranta europejskiej obrony lotniczej, zgodnie z danymi głównych informatorów zachodnich państw demokratycznych, wypracowali strategię działania mającą na celu angażowanie władz państwowych każdego z państw członkowskich do bezpośredniej interwencji w fazie zarządzania kryzysem. Wynikiem tego jest *corpus* nowych norm prawnych oraz procedur, zgodnych z wymogami poszczególnych państw, stwarzający podstawy do wypracowania wspólnego podejścia do zagadnienia i definiujący najodpowiedniejsze oraz najskuteczniejsze metody interwencji, w przypadku konieczności stawienia czoła sytuacji kryzysowej, powiązanej z działaniami terrorystycznymi.

Zagrożenie lotnicze po dziś dzień posiada typowe oraz niezmiennie cechy, co zdaje się wynikać z doktryny wojskowej powstałej po „zimnej wojnie”. Wspomniana „broń” stanowiłaby wówczas poważne zagrożenie dla podniebnego bezpieczeństwa, zwłaszcza w sytuacji gdy materiał użyty do ich budowy oraz charakter lotu odbywającego się na niskich pułapach sprawiają, że są one trudne do wykrycia przez radary obrony przeciwlotniczej. Na podstawie tej oceny Pakt Północnoatlantycki przeprowadził analizę środków obrony z zamiarem wzmocnienia już istniejących. Niektóre powyższe decyzje dostosowały aktualny system dowodzenia i kontroli do sposobów zarządzania kryzysem terrorystycznym, jednocześnie sprzyjając wydaniu dyrektywy MCM-062-02, w której ogłoszono pojęcie tzw. Renegade Concept. Zasadniczo polega ono na wyodrębnieniu cech właściwych samolotów cywilnych wykorzystywanych jako broń do przeprowadzania za-

machów terrorystycznych wraz z aspektami polityczno-wojskowymi, jakie pociąga za sobą ich ustalenie, i wreszcie wraz z wytycznymi, których należy przestrzegać w przypadku sytuacji kryzysowej. Jest to pierwszy dokument analizujący rozmaite typologie możliwych zamachów i podkreślający w szczególności konieczność, by ewentualne użycie siły wobec samolotu typu „Renegade” pozostało przywilejem wyłącznie danego kraju, niepodlegającym interwencji NATO. Zastosowanie broni celem wyeliminowania obiektu typu „Renegade” wymaga interwencji władz krajowych (uprzednio wyłonionych) oraz podlega prawodawstwu tego państwa, w którego przestrzeni powietrznej w danym momencie znajduje się samolot.

Procedura RENEGADE wypracowana przez NATO to:

RENEGADE (ang. „renegat”, „odstępca”) – termin służący do określenia statku powietrznego, który może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

Zależnie od stopnia określonych kryteriów, statki powietrzne tego typu dzieli się na trzy kategorie:

- ♦ Suspected RENEGADE – podejrzany,
- ♦ Probable RENEGADE – prawdopodobny,
- ♦ Confirmed RENEGADE – potwierdzony.

Statek powietrzny zakwalifikowany jako RENEGADE podlega przepisom przeciwdziałania opartym o regulacje narodowe ustanowione przez właściwe władze państwowe (zdefiniowane ogólnie dla wszystkich krajów NATO).

Klasyfikacja statków powietrznych typu RENEGADE

1. Suspected (podejrzany) RENEGADE

Kategoria ta oznacza statek powietrzny o nieokreślonych intencjach lub uprowadzony, spełniający co najmniej dwa z poniżej podanych kryteriów:

- ♦ znaczne naruszenie ograniczeń i zakazów ruchu lotniczego określonych przepisami prawa;
- ♦ naruszenie przez pilota cywilnego statku powietrznego warunków zezwolenia ruchu lotniczego (*clearance*), przekazanego na pokład przez organ ATC, w szczególności niestosowanie się załogi do bieżącego planu lotu (FPL);
- ♦ odmowa wykonania lub brak reakcji na polecenia (instrukcje) organów kontroli ruchu lotniczego;
- ♦ niespodziewana zmiana profilu lotu statku powietrznego (kurs, wysokość, prędkość);
- ♦ przerwa w korespondencji radiowej, szczególnie w połączeniu ze zmianą charakterystyki lotu;

