

Łukasz Dzik

Akademia Nauk Stosowanych w Raciborzu

ORCID 0000-0001-6927-2483

Formalno-prawne aspekty lotniczej współpracy cywilno-wojskowej na rzecz zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego jako determinantu zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego

Wprowadzenie

Zwalczanie zagrożeń terrorystycznych w domenie powietrznej, zagrożeń niemilitarnych wpływających na bezpieczeństwo powietrzne państwa i konsekwentnie na bezpieczeństwo państwa wymaga zaangażowania cywilnych i wojskowych jednostek organizacyjnych, a przede wszystkim prowadzenia cywilno-wojskowej współpracy pomiędzy nimi.

Lotnictwo cywilne i wojskowe zadaniowo odpowiadają za inne obszary bezpieczeństwa powietrznego. Lotnictwo cywilne realizuje m.in. świadczenia usług transportowych, informacyjnych oraz szkoleniowych. Natomiast lotnictwo wojskowe odpowiada przede wszystkim za nienaruszalność granic państwowych, ochronę obywateli, panującego ustroju politycznego oraz żywotnych interesów państwowych.

Bezpieczeństwo (Safety) definiowane przez Organizację Międzynarodowego Lotnictwa Cywilnego (ICAO) to stan, w którym ryzyka powiązane bezpośrednio lub pośrednio z działaniami lotniczymi, jakie występują podczas

eksploatacji statków powietrznych, zostały obniżone do akceptowalnego poziomu i znajdują się pod kontrolą¹. Zaś w literaturze przedmiotu, **bezpieczeństwo powietrzne** definiowane jest najczęściej jako ochrona przed atakami na bezpieczeństwo ruchu lotniczego, w szczególności przed uprowadzeniem, sabotażem i atakami terrorystycznymi².

Bezpieczeństwo powietrzne państwa, jako przedmiot realny, funkcjonuje w powietrznych sytuacjach kryzysowych, których źródłem są zagrożenia militarne i niemilitarne: środki napadu powietrznego, terroryzm lotniczy, człowiek i jego błędy, zjawiska pogody, struktura przestrzeni powietrznej, zaś pochodzi od organów kierowania bezpieczeństwem narodowym (państwa), rządzenia, administrowania, nadzoru dowodzenia, zarządzania kryzysowego w państwie. Złożoność zatem powietrznej części rzeczywistości użytkowanej przez człowieka wymaga wyodrębnienia bezpieczeństwa powietrznego państwa, jako części bezpieczeństwa państwa odpowiedzialnej za jego obronę i ochronę przed zagrożeniami powietrznymi³. Zatem bezpieczeństwo powietrzne rozumieć można m.in. jako bezpieczne zarządzanie przestrzenią powietrzną, bezpieczne jej wykorzystywanie, bezpieczeństwo w ruchu lotniczym, bezpieczeństwo w portach lotniczych lotniskach i wokół nich.

Zagrożenia wpływające na bezpieczeństwo, bezpieczeństwo powietrzne są kluczową kategorią dla nauk o bezpieczeństwie, gdyż bez zagrożeń, fenomen bezpieczeństwa nie zyskałby możliwości zaistnienia w egzystencji i w świadomości człowieka. Inaczej mówiąc, bezpieczeństwo z praktycznego punktu widzenia, może być rozpatrywane jako zjawisko wtórne w stosunku do zjawiska zagrożenia. Właśnie z tego powodu podmiot działania buduje własną samoobronność, na poziomach indywidualnym oraz kolektywnym, jako gotowość człowieka do adekwatnej i skutecznej reakcji na wypadek wystąpienia zagrożenia⁴.

W Dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie zwalczania terroryzmu z dnia 15 marca 2017 r. zdefiniowano czyny terrorystyczne jako „czyny umyślne, określone zgodnie z prawem krajowym jako przestępstwa,

¹ Obwieszczenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2020, nr 1, poz. 2), s. 15.

² K. Bartosiewicz (2015). *Zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego – wybrane problemy*. W *Państwo. Prawo. Bezpieczeństwo* A. Babiński, M. Jurgilewicz, N. Malec (red.), , Tom II, WSPol, Szczytno, s. 8.

³ K. Bartosiewicz (2015). *Zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego – wybrane problemy*. W *Państwo. Prawo. Bezpieczeństwo*. A. Babiński, M. Jurgilewicz, N. Malec (red.), , Tom II, WSPol, Szczytno, s. 9.

⁴ J. Piwowarski (2017). *Nauki o Bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*. Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego Apeiron w Krakowie, Kraków, s. 29.

które ze względu na swój charakter lub kontekst mogą wyrządzić poważne szkody państwu lub organizacji międzynarodowej” Wymienia się czyny m.in. takie jak: ataki na życie ludzkie; ataki na integralność fizyczną osoby; porwania lub branie zakładników; spowodowanie rozległych zniszczeń obiektów rządowych lub obiektów użyteczności publicznej, systemu transportowego, infrastruktury, w tym: systemu informacyjnego; zajęcie statku powietrznego; posiadanie, przewożenie, dostarczanie lub używanie materiałów wybuchowych lub broni⁵.

