



Adam RADOMYSKI

Wyższa Szkoła Oficerska Sił Powietrznych, Wydział Bezpieczeństwa Narodowego i Logistyki,
Dęblin, Polska

Współczesne determinanty bezpieczeństwa powietrznego państwa

Contemporary Determinants of Air Safety of the State

• Abstrakt •

W artykule przedstawiono wyniki badań, które koncentrują się na współczesnych aspektach związanych z bezpieczeństwem powietrznym państwa w okresie pokoju i wojny. W pierwszej części rozważania naukowe miały na celu identyfikację aparatury pojęciowej związanej z koncepcją bezpieczeństwa powietrznego państwa, zagrożenia powietrznego i obrony powietrznej. W dalszej części autor analizuje współczesne zagrożenia militarne i terrorystyczne, które są głównym wyznacznikiem zmian w systemie obrony powietrznej państwa jako integralnego elementu systemu bezpieczeństwa państwa. W ostatniej części rozważań naukowych autor podkreśla znaczenie współpracy i integracji elementów sił zbrojnych z pozamilitarnymi instytucjami, co przekłada się na skuteczność ochrony przestrzeni powietrznej państwa przed zagrożeniami powietrznymi. W tej części autor wskazuje na istotę i znaczenie ochrony przestrzeni powietrznej państw NATO, która jest realizowana w ramach misji Air Policing.

Słowa kluczowe: zagrożenie powietrzne, bezpieczeństwo powietrzne, obrona powietrzna, Air Policing, terroryzm powietrzny

• Abstract •

The article presents the results of research that focuses on contemporary aspects related to the air safety of the state in the period of peace and war. In the first part, scientific considerations were aimed at identifying the conceptual apparatus related to the concept of air security of the state, air threat and air defense. In the second part, the author analyzes contemporary military and terrorist threats, which are the main determinant of changes in the air defense system of the state as an integral element of the state security system. In the last part of the scientific deliberations, the author emphasizes the importance of cooperation and integration of elements of the armed forces with non-military institutions, which translates into the effectiveness of the protection of the air space of the state against airborne threats. In this part, the author points out the essence and importance of the protection of the airspace of NATO countries, which is implemented as part of the Air Policing mission.

Keywords: sair threat, air safety, air defense, Air Policing, air terrorism

Wprowadzenie

Próbując dokonać określenia istoty bezpieczeństwa, można przyjąć, że najczęściej jest kojarzone z brakiem zagrożeń zewnętrznych dla ludzi i obiektów. Bezpieczeństwo stanowi wartość w sensie egzystencjalnym, moralnym, społecznym oraz osobistym. Jako wartość fundamentalna zajmuje w hierarchii aksjologicznej jedno z najwyższych miejsc. Nie jest to jednak wartość autoteliczna, lecz użyteczna i instrumentalna (Ficoń, 2013).

Zdecydowana większość ekspertów stoi na stanowisku, że w zakresie zapewnienia bezpieczeństwa kluczowe znaczenie ma paradygmat, czyli wzorzec przedstawiający jego działanie w warunkach prognozowanego zagrożenia (*Współczesny Słownik Języka Polskiego*, 1996). Podążając tym tokiem rozumowania, można przyjąć, że bezpieczeństwo państwa w dużej mierze jest zależne od stanu skuteczności ochrony i obrony swoich obywateli oraz obiektów i systemów gwarantujących jego sprawne funkcjonowanie zarówno w czasie pokoju, jak i wojny. W szczególności mam tu na uwadze obiekty wchodzące w skład infrastruktury krytycznej (Cichoń, 2007). Bazując na wnioskach wynikających z badań współczesnych konfliktów zbrojnych, można stwierdzić, że z punktu widzenia środowiska zagrożenie może mieć charakter lądowy, morski, powietrzny i kosmiczny. W tym zakresie kluczową kwestią jest właściwe zdiagnozowanie zagrożenia, ciągłe monitorowanie jego stanu oraz prognozowanie jego rozwoju w przyszłości. Odnosząc się do zagrożenia powietrznego, należy podkreślić, że w swej klasycznej postaci jest stosunkowo nową kategorią, ale – jak wskazuje analiza literatury historycznej z zakresu wojen i konfliktów zbrojnych – jest to zjawisko ciągle przybierające na skali i zasięgu (Boyne, 2003). Pomimo widocznych tendencji rozwojowych można jednak stwierdzić, że w zdecydowanej większości publikacji naukowych i dokumentów doktrynalnych główny nurt rozważań, w tym także regulacji, koncentruje się na ochronie państwa przed innymi rodzajami zagrożeń, np. lądowymi. W moim odczuciu zbyt mało miejsca poświęca się organizacji ochrony ludności cywilnej i najważniejszych obiektów rozlokowanych na terytorium naszego kraju przed zagrożeniem powietrznym. Mogą je generować wojskowe i cywilne statki (aparaty) latające nie tylko w czasie wojny, ale również w czasie pokoju, wywołując sytuacje kryzysowe. Poza tym Polska jako państwo graniczne NATO powinna liczyć się z zagrożeniem terytorium naszego kraju ze strony wschodniej. To sprawia, że osoby i obiekty znajdujące się na terytorium naszego kraju mogą stanowić obiekty ataków wykonywanych przez siły powietrzne potencjalnego przeciwnika. W tej sytuacji nie można wykluczyć, a tym bardziej bagatelizować tego rodzaju scenariusza. W odniesieniu do tworzenia zdolności w zakresie przeciwdziałania

powietrznym zagrożeniom militarnym i terrorystycznym można przyjąć, że należy je budować pod kątem zabezpieczenia funkcji obronnej własnego terytorium.

