

NEUTRALIZACJA CYWILNEGO STATKU POWIETRZNEGO W SYTUACJI ZAGROŻENIA BEZPIECZEŃSTWA PAŃSTWA W PRAWIE POLSKIM

1. Wprowadzenie

Przedmiotem niniejszego artykułu będzie analiza możliwości neutralizacji cywilnego statku powietrznego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa państwa. Artykuł będzie składał się z trzech części. W części pierwszej przedstawione zostaną zagrożenia powodowane aktami bezprawnej ingerencji na statkach powietrznych, które kreują bezpośrednio niebezpieczeństwo dla żeglugi powietrznej, a także mogą stanowić pośrednie zagrożenie dla państwa i obywateli. Po drugie – przytoczony i omówiony zostanie istotny wyrok Trybunału Konstytucyjnego¹, który orzekł o niekonstytucyjności art. 122a ustawy prawo lotnicze², co skutkowało diametralną zmianą przepisów regulujących kwestie bezpieczeństwa państwa związanego z zamachami terrorystycznymi przy użyciu przejętych cywilnych statków powietrznych. Po trzecie – przedstawiona zostanie procedura przejścia i neutralizacji cywilnego statku powietrznego o kwalifikacji „RENEGADE”, w oparciu o aktualnie obowiązujące przepisy prawa. Konkluzją niniejszego artykułu będzie odpowiedź na pytanie czy Polsce, w aktualnej sytuacji międzynarodowej, potrzebna jest regulacja umożliwiająca prewencyjną neutralizację przejętych cywilnych statków powietrznych stwarzających zagrożenie dla państwa i jego obywateli.

2. Akty bezprawnej ingerencji (*acts of unlawful interference*) i zagrożenia z nich wynikające

Międzynarodowe³ i krajowe⁴ ustawodawstwa dotyczące prawa lotniczego definiują „akt bezprawnej ingerencji” (*act of unlawful interference*) w lotnictwie cywilnym, jako m.in. „porwanie statku powietrznego z załogą i pasażerami na pokładzie lub bez nich, również w celu użycia statku powietrznego, jako narzędzia ataku terrorystycznego z powietrza”. W potocznym rozumieniu akt bezprawnej ingerencji definiowany jest, jako „uprowadzenie”, „porwanie”, „przechwycenie” lub „przejęcie” cywilnego statku powietrznego.

Transport lotniczy jest najszybciej i najbardziej dynamicznie rozwijającą się gałęzią transportu. Każdego dnia nad Europą realizowane jest około 35 tysięcy lotów. W ciągu roku

* Autor jest studentem III roku prawa na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Warszawskiego.

¹ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r., sygn. akt K 44/07 (Dz.U. Nr 177, poz. 1095).

² Ustawa Prawo lotnicze z dnia 3 lipca 2002 r. (Dz.U. Nr 130, poz. 1112, ze zm.) – dalej u.p.l.

³ ICAO, *Annex 17 to the Convention on International Civil Aviation (Security)*, 9th Edition, March 2011.

⁴ Art. 2, pkt 20 u.p.l.

transport lotniczy w Polsce jest wykorzystywany przez około 24 miliony pasażerów⁵. Biorąc pod uwagę liczbę transportowanych pasażerów i częstotliwość wypadków lotniczych, w których pasażerowie ponoszą śmierć, transport lotniczy stanowi bezsprzecznie najbezpieczniejszą formę transportu masowego⁶.

Niestety, mimo wielu aspektów pozytywnych, lotnictwo cywilne jest newralgiczną gałęzią transportu i ze względu na swoje właściwości (rozmiar statków, szybkość poruszania się, ilość przewożonego paliwa, ilość pasażerów na pokładzie) oraz znaczenie dla współczesnej gospodarki, jest wysoce narażony na stanie się obiektem zamachu terrorystycznego⁷. Akty bezprawnej ingerencji wymierzone w lotnictwo dzielą się na dwa rodzaje. Pierwszym z nich jest akt mający na celu zniszczenie statku powietrznego na skutek np. podłożenia ładunku wybuchowego i uśmiercenie wszystkich znajdujących się na pokładzie pasażerów⁸. Drugim rodzajem zagrożenia terrorystycznego jest dokonanie aktu polegającego na przejęciu kontroli nad statkiem powietrznym i użycie go przez terrorystów, jako narzędzia ataku na cele naziemne. Ten rodzaj zamachu jest o wiele groźniejszy, ponieważ przejęty przez terrorystów statek powietrzny, służący jako narzędzie ataku na strategiczne cele naziemne, wiąże się bezpośrednio z zagrożeniem życia i zdrowia wielu ludzi w polu rażenia ataku oraz ze stratami w mieniu w wielkich rozmiarach⁹.

Najtragiczniejszym w skutkach atakiem terrorystycznym z użyciem przejętych statków powietrznych były wydarzenia z 11 września 2001 r., kiedy to terroryści powiązani z ugrupowaniem terrorystycznym *Al-Ka'ida* dokonali serii czterech zamachów terrorystycznych na terenie Stanów Zjednoczonych. Narzędziem ataku były symultanicznie przejęte samoloty pasażerskie, przy użyciu których dokonano ataku na dwie bliźniacze wieże Światowego Centrum Handlu oraz budynek Pentagonu. W zamachach zginęło łącznie 2996 osób, a bezpośrednio straty w mieniu oszacowano na ok. 100 mld dolarów¹⁰. Zamachy z 11 września były pierwszym atakiem na tak dużą skalę przy użyciu uprowadzonych statków powietrznych, zakres zniszczeń i strat w ludziach spowodował redefinicję zagrożenia terrorystycznego na całym świecie.

Lotnictwo, oprócz przedstawionego powyżej zagrożenia wynikającego z „typowego” ataku terrorystycznego, spotyka się z nowym, wcześniej niewystępującym zagrożeniem. Ryzyko wystąpienia przedstawionego poniżej zagrożenia jest stosunkowo niewielkie, lecz nawet przypadki incydentalne mogą stanowić potencjalne poważne zagrożenie dla bezpieczeństwa żeglugi powietrznej, a także państwa i obywateli.

⁵ http://www.ulc.gov.pl/_download/statystyki/2014/wg_portow_lotniczych_faktyczne.pdf, dostęp: 04.04.2015.

⁶ E. Klich, *Bezpieczeństwo lotów*, Radom 2011, s. 23 i n.