Mając powyższe na uwadze celowe jest podjęcie szczegółowej analizy lotniczej współpracy cywilno-wojskowej zachodzącej pomiędzy jednostkami organizacyjnymi w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego jako determinantu zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego.

Formalno-prawne aspekty lotniczej współpracy cywilno-wojskowej w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego

W ujęciu uniwersalnym Lotnictwo oznacza zespół zagadnień i środków związanych z użytkowaniem statków powietrznych, dziedzina komunikacji i rodzaj sił zbrojnych, operujących w przestrzeni powietrznej. Lotnictwo można rozgraniczyć na cywilne (komunikacje, sportowe, gospodarczo-usługowe) i wojskowe (frontowe, taktyczne, wojsk lądowych i operacyjne, strategiczne, obrony powietrznej, morskie, transportowe i pomocnicze)⁶.

Należy zauważyć, że lotnictwo cywilne jest gałęzią gospodarki, a jego działanie polega na świadczeniu usług i generowaniu przychodów, szkoleniem oraz rekreacją. Natomiast lotnictwo wojskowe determinowane jest obroną interesów narodowych w szczególności ochrony ludności, mienia, terytorium oraz panującego ustroju politycznego. W konsekwencji, zupełnie inna jest struktura organizacyjna lotnictwa cywilnego i wojskowego oraz ich jednostek organizacyjnych, odpowiedzialnych za bezpieczeństwo i zwalczanie zagrożeń, w tym zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Zgodnie z Ustawą z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze lotnictwo cywilne obejmuje wszystkie rodzaje lotnictwa, z wyjątkiem lotnictwa państwowego⁷.

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz.U. EU L 88 2017), art. 3.

⁶ Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/lotnictwo;3933875.html> [dostęp: 12.08.2025].

⁷ Lotnictwo Państwowe pojęcie obejmuje lotnictwo wojskowe oraz lotnictwo służb porządku publicznego, w tym Policji i Straży Granicznej. Źródło: Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, https://www.ulc.gov.pl/_download/

Ustawa nie obejmuje statków powietrznych, załóg tych statków oraz lotnisk państwowych wykorzystywanych wyłącznie do startów i lądowań państwowych statków powietrznych. Podkreślić należy, że przepisów ustawy nie stosuje się do lotnictwa państwowego, z wyjątkiem nielicznych przypadków⁸.

Lotnictwo funkcjonuje w oparciu o działalność w zakresie linii lotniczych, portów lotniczych i agencji żeglugi powietrznej, jak również oddzielną część dotyczącą działalności wojskowej⁹.

Lotnicza współpraca cywilno-wojskowa w aspekcie zwalczania zagrożeń terroryzmu powietrznego zachodzi pomiędzy jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego, a właściwymi jednostkami organizacyjnymi lotnictwa wojskowego. Realizowana jest w szczególności za pośrednictwem Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, który jest centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego, Polską Agencją Żeglugi Powietrznej odpowiedzialną za zapewnianie służby żeglugi powietrznej oraz Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną cywilno-wojskowego organu doradczego odpowiedzialnego za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej.

W świetle polskiego porządku prawnego Minister Infrastruktury jest naczelnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego i sprawuje nadzór nad polskim lotnictwem cywilnym oraz nad działalnością obcego lotnictwa cywilnego w Polsce, w zakresie ustalonym w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze i innych ustawach oraz umowach międzynarodowych. Swoje kompetencje wykonuje przy pomocy Ministerstwa Infrastruktury¹⁰. W strukturach ministerstwa utworzony jest Departament Lotnictwa, który prowadzi sprawy nadzoru Ministra m.in. nad Prezesem Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz Polską Agencją Żeglugi Powietrznej¹¹.

Prezes Urzędu Lotnictwa Cywilnego, na podstawie przepisów ustawy jest Centralnym organem administracji rządowej właściwym w sprawach lotnictwa cywilnego. Swoje zadania wykonuje za pośrednictwem Urzędu Lotnictwa Cywilnego. W ramach kompetencji Prezesa Urzędu należą wszystkie sprawy związane z lotnictwem cywilnym, niezastrzeżone w Ustawie z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze, innych ustawach oraz umowach

bezpieczenstow_lotow/program-bezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf [dostęp: 07.07.2025], s. 17.

⁸ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 1.

⁹ A. Glen (2014). *Terroryzm lotniczy Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*. AON, Warszawa, s. 11.

¹⁰ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 16. 1,2

¹¹ Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2025 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu zarządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz.Urz.MI.2025.4), § 29.

międzynarodowych na rzecz ministra właściwego do spraw transportu lub innych organów administracji publicznej.