Głównym determinantem bezpieczeństwa powietrznego jest dobrze zorganizowana i sprawnie funkcjonująca obrona powietrzna (OP). Wynika to z faktu, że obrona powietrzna pozwala zapewnić suwerenność granic powietrznych i eliminowanie wszelkich zagrożeń generowanych w wymiarze powietrznym przez potencjalnego przeciwnika państwowego lub niepaństwowego, np. terrorystę, w warunkach pokoju, kryzysu lub wojny. W ujęciu militarnym OP traktuje się jako zbiór elementów, których wszystkie działania zmierzają do osłony różnej klasy obiektów przed zagrożeniami powietrznymi oraz wszelkich relacji, w jakie te elementy wchodzić podczas prowadzenia z nimi walki (Radomyski, 2015). W aspekcie przeciwdziałania tego rodzaju zagrożeniom kluczowe znaczenie mają zdolności całych Sił Zbrojnych RP, których jednym z głównych zadań jest zapewnienie zdolności państwa do realizacji zadań związanych z obroną i ochroną nienaruszalności granic, w tym także przestrzeni powietrznej (*Strategia*, 2014). Poza tym Siły Zbrojne RP powinny również pozostawać w gotowości do realizacji zadań wsparcia władz cywilnych i społeczeństwa w obliczu zagrożeń niemilitarnych (w tym związanych z działalnością podmiotów terrorystycznych; Ciszewski, 2011).

Mając na uwadze nakreśloną sytuację problemową, przyjęto, że celem niniejszego artykułu będzie: zidentyfikowanie czynników determinujących możliwości kształtowania przez państwo bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej w czasie pokoju, kryzysu i wojny.

Analiza sposobu osiągnięcia tak sformułowanego celu skłoniła autora do uporządkowania dalszych kroków badawczych, co znalazło swoje odzwierciedlenie w głównym problemie badawczym, który sformułowano w postaci pytania o następującej treści: Które czynniki determinują możliwości kształtowania przez państwo bezpieczeństwa w przestrzeni powietrznej w czasie pokoju, kryzysu i wojny?

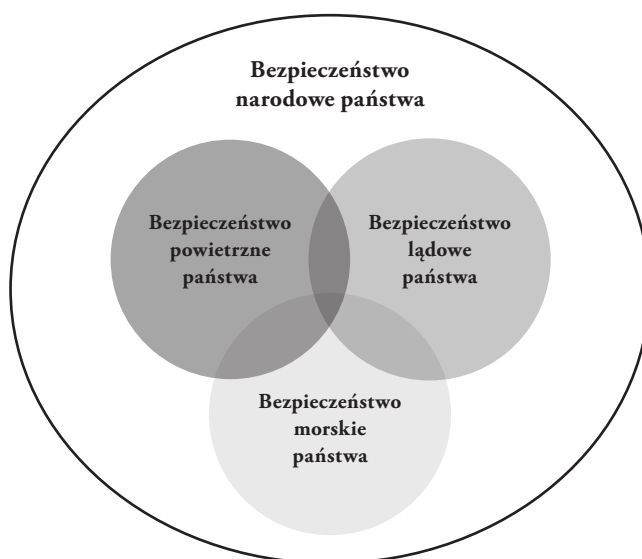
Poszukując odpowiedzi na główny problem badawczy, zastosowano teoretyczne metody badawcze, takie jak: analiza, synteza, porównanie, uogólnienie i analogia.

Identyfikacja bezpieczeństwa powietrznego państwa

Mając na uwadze wyniki analizy literatury odnoszącej się do kwestii bezpieczeństwa w sensie ogólnym, można stwierdzić, że jest ono dość często opisywane. Nieco inaczej wyglądają kwestie aparatu pojęciowego w zakresie bezpieczeństwa powietrznego państwa (BPP). Przeprowadzona przez autora kwerenda literatury przedmiotu badań wykazała ubogość prac naukowych poruszających zagadnie-

nia związane z postrzeganiem bezpieczeństwa powietrznego państwa. Mając na uwadze powyższe wnioski, przed zdefiniowaniem tego pojęcia za właściwe przyjęto umiejscowienie BPP w strukturze bezpieczeństwa narodowego. W tym celu za kryterium przyjęto środowisko naturalne, co w efekcie pozwoliło wyodrębnić obok morskiego i lądowego również powietrzny wymiar bezpieczeństwa (patrz rys. 1).

Rysunek 1. Miejsce bezpieczeństwa powietrznego państwa w strukturze bezpieczeństwa narodowego



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Kustra, 2011.

Interesującą próbę zdefiniowania tego pojęcia zaproponował Andrzej Glen, w monografii pt. *Podstawy poznawcze bezpieczeństwa powietrznego państwa*. Autor dowodzi, że „(...) BPP jest częścią otaczającej je rzeczywistości bezpieczeństwa państwa istniejącą samoistnie, w sposób pochodny, niesamodzielny i zależny w sferze realnej oraz niesamoistny, pochodny, niesamodzielny i zależny w sferze konceptualnej” (Glen, 2013). Autor wskazuje także, że bezpieczeństwo powietrzne wymaga nieco szerszego i bardziej kompleksowego spojrzenia, ponieważ jest bez wątpienia strukturalnie osadzonym procesem, odnoszącym się do trzech wymiarów: globalnego, regionalnego i lokalnego, np. gdzie odnosi się do zakresu przedsięwzięć realizowanych przez konkretne państwo.