⁷ Więcej informacji o genezie i ewolucji zjawiska terroryzmu lotniczego zob. J. Laskowski, *Terroryzm lotniczy – charakterystyka zjawiska*, [w:] „Studia Humanistyczno-Społeczne”, t. 7, Lublin 2013, s. 145 i n.

⁸ Co miało miejsce m.in. w zamachu terrorystycznym z dnia 21 grudnia 1988 r. w samolocie pasażerskim linii Pan Am lot nr 103 (270 ofiar śmiertelnych).

⁹ J. Laskowski, *op. cit.*, s. 146–152.

¹⁰ Institute for the Analysis of Global Security, *How much did the September 11 terrorist attack cost America?*, <http://www.iags.org/costof911.html>, dostęp: 03.04.2015.

Zagrożenie, o którym mowa, wystąpiło w wypadku lotniczym Airbusa A320 linii Germanwings z 24 marca 2015 r. Najbardziej prawdopodobną (śledztwo w toku) przyczyną katastrofy było przejście sterów samolotu, pod nieobecność kapitana w kokpicie, przez pierwszego oficera i umyślne, celowe rozbicie statku o francuskie Alpy, co skutkowało śmiercią wszystkich osób znajdujących się na pokładzie. Zdarzenie to sygnalizuje, że niebezpieczeństwem dla statku powietrznego są nie tylko – jak do tej pory przypuszczano – terroryści dokonujący aktu bezprawnej ingerencji z zewnątrz, lecz również stać się nim mogą osoby bezpośrednio sterujące statkiem. W przypadkach skrajnych, choć prawdopodobnych, tak przejęty statek powietrzny może posłużyć jako narzędzie samobójczego ataku terrorystycznego na cele naziemne, czym może zagrozić bezpieczeństwu państwa i skutkować – na wzór wydarzeń z 11 września – dużymi stratami w ludziach i mieniu. Wyżej wskazany przykład „masowego samobójstwa” nie jest pierwszym w historii. W przeszłości również zdarzały się wypadki lotnicze wywołane umyślnym działaniem pilota, jako przykład można wskazać katastrofę lotu nr 350 linii Japan Airlines z 9 lutego 1989 r. lub lot nr 185 linii SilkAir z 19 grudnia 1997 r., *et alia*¹¹. Powtarzalność tego typu zdarzeń wskazuje na to, że mogą one stanowić potencjalne zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa i osób znajdujących się w polu rażenia ataku.

3. Tło historyczne zaostżenia regulacji prawnych

W międzynarodowym prawie lotniczym stanowczo ugruntowaną zasadą zwyczajową była zasada zabraniająca użycia broni wobec cywilnych statków powietrznych. Pomimo tego zakazu, w historii ostatnich kilkudziesięciu lat zdarzały się sytuacje zestrzeleń statków przez siły obrony powietrznej wielu krajów, które były najczęściej spowodowane błędami ludzkimi, nawigacyjnymi lub technicznymi, co w połączeniu z błędnym przeświadczeniem o dokonanej akcie bezprawnej ingerencji i skuteczną – często niewspółmierną do zagrożenia – reakcją sił obrony powietrznej, skutkiem tych działań była śmierć wielu niewinnych pasażerów. Najbardziej znanymi i jednocześnie najtragiczniejszymi zestrzeleńiami samolotów pasażerskich przez obronę powietrzną były m.in.: zestrzelenie w dniu 1 września 1983 r. Boeinga 747 linii Korean Air z 269 osobami na pokładzie przez radzieckie myśliwce; zestrzelenie w dniu 3 lipca 1988 r. pasażerskiego Airbusa A300 linii Iran Air z 290 osobami na pokładzie przez amerykański krążownik nad Zatoką Perską; lub najbardziej aktualny przypadek zestrzelenia cywilnego statku powietrznego – zestrzelenie w dniu 17 lipca 2014 r. Boeinga 777 linii Malaysian Airlines z 298 osobami na pokładzie, do którego doszło nad terenem obwodu donieckiego kontrolowanego przez prorosyjskich separatystów.

Jak wskazują wyżej wymienione przykłady, ryzyko zakwalifikowania cywilnego statku powietrznego jako zagrożenia i tym samym nieproporcjonalna reakcja sił obrony powietrznej zwiększona jest w krajach, które pozostają w stanie wojny (przykład lotu Iran Air) lub nad terytoriami objętymi innymi formami działań zbrojnych (przykład lotu Malaysian Airlines).

¹¹ Katastrofa lotu nr 1771 linii Pacific Southwest Airlines w dniu 7 grudnia 1987 r. (43 osoby śmiertelne); katastrofa lotu nr 990 linii EgyptAir w dniu 31 października 1999 r. (217 osób); katastrofa lotu nr 470 linii LAM Mozambique Airlines w dniu 29 listopada 2013 r. (33 osoby).

Na arenie międzynarodowej głośnym echem odbiło się przede wszystkim zestrzelenie z 1983 r., które zostało stanowczo potępione w rezolucji *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Rezolucja ta stała się podstawą do przyjęcia 10 maja 1984 r. przez Zgromadzenie ICAO jednomyślniej uchwały o uzupełnieniu konwencji chicagowskiej¹² o nowy artykuł – art. 3bis. Artykuł ten wprowadził ograniczenie możliwości zestrzelenia cywilnego statku powietrznego w locie¹³.

Dniem przełomowym w historii terroryzmu lotniczego były zamachy z dnia 11 września. Reakcją międzynarodową na te wydarzenia było całkowite redefiniowanie podejścia do zjawiska terroryzmu oraz zmiana kierunku, w którym rozwijało się ustawodawstwo dt. bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Skutkowało to natychmiastowym zaostrzeniem regulacji i wprowadzeniem w wielu krajach ustaw oraz przepisów antyterrorystycznych, ze szczególnym naciskiem na umożliwienie neutralizacji (zestrzelenia) przejętego cywilnego statku powietrznego, który miałby posłużyć jako narzędzie ataku. Po Stanach Zjednoczonych, regulację pozwalającą na użycie siły wobec statków powietrznych wprowadziła również Polska (2004 r.), Niemcy (2005 r.) i Rosja (2006 r.). Stany Zjednoczone jako państwo, które było bezpośrednim celem ataków i poniosło największe straty – przy aprobacie większości doktryny i dużym nacisku społecznym – przeformułowało swoją teorię prawa i sformułowało nową koncepcję, na podstawie której w stanie wojny z terroryzmem administracja publiczna ma prawo i obowiązek podejmowania wszelkich środków obronnych mających na celu neutralizację zagrożenia¹⁴. Amerykańska doktryna prawna wypowiedziała się również na temat ewentualnej kolizji pomiędzy wysokim stopniem zagrożenia bezpieczeństwa narodowego a konstytucyjnie zagwarantowanymi wolnościami, aprobując stanowisko prewencyjne¹⁵. Okres po 11 września w publicystyce został nazwany „erą terroryzmu masowych ofiar”, niefortunna poprawność tego stwierdzenia potwierdziły zamachy terrorystyczne w Madrycie 1 marca 2003 r. oraz Londynie 7 lipca 2005 r.