Do zakresu zadań i kompetencji Prezesa Urzędu należy wykonywanie funkcji organu administracji lotniczej i nadzoru lotniczego, określonych w ustawie oraz funkcji władzy lotniczej w rozumieniu umów i przepisów międzynarodowych, w tym związanych z regulacją rynku usług lotniczych, a w szczególności współpracy z organami, którym podlega lotnictwo państwowe i właściwymi podmiotami, w zakresie zarządzania ruchem lotniczym oraz zabezpieczania i obsługi ruchu lotniczego, a także zapewniania służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego¹².

Polska Agencja Żeglugi Powietrznej zapewnia bezpieczną, ciągłą, płynną i efektywną żeglugę powietrzną w polskiej przestrzeni powietrznej. Jest instytucją zapewniającą służby żeglugi powietrznej. Odpowiada za zarządzanie przestrzenią powietrzną oraz zarządzanie przepływem ruchu lotniczego. Współdziała z odpowiednimi służbami i organami wojskowymi.

Agencja zapewnia w przestrzeni powietrznej, służbę ruchu lotniczego, służbę łączności, służbę nawigacji, służbę dozoru oraz służbę informacji lotniczej. Realizuje również inne zadania dla instytucji zapewniających służby żeglugi powietrznej w szczególności dostarcza użytkownikom przestrzeni powietrznej informacje meteorologiczne, kontroluje z powietrza systemy łączności lotniczej oraz nawigacji i dozoru przestrzeni powietrznej¹³.

Władze służb ruchu lotniczego ustanawiają i utrzymują ścisłą współpracę z władzami wojskowymi odpowiedzialnymi za działalność, która może mieć wpływ na loty cywilnych statków powietrznych. Zapewniane są warunki pozwalające na właściwą wymianę informacji dotyczących bezpiecznego i sprawnego przebiegu lotów cywilnych statków powietrznych między organami służb ruchu lotniczego, a odpowiednimi organami wojskowymi. Na podstawie lokalnych procedur, organy służb ruchu lotniczego przekazują właściwym organom wojskowym odpowiedni plan lotu i inne dane dotyczące lotów cywilnych statków powietrznych – na żądanie lub w sposób ciągły. Celem wyeliminowania lub ograniczenia konieczności przechwytywania¹⁴.

¹² Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 20, 21.

¹³ Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. 2024, poz. 1272, 179), art. 3, 4.

¹⁴ Przechwycenie polega na identyfikacji obcego wojskowego statku powietrznego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego oraz naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu albo wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku. Źródło: Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2025, poz. 184), art. 18b.

W ten sposób zapewniony jest dostęp właściwych służb ruchu lotniczego do wszystkich stosowanych danych, niezbędnych do identyfikacji lotu¹⁵.

Należy zwrócić uwagę, że współpraca służby żeglugi powietrznej i organów współpracujących z lotnictwem wojskowym ma na celu zwłaszcza: zapewnianie lotnictwu wojskowego wykorzystania przestrzeni powietrznej dla zachowania suwerenności i bezpieczeństwa państwa; udostępnianie informacji o ruchu lotniczym statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej; zapewnianie służb ruchu lotniczego dla lotnictwa wojskowego; prowadzenie akcji poszukiwawczo-ratowniczych; zapewnienie służby informacji lotniczej¹⁶.

Komitet Zarządzania Przestrzenią Powietrzną jest cywilno-wojskowym organem doradczym Ministra Infrastruktury i Ministra Obrony Narodowej oraz ministra właściwego do spraw wewnętrznych. Komitet jest odpowiedzialny za kształtowanie zasad zarządzania i wykorzystania przestrzeni powietrznej przez wszystkich jej użytkowników. Wyraża on opinie i przedstawia propozycje Ministrowi Infrastruktury, Ministrowi Obrony Narodowej, ministrowi właściwemu do spraw wewnętrznych i Prezesowi Urzędu Lotnictwa Cywilnego oraz za ich pośrednictwem lub bezpośrednio innym organom administracji rządowej¹⁷.

Natomiast współpraca cywilno-wojskowa pomiędzy jednostkami organizacyjnymi lotnictwa wojskowego, a jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego realizowana jest m.in. poprzez Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych, Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego, Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania oraz Wojskowe Lotniskowe Organy Służby Ruchu Lotniczego¹⁸.

¹⁵ Obwieszczenie nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2016, nr 12, poz. 209), s. 34.

¹⁶ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523), § 7.

¹⁷ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz.U. 2008, nr 173, poz. 1074), § 1, 2.

¹⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523), § 4, 5.