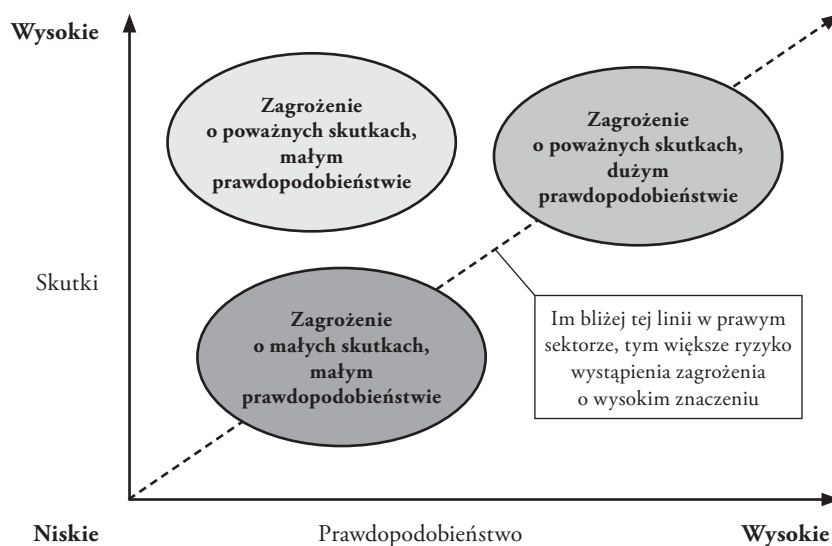
Przyjmując nieco inny sposób postrzegania, bezpieczeństwo powietrzne państwa można rozpatrywać w ujęciu atrybutowym i ontycznym. W ujęciu atrybutowym bezpieczeństwo powietrzne państwa należy traktować w kategoriach „pewności bezpiecznego i skutecznego oraz ekonomicznego i ekologicznego użytkowania przestrzeni powietrznej państwa w środowisku wyzwań i zagrożeń powietrznych” (Glen, 2013).

Z kolei bezpieczeństwo powietrzne państwa w ujęciu ontycznym należy definiować jako „część bezpieczeństwa narodowego, w której ludzie prezentujący postawy oraz dysponujący wiedzą, umiejętnościami i urządzeniami pozwalającymi bezpiecznie, skutecznie oraz ekonomicznie i ekologicznie użytkować przestrzeń powietrzną państwa, tak organizują swe działania, aby stworzyć wysokie prawdopodobieństwo zdarzeń pozytywnych w przestrzeni powietrznej, sprostać powietrznym wyzwaniom, a zagrożenia powietrzne utrzymywać na akceptowalnym poziomie pozwalającym normalnie funkcjonować państwu i narodowi” (Glen, 2013).

Równie interesujące jest systemowe podejście do bezpieczeństwa powietrznego. Zgodnie z nim należy je traktować jako: „wyodrębniony z systemu bezpieczeństwa narodowego kolektywny zbiór polskiej przestrzeni powietrznej, celowo w aspekcie bezpiecznego i skutecznego oraz ekonomicznego i ekologicznego użytkowania przestrzeni powietrznej przygotowanego personelu, skonstruowanych urządzeń i wypracowanych zasad, metod, sposobów, procedur wraz z relacjami wymiany materii, energii, informacji łączącymi i porządkującymi wymienione zasoby do zapewnienia istnienia, trwałości, zachowania tożsamości, suwerenności, a także jakości bytu i rozwoju państwa oraz narodu w środowisku wyzwań i zagrożeń powietrznych” (Glen, 2013).

Istotną kwestią w kształtowaniu bezpieczeństwa powietrznego jest właściwe zdiagnozowanie zagrożenia powietrznego, które w literaturze przedmiotu traktowane jest jako możliwość ataku przy użyciu statku (aparatu) powietrznego na obiekty wojskowe lub obiekty cywilne istotne dla funkcjonowania państwa (*Leksykon*, 2014). Pod tym pojęciem należy rozumieć wszelkie możliwe oddziaływanie z powietrza różnych rodzajów i typów statków powietrznych (aparatów), będących w posiadaniu potencjalnego przeciwnika państwowego i niepaństwowego, które mogą wywołać poważne skutki, tj. straty materialne i ludzkie.

Rysunek 2. Mapa oceny bezpieczeństwa powietrznego



Źródło: opracowanie własne.

Podążając przyjętym tokiem rozumowania można przyjąć, że zagrożenie powietrzne będzie tworzyło sytuację w przestrzeni powietrznej państwa lub w jego części, w której pojawi się niebezpieczeństwo wynikające z możliwości użycia przez inne państwo lub terrorystów statków (aparatów) latających, które mogą stanowić zagrożenie nie tylko dla ludzi, ale również dla obiektów cywilnych i wojskowych istotnych dla funkcjonowania państwa. Mając na uwadze duże możliwości rażenia statków (aparatów) latających stanowiących wyposażenie sił powietrznych danego państwa, można stwierdzić, że dysponują one unikalnymi możliwościami szybkiego osiągnięcia rejonu, w którym znajduje się obiekt ich ataku (Szpyra, 2004).

Bez względu jednak na sposób definiowania zagrożenie powietrzne należy traktować jako stan zakłócający poczucie bezpieczeństwa w państwie (we wszystkich jego wymiarach), powstały w wyniku groźby użycia statków (aparatów) latających przez potencjalnego agresora państwowego lub niepaństwowego. Można zatem dojść do stwierdzenia, że w czasie wojny zagrożenie powietrzne wywołują głównie militarne środki napadu powietrznego. Pod tym pojęciem należy rozumieć wszelkie aparaty latające będące w dyspozycji potencjalnego przeciwnika, zdolne do przenoszenia drogą powietrzną konwencjonalnych ładunków bojowych i broni masowego rażenia, np. głowic jądrowych lub chemicznych, przy użyciu których mogą one wykonać uderzenie z powietrza na obiekty (cele) znajdujące

się na lądzie lub na morzu. Można je podzielić na załogowe (samoloty, śmigłowce), bezzałogowe (samoloty, pociski raketowe i rakiety manewrujące, rakiety balistyczne) oraz kosmiczne aparaty wojskowe. Głębsza analiza pojęcia „środku napadu powietrznego” wskazuje jednak, że nie jest konieczne posiadanie ładunków bojowych do wykonania ataku na obiekt z powietrza. Potwierdziły to ataki terrorystyczne z 11 września 2001 roku dokonane na terytorium Stanów Zjednoczonych na World Trade Centre i Pentagon, w tym przypadku rozmach, z jakim został przeprowadzony atak terrorystyczny na Światowe Centrum Handlu (World Trade Center) i siedzibę Departamentu Obrony USA Pentagon (Liedel, 2003). To tragiczne w skutkach wydarzenie stało się nie tylko punktem zwrotnym w inicjowaniu światowej walki z terroryzmem, ale również jednym z głównych wyzwań dla systemu bezpieczeństwa powietrznego państwa. Przykładowo po wydarzeniach z 11 września 2001 roku w USA powołano specjalistyczną rządową Agencję Bezpieczeństwa Transportu (TSA), mającą strzec bezpieczeństwa w portach lotniczych i na lotniskach. Nie wyeliminowało to jednak zagrożenia w ruchu pasażerskim.