Reakcją Polski na wyżej wskazane wydarzenia było dokonanie zmian w polskim porządku prawnym poprzez uchwalenie ustawy o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej oraz niektórych innych ustaw z dnia 2 lipca 2004 r.¹⁶, która to wprowadziła między innymi do ustawy o ochronie granicy państwowej¹⁷ art. 18, 18a oraz 18b, a do u.p.l. wprowadziła art. 122a, będący podstawą prawną do neutralizacji (zniszczenia) cywilnego statku powietrznego stanowiącego zagrożenie dla bezpieczeństwa państwa. Ustawa, o której mowa powyżej, weszła w życie 19 sierpnia 2004 r. i w takim brzmieniu – z kosmetycznymi zmianami – obowiązywała do dnia 2 października 2008 r., w którym to dniu art. 122a u.p.l. utracił moc obowiązującą w związku z wyrokiem Trybunału Konstytucyjnego, orzekającym

¹² Konwencja o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisana w Chicago z dnia 7 grudnia 1944 r. (Dz.U. z 1959 r., Nr 35, poz. 212).

¹³ M. Żylicz, *Prawo lotnicze międzynarodowe, europejskie i krajowe*, Warszawa 2011, s. 44.

¹⁴ J. Yoo, *The Powers of War and Peace: The Constitution and Foreign Affairs after 9/11*, Chicago 2005, s. 155–181.

¹⁵ O. Gross, *Chaos and Rules: Should Responses to Violent Crimes Always be Constitutional?*, „Yale Law Journal” 2003, nr 112, s. 1011.

¹⁶ Dz.U. Nr 172, poz. 1805.

¹⁷ Ustawa z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. Nr 78, poz. 461 ze zm.) – dalej: u.g.p.

o jego niekonstytucyjności. Wprowadzenie w Polsce wskazanej regulacji wraz z przepisami umożliwiającymi zestrzelenie obcego cywilnego statku powietrznego, miało na celu dostosowanie przepisów do nowo ujawnionego zagrożenia terrorystycznego i stworzenie instytucji prawnej wraz z procedurą umożliwiającą skuteczną, prewencyjną neutralizację zagrożenia przez organy państwa.

4. Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 30 września 2008 r., sygn. akt K 44/07

Przytoczenie w niniejszym artykule wyroku Trybunału Konstytucyjnego jest istotne, ponieważ wyrok ten diametralnie zmienił możliwości obrony przed zagrożeniem terrorystycznym związanym z użyciem cywilnych statków powietrznych jako narzędzia ataku. Poniżej przytoczony zostanie wniosek skarżącego, stanowiska uczestników postępowania, argumentacja Trybunału oraz skutki, które wyrok wywarł na aktualnie obowiązującą regulację omawianych kwestii.

4.1. Wniosek

Pierwszy Prezes Sądu Najwyższego, wnioskiem z dnia 27 września 2007 r., wystąpił do Trybunału Konstytucyjnego o orzeczenie, że art. 122a u.p.l. z dnia 3 lipca 2002 r. jest niezgodny z art. 38, art. 31 ust. 3, art. 2, art. 26 oraz art. 30 Konstytucji RP. Artykuł 122a w związku z art. 18b u.g.p., umożliwiał zniszczenie (neutralizację) cywilnego statku powietrznego, gdy wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa, a statek został użyty do działań sprzecznych z prawem, w szczególności, jako środek ataku terrorystycznego z powietrza.

Wnioskodawca na poparcie swojej tezy podniósł następujące wątpliwości konstytucyjne:

naruszenie zasady prawa do życia oraz naruszenie zasad przyzwoitej legislacji poprzez posługiwanie się przepisami niedookreślonymi.

Neutralizacja przejętego przez terrorystów cywilnego statku powietrznego zakłada spowodowanie śmierci wszystkich osób na pokładzie statku powietrznego – pasażerów, załogi oraz zamachowców. Wydanie stosownego polecenia przez organ uprawniony zakłada nakaz umyślnego pozbawienia życia wszystkich wyżej wymienionych. W opinii wnioskodawcy taki krok stanowi naruszenie konstytucyjnej zasady gwarantującej prawo do życia. Mimo że prawo do życia nie ma charakteru absolutnego, a jego ograniczenie dopuszczalne jest po spełnieniu przesłanek wynikających z art. 31 ust. 3 Konstytucji, norma prawna zawarta w dyspozycji art. 122a u.p.l. wraz z odesłaniem do art. 18b u.g.p., nie spełnia tych przesłanek, ponieważ przepisy wyżej wskazane posługują się klauzulami generalnymi „bezpieczeństwa państwa” oraz „względów bezpieczeństwa”. Klauzule te, po dokonaniu interpretacji, mogą dopuszczać zastosowanie procedury zniszczenia statku powietrznego w sytuacji zagrożenia nie tylko życia i zdrowia ludzi znajdujących się w bezpośrednim polu rażenia statku (czyli dobra o tej samej pozycji w hierarchii, tzw. „życie za życie”), lecz nawet w sytuacji zagrożenia dóbr prawnych o niższej wartości w hierarchii

konstytucyjnej takich jak np. mienie publiczne, które zawierają się w klauzuli generalnej „bezpieczeństwa państwa”. Znaczące wątpliwości interpretacyjne wzbudził użyty przez ustawodawcę zwrot „w szczególności”, który może sugerować, że okoliczność ataku terrorystycznego nie jest jedyną, która aktualizuje przesłanki stosowania skarżonego przepisu. Zakres swobody interpretacyjnej i decyzyjnej pozostawiony organom władzy publicznej zdaniem wnioskodawcy pozostaje w sprzeczności z wymogami wynikającymi z art. 38 w zw. z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, w szczególności z wymogiem dostatecznej ustawowej określoności.