Lotnictwo wojskowe¹⁹ zgodnie z porządkiem prawnym wchodzi w skład lotnictwa państwowego. Zgodnie z przeznaczeniem, działania lotnictwa państwowego są skoncentrowane na kontroli i obronie przestrzeni powietrznej państwa, zapewnieniu jego bezpieczeństwa oraz ładu i porządku publicznego. W czasie pokoju lotnictwo wojskowe wykonuje szereg zadań, w tym operacje lotnicze mające na celu obronę państwa przed zagrożeniami zewnętrznymi, ochronę powietrzną granicy państwa oraz działania ratownictwa lotniczego²⁰. Warto zaznaczyć, że wojskowy statek powietrzny jest państwowym statkiem powietrznym używanym przez Siły Zbrojne RP²¹.

Za lotnictwo wojskowe odpowiada Minister Obrony Narodowej kierujący działem administracji rządowej obrona narodowa oraz jest organem, za którego pośrednictwem Prezydent RP sprawuje w czasie pokoju zwierzchnictwo nad Siłami Zbrojnymi RP. Minister Obrony Narodowej wykonuje swoje statutowe zadania przy pomocy Ministerstwa Obrony Narodowej²².

Szereg dowództw odpowiada za działania lotnictwa wojskowego, z których w aspekcie współpracy z jednostkami organizacyjnymi lotnictwa cywilnego w zwalczaniu terroryzmu powietrznego odpowiada Dowództwo Operacyjne Rodzajów Sił Zbrojnych oraz Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwo Komponentu Powietrznego. W wewnętrznych strukturach organizacyjnych powyższych dowództw znajdują się komórki organizacyjne odpowiedzialne za m.in. bezpieczeństwo lotów, realizację zadań bojowych oraz utrzymywanie lotnictwa w odpowiednim stanie gotowości do użycia²³.

Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych swoje zadania współpracy cywilno-wojskowej w zwalczaniu terroryzmu powietrznego wykonuje przy pomocy **Centrum Operacji Powietrznych – Dowództwa Komponentu**

¹⁹ Lotnictwo wojskowe definiowane jest jako „ogół statków powietrznych (samolotów, śmigłowców, środków bezzałogowych), przeznaczonych do wykonywania różnych funkcji wojskowych, takich jak: niszczenie celów powietrznych, naziemnych i morskich, rozpoznawanie powietrzne, transport powietrzny, zadania specjalne i pomocnicze. Źródło: J. Rajchel, E. Zabłocki (2009). *Siły powietrzne w sojuszniczym systemie obronnym*. Dęblin, s. 16.

²⁰ A. Cebula (2014). *Koncepcja utworzenia władzy lotnictwa państwowego. Miejsce WLP w procesie implementacji programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej*. W T. Markiewicz (red.). *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*. AON, Warszawa, s. 76–77.

²¹ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 2.

²² Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz.U. 2025 poz. 825, 1014), art. 28.

²³ B. Grenda (2014). *Wojskowa władza lotnicza w Polsce*. W T. Markiewicz (red.). *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*. AON, Warszawa, s. 67.

Powietrznego, które jest organem dowodzenia szczebla operacyjno-taktycznego. Posiada wydzielone siły i środki do prowadzenia dyżurów bojowych w polskiej przestrzeni powietrznej. Dysponuje kompetencjami do dowodzenia, stawiania zadań i kierowania aktywnymi środkami walki oraz planowania i organizowania działań bojowych dla podporządkowanych operacyjnie jednostek lotniczych, przeciwlotniczych i radiotechnicznych. Dowództwo zapewnia ciągłość dowodzenia siłami wydzielonymi przez Siły Powietrzne poprzez m.in.: dowodzenie lotnictwem i obroną powietrzną, nadzorowaniem systemu alarmowania i powiadamiania oraz sprawdzania systemu wykrywania i identyfikacji obiektów powietrznych²⁴.

Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP jest wojskowym organem zarządzania ruchem lotniczym. Ścisłe współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego i współdziała z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej. Głównym celem tego współdziałania jest zapewnienie bezpieczeństwa w ruchu lotniczym w polskiej przestrzeni powietrznej wszystkim jej użytkownikom. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP sprawuje nadzór nad funkcjonowaniem wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego ATC i BOZ²⁵.

Warto podkreślić rolę zespołu ekspertów powołanych przez Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP, który stworzył System Zarządzania Bezpieczeństwem stanowiący integralną część zarządzania ruchem lotniczym. Nadrzędnym celem funkcjonowania systemu jest identyfikacja oraz dokonanie oceny możliwych do przewidzenia zagrożeń, w celu umożliwienia podjęcia odpowiednich działań profilaktycznych. Jego część stanowi system zgłaszania zdarzeń lotniczych i incydentów w ruchu lotniczym, badanie zdarzeń lotniczych, wyjaśnianie incydentów w ruchu lotniczym, ocena i analiza ryzyka, przeglądy bezpieczeństwa oraz monitoring i promocję bezpieczeństwa. Tak skonstruowany system pozwala na szybką identyfikację zagrożeń bezpieczeństwa oraz niezwłoczne podejmowanie działań celem wdrożenia niezbędnych środków mitygujących ryzyko²⁶.