Wydarzenia z 2001 roku miały również wpływ na wykrystalizowanie się nowej formy – terroryzmu powietrznego (Borucki, 2003). Jedną z definicji terroryzmu powietrznego traktuje jako: „celowy i przemyślany akt destrukcji skierowany przeciwko zasobom lotnictwa, służący zadaniu znacznych strat (ludzkich i materialnych) oraz spowodowaniu chaosu w działalności lotniczej, celem wywołania strachu oraz wymuszenia określonych działań lub zaniechania tych działań, podejmowany przez pojedyncze osoby lub grupy nacisku (ideologicznego lub przestępczego), najczęściej z pobudek politycznych lub ekonomicznych” (Załęski, Compa, 2012).

W tym miejscu należy podkreślić, że eksperci z zakresu bezpieczeństwa lotnictwa w prognozowanych scenariuszach zagrożeń przewidują między innymi możliwość uprowadzenia samolotu pasażerskiego lub innego statku powietrznego wypełnionego paliwem lub materiałem wybuchowym, w celu zniszczenia określonego obiektu i spowodowania masowych strat wśród ludności cywilnej. Mogą to być nie tylko samoloty pasażerskie, ale również inne statki powietrzne: balony, prywatne samoloty biznesowe, śmigłowce, awionetki i inne aparaty ultralekkie, jak np. paralołotnie, bezzałogowe aparaty latające (tzw. drony) czy też modele samolotów sterowanych radiowo. Zamachy terrorystyczne z 2001 roku wpłynęły również na zmianę w sferze militarnej, w której pojawiło się nowe pojęcie obiektu powietrznego typu *Renegade* („renegat”, „odstępca”). Tym pojęciem zaczęto określać i charakteryzować cywilne statki powietrzne, w stosunku do których zachodzi prawdopodobieństwo, że zostały porwane i przejęte przez terrorystów. Statek

powietrzny zakwalifikowany jako *Renegade* uważany jest za potencjalny środek do wykonania ataku terrorystycznego z powietrza. Wyróżnia się trzy stopnie w systemie klasyfikacji tych statków: podejrzany, prawdopodobny, potwierdzony (ang. *suspect, probable, confirmed*). W stosunku do statku powietrznego zakwalifikowanego jako *Renegade* procedury przeciwdziałania są zgodne z regulacjami narodowymi ustanowionymi przez właściwe władze państwowe (Radomyski, 2017).

Mając na względzie wyniki badań ukierunkowanych na zdefiniowanie bezpieczeństwa powietrznego państwa, można się pokusić o konstatację, że w ujęciu narodowym można je wyróżnić z rzeczywistości jako zjawisko ściśle związane z bezpieczeństwem narodowym (państwa), którego głównym determinantem funkcjonowania i rozwoju jest zagrożenie powietrzne tworzone przez cywilne i militarne statki i aparaty latające (załogowe i bezzałogowe).

Eugeniusz Zabłocki podkreśla, że są dwie grupy wartości, które można uznać za wspólne dla bezpieczeństwa państwa i bezpieczeństwa powietrznego państwa. Do pierwszej z nich autor zalicza możliwość istnienia, przetrwania, zachowania tożsamości i rozwoju państwa w aspekcie naruszania tych wartości w wyniku zagrożeń powietrznych. Natomiast w drugiej grupie wymienia bezpieczne, skuteczne, ekonomiczne i ekologiczne wykorzystywanie polskiej przestrzeni powietrznej przez wszystkich użytkowników (Zabłocki, 2007).

Niniejszą tezę potwierdza analiza dziejowa, która wskazuje, że od momentu pojawienia się pierwszych samolotów w kolejnych okresach historycznych coraz bardziej nowoczesne statki powietrzne dysponowały coraz większymi zdolnościami niszczącymi. W tych warunkach skuteczniej mogły zakłócać stan bezpieczeństwa powietrznego poszczególnych państw lub regionów.

Reasumując dotychczasowe rozważania, można skonstatować, że bezpieczeństwo powietrzne to kategoria, w której istotną rolę odgrywa integracja procesów analityczno-decyzyjnych, podejmowanych przez narodowe i międzynarodowe organy i instytucje lotnictwa cywilnego i NATO. W przypadku narodowego charakteru bezpieczeństwa powietrznego kluczową rolę odgrywa współdziałanie wszystkich służb państwowych w zakresie neutralizacji zagrożeń powietrznych zarówno w okresie pokoju, jak i wojny. Wychodząc z powyższego założenia, za bardziej kompleksową należy uznać definicję bezpieczeństwa powietrznego, w której traktowane jest ono jako: stan równowagi pomiędzy zagrożeniami działań powietrznych a dostępnymi zasobami obronnymi, powiązanymi w zintegrowany system nadzoru militarnych i niemilitarnych środków bezpieczeństwa, utrzymywanych w odpowiedniej gotowości operacyjnej, w celu ochrony powietrznych granic, zapewnienia bezpieczeństwa lotnictwa w powietrzu i na ziemi oraz utrzymania skoordynowanego ruchu statków powietrznych, kierowany przez na-

rodowe i ponadnarodowe organizacje lotnicze oraz wojskowe organa dowodzenia siłami powietrznymi. Bezpieczeństwo powietrzne obejmuje przedsięwzięcia organizowane systemowo, na poziomie globalnym, regionalnym i lokalnym (Załęski, Compa, 2012).