4.2. Naruszenie zasady ochrony godności człowieka

Wnioskodawca podniósł, że w demokratycznym państwie prawa, którego podstawą funkcjonowania jest niezbywalna godność każdego człowieka, niedopuszczalne jest wyposazanie organów publicznych w prawo decydowania o życiu i śmierci niewinnych osób. Podkreślone zostało, że ochrona dobra wspólnego, bezpieczeństwa państwa czy nawet życia innych osób nie jest przesłanką uzasadniającą działania pozbawiające ludzkie jednostki godności. Zasada bezwzględnej ochrony życia ludzkiego wywodzi się z art. 30 Konstytucji RP, którego naruszenie zostało wskazane.

4.3. Naruszenie określonych konstytucyjnych celów i zadań Sił Zbrojnych RP

Wnioskodawca wskazał również na wątpliwości wynikające z treści art. 26 Konstytucji dt. braku konstytucyjnej podstawy prawnej dla uzasadnienia podejmowania przez polskie Siły Zbrojne działań zmierzających do zniszczenia polskiego cywilnego statku powietrznego w sytuacji zagrożenia bezpieczeństwa.

4.4. Naruszenie zasady proporcjonalności

W punkcie czwartym swojej argumentacji, wnioskodawca podniósł, że sytuacja, w której siły powietrzne dokonują neutralizacji cywilnego statku powietrznego wykorzystywanego jako środek ataku terrorystycznego może być oceniana jako specyficzna sytuacja kolizyjna, wyłączająca bezprawność decyzji organów państwowych mających na celu ochronę życia osób znajdujących się w polu rażenia statku. Ocena sytuacji dokonywana jest przez pryzmat bezwzględnie obowiązującej zasady proporcjonalności. W ocenie wnioskodawcy, regulacja art. 122a u.p.l. nie mieści się w tak ukształtowanym standardzie oceny.

5. Opinia organów państwowych dt. zaskarżonej regulacji

Trybunał wezwał podmioty bezpośrednio zainteresowane w sprawie do zajęcia stanowiska. Wniosek Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego został poparty przez Prezesa Urzędu Lotnictwa Cywilnego, Prokuratora Generalnego oraz Ministra Spraw Wewnętrznych i Administracji. O stwierdzenie zgodności art. 122a u.p.l. z Konstytucją RP w przedstawionych stanowiskach wnioskowali Marszałek Sejmu oraz Minister Obrony Narodowej. Stanowiska w sprawie nie zajął Szef Biura Bezpieczeństwa Narodowego.

Podmioty przychylające się do wniosku Pierwszego Prezesa Sądu Najwyższego podnosiły, iż z dyspozycji zaskarżonego przepisu nie wynika wyraźnie, w jakich sytuacjach uzasadnione jest zniszczenie statku powietrznego, oraz to, iż kryteria określające możliwość podjęcia takiej decyzji nie zostały przez ustawodawcę precyzyjnie sformułowane. Wskazany został również obowiązek podejmowania działań zgodnie z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP, tj. działań zgodnych z zasadą proporcjonalności – w szczególności w kwestii adekwatności i celów podejmowanych działań. Podmioty opiniujące o niekonstytucyjności wskazanego przepisu opierały swoją argumentację głównie na kwestiach „nazbyt szerokich” przesłanek stosowania przepisu, braku obowiązku podejmowania innych, mniej ingerujących w prawo do życia, instrumentów prewencyjnych oraz niewystarczającą szczegółowość regulacji ustawowej.

Marszałek Sejmu oraz Minister Obrony Narodowej, w swoich opiniach o uznaniu zaskarżonego przepisu za zgodny z Konstytucją RP, podnosili następujące argumenty: podkreślone zostało, że decyzja o neutralizacji samolotu zostaje podjęta dopiero po zakwalifikowaniu statku do kategorii „RENEGADE potwierdzony” tj. po przejściu całej, trójstopniowej procedury oraz spełnieniu łącznie dwóch kluczowych przesłanek wskazanych w rozporządzeniu Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2011 r.¹⁸, co oznacza, iż prawdopodobieństwo zestrzelenia samolotu pasażerskiego niestwarzającego zagrożenia nie występuje. Wskazano również, iż ze względu na powierzchnię terytorialną Polski i czas reakcji służb obrony powietrznej podejmujących decyzję o neutralizacji obcego statku, cała procedura zajmuje ok. 40 minut, a czas ten nie jest wystarczający na ewentualną ewakuację miejsca będącego celem ataku – co naruszałoby konstytucyjny obowiązek państwa wynikający z art. 5 Konstytucji RP do zapewnienia bezpieczeństwa obywateli znajdujących się w polu rażenia ataku. Przytoczony został również fakt, iż zaskarżona regulacja istnieje w polskim porządku prawnym od ponad 4 lat, a w ciągu uchwalania, obowiązywania oraz późniejszych nowelizacji u.p.l. nie wzbudzała wątpliwości ustawodawcy co do jej konstytucyjności. Celem wprowadzenia do systemu prawnego przedmiotowej regulacji była odpowiedź na wydarzenia z 11 września, które uświadomiły o powstaniu nowego – wcześniej niewystępującego – zagrożenia terrorystycznego, a jej celem była prewencyjna ochrona obywateli przed ewentualnym zamachem.

6. Przedmiot kontroli i stanowisko Trybunału

Przedmiotem kontroli Trybunału Konstytucyjnego był art. 122a u.p.l. o następującej treści:

Jeżeli wymagają tego względy bezpieczeństwa państwa i organ dowodzenia obroną powietrzną, uwzględniając w szczególności informacje przekazane przez instytucje zapewniające służby ruchu lotniczego, stwierdzi, że cywilny statek powietrzny

¹⁸ Rozporządzenie Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (Dz.U. Nr 254, poz. 1522).

jest użyty do działań sprzecznych z prawem, a w szczególności jako środek ataku terrorystycznego z powietrza, statek ten może być zniszczony na zasadach określonych w przepisach ustawy z dnia 12 października 1990 r. o ochronie granicy państwowej (Dz.U. z 2005 r., Nr 226, poz. 1944).