Jednostkami podporządkowanymi Szefostwu Służby Ruchu Lotniczego Sił Zbrojnych RP są **Ośrodki Dowodzenia i Naprowadzania**. W ich kompetencjach pozostaje wykonywanie zadań z zakresu kontroli i nadzoru przestrzeni powietrznej, zapewnienia nienaruszalności granic przestrzeni

²⁴ Wojsko Polskie, <https://www.wojsko-polskie.pl/dorsz/cop-dkp> [dostęp: 07.07.2025].

²⁵ Zarządzenie nr 23/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz.U.MON. 2020, nr 23, poz. 205), § 4.

²⁶ C. Wasser. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP, podsumowanie działalności przed 20-leciem utworzenia. <https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/sluzby-ruchu-lotniczego> [dostęp: 03.08.2025].

powietrznej NATO, ochrony ludności i sił zbrojnych przed atakiem z powietrza oraz udzielanie pomocy załogom statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie. Do ich zadań należy m.in.: zbieranie i opracowanie informacji o sytuacji powietrznej na podejściach oraz w sektorze odpowiedzialności, prowadzenie identyfikacji przynależności państwowej obiektów powietrznych, kontrola przestrzegania przepisów ruchu lotniczego i parametrów lotu przez cywilne i wojskowe statki powietrzne w przestrzeni powietrznej przydzielonego sektora odpowiedzialności oraz ostrzeganie o zagrożeniach z powietrza urzędów administracji państwowej i terenowej²⁷.

Wojskowe lotniskowe organy służby ruchu lotniczego wchodzi w skład pionu Służby Ruchu Lotniczego – komórki wewnętrznej jednostki wojskowej realizującej zadania wojskowego lotniskowego organu służb ruchu lotniczego, który odpowiada za zapewnienie bezpiecznego, sprawnego i uporządkowanego przepływu ruchu lotniczego na lotniskach Sił Zbrojnych RP oraz współdzielonych z lotnictwem cywilnym.

Pion Służby Ruchu Lotniczego zapewnia służby ruchu lotniczego (służbę kontroli ruchu lotniczego, służbę informacji powietrznej, służbę alarmową) zapewnianą poprzez organy kontroli ruchu lotniczego ATC²⁸, do których należy organ TWR²⁹ oraz organ APP³⁰. Poza tym Służbę informacji lotniczej realizuje Biuro odpraw załóg (BOZ).

Do zadaniowej współpracy organów TWR, APP należy zawiadamianie właściwych organów o statkach powietrznych potrzebujących pomocy w zakresie poszukiwania i ratownictwa oraz współdziałanie z tymi organami. Co więcej, współpraca z organami służb ruchu lotniczego, zarządzania przestrzenią powietrzną oraz systemu dowodzenia Obrony Powietrznej RP (OP RP).

Natomiast do zadań BOZ należy w szczególności przyjmowanie, weryfikacja planów lotu oraz dystrybucja depesz służb ruchu lotniczego, udostępnianie załogom statków powietrznych dostępnych informacji lotniczych, współpraca z właściwymi organami służby ruchu lotniczego oraz systemu dowodzenia OP RP³¹.

Należy zaznaczyć, iż współpraca powyższych jednostek organizacyjnych lotnictwa cywilnego i wojskowego zachodzi w obszarach lotniczej współpracy cywilno-wojskowej.

²⁷ 22. Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania, <https://22odn.wp.mil.pl/bip/l-dzialnosc/eonn-zadania> [dostęp: 11.08.2025].

²⁸ ATC (z ang. *Air Traffic Control* – kontrola ruchu lotniczego).

²⁹ TWR (z ang. *Aerodrome Control Tower* – organ kontroli lotniska).

³⁰ APP (z ang. *Approach Control Service* – organ kontroli zbliżania).

³¹ Zarządzenie nr 23/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz.U.MON. 2020, nr 23, poz. 205), § 8, 9, 14, 15, 17.

Zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w wybranych obszarach lotniczej współpracy cywilno-wojskowej

Wyniki analizy wskazują, że lotnicza współpraca cywilno-wojskowa zachodzi w zdefiniowanych obszarach współdziałania. Do kluczowych z nich należą: obszar wymiany informacji, obszar funkcjonowania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, obszar przestrzeni powietrznej Polski oraz obszar ratownictwa.