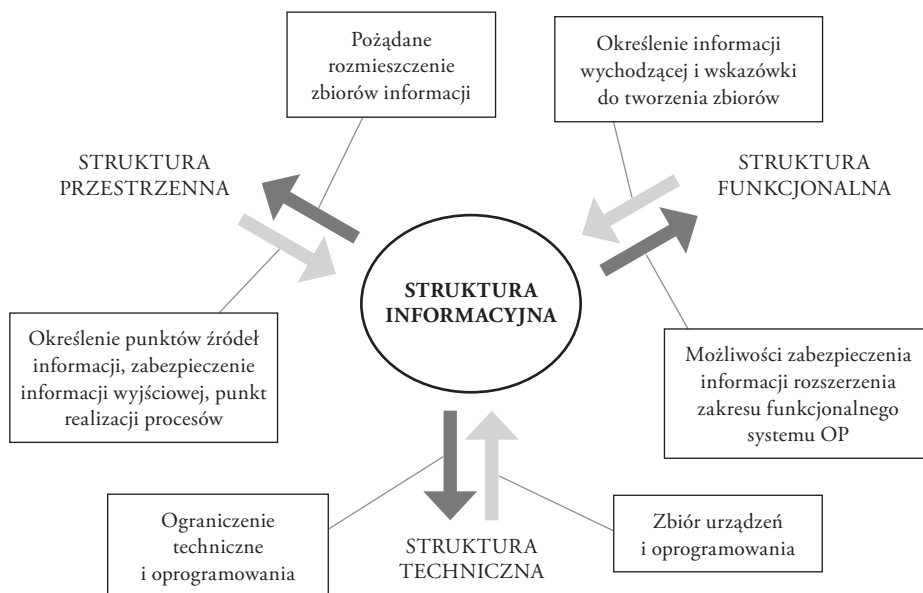
Nie ulega wątpliwości, że pomimo różnic w sposobach definiowania bezpieczeństwa powietrznego państwa można je osiągnąć, niwelując zagrożenie powietrzne do poziomu akceptowalnego, tzn. gwarantującego funkcjonowanie państwa wraz z jego siłami zbrojnymi w lądowym, morskim i powietrznym wymiarze – w stanie pokoju i wojny (Zdrowski, 1998).

Obrona powietrzna jako kluczowy determinant bezpieczeństwa powietrznego państwa w XXI wieku

Kluczową kwestią w ramach bezpieczeństwa narodowego (państwa) jest wypracowanie czytelnych ram prawnych i zasad organizacyjnych, które stworzą warunki do zapewnienia bezpieczeństwa społeczeństwu na terytorium swojego kraju w czasie pokoju i wojny. W tym celu należy wykorzystać szeroki wachlarz środków i narzędzi, którymi dysponuje państwo. Idąc tym tokiem rozumowania, można stwierdzić, że skuteczną ochronę przestrzeni powietrznej państwa jest w stanie zapewnić tylko dobrze zorganizowana i nowoczesna obrona powietrzna, aktywnie wspierana przez środki i organy kontroli przestrzeni powietrznej oraz zarządzania ruchem lotniczym. Potwierdza to także Maciej Marszałek, pisząc, że „Immanentną częścią systemu bezpieczeństwa każdego państwa jest dziś, zarówno w czasie wojny, jak i pokoju oraz kryzysu obrona powietrzna” (Marszałek, Glen, 2009).

Mają na uwadze potencjalne zagrożenia oraz aktywność działań ochronnych i obronnych państwa ukierunkowanych na niwelowanie zagrożeń powietrznych, można stwierdzić, że mają one charakter organizacyjny, techniczny i prawnoregulacyjny (Dobija, 2006). Podstawowymi elementami kształtującymi bezpieczeństwo powietrzne jest system obrony powietrznej, nadzorujący przepływ ruchu statków powietrznych i cywilno-wojskowa kontrola aktywności lotnictwa w przestrzeni powietrznej. System OP to wyodrębniony z systemu bezpieczeństwa narodowego i systemu bezpieczeństwa powietrznego kolektywny i uporządkowany zbiór zasobów ludzkich (personelu), specjalizowanych urządzeń technicznych, metod, sposobów i procedur działania, części przestrzeni powietrznej oraz oddziaływań materialnych, energetycznych i informacyjnych je łączących, zorientowany na skuteczne i bezpieczne dla sił własnych zwalczanie militarnych i niemilitarnych ŚNP w powietrzu (Radomyski, 2015).

Rysunek 3. Powiązania struktury informacyjnej z pozostałymi elementami systemu OP



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Kubiak, 1994.