- ♦ nieuzasadniona zmiana kodów transpondera radaru wtórnego (SSR) lub nadmierne wykorzystywanie sygnału identyfikacji (IDENT), bez stosownego polecenia organu ATS;
- ♦ używanie przez załogę niestandardowej frazeologii lub inne zmiany w korespondencji radiowej (zmiana tonu głosu, zmiana języka korespondencji);
- ♦ wybór w trybie 3/A (mode 3/A) przez pilota kodu: 7600 – utrata łączności; 7700 – sytuacja awaryjna – przekaz radiowy nie dotyczący procedur lotniczych (np. mowa polityczna, hasła religijne);
- ♦ otrzymanie stosownego zawiadomienia ze strony innych organów państwowych (np. Straż Graniczna, Policja itp.) lub właściwych organów państw sąsiednich;
- ♦ otrzymanie zawiadomienia ze strony innych instytucji pozarządowych lub osób prywatnych;
- ♦ otrzymanie nieokreślonej bliżej groźby za pośrednictwem strony trzeciej.

2. Probable (prawdopodobny) RENEGADE

Kategoria ta oznacza statek powietrzny, nadal spełniający przynajmniej dwa z wyżej wymienionych warunków, a pozyskane informacje wskazują, że może być on użyty do działań sprzecznych z prawem lub do ataku terrorystycznego. Dodatkowo:

- ♦ dowódca (kapitan) statku powietrznego (pilot) wybrał kod w modzie 3/A: 7500 (bezprawna ingerencja – uprowadzony statek powietrzny);
- ♦ statek powietrzny został uprowadzony w sytuacji, gdy trwa seria uprowadzeń (porwań), zaś pozyskane informacje wskazują na prawdopodobieństwo użycia statku powietrznego do ataku terrorystycznego;
- ♦ statek powietrzny w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń organów kontroli ruchu lotniczego lub poleceń przekazywanych na pokład przez inne uprawnione organy ATS lub służby wojskowe;
- ♦ statek powietrzny nie wykonuje lub ignoruje polecenia interwencyjnego statku powietrznego (INTERCEPTION) celem rozpoznania wzrokowego (INTERROGATION).

3. Confirmed (potwierdzony) RENEGADE.

Kategoria ta oznacza statek powietrzny, w stosunku do którego posiadane (pozyskane) informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że statek powietrzny ma być użyty jako narzędzie ataku terrorystycznego, a w szczególności:

- ♦ załoga statku powietrznego przekazała taką informację za pomocą sygnałów stosowanych w sytuacjach awaryjnych lub szczególnych;

- ♦ prowadzona korespondencja RTF wskazuje na zaistnienie na pokładzie statku powietrznego sytuacji typu RENEGADE;
- ♦ manewry i zachowanie się statku powietrznego w przestrzeni powietrznej dają podstawy (pewność) do zajęcia stanowiska, że uprowadzony statek powietrzny będzie użyty w celu wykonania ataku z powietrza na obiekty infrastruktury państwa.

Nadanie kategorii RENEGADE

Źródłem informacji o powstaniu zagrożenia wykorzystania statku powietrznego do użycia go w ataku terrorystycznym (lub użyciu niezgodnie z prawem) są:

- ♦ informacje przekazane przez stanowisko dowodzenia systemu NATINADS lub organy kontroli ruchu lotniczego państw sąsiednich (w przypadku wlotu w czyjąś przestrzeń powietrzną samolotu oznaczonego symbolem RENEGADE);
- ♦ cywilna służba kontroli obszaru (w przypadku Polski – ACC Warszawa), zobligowana jest do niezwłocznego informowania CAOC (w przypadku Polski – COP) o zdarzeniach następujących w danym FIR mogących mieć wpływ na zakwalifikowanie cywilnego statku powietrznego do kategorii RENEGADE;
- ♦ inne źródła zawiadamiające, które pozyskały informacje o występowaniu oznak pojawienia się zagrożenia typu RENEGADE, a w szczególności: – cywilne organy ATS, – wojskowe lotniskowe organy ruchu lotniczego, – uprawnione służby wojskowe lub państwowe (m.in. Policja, Straż Graniczna).