Przedmiotowa współpraca zachodzi przede wszystkim w **obszarze wymiany informacji**, cywilno-wojskowa współpraca zachodzi między Dyżurnym Dowódcą Obrony Powietrznej, który współdziała z Polską Agencją Żeglugi Powietrznej poprzez prowadzenie ciągłej bieżącej wymiany informacji w zakresie: zapewnienia bezpieczeństwa lotów statków powietrznych w przestrzeni powietrznej RP; wymiany informacji o sytuacji powietrznej oraz planowanych i wykonywanych lotach obcych wojskowych statków powietrznych w przestrzeni powietrznej RP; przestrzegania ustalonych procedur koordynacji i identyfikacji oraz przekazywania odpowiedzialności nad lotem statków przechwytyjących w przestrzeni powietrznej RP; wykorzystania przestrzeni powietrznej RP przez dyżurne siły i środki systemu obrony powietrznej, w celu priorytetowego udostępnienia przestrzeni powietrznej RP zapewnienia bezpieczeństwa statkom przechwytyjącym realizującym zadania wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej RP oraz zastosowania naziemnych środków systemu obrony powietrznej wobec statków powietrznych nieprzestrzegających przepisów wykonywania lotów obowiązujących w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej³².

Z kolei w **obszarze funkcjonowania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną**, Komitet jako cywilno-wojskowy organ współpracuje z Urzędem Lotnictwa Cywilnego oraz właściwymi ministerstwami. Komitet w szczególności opiniuje wskazane przez ministra właściwego do spraw transportu projekty aktów prawnych dotyczących lotnictwa cywilnego i państwowego z zakresu żeglugi powietrznej. Procedury użytkowania polskiej przestrzeni powietrznej. Zasady międzynarodowej harmonizacji działań w zakresie zarządzania przestrzenią powietrzną. Ponadto dokonuje oceny stosowanych mechanizmów konsultacji pomiędzy osobami lub organizacjami oraz wszystkimi stosownymi partnerami i organizacjami w celu zapewnienia należytego spełnienia wymagań użytkowników przestrzeni powietrznej³³.

³² Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2025, poz. 184), art. 18bi.

³³ Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania

W obszarze **przestrzeni powietrznej Polski** za służby żeglugi powietrznej odpowiada Państwowa Agencja Żeglugi Powierzanej współpracując z właściwymi wojskowymi organami zarządzania ruchem lotniczym m.in. reagowania w sytuacjach kryzysowych. Zatem współpraca prowadzona jest przede wszystkim w zakresie: zarządzania przestrzenią powietrzną na poziomie strategicznym, taktycznym i przedtaktycznym; zapewniania służb ruchu lotniczego; koordynacji służb poszukiwania i ratownictwa; zapewniania służb informacji lotniczej oraz wymiany informacji niezbędnych dla efektywnej rutynowej współpracy i współdziałania w sytuacjach szczególnych, w tym udzielania pomocy załogom statków powietrznych podczas lotu³⁴.

Warto podkreślić, iż współdziałanie wynika z faktu wykorzystywania cywilnej przestrzeni powietrznej przez samoloty wojskowe. Cywilno-wojskowe zarządzanie przestrzeni powietrzną, które m.in. wchodzi w skład zarządzania ruchem lotniczym, realizowane jest na poziomie przedtaktycznym ASM-2, na którym to przygotowywany jest plan użytkowania przestrzeni powietrznej. Z kolei, na poziomie taktycznym ASM-3 następuje aktywacja/dezaktywacja i monitorowanie rzeczywistego wykorzystania struktur przestrzeni powietrznej. W obu tych strukturach, ramię w ramię pracuje personel cywilny i wojskowy³⁵.

Natomiast w **obszarze ratownictwa** współpraca polega na organizacji i działaniach służby poszukiwania i ratownictwa lotniczego³⁶ ASAR podczas zagrożeń ataku terrorystycznego. Służba ASAR prowadzi działania polegające na poszukiwaniu i ratowaniu statków powietrznych znajdujących się w niebezpieczeństwie, udzielania pomocy załogom i pasażerom oraz innym osobom poszkodowanym w wyniku zdarzeń lotniczych, w tym ataków terroryzmu powietrznego.

W skład służby ASAR wchodzi cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, lotnicze zespoły poszukiwawczo-ratownicze oraz punkty alarmowe.

Do zadań cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego, należy w szczególności: przyjmowanie informacji o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych i osób objętych zakresem działania służby ASAR; analizowanie informacji o zagrożeniu

(Dz.U. 2008, nr 173, poz. 1074), § 2. 2.

³⁴ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523), § 3.

³⁵ A. Cebula (2014). *Koncepcja utworzenia władzy lotnictwa państwowego. Miejsce WLP w procesie implementacji programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej*. W T. Markiewicz (red.). *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*, AON, Warszawa, s. 82.