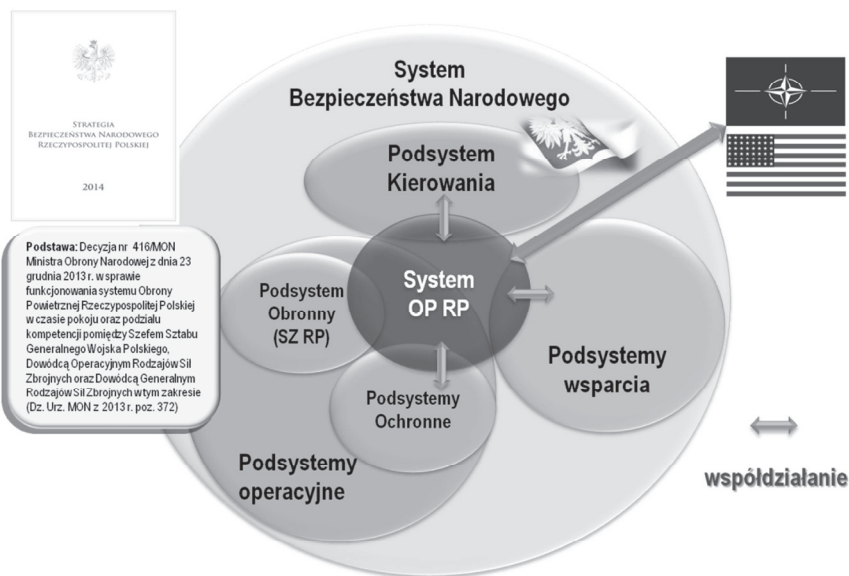
Swoją podstawową funkcję system OP realizuje, zapewniając bezpieczeństwo w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, w szczególności osłaniając ważne obiekty polityczno-administracyjne, militarne, infrastruktury obronnej i krytycznej oraz wojsk i ludności na terytorium Rzeczypospolitej Polskiej, przed rozpoznaniem i atakiem z powietrza (Decyzja nr 416/MON, 2013; Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2013).

W tym miejscu należy podkreślić, że system obrony powietrznej w ramach swoich funkcji powinien zapewnić warunki do szybkiego reagowania na zagrożenia i sytuacje kryzysowe powstałe w przestrzeni powietrznej RP.

W okresie pokoju powstanie zagrożenia w przestrzeni powietrznej państwa może być celowe lub przypadkowe. Można do nich zaliczyć (Radomyski, Dobiya, 2010):

- akty terroryzmu lotniczego (powietrznego);
- przypadki płytkiego wtargnięcia w przestrzeń powietrzną kraju w ograniczonym czasie;
- przypadki zamierzonego prowokowania systemu obrony powietrznej do działania w podwyższonej gotowości bojowej.

Rysunek 4. Umiejscowienie systemu obrony powietrznej RP w systemie Bezpieczeństwa Narodowego



Źródło: Szafraniec, 2015.

Przykładem mogą być wydarzenia z 18 kwietnia 2017 roku, kiedy to dwa amerykańskie myśliwce zostały poderwane, po stwierdzeniu, że dwa rosyjskie bombowce wleciały w strefę obrony powietrznej USA w okolicach wyspy Kodiak w pobliżu Alaski. Samoloty Stanów Zjednoczonych przez około 12 minut eskortowały bombowce, które po tym czasie skierowały się w stronę rosyjskiej bazy znajdującej się na wschodzie kraju.

Nieuprawnione wtargnięcia w przestrzeń powietrzną mogą również wynikać z błędów nawigacyjnych lub trudnych do określenia granic przestrzeni powietrznej. Kształtując bezpieczeństwo powietrzne, należy zwrócić również uwagę na organizację ruchu lotniczego i kwestie bezpieczeństwa lotnictwa cywilnego. Mam tu na uwadze pojęcie bezpieczeństwa lotów, pod którym rozumie się zdolność systemu statek powietrzny – załoga do zrealizowania danego lotu, w czasie którego jest zagwarantowany niezbędny poziom ochrony życia członków załogi i pasażerów oraz sprawność techniczna statku powietrznego i profesjonalizm obsługi naziemnej. Bardzo ważną kwestią jest przestrzeganie zasad przekraczania granicy państwowej i wykonywania lotów w polskiej przestrzeni powietrznej przez obce wojskowe statki powietrzne (Ustawa z dnia 12 października 1990 roku). Za ochro-

nę granicy państwowej w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej odpowiada Minister Obrony Narodowej. W tym zakresie jego zadania wykonuje Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych przy pomocy organu dowodzenia obroną powietrzną, którym jest Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego. Zgodnie z obowiązującymi regulacjami przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej może nastąpić na podstawie zezwolenia wydanego przez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, udzielonego na wniosek zainteresowanego podmiotu Ministra Obrony Narodowej. W tym miejscu należy podkreślić, że zezwolenie nie jest wymagane w stosunku do obcych wojskowych statków powietrznych wykonujących zadania wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej w ramach Zintegrowanego Systemu Obrony Powietrznej Organizacji Traktatu Północnoatlantyckiego. Poza tym tego typu zezwolenia nie są wymagane wobec obcego wojskowego statku powietrznego, na którego pokładzie znajduje się przedstawiciel obcego państwa, składający oficjalną wizytę w Rzeczypospolitej Polskiej; stanowiącego honorową eskortę statku powietrznego wykonującego lot w przestrzeni powietrznej naszego kraju. Zezwolenia nie wymaga się również w stosunku do statku powietrznego uczestniczącego w akcji poszukiawczo-ratowniczej, której celem jest udzielenie pomocy ludziom znajdującym się w niebezpieczeństwie. Podobne zasady obowiązują także w przypadku statków powietrznych niosących pomoc medyczną lub techniczną albo pomoc w czasie klęski żywiołowej. Poza tym takiego zezwolenia nie muszą uzyskać także statki powietrzne wykonujące zadania wynikające z umów międzynarodowych, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, oraz w sytuacjach, gdy statek znajduje się w niebezpieczeństwie lub gdy wykonuje ten lot dla uniknięcia katastrofy lotniczej.