Trybunał Konstytucyjny przystępując do rozstrzygnięcia sprawy – po zapoznaniu się z opiniami przedstawionymi przez wezwane organy – stanął przed obowiązkiem odpowiedzi na zasadnicze pytanie występujące w niniejszej sprawie – pytanie dotyczące konstytucyjnych granic prawa do życia. Cytując za Trybunałem:

Konieczna jest (...) odpowiedź na pytanie, czy regulacja, która upoważnia organ państwa do podjęcia decyzji o celowym pozbawieniu życia niewinnych osób dla zapobieżenia potencjalnym dalszym szkodom, niezależnie od sposobu ujęcia szczegółowych zagadnień proceduralnych, jest w ogóle dopuszczalna w demokratycznym państwie prawnym zobligowanym do ochrony życia i nienaruszalnej godności człowieka¹⁹.

Z art. 38 Konstytucji RP wynika, że „Rzeczpospolita Polska zapewnia każdemu człowiekowi prawną ochronę życia”. Prawna ochrona życia ludzkiego jest również gwarantowana przez prawo międzynarodowe²⁰. Trybunał podkreślił, że prawo do życia stanowi wartość o randze najwyższej w naszej cywilizacji i kulturze prawnej, i jako taka nie może być poddana różnicowaniu i wartościowaniu. Jednocześnie Trybunał wskazał, że prawo do prawnej ochrony życia nie ma charakteru absolutnego i może podlegać ograniczeniu na podstawie i warunkach określonych w art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. W tym miejscu, przytaczając treść uzasadnienia jednego ze swoich poprzednich wyroków, Trybunał wskazał, że „ustawodawca zwykły władny jest (...) do określania ewentualnych wyjątków, przy zaistnieniu których – ze względu na kolizję dóbr stanowiących wartości konstytucyjne, praw lub wolności konstytucyjnych – konieczne jest poświęcenie jednego z kolidujących ze sobą dóbr. (...) Poświęcenie jednego z kolidujących dóbr nie odbiera mu przymiotu dobra konstytucyjnego podlegającego ochronie”²¹. Orzecznictwo Trybunału Konstytucyjnego na przestrzeni lat ugruntowało jednolity pogląd dotyczący przesłanek i modelu oceny konstytucyjności przez pryzmat art. 31 ust. 3 Konstytucji RP. W odniesieniu do niniejszej sprawy, Trybunał orzekł, że art. 122a u.p.l. nie daje się pogodzić z ugruntowanym standardem oceny. Trybunał wskazał, że treść tego artykułu jest zbyt ogólna, zawiera nieczytelny system odesłań oraz przekazuje do regulacji podstawowej określenie przesłanek podjęcia decyzji o kwalifikacji statku jako „RENEGADE”. Trybunał podzielił tezę wnioskodawcy, który twierdził, że dyspozycja art. 122a u.p.l. nie ogranicza się wyłącznie do sytuacji, w której zestrzelenie cywilnego statku

¹⁹ Zgodnie z systematyką uzasadnienia wyroku TK – pkt III, 1.2 uzasadnienia.

²⁰ Art. 2 Konwencji o Ochronie Praw Człowieka i Podstawowych Wolności z dnia 4 listopada 1950 r. (Dz.U. z 1993 r., Nr 61, poz. 284) oraz art. 6 ust. 1 Międzynarodowego Paktu Praw Obywatelskich i Politycznych otwarty do podpisu w Nowym Jorku z dnia 19 grudnia 1966 r. (Dz.U. z 1977 r., Nr 38, poz. 167).

²¹ Wyrok Trybunału Konstytucyjnego z dnia 28 maja 1997 r., sygn. akt. K 26/96.

powietrznego jest konieczne do ochrony życia innych ludzi, lecz mogłaby mieć również zastosowanie do ochrony wartości niższych w hierarchii.

Odnosząc się do zarzutu naruszenia godności człowieka, Trybunał przytoczył treść art. 30 Konstytucji RP, z którego wynika zasada nienaruszalności i poszanowania godności człowieka. Konstytucja RP zapewnia każdej jednostce ludzkiej niezbywalne prawo podmiotowe, co oznacza, iż każdy człowiek musi być traktowany w sposób całkowicie autonomiczny i jednocześnie nie może być traktowany przedmiotowo. Rozważając kwestie konstytucyjności art. 122a u.p.l. w kontekście naruszenia prawa do godności, Trybunał wskazał, że zarzut naruszenia godności człowieka byłby niezasadny w przypadku, gdyby zestrzelenie statku powietrznego wiązało się wyłącznie ze śmiercią terrorystów, którzy go opanowali. Wynika to z ich autonomicznego wyboru o śmierci w ataku terrorystycznym. W przypadku, kiedy na pokładzie statku powietrznego oprócz terrorystów znajdują się niewinni pasażerowie lub członkowie załogi, dokonywanie przez odpowiedni organ kwalifikacji statku powietrznego jako „RENEGADE” i podjęcie decyzji o zestrzeleniu takiego samolotu, powoduje reifikację (depersonalizację, uprzedmiotowienie) pasażerów i załogi statku powietrznego, co stanowiłoby naruszenie art. 30 Konstytucji RP.

Odnosząc się natomiast do zarzutu naruszenia zasad przyzwoitej legislacji, Trybunał podkreślił, że ustawodawca uchwalając określoną regulację, nie może dawać organom decyzyjnym nadmiernej swobody uznaniowej. W niniejszej sprawie decyzje wydawane na mocy art. 122a u.p.l. mają szczególny charakter – decyzja o zestrzeleniu statku skutkuje pozbawieniem życia wszystkich osób znajdujących się na pokładzie, co oznacza, iż skutki owych decyzji są nieodwoływalne. Trybunał podniósł również, iż ze względu na dużą presję czasu – co zostało wyartykułowane w opinii Ministra Obrony Narodowej – decyzje o kwalifikacji statku powietrznego do odpowiedniej kategorii „RENEGADE”²² mogą być dokonywane pochopnie i z naruszeniem odpowiednich procedur. Trybunał odniósł się również do kwestii zastosowania w zaskarżonym artykule oraz w art. 18b u.g.p., do którego to art. 122a odsyła, klauzul generalnych i pojęć niedookreślonych takich jak „względy bezpieczeństwa” lub „działania sprzeczne z prawem”. Klauzule generalne w treści wskazanych przepisów dodatkowo potęgują możliwość wydania błędnej decyzji, ze względu na to, że wprowadzają liczne wątpliwości interpretacyjne oraz gwarantują nadmierną swobodę uznaniową.