Uzyskane informacje i dane personel operacyjny służby ruchu lotniczego przekazuje właściwym organom systemu Obrony Powietrznej. Wstępnie decyzję o nadaniu kategorii podejmuje Dyżurna Służba Operacyjna COP w porozumieniu z Dyżurnym Operacyjnym (Duty Controller) CAOC 2. Ostatecznie kategorię nadaje Dowódca Sił Powietrznych lub Dyżurny Dowódcy Obrony Powietrznej.

Sposób działania z oznaczonym statkiem powietrznym

Po nadaniu kategorii RENEGADE i podjęciu współpracy z ATM ARL podejmuje się następujące działania:

- ♦ śledzi się i ocenia rozwijanie się sytuacji statku powietrznego z kategorią RENEGADE;
- ♦ melduje i przedstawia się propozycje Dowódcy SP dotyczące statku

powietrznie oznaczonego kategorią RENEGADE włącznie z podaniem właściwych reakcji systemu OP stosownie do typu kategorii oraz rozwijania się okoliczności;

- ♦ przekazuje się informacje o podjęciu określonych działań współdziałającym służbom wojskowym oraz zarządzającym przestrzenią powietrzną;

- ♦ informuje się o podjętych decyzjach Dyżurną Służbę Operacyjną Sił Zbrojnych RP;

- ♦ podejmuje się współpracę z organami państwa zaangażowanymi w akcję stosownie do posiadanych uprawnień (Policja, Państwowa Straż Pożarna, Agencja Bezpieczeństwa Wewnętrznego, Żandarmeria Wojskowa, Agencja Wywiadu, Biuro Ochrony Rządu i in.).

Koordinatorem działań ze statkiem powietrznym oznaczonym kategorią RENEGADE jest Dyżurny Operacyjny COP. Wykonuje on rozkazy swoich przełożonych oraz Dowódcy Obrony Powietrznej oraz wydaje rozkazy podległym siłom dyżurnym.

W przypadku otrzymania rozkazu od Dowódcy OP o użyciu dyżurnych statków wojskowych (INTERCEPTION) DO COP wydaje stosowny rozkaz zgodnie z ustalonymi procedurami w lotach bojowych.

Działania podjęte przez ONZ

W celu unifikacji procedur ochrony powołana została do życia Organizacja Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO), której rola od początku istnienia jest nieoceniona. Mimo trudności, jakie stwarza współpraca międzynarodowa z udziałem tak wielu państw (190), stanowi idealne forum do rozpatrywania problemów lotnictwa. W ciągu ponad sześćdziesięciu lat swojego istnienia zrealizowała ogromne zadania w zakresie techniki i bezpieczeństwa żeglugi powietrznej.

Grupa Zadaniowa ds. Zwalczania Terroryzmu (Counter-Terrorism Implementation Task Force CTITF) ustanowiona została przez Sekretarza Generalnego w 2005 roku. Działa w oparciu o Globalną Strategię Zwalczania Terroryzmu, przyjętą w drodze konsensusu w 2006 roku. Zadaniem CTITF jest wzmocnienie współpracy i spójności działań zwalczających terroryzm podejmowanych przez system Narodów Zjednoczonych. Grupa Zadaniowa składa się z 31 międzynarodowych podmiotów, podejmujących wysiłki na rzecz przeciwdziałania terroryzmowi.

Wytyczne wypracowane przez UE

Zgodnie z założeniami Strategii UE przewyższanie tego zjawiska powinno odbywać się na czterech płaszczyznach. Należy zapobiegać, chronić, ścigać i reagować na nie. Ponadto konieczne jest stosowanie zasady dobrej polityki i prowadzenie wymiany doświadczeń zarówno cywilnych, jak i wojskowych.

W ramach tych związków powstaje duża liczba organizacji lotniczych zajmujących się kwestiami technicznymi i gospodarczymi. Dowodem wspólnej inicjatywy jest Europejska Organizacja ds. Bezpieczeństwa Lotnictwa Cywilnego (European Air Safety Agency – EASA). Członkostwo w niej tworzy nowe prawa i obowiązki nałożone na strony. Pozornie wydaje się, że przynależność taka ogranicza suwerenność państwa jako członka organizacji. Jest jednak zupełnie odwrotnie. Poprzez członkostwo w organizacji EASA państwo jest w stanie zapewnić bezpieczeństwo odbywania żeglugi powietrznej na poziomie europejskim oraz zapewnienie pełnej i wyłącznej suwerenności.