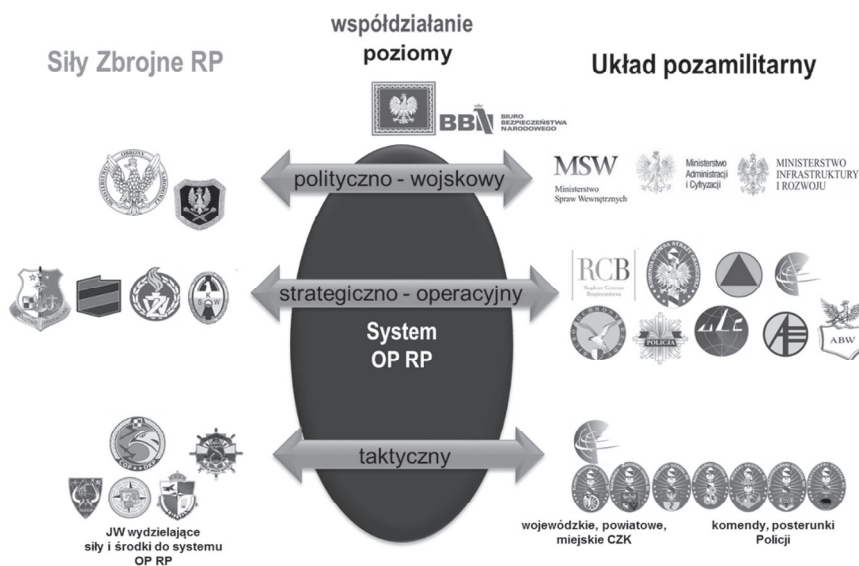
Minister Obrony Narodowej, w porozumieniu z ministrem właściwym do spraw transportu, określi, w drodze rozporządzenia, tryb postępowania z wnioskiem o zezwolenie na przekroczenie granicy państwowej i lot obcego wojskowego statku powietrznego w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej oraz wzór wniosku w tej sprawie, a także warunki wykonywania lotów przez taki statek w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej, mając na względzie zapewnienie sprawności postępowania w sprawach udzielania zezwoleń na wykonanie lotów w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej przez obce wojskowe statki powietrzne oraz bezpieczeństwo ruchu lotniczego w tej przestrzeni.

System OP powinien adekwatnie do przewidywanych zagrożeń i pojawiających się sytuacji kryzysowych zachowywać ciągłą zdolność do przeciwdziałania zagrożeniom powietrznym, poprzez włączanie do swojej struktury w zależności od potrzeb (skali i rodzaju zagrożeń) innych (dodatkowych) sił i środków wydzie-

lanych nie tylko z Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej, ale także z układu pozamilitarnego.

Mam tu na uwadze między innymi współdziałanie z Szefem Obrony Cywilnej Kraju w zakresie ostrzegania i alarmowania wojsk i ludności cywilnej przed zagrożeniami z powietrza (Ustawa, 1967). Kluczową kwestią w tym zakresie jest zorganizowanie sprawnie działającego podsystemu ostrzegania i alarmowania wojsk oraz ludności cywilnej o zagrożeniu uderzeniami z powietrza, w tym realizacji procedury ostrzegania i alarmowania o zagrożeniu uderzeniami z powietrza w ramach administracji rządowej i samorządowej oraz ludności cywilnej. Istotną sprawą jest także właściwa organizacja podsystemu powszechnej obrony powietrznej oraz organizacja i prowadzenie szkoleń, ćwiczeń z zakresu ostrzegania ludności cywilnej o zagrożeniu uderzeniami z powietrza już w czasie pokoju.

Rysunek 5. Poziomy współdziałania Sił Zbrojnych RP z układem pozamilitarnym



Źródło: R. Stachurski, M. Szafraniec, 2016.

Równie ważną kwestią jest współpraca organów dowodzenia OP z Agencją Żeglugi Powietrznej w zakresie zapewnienia bezpiecznej, ciągłej, płynnej i efektywnej żeglugi w polskiej przestrzeni powietrznej (Decyzja, 2015, nr 10/DORSZ). W praktyce ma to swoje odzwierciedlenie w działalności służby żeglugi powietrznej, zarządzającej przestrzenią powietrzną i przepływem ruchu lotniczego.

Podsumowanie

Resumując przedstawione w wyniki badań, można dojść do konstatacji, że zapewnienie bezpieczeństwa powietrznego stanowi główny determinant w ocenie sprawności systemu bezpieczeństwa państwa w warunkach pokoju, kryzysu i wojny. Zapewnienie sprawności i efektywności działania temu systemowi jest możliwe do osiągnięcia tylko w sytuacji właściwego, w tym zaplanowanego, użycia przez państwo wszelkich dostępnych sił i środków wojskowych i cywilnych. Efektywność ich użycia w niwelowaniu zagrożeń powietrznych wyraża zdolność państwa do zapewnienia obiektom i ludności cywilnej niezbędnego poziomu ochrony i bezpieczeństwa w warunkach zagrożenia powietrznego zarówno w czasie pokoju, jak i wojny.

W tym miejscu należy podkreślić, że generalnie zadanie ochrony przestrzeni powietrznej państw NATO mieści się w granicach odpowiedzialności narodowej. Jednakże z uwagi na przedstawiony stan rzeczy zapewnienie bezpieczeństwa w tym obszarze stanowi ważny element obrony kolektywnej Sojuszu. W praktyce jest on realizowany w formie działań określanых mianem tzw. Smart Defense. Ich zasadniczym założeniem jest ogólna poprawa zdolności bojowych Sojuszu poprzez możliwie najefektywniejsze wykorzystanie zasobów poszczególnych państw. Przykładowo: przestrzeń powietrzną Luksemburga patroluje lotnictwo belgijskie, od 2008 roku Islandia jest ochraniajana przez siły amerykańskie, kanadyjskie i norweskie, Albanie zaś (od 2009 r.) ochrania lotnictwo greckie i włoskie. Najbardziej rozbudowana jest jednak misja związana z patrolowaniem przestrzeni powietrznej państw nadbałtyckich, która jest realizowana już od 2004 roku. Mając na uwadze praktyczne aspekt funkcjonowaniu systemu OP w czasie pokoju, należy podkreślić, że coraz trudniej jest wyznaczyć granicę pomiędzy zadaniami wykonywanymi w systemie narodowym i sojuszniczym. Rodzi to określone problemy organizacyjne, zwłaszcza w reagowaniu na zagrożenie terroryzmem powietrznym typu *Renegade*. W tych warunkach użycie narodowych sił obrony powietrznej wydzielonych do przeciwdziałania tym obiektom powietrznym pozostaje w kompetencjach narodowych.