Trybunał Konstytucyjny, w oparciu o wyżej skrótowo przedstawione argumenty, wyrokiem z dnia 30 września 2008 r. orzekł o niekonstytucyjności art. 122a u.p.l. z art. 2, art. 30 i art. 38 w związku z art. 31 ust. 3 Konstytucji RP.

7. Skutki wyroku

W dniu 2 października 2008 r. utracił moc obowiązującą art. 122a u.p.l. Przepis będący normą kompetencyjną umożliwiającą neutralizację cywilnego statku powietrznego odsyłał do art. 18b u.g.p., w którym określono szczegółowe przesłanki zestrzelenia statku. Skutkiem wyroku Trybunału była również nowelizacja u.g.p. dokonana ustawą o zmianie ustawy o ochronie granicy państwowej z dnia 5 stycznia 2011 r.²³ Wskazana nowelizacja dokonała

²² „RENEGADE podejrzany”, „RENEGADE prawdopodobny”, „RENEGADE potwierdzony”.

²³ Dz.U. Nr 50, poz. 255.

istotnej zmiany treści art. 18b ust. 2 oraz dodała do art. 18b ust. 2a–2c, dostosowując tym samym u.g.p. do stanu prawnego zmienionego wyrokiem Trybunału. Najistotniejszą zmianą było wprowadzenie do ustawy art. 18b ust. 2c o następującej treści: „Przepis ust. 2a [umożliwiający zestrzelenie – P.P.] stosuje się do obcego cywilnego statku powietrznego, który nie posiada żadnych osób na pokładzie lub na pokładzie, którego znajdują się wyłącznie osoby zamierzające użyć tego statku powietrznego jako środka ataku o charakterze terrorystycznym”. W praktyce przepis powyższy wprowadził ograniczenie możliwości neutralizacji cywilnego statku powietrznego wyłącznie do dwóch przypadków: **sytuacji, kiedy na pokładzie statku znajdują się wyłącznie osoby przeprowadzające zamach lub gdy na pokładzie nie znajdują się żadne osoby.**

Należy w tym miejscu z całą stanowczością podkreślić, że wprowadzenie przepisu o treści wskazanej powyżej, w praktyce całkowicie pozbawiło państwo możliwości ochrony przed zamachem terrorystycznym dokonywanym za pomocą uprowadzonego cywilnego statku powietrznego z pasażerami lub załogą znajdującą się na pokładzie. Oba przypadki umożliwiające podjęcie decyzji o zestrzeleniu statku są w praktyce niemożliwe do spełnienia. Po pierwsze, nigdy nie dojdzie do sytuacji, w której na uprowadzonym cywilnym statku pasażerskim będą znajdowali się wyłącznie porywacze, co umożliwiłoby podjęcie decyzji o jego zestrzeleniu. Stoi to w widocznej na pierwszy rzut oka sprzeczności związanej z realiami, sensem i faktycznymi możliwościami uprowadzenia cywilnych statków pasażerskich. Drugą przesłanką umożliwiającą zestrzelenie odnosi się do bezzalogowych cywilnych statków powietrznych (*unmanned aerial vehicles, UAV*), tzw. dronów. Aktualnie bezzalogowe drony cywilne są wykorzystywane głównie w celach badawczych i meteorologicznych. Drony używane przez osoby prywatne nie stwarzają zagrożenia dla bezpieczeństwa ze względu na wielkość statku oraz stosunkowo niski zasięg efektywnej kontroli. Drugą kategorią dronów są tzw. drony bojowe, bezzalogowe bojowe aparaty latające (*unmanned combat aerial vehicle, UCAV*). Drony te ze względu na swoje właściwości bojowe kwalifikowane są jako statki wojskowe i podlegają pod procedurę neutralizacji obcego wojskowego statku powietrznego.

Trybunał w chwili wyrokowania, zdając sobie sprawę ze skutków wyroku, zaznaczył, że niewątpliwie zostanie on oceniony przez część doktryny i administracji publicznej jako kontrowersyjny, lecz nie mogło to stanowić wystarczającego argumentu za negowaniem podstawowego kanonu wartości i zasad konstytucyjnych. Jednocześnie Trybunał wskazał, że wyeliminowanie zaskarżonego przepisu z systemu prawnego nie oznacza braku instrumentów prawnych pozwalających na reakcję na stany zagrożenia opisane w dyspozycji normy uznanej za niekonstytucyjną. Regulacją pozwalającą na reakcję jest instytucja **stanu wyższej konieczności** oraz – w wypadku, gdy na pokładzie statku powietrznego znajdują się wyłącznie zamachowcy – **obrony koniecznej**. Zastosowanie wskazanych wyżej instytucji wymaga jednak powzięcia przez właściwą osobę, pełniącą rolę organu państwowego, indywidualnej decyzji uwzględniającej całokształt okoliczności konkretnej sytuacji i przyjęcia na siebie odpowiedzialności za jej następstwa²⁴.

²⁴ Pkt 10 uzasadnienia wyroku TK.

8. Procedura neutralizacji cywilnego statku powietrznego

W aktualnym porządku prawnym, który po wyroku Trybunału został istotnie zmodyfikowany, przepisy związane z możliwością zestrzelenia cywilnego statku powietrznego określają następujące akty normatywne – ustawa o ochronie granicy państwowej (art. 18b u.g.p.) oraz rozporządzenie Rady Ministrów 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 z dnia 2 listopada 2011 r. (Dz.U. Nr 254, poz. 1522) – dalej: rozporządzenie RM²⁵.

Przedmiotem niniejszego artykułu są wyłącznie kwestie neutralizacji cywilnego statku powietrznego, w związku z tym opisując procedurę neutralizacji pominięte zostaną przepisy odnoszące się do zestrzelenia wojskowego statku powietrznego.

8.1. Kwalifikacja statku do kategorii „RENEGADE”

Obiekt powietrzny typu „RENEGADE” to zgodnie z definicją legalną „cywilny statek powietrzny, który przekroczył powietrzną granicę państwową albo wykonuje lot w przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej bez zezwolenia lub niezgodnie z warunkami zezwolenia i nie zastosował się do wezwań, o których mowa w art. 18b ust. 1 u.g.p., oraz może być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym”²⁶.