Kolejnym aspektem jest tworzenie jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej (Single European Sky – SES). Inicjatywa ta zapoczątkowana przez Komisję Europejską ma na celu zwiększenie bezpieczeństwa (przynajmniej utrzymania na istniejącym poziomie) w obliczu rosnącej ilości operacji powietrznych. Poza tym założeniem inicjatywy SES jest zbliżenie współpracy cywilno-wojskowej oraz zwiększenie przepustowości przestrzeni powietrznej w Europie.

Wprowadzenie procedury RENEGADE w Polsce oraz ćwiczenia z jej wykorzystaniem

Podejście do terroryzmu lotniczego gruntownie zmieniły ataki z 11 września, także w Polsce. Skala i zakres tego problemu pokazały głębokie zaniechania i wykazywały brak dostatecznych środków przeciwko „nowemu-staremu” niebezpieczeństwu. Zaostrzono kwestie związane z kontrolą: dostępu do stref zastrzeżonych, podróży, bagażu oraz ładunków przewożonych drogą lotniczą. Wprowadzono Krajowy Program Ochrony oraz Krajowy Program Jakości w lotnictwie cywilnym. Nałożono także obowiązek wdrożenia programów ochrony na wszystkie elementy, jak: zarejestrowani agenci, przewoźników, porty lotnicze, instytucje zapewniające służby i dostawcy zaopatrzenia pokładowego. Nastąpił więc wzrost bezpieczeństwa i samoloty stają się trudniejszym celem.

Po zamachach uchwalono, że statek powietrzny, który przekroczył granicę albo wykonuje lot w polskiej przestrzeni bez zezwolenia, mógł być we-

zwany do opuszczenia przestrzeni powietrznej Polski bądź lądowania na wskazanym lotnisku, zmiany wysokości lub kierunku lotu. Samolot może zostać zmuszony przez lotnictwo wojskowe do lądowania, ostrzeżony, a w przypadku dalszego niestosowania się do wezwań – zniszczony. Decyzję podejmował Szef MON, a w przypadku samolotu wojskowego – Dowódca Operacyjny Sił Zbrojnych.

W polskim prawie termin RENEGADE pojawił się w Rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2004 roku w sprawie postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym. Zgodnie z rozporządzeniem „obiekt typu RENEGADE” jest to obcy cywilny statek powietrzny, który nie zastosował się do wezwań, o których mowa w art. 18b ust. 1 ustawy z dnia 12 października 1990 roku o ochronie granicy państwowej i może być użyty jako środek ataku terrorystycznego z powietrza, rozumianego jako 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 lub organizacji międzynarodowej – a także groźba popełnienia takiego czynu (ustawa z dnia 12 października 1990 roku o ochronie granicy państwowej, art. 18b, ust. 2b).

Scharakteryzowanie tego problemu w ramach systemu prawnego stworzyło możliwość wypracowania przepisów i procedur zapobiegających wydarzeniom. Odpowiedzialność za zakwalifikowanie do jednej z trzech kategorii terminu RENEGADE ponosi Dyżurny Dowódca Obrony Powietrznej lub Dowódca Sił Powietrznych. Statek powietrzny, który otrzymał taki status, rozpoczyna proces, który zaczyna się od analizy danych ze źródeł cywilnych i wojskowych, a następnie rozpatrywaniem różnych wariantów sytuacji wyznaczających prawdopodobieństwo zamachu terrorystycznego i kończy się podjęciem decyzji, czyli przydzieleniem do odpowiedniej kategorii RENEGADE.

W styczniu 2011 roku Sejm znowelizował Ustawę o ochronie granicy państwowej, dostosowując ją do orzeczenia Trybunału Konstytucyjnego z 2008 roku. Trybunał uchylił wtedy przepis pozwalający na zestrzelenie porwanego samolotu, który może być użyty do ataku terrorystycznego.