³⁶ (ang. Aeronautical Search and Rescue, ASAR)

bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty; prowadzenie działań sprawdzających i wyjaśniających informacje o zagrożeniu bezpieczeństwa statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej; kierowanie działaniami jednostek służby ASAR i koordynowanie tych działań, a w szczególności kierowanie działaniami lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych; bieżąca analiza i ocena sytuacji oraz korygowanie podjętych działań poszukiwawczo-ratowniczych, a w tym podejmowanie decyzji o ich zawieszaniu i zakończeniu; informowanie organów obrony powietrznej i instytucji zapewniającej służbę ruchu lotniczego o lotach cywilnych i wojskowych statków powietrznych wykonujących działania poszukiwawczo-ratownicze³⁷.

Natomiast rolę punktów alarmowych, pełnią organy instytucji zapewniających służbę ruchu lotniczego w ramach wykonywania służby alarmowej, przyjmując informacje o zagrożeniu statków powietrznych wykonujących loty w polskiej przestrzeni powietrznej i przekazując je do cywilno-wojskowego ośrodka koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego. Działania lotniczych zespołów poszukiwawczo-ratowniczych koordynuje cywilno-wojskowy ośrodek koordynacji poszukiwania i ratownictwa lotniczego usytuowany w Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej³⁸.

Zakończenie

Błyskawiczny rozwój nowych technologii w rozwoju rozbudowanych algorytmów, upowszechnienie i autonomizacja bezzałogowych statków powietrznych wpływa na możliwość wykorzystania ich do przeprowadzenia ataku na lotnictwo. Wpływając bezpośrednio na bezpieczeństwo powietrzne i konsekwentnie na bezpieczeństwo państwa, dlatego tak istotna jest lotnicza współpraca cywilno-wojskowa jednostek organizacyjnych, które na mocy ustaw i rozporządzeń posiadają stosowne kompetencje do współdziałania w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego.

Mając na uwadze przeprowadzone analizy współpracy cywilno-wojskowej w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego, dodatkowo wyodrębnione i zdefiniowane obszary współpracy jednostek organizacyjnych lotnictwa cywilnego i wojskowego, nasuwa się konieczność wprowadzania działań doskonalących w pogłębianiu współpracy pomiędzy tymi jednostkami organizacyjnymi umożliwiające zwalczanie współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego m.in. ataków cybernetycznych na lotnicze systemy teleinformacyjne z wykorzystaniem algorytmów sztucznej inteligencji,

³⁷ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 140a, 140b.

³⁸ Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110), art. 140c.

wykorzystania bezzałogowych statków powietrznych do ataków terrorystycznych na inne statki powietrzne. Należy podkreślić, iż pogłębianie przedmiotowej współpracy w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego powinno być realizowane zgodnie z fazami działania wobec kryzysu spowodowanego zagrożeniem terrorystycznym. Zgodni z Krajowym planem zarządzania kryzysowego³⁹, który wyróżnia cztery fazy działania wobec kryzysu spowodowanego zagrożeniem terrorystycznym: zapobieganie, przygotowanie, reagowanie i odbudowa.

Bibliografia

Opracowania

- Bartosiewicz K. (2015). *Zagrożenia bezpieczeństwa powietrznego – wybrane problemy* W Państwo. Prawo. Bezpieczeństwo. A. Babiński, M. Jurgilewicz, N. Malec (red.), Tom II, WSPol, Szczytno.
- Cebula A. (2014). *Koncepcja utworzenia władzy lotnictwa państwowego. Miejsce WLP w procesie implementacji programu jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej*. W T.
- Glen A. *Terroryzm lotniczy Istota zjawiska, organizacja przeciwdziałania*. AON, Warszawa.
- Grenda B. (2014). *Wojskowa władza lotnicza w Polsce*. W T. Markiewicz (red.). *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*. AON, Warszawa.
- Markiewicz (red.) (2014). *Lotnictwo cywilne i wojskowe w jednolitej europejskiej przestrzeni powietrznej – problemy i wyzwania*. AON, Warszawa.
- Piwowski J. (2017). *Nauki o Bezpieczeństwie. Zagadnienia elementarne*. Wyższa Szkoła Bezpieczeństwa Publicznego i Indywidualnego Apeiron w Krakowie, Kraków.
- Rajchel J., Zabłocki E. (2009). *Siły powietrzne w sojusznym systemie obronnym*. Dęblin.
- Wasser C. Szefostwo Służby Ruchu Lotniczego SZ RP, podsumowanie działalności przed 20-leciem utworzenia, <https://dlapilota.pl/wiadomosci/polska/sluzby-ruchu-lotniczego> [dostęp: 03.08.2025].

Akty prawne

- Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2017/541 z dnia 15 marca 2017 r. w sprawie zwalczania terroryzmu i zastępująca decyzję ramową Rady 2002/475/WSiSW oraz zmieniająca decyzję Rady 2005/671/WSiSW (Dz.U. EU L 88 2017).
- Obwieszczenie Ministra Infrastruktury z dnia 21 stycznia 2025 r. w sprawie ogłoszenia jednolitego tekstu zarządzenia Ministra Infrastruktury w sprawie ustalenia regulaminu organizacyjnego Ministerstwa Infrastruktury (Dz.Urz.MI.2025.4).