Reasumując, można pokusić się o stwierdzenie, że ochrona i obrona powietrznej granicy państwowej jest zadaniem priorytetowym i prestiżowym dla państwa i jego sił zbrojnych. Ma ona bezpośrednie przełożenie na poczucie bezpieczeństwa przez społeczeństwo, jak również świadczy o sprawności organizacyjnej i sile militarnej danego kraju.

Bibliografia:

- Borucki, M. (2002). *Terroryzm zło naszych czasów*. Warszawa: Wydawnictwo Mada.
- Cichoń, B. (2007). System zarządzania kryzysowego w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa publicznego. W: B. Kosowski, A. Włodarski (red.), *I Międzynarodowa konferencja naukowa. Wyzwania bezpieczeństwa cywilnego XXI wieku – inżynieria działań w obszarach nauki, badań i praktyki*. Warszawa: Szkoła Główna Służby Pożarniczej.
- Ciszewski, T. (2011). Udział Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej w zapobieganiu oraz usuwaniu skutków zagrożeń niemilitarnych. *Zeszyty Naukowe WSOWL*, 2.
- Decyzja Nr 10/DORSZ Ministra Obrony Narodowej z dnia 20 sierpnia. (2015). Pobrane z: <http://www.infor.pl/dzienniki-urzedowe/ministra-obrony-narodowej/r2015/6/>.
- Decyzja nr 416/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 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. (2013). Pobrane z: <http://www.dz.urz.mon.gov.pl/dziennik/pozycja/decyzja-372-decyzja-nr-416mon-z-dnia-23-grudnia-2013-r-w-sprawie-funkcjonowania-systemu-obrony-powietrznej-rzeczypospolitej-polskiej-w-czasie-pokoju-ol/>.
- Dobija, K. (2006). Prognoza zagrożenia powietrznego wojsk lądowych. *Przegląd Wojsk Lądowych*, 8.
- Boyne, W.J. (2003). *Skrzydła wojny. Decydująca siła XX wieku*. Warszawa: Wydawnictwo Wołoszański.
- Ficoń, K. (2013). Bezpieczeństwo jako systemowa kategoria ontologiczna. *Kwartalnik Bellona*, 1.
- Glen, A. (2013). *Podstawy poznawcze bezpieczeństwa powietrznego państwa*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Kustra, W. (2011). *Współdziałanie Marynarki Wojennej RP ze Strażą Graniczną i organami administracji morskiej w zakresie przeciwdziałania zagrożeniom bezpieczeństwa Polski na obszarach morskich*, rozprawa doktorska. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Leksykon wiedzy o obronności polska Europa*. (2014). Warszawa: Wydawnictwo Bellona.
- Liedel, K. (2003). *Zwalczanie terroryzmu lotniczego. Aspekty prawnomiędzynarodowe*. Warszawa: Wydawnictwo Justyna Sp. z o.o.
- Marszałek, M., Glen, A. (2009). *Teoria obrony powietrznej*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Obłój, K. (1986). Wyjaśnianie i przewidywanie. W: *System i metoda*. Warszawa: Wydawnictwo Uniwersytetu Warszawskiego.
- Radomyski, A. (2017). Obrona infrastruktury krytycznej przed zagrożeniami generowanymi przez statki powietrzne o statusie *Regenade*. W: A. Radomyski, J. Kozuba, K. Ogonowski, M. Bujek (red.), *Współczesne aspekty bezpieczeństwa w transporcie lotniczym*. Dęblin: WSOSP.
- Radomyski, A. (2015). *Podstawy obrony powietrznej*. Warszawa: Wydawnictwo AON.
- Radomyski, A., Dobija, K. (2010). *Podręcznik przeciwlotnika*. Warszawa: Wydawnictwo AON.

Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 20 grudnia 2013 r. zmieniające rozporządzenie 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 (2013). Pobrane z: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=W-DU20130001655>.

Słownik współczesnego języka polskiego. (1996). Warszawa: WILGA.

Stachurski, R., Szafraniec, M. (2016). Współdziałanie sił zbrojnych z układem pozamilitarnym w zakresie funkcjonowania Obrony Powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej. W: A. Radomyski, D. Żyłka, W. Materak (red. nauk.), *Obrona powietrzna w systemie bezpieczeństwa państwa*. Warszawa: Wydawnictwo AON.

Strategia Bezpieczeństwa Narodowego Rzeczypospolitej Polskiej. (2014). Pobrane z: <https://www.bbn.gov.pl/ftp/SBN%20RP.pdf>.

Szafraniec, M. (2015). Współdziałanie sił zbrojnych z układem pozamilitarnym w zakresie funkcjonowania Obrony Powietrznej RP, DO RSZ, wystąpienie na konferencji naukowej nt. *Obrona powietrzna w systemie bezpieczeństwa państwa. Współczesne wyzwania i kierunki rozwoju*. Warszawa: Wydawnictwo AON.

Szpyra, R. (2004). Potęga powietrzna instrumentem polityki międzynarodowej państwa. *Przegląd Wojsk Lotniczych i OP*, 4.

Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej, Dz.U.2017.0.660. (1990). Stan prawny aktualny na dzień: 07.04.2017 r.

Ustawa z dnia 21 listopada 1967 r. o powszechnym obowiązku obrony Rzeczypospolitej Polskiej. (1967). Pobrane z: <http://prawo.sejm.gov.pl/isap.nsf/DocDetails.xsp?id=W-DU19670440220>.

Zabłocki, E. (2007). *Siły powietrzne*. Warszawa: Wydawnictwo AON.

Załęski, K., Compa, T. (2012). Terroryzm w lotnictwie. Problem definicji. *Logistyka*, 3.

Zdrodowski, B. (1998). *Podstawy obrony powietrznej*. Warszawa: Wydawnictwo AON.