Kwalifikacja cywilnego statku powietrznego do odpowiedniej kategorii „RENEGADE” następuje na podstawie § 6 rozporządzenia RM. Kwalifikacji dokonuje Dyżurny Dowódca Obrony Powietrznej po dokonaniu analizy sytuacji, weryfikacji informacji uzyskanych od państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz komunikatów o zagrożeniach od właściwych organów Sił Zbrojnych Rzeczypospolitej Polskiej lub innych organów państwowych Rzeczypospolitej Polskiej, zapewniających bezpieczeństwo państwa. Podejmowanie przez organ decyzji co do kolejnych etapów postępowania z obcym statkiem powietrznym (tj. przechwycenia, oddania strzałów ostrzegawczych, neutralizacji) następuje dopiero po zakwalifikowaniu obcego statku do odpowiedniej kategorii „RENEGADE”. Regulacja powyższa ma na celu ograniczenie uznaniowości organu decyzyjnego i ma służyć jako blokada przed podejmowaniem pochopnych decyzji.

Obcy statek otrzymuje kwalifikację „**podejrzany RENEGADE**” w przypadku wykrycia cywilnego statku powietrznego o nieokreślonych intencjach albo spełniającego co najmniej dwa z poniżej wymienionych warunków:

- narusza plan lotu;

²⁵ Rozporządzenie RM określa tryb postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej, o których mowa w art. 18b ust. 2, 2a i 2c u.g.p.

²⁶ § 2 pkt 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 2 listopada 2011 r. w sprawie określenia organu dowodzenia obroną powietrzną oraz trybu postępowania przy stosowaniu środków obrony powietrznej w stosunku do obcych statków powietrznych niestosujących się do wezwań państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym (Dz.U. Nr 254, poz. 1522).

- odmawia wykonania lub nie reaguje na polecenia państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym, cywilnych i wojskowych lotniskowych organów służby ruchu lotniczego lub organów dowodzenia obroną powietrzną;
- niespodziewanie zmienia parametry lotu (np. zmiana wysokości, prędkości, kursu);
- nastąpiła przerwa w korespondencji radiowej, szczególnie w połączeniu ze zmianą parametrów lotu;
- nastąpiła zmiana kodów transpondera radaru wtórnego lub nadmierne wykorzystywanie sygnału identyfikacji, bez uprzedniej zgody państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym;
- załoga używa niestandardowej terminologii lub odnotowano inne niezgodne z procedurą zmiany w korespondencji radiowej (np. zmiana języka rozmowy na niestandardowy);
- nastąpił wybór w modzie 3/A kodu 7500, 7600, 7700;
- nastąpił przekaz radiowy nie dotyczący procedur lotniczych (np. wypowiedanie monologów/mów politycznych lub religijnych);
- nastąpiło przerwianie lub zaprzestanie emitowania sygnałów z transpondera radaru wtórnego;
- otrzymano zawiadomienie od innych organów władzy publicznej, państw sąsiednich lub organizacji międzynarodowych albo instytucji pozarządowych o zamiarach statku powietrznego;
- otrzymano nieokreśloną groźbę użycia przemocy za pośrednictwem strony trzeciej;
- otrzymano zawiadomienie o umieszczeniu na pokładzie statku powietrznego przedmiotu, urządzenia, substancji lub innego materiału niebezpiecznego, które mogą zostać użyte do ataku o charakterze terrorystycznym²⁷.

Statek otrzymuje kwalifikację „**prawdopodobny RENEGADE**” w przypadku, gdy:

- wykryto również inne statki powietrzne, które nie wykonują poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym;
- cywilny statek powietrzny zakwalifikowany jako „podejrzany RENEGADE” w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym lub organów dowodzenia obroną powietrzną;
- cywilny statek powietrzny odmawia wykonania poleceń lub nie reaguje na polecenia i przekazywane znaki dowódcy statku przechwytyjącego²⁸.

Statek otrzymuje kwalifikację „**potwierdzony RENEGADE**” w przypadku gdy spełnia łącznie poniżej przedstawione przesłanki:

- przechwycony i rozpoznany cywilny statek powietrzny w dalszym ciągu nie wykonuje poleceń dowódcy statku przechwytyjącego, państwowego organu zarządzania ruchem lotniczym oraz organów dowodzenia obroną powietrzną;
- posiadane informacje potwierdzają bez żadnych wątpliwości, że cywilny statek powietrzny ma być użyty jako środek ataku o charakterze terrorystycznym²⁹.

Po zakwalifikowaniu statku powietrznego do odpowiedniej kategorii „RENEGADE” Dyżurny Dowódca Obrony Powietrznej wnioskuje do właściwego organu systemu obrony

²⁷ § 6 pkt 1 rozporządzenia RM.

²⁸ § 6 pkt 2 rozporządzenia RM.

²⁹ § 6 pkt 3 rozporządzenia RM.

powietrznej NATO o przekazanie uprawnień do dowodzenia siłami obrony powietrznej RP wydzielonymi do systemu obrony powietrznej NATO oraz powiadamia Dowódcę Operacyjnego Rodzajów Sił Zbrojnych.

8.2. Procedura neutralizacji

Zgodnie z art. 18b ust. 1 u.g.p., obcy cywilny statek powietrzny, który przekroczył granicę państwową niezgodnie z przepisami u.p.l. lub umowami międzynarodowymi, którymi Rzeczpospolita Polska jest związana, może być wezwany przez państwowy organ zarządzania ruchem lotniczym do:

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

W przypadku niezastosowania się do któregośkolwiek z wezwań i poleceń, o których mowa w punktach 1–4 powyżej, Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych, po zakwalifikowaniu statku powietrzego jako „podejrzany RENEGADE”, może podjąć decyzję o **przechwyceniu** obcego statku przez wojskowy statek powietrzny, zwany dalej „statkiem przechwytyjącym”. Zgodnie z definicją legalną statkiem przechwytyjącym „jest uzbrojony samolot bojowy lub śmigłowiec wraz z załogą, wydzielony z Sił Zbrojnych RP lub państwa NATO, wykonujący zadania wojskowego nadzoru przestrzeni powietrznej Rzeczypospolitej Polskiej”³⁰. Przechwycenie statku polega na identyfikacji statku powietrzego, nawiązaniu z nim łączności radiowej i kontaktu wzrokowego, naprowadzeniu go na właściwy kierunek lub wysokość lotu, a w ostateczności wymuszeniu lądowania na wskazanym lotnisku.

Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych, po bezskutecznym skierowaniu przez statek przechwytyjący do statku przechwyconego wyżej wskazanych – w punktach 1–4 – wezwań i poleceń, może podjąć decyzję o **oddaniu strzałów ostrzegawczych** dopiero po zakwalifikowaniu obcego cywilnego statku powietrzego do kategorii „prawdopodobny RENEGADE”.

W przypadku dalszego niestosowania się do wezwań i poleceń, po bezskutecznym oddaniu strzałów ostrzegawczych, Dowódca Operacyjny Rodzajów Sił Zbrojnych, po zakwalifikowaniu obcego statku do kategorii „potwierdzony RENEGADE”, może podjąć decyzję o **jego neutralizacji** (zestrzeleniu).

Treść wyżej przedstawionej regulacji ma zastosowanie jedynie do takiego cywilnego statku powietrzego, który **nie posiada żadnych osób na pokładzie lub na pokładzie którego znajdują się wyłącznie osoby zamierzające użyć tego statku powietrzego jako środka ataku o charakterze terrorystycznym**³¹. W tym miejscu należy podkreślić, że w przypadku obecności na pokładzie co najmniej jednej osoby cywilnej (niebędącej zamachowcem), przepisy wyżej wskazane nie mogą zostać zastosowane. Oznacza to, iż przechwycony cywilny statek powietrzny, o nieokreślonych zamiarach, niereagujący na polecenia

³⁰ § 2 pkt 5 rozporządzenia RM.

³¹ Ograniczenie to zostało wprowadzone w art. 18b ust. 2c u.g.p.

i wezwania, po zakwalifikowaniu do odpowiedniej kategorii „RENEGADE” **nie może** zostać zneutralizowany przez statek przechwytyjący.

9. Podsumowanie

Przytoczony w punkcie czwartym niniejszego artykułu wyrok Trybunału Konstytucyjnego orzekającego o niekonstytucyjności art. 122a u.p.l. finalnie ukształtował polską regulację prawną dotyczącą możliwości zestrzelenia obcego cywilnego statku powietrznego w sytuacji, gdy zagraża on bezpieczeństwu państwa i obywateli poprzez użycie go jako narzędzia ataku terrorystycznego. Wyrok zmienił przepisy umożliwiające zestrzelenie cywilnego statku powietrznego w sposób diametralny. Uprzednio obowiązujący art. 122a u.p.l. umożliwiał neutralizację cywilnego statku również w sytuacji, w której na pokładzie statku znajdowali się pasażerowie i członkowie załogi. Po zmianach wywołanych wyrokiem Trybunału faktycznie uniemożliwiono dokonania zestrzelenia przejętego przez terrorystów cywilnego statku powietrznego z pasażerami na pokładzie.

Warto podkreślić, iż Polska, w porównaniu do krajów Europy Zachodniej i Stanów Zjednoczonych, jest krajem stosunkowo bezpiecznym i nie jest aktualnie celem zamachów terrorystycznych. Pomimo tego, prawdopodobieństwo, że Polska może stać się obiektem ataku zwiększa fakt, iż jest ona jednym z najbliższych partnerów międzynarodowych Stanów Zjednoczonych na obszarze Europy Środkowej oraz aktywnie wspiera międzynarodową „walkę z terroryzmem”. Prawdopodobieństwo to potęguje również fakt, iż Polska jest aktualnie nieprzygotowana – prawnie i infrastrukturalnie – na odparcie zagrożenia terrorystycznego omawianego w niniejszym artykule.

Terroryzm na przestrzeni ostatnich dekad stał się zjawiskiem globalnym. Jak pokazały tragiczne wydarzenia z 11 września, atak terrorystyczny przy użyciu przejętego cywilnego samolotu pasażerskiego powoduje ogromne zagrożenie i straty w ludziach. Biorąc pod uwagę intensyfikację aktów terrorystycznych na terenie Europy, głównie za sprawą działalności Państwa Islamskiego, Polska powinna posiadać regulację prewencyjną oraz odpowiednie procedury gwarantujące bezpieczeństwo państwa i obywateli przed atakami terrorystycznymi przy użyciu przejętych przez terrorystów cywilnych statków powietrznych.

Regulacje prewencyjne, umożliwiające neutralizację zagrożenia, ochronę obywateli i mienia strategicznego, powinny być uchwalane *ex ante*. Trybunał w swoim wyroku przedstawił argumenty i wskazał powody, które zaważyły na decyzji o niekonstytucyjności poprzedniego instrumentu prawnego. Ustawodawca, biorąc pod uwagę wskazówki Trybunału, powinien wyciągnąć wnioski i stworzyć przemyślaną, szczegółową regulację zgodną z zasadami wynikającymi z Konstytucji RP, opartą na działających rozwiązaniach państw stosujących metody prewencyjne, przez co gwarantowałyby bezpieczeństwo państwa i obywateli.

Neutralization of civil aircraft in the event of threat to state security in Polish law

S u m m a r y

In recent years terrorism became an active threat not limited by any borders. Gruesome events of 9/11 were the climax point when world has changed its approach to terrorism threats. Poland in 2004, as a response to the events of 9/11, changed aviation law statute and adopted new regulations which allowed the state to preventively neutralize civil aircraft taken over by terrorists with civil passengers and cabin crew onboard. In September 30th 2008 Polish Constitutional Tribunal ruled against these regulations saying that they were unconstitutional and dismissed them. After that date regulations on that matter has become rudimental. Currently, Polish regulations allow the state to neutralize foreign civil aircraft only at two occasions: a. when there is nobody on board, b. when an aircraft is taken over solely by terrorists. These two principles make these regulations currently inutile.

In its ruling, Constitutional Tribunal placed high standards and conditions upon Polish legislator and it will be incredibly hard for legislative bodies to comply with these conditions and impassible borders set by Polish Constitution. However, if legislator fails to enact constitutional act on discussed matter it would be crucial to prepare effective, rapid prevention procedures and to introduce highest standards in border protection to decrease the risk in a long term.