³⁹ Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego, <https://www.gov.pl/web/rcb/krajowy-plan-zarzadzania-kryzysowego> [dostęp: 13.08.2025].

- Obwieszczenie nr 1 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 10 stycznia 2020 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 19 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2020, nr 1, poz. 2).
- Obwieszczenie nr 12 Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego z dnia 28 listopada 2016 r. w sprawie ogłoszenia tekstu Załącznika 11 do Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, sporządzonej w Chicago dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U.ULC. 2016, nr 12, poz. 209).
- Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 12 września 2008 r. w sprawie Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną oraz ustalenia zakresu jego działania (Dz.U. 2008, nr 173, poz. 1074).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523).
- Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 31 października 2007 r. w sprawie wykonywania funkcji wynikających ze zwierzchnictwa w polskiej przestrzeni powietrznej oraz umacniania obronności na czas pokoju (Dz.U. 2007, nr 210, poz. 1523).
- Ustawa z dnia 11 marca 2022 r. o obronie Ojczyzny (Dz.U. 2025 poz. 825, 1014).
- Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. 2025, poz. 184).
- Ustawa z dnia 3 lipca 2002 r. Prawo lotnicze (Dz.U. 2023, poz. 2110).
- Ustawa z dnia 8 grudnia 2006 r. o Polskiej Agencji Żeglugi Powietrznej (Dz.U. 2024, poz. 1272, 179).
- Zarządzenie nr 23/MON Ministra Obrony Narodowej z dnia 28 grudnia 2020 r. w sprawie organizacji i szczegółowych zasad funkcjonowania wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego (Dz.U.MON. 2020, nr 23, poz. 205).

Źródła internetowe

22. Ośrodek Dowodzenia i Naprowadzania, <https://22odn.wp.mil.pl/bip/1-dzialalnosc/eonn-zadania/> [dostęp: 11.08.2025].
- Krajowy Program Bezpieczeństwa w lotnictwie cywilnym, https://www.ulc.gov.pl/_download/bezpieczenstow_lotow/programbezpieczenstwa/KPBwLC_-_wydruk.pdf [dostęp: 07.07.2025].
- Krajowy Plan Zarządzania Kryzysowego, <https://www.gov.pl/web/rcb/krajowy-plan-zarzadzania-kryzysowego> [dostęp: 13.08.2025].
- Wojsko Polskie, <https://www.wojsko-polskie.pl/dorsz/cop-dkp> [dostęp: 07.07.2025].
- Encyklopedia PWN, <https://encyklopedia.pwn.pl> [dostęp: 12.08.2025].

Streszczenie

Celem artykułu jest przybliżenie kwestii formalno-prawnych aspektów lotniczej współpracy cywilno-wojskowej w zwalczaniu współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego na rzecz zapewnienia bezpieczeństwa powietrznego. Lotnicza współpraca cywilno-wojskowa wymaga jasnych i precyzyjnych przepisów prawnych umożliwiających współdziałanie jednostek organizacyjnych lotnictwa cywilnego i wojskowego w zwalczaniu zagrożeń terroryzmu powietrznego. W artykule przedstawiono i poddano analizie formalno-prawne aspekty zachodzącej współpracy cywilnych i wojskowych jednostek organizacyjnych na rzecz zwalczania współczesnych zagrożeń terroryzmu powietrznego w zdefiniowanych obszarach współdziałania. Do kluczowych z nich należą: obszar wymiany informacji, obszar funkcjonowania Komitetu Zarządzania Przestrzenią Powietrzną, obszar przestrzeni powietrznej Polski oraz obszar ratownictwa.

Formal and Legal Aspects of Civil-Military Aviation Cooperation
in Countering Contemporary Air Terrorism Threats
as a Determinant of Air Security

Abstract

This article aims to present the formal and legal aspects of civil-military aviation cooperation in countering contemporary threats of aerial terrorism in order to ensure air security. Civil-military aviation cooperation requires clear and precise legal regulations that enable coordinated actions between civil and military aviation entities in addressing the threats posed by aerial terrorism. The article presents and analyzes the formal and legal aspects of the ongoing cooperation between civil and military organizational units in combating modern threats of aerial terrorism within defined areas of collaboration. The key areas of cooperation include: information exchange, the functioning of the Airspace Management Committee, the management of Polish airspace, and air rescue operations.

Słowa kluczowe: terroryzm powietrzny, lotnicza współpraca cywilno-wojskowa, formalno-prawne aspekty lotniczej współpracy cywilno-wojskowej, służba ASAR, przestrzeń powietrzna Polski

Key words: air terrorism, civil-military aviation cooperation, legal aspects of civil-military aviation cooperation, ASAR service, Polish airspace