Ćwiczenia w przeciwdziałaniu terroryzmowi lotniczemu otrzymały kryptonimy: Sarex, Kaper, Renegade, Vigilant Skies, FAST, Lotnisko oraz misja Air

Policing. Biorą w nich udział wszelkie służby państwowe niezbędne do działania, zapewniające bezpieczeństwo lub likwidujące skutki ataku. Podejmują także współpracę z innymi państwami, np. Rosją. Często są to łączone działania na lądzie i w powietrzu.

Procedura RENEGADE w trakcie Szczytu NATO w Warszawie oraz podczas Światowych Dni Młodzieży w Krakowie

W roku 2016 Szczyt NATO w Warszawie i Światowe Dni Młodzieży w Krakowie zostały zakwalifikowane jako MSE (Major Special Events) – imprezy o szczególnym znaczeniu. Te imprezy masowe charakteryzują się wysokim ryzykiem oraz często wymagają zmian legislacyjnych czy wprowadzenia specjalnych procedur. I jako takie przedsięwzięcia mają szerokie spektrum zagrożeń. Badania nad zapewnieniem bezpieczeństwa uczestnikom imprez masowych prowadzi z ramienia ONZ agenda – Interregional Crime and Justice Research Institute.

Podsumowanie

Akty terroryzmu lotniczego, które były analizowane pozwoliły na wyodrębnienie czterech podstawowych taktyk dotyczących ataków terrorystów atakujących międzynarodowe lotnictwo cywilne: zamachy bombowe, porwania, próby zestrzelenia statków powietrznych oraz ataki na infrastrukturę naziemną, np. lotniska. Koncentracja uwagi ugrupowań terrorystycznych wynika ze skupienia w tym miejscu elementów, które są przez nich bardzo ważne: katastrofy lotnicze są szeroko rozpowszechniane przez media, co powoduje bezpośrednio trafienie do odbiorców i pokazanie im konsekwencji ekonomicznych, gospodarczych oraz społecznych ataków. Wzrost zainteresowania ugrupowań terrorystycznych tą formą ataków spowoduje, że spadek ataków na szeroko rozumianą żeglugę powietrzną oraz jej naziemne elementy infrastruktury krytyczne, nie będzie możliwy.

Bibliografia

Akty prawa

Konwencja tokijska – Dz.U. 1971, nr 15, poz. 147.

Konwencja haska – Dz.U. 1972, nr 25, poz. 181.

Konwencja montrealska – Dz.U. 1976, nr 8, poz.37.

Protokół montrealiski – Dz.U. 2006, nr 48, poz. 348.

Decyzja Komitetu Wojskowego NATO ws. „Koncepcji operacyjnego wzmocnienia obrony powietrznej Sojuszu w sytuacji wystąpienia ataków terrorystycznych MCM-06202”.

Rozporządzenie Komisji UE nr 185/2010 z 4 marca 2010 roku ustanawiające szczegółowe środki w celu wprowadzenia w życie wspólnych podstawowych norm ochrony lotnictwa cywilnego – Dz.U. UE L55/1.

Ustawa z dnia 12 października 1990 roku o ochronie granicy państwowej – Dz.U. 1990 nr 78, poz. 461 (z późn. zm.).

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 14 grudnia 2004 roku w sprawie postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym. Dz.U. 2004 nr 279, poz. 2757.

Rozporządzenie Ministra Transportu, Budownictwa i Gospodarki Morskiej z dnia 31 lipca 2012 roku w sprawie Krajowego Programu Ochrony Lotnictwa Cywilnego – Dz.U. 2012, poz. 912.

Publikacje zwarte

Liedel K., *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawne międzynarodowe*, Warszawa 2013.

Avihai H., *Aviation Terrorism – Evolution*, VDM Verlag 2009.

Janik W.J., *Bezzałogowe aparaty latające (BAL) w przeciwdziałaniu terroryzmowi lotniczemu – wybrane aspekty prawne działań antyterrorystycznych*, „Acta Elbingesia” 2015, t. XXIV, nr 1.

Załęski K., *Terroryzm powietrzny – wyzwaniem dla lotnictwa i jego zagrożeniem*, „Kwartalnik Bellona” 2012, XCIV (VI), nr 2.

Źródła internetowe

<https://www.law.cornell.edu>

<https://www.nato.int>

<https://www.un.